

# REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 11-03-2019

**Mødedato** Mandag d. 11. marts 2019 kl. 18:00

**Mødested** Hvidovre

**Mødedeltagere** Steen Ørskov Larsen, Anders Liltorp, Finn Gerdes, René Langhorn, Torben N. Rasmussen, Sara Benzon, Kristina E. Young

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Meddelelser.....	4
Godkendelse af indtægtsbevilling til indeklimaprojekt.....	5
Orientering om status på Grøn Energistyrings sammenkobling til budgettet.....	8
Godkendelse af fortsat proces for styringsdialog.....	13
Godkendelse af det videre arbejde med trafiksanering af Hvidovre Enghavevej og Strandmarksvej..	17
Afrapportering fra Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet.....	22
Eventuelt.....	25

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

18/36337

**Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Godkendt.

## **Punkt 2: Meddelelser**

18/36337

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Brevet til boligministeren og afgørelsen fra Vejdirektoratet blev omdelt på mødet.

Meddelelser taget til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

- Brev til boligministeren
- Afgørelse fra Vejdirektoratet

### **Bilag**

Brev af 6. marts 2019 til boligministeren

Afgørelse af den 20. februar 2019 fra Vejdirektoratet

## **Punkt 3: Godkendelse af indtægtsbevilling til indeklimaprojekt**

19/1282

### **Beslutning i Børne- og Uddannelsesudvalget den 11-03-2019**

Ad 1. Anbefales taget til efterretning.

Ad 2. Anbefales godkendt.

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Ad 1. Anbefales taget til efterretning.

Ad 2. Anbefales godkendt.

### **Beslutningstema**

Realdania har imødekommet en ansøgning fra Hvidovre Kommune om midler til udarbejdelse af en strategisk indeklimaplan for skolerne, der skal fremme børnenes trivsel, læring og udvikling.

Indeklimaplanen skal indgå som led i den samlede udviklingsplan for skoleområdet.

Projektets samlede økonomiske ramme udgør 1.237.500 kr., hvoraf Realdania har bevilliget 618.750 kr. og Hvidovre Kommunes tilsvarende egenfinansiering 618.750 kr.

Der orienteres om projektet. Indtægtsbevillingen bedes godkendt.

### **Indstilling**

Direktørerne indstiller til Teknik-og Miljøudvalget samt Børne-og Uddannelsesudvalget at anbefale overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

1. tage orientering om indeklimaprojekt samt ramme for fondsstøtte til strategisk arbejde med indeklima på skolerne til efterretning
2. at give tillægsbevilling til indtægt og på 618.750 kr. i støtte fra Realdania og tilsvarende en udgiftsbevilling til strategisk arbejde med indeklimaplaner på skolerne

### **Sagsfremstilling**

Center for Trafik og Ejendomme har udarbejdet sagsfremstillingen.

Realdania har iværksat en kampagne med fokus på at optimere skolers indeklima, for at optimere vilkårene for elevernes læring og trivsel i skolen.

I alt er 12 kommuner udvalgt til at deltage i kampagnen, som i praksis, iflg. pressemeddelelse fra Realdania skal ”indtænke indeklimaet og få prioriteret de rigtige tiltag helt fra starten, når skoler skal renoveres eller opgraderes. Både så indeklimaet bliver bedre, og så omkostningerne holdes mest muligt nede”.

Realdania har den 18. december 2018 valgt at imødekomme en ansøgning fra Hvidovre Kommune om midler til projektet ”Børnenes indeklima på skolerne”.

I Hvidovre tager projektet afsæt i skolerne Dansborgskolen, Gungehuskolen og Avedøre Skole og erfaringer herfra skal kunne omsættes til brug for kommunens øvrige skoler.

Den strategiske indeklimaplan tager højde for skolernes pædagogiske visioner. Der skal foretages en kortlægning af indeklimaet på skolerne og udvikles en række tekniske løsninger for optimering af indeklimaet i samspil med brugeradfærd.

Planen skal som nævnt indgå som led i ”Udviklingsplanen for skoleområdet”, der pt. er under udarbejdelse og omhandler visionen for skolernes fysiske rammer sammenholdt med vedligeholdelsesstandarder. Udviklingsplanen vil nu også omfatte en plan for optimering af skolernes indeklima.

Projektperiode og organisering  
Projektets tidsplan løber fra primo januar 2019 til november 2019.

Projektet vil blive udviklet i et samarbejde mellem Center for Skole og Uddannelse og Center for Trafik og Ejendomme.

## **Politiske beslutninger og aftaler**

Ingen bemærkninger.

## **Økonomiske konsekvenser**

Realdania har bevilget op til 750.000 kr. til at udvikle skolernes indeklima med en strategisk indeklimaplan for kommunen. Bevillingsrammen er inkl. en fondsafgift på 131.250 kr. Til projektets realisering er afsat en ramme på 618.750 kr. Tilsagn om støtte sker under forudsætning om minimum tilsvarende medfinansiering.

Der søges om tillægsbevilling til indtægter og udgifter på 618.750 kr. Indtægt til den modtagne støtte, udgift til selve arbejdets udførelse.

Forudsætningen om tilsvarende medfinansiering sker, dels ved anlægsprojekt 3456, Ventilation på skoler hvor der i 2019 er afsat rådighedsbeløb og anlægsbevilling på 300.000 kr., dels ved løntimeopgørelse på både skoleområdet og på ejendomsområdet.

## **Retsgrundlag**

Ifølge § 1 i Lov om elevers og studerendes undervisningsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 316 af 5. april 2017, har elever, som deltager i offentlig undervisning ret til et godt undervisningsmiljø, således at undervisningen blandt andet kan foregå sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

## **Høring**

Der er ikke høringspligt i sagen.

## **Personalemæssige konsekvenser**

Projektarbejdet betyder at der skal frikøbes medarbejdere til gennemførelse af arbejdet med udvikling af strategisk indeklimaplan for Kommunen. Dette sker ved timeregistrering som regnskabsmæssigt opgøres ved projektet afslutning.

## **Punkt 4: Orientering om status på Grøn Energistyrings sammenkobling til budgettet**

16/2941

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Anbefales taget til efterretning.

#### **Beslutningstema**

Grøn Energistyring er et energistyringsværktøj, der på institutionsniveau kan beregne og sætte målene for det optimale energiforbrug for institutionen.

Kommunalbestyrelsen godkendte i 2017 processen for at skabe sammenhæng mellem Grøn Energistyring og kommunens budget.

Processens første fase (sammenkobling af energimål og budget for skolerne) er gennemført, men processen er forsinket som følge af manglende ressourcer i 2018.

Erfaringer fra fase 1 viser, at samarbejdet mellem den tekniske serviceleder og Center for Trafik og Ejendomme er vitalt for indfasningen af Grøn Energistyrings sammenkobling til budgettet og den løbende energistyring på institutionen.

Administrationen anbefaler, at sammenkoblingen mellem grøn energistyring og budgettet sker gradvist, da omstillingen kræver en række omstillinger i forhold til det administrative personale og de udførende tekniske servicemedarbejdere. Den gradvise implementering vil sikre en robust sammenhæng mellem budget og den grønne energistyring; og effekten er et langt mere præcist budgetteringsgrundlag.

Størstedelen af kommunens energiforbrug vil være sammenkoblet til kommunens budget ved udgangen af 2019, og de sidste områder vil være sammenkoblet senest i 2021.

På mødet vil administrationen orientere om procesforløbet.

#### **Indstilling**

Direktøren indstiller til Teknik- og Miljøudvalget at anbefale over for Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen

1. at tage orientering om status på Grøn Energistyrings sammenkobling til kommunens budget til efterretning

#### **Sagsfremstilling**

Center for Trafik og Ejendomme samt Center for Økonomi og Analyse har udarbejdet sagsfremstillingen.

Med udviklingen af Grøn Energistyring er der udarbejdet et energistyringsværktøj, der på institutionsniveau kan beregne og sætte målene for det optimale energiforbrug samt give mulighed for, at såvel administrationen som den enkelte institution kan følge op på energiforbruget.

Grøn Energistyring vil således fremadrettet kunne anvendes som et målstyringsinstrument på energi og vandforbrugsområdet og skal derved bidrage til bedre brugeradfærd.

Med Grøn Energistyring er der dannet grundlag for at skabe en sammenhæng mellem det grønne budget og kommunens budget. En sammenhæng, som hidtil ikke har kunnet anvises.

Kommunalbestyrelsen godkendte 28. februar 2017, punkt 21, processen for at skabe sammenhæng mellem Grøn Energistyring og kommunens budget:

Fase 1: Indfasning af første fagområde – 2017

Fase 2: Indfasning af øvrige fagområder – 2018

Fase 3: Evaluering og overblik - 1. halvår 2019

Fase 4: Overblik over energistyringsmuligheder i kommunens bygninger og fremtidige scenarier - 2. halvår 2019.

Indholdet af de fire faser er uddybet under Politiske beslutninger og aftaler.

## **Status på Grøn Energistyrings sammenkobling til kommunens budget**

**Fase 1 er forløbet som planlagt. Projektperioden er gået med opfølgning og evaluering af fase 1 samt udarbejdelse af grønne regnskaber for skolerne.**

I efteråret 2017 og foråret 2018 er fase 1 således gennemført, så Grøn Energistyring nu er indfaset på skolerne. Processen er evalueret med skoleledere og centerledelsen.

Skolernes brug af lokaler er kortlagt og de tekniske serviceledere er blevet undervist i brug af energistyringssystemerne. Energisystemer bruges således af det tekniske servicepersonale i hverdagen, hvor der er fokus på bl.a. hurtig reaktion på uregelmæssigheder (f.eks. toiletter der løber, fejl på energianlæg og lækager).

Med de forbedrede energistyringsmuligheder på institutionerne er et af Grøn Energistyrings grundelementer, nemlig fokus på nedbringelse af energiforbruget gennem god brugeradfærd, opnået.

Klimaambassadørerne har derfor udarbejdet undervisningsmateriale til understøttelse af elevernes fokus på god brugeradfærd på skolerne – med håb om at adfærden også tages med hjem.

Undervisningsmaterialet er målrettet fagene Matematik samt Natur og teknologi for udskoling og koordineret med Grønt Flag ordning.

Undervisningsmaterialet er i øjeblikket taget i brug på to skoler og forventes ibrugtaget på yderligere en skole i løbet af foråret 2019. En del faglærer forventer at tage materialet i brug i løbet af skoleåret 2019/2020.

For at understøtte udbredelsen af brugen af undervisningsmaterialet til næste skoleår, vil klimaambassadørerne lave nyt intensiveret PR-arbejde i løbet af foråret 2019.

Derudover har klimaambassadørerne lavet konkurrencer for eleverne med fokus på nedbringelse af skolernes energiforbrug.

## **Grønt regnskab 2017 er opgjort for skolerne og sammenholdt med Grøn Energistyrings beregnede energibudget.**

**Her viser grøn regnskab 2017 et merforbrug på under 1%, svarende til 92.000 kr.**

Med et udsving på under 1 %, i året inden igangsættelse af tiltag med fokus på brugeradfærd, konkluderer administrationen, at forudsætningerne bag beregningen af Grøn Energistyrings energibudgetter opfylder Kommunalbestyrelsens krav om en retvisende energibudgettildelingsmodel.

## **Resultatet af Grønt regnskab 2017 for skolerne fremgår som bilag.**

Fra regnskabsår 2018 fastholdes det klimakorrigerede mindreforbrug i institutionen til alternativ anvendelse, mens merforbrug grundet brugeradfærd afholdes indenfor den enkelte institutions budgetramme de efterfølgende regnskabsår.

## **Erfaringer fra fase 1 til den videre proces**

Erfaringer fra fase 1 viser, at indfasningen af Grøn Energistyrings sammenkobling til kommunens budget og den løbende energistyring på institutionerne bedst understøttes, hvis der er teknisk servicepersonale tilknyttet de omfattede institutioner/ejendomme, da

Grøn Energistyring fordrer teknisk kendskab til ejendommen og regelmæssig brug af energisystemerne.

Samtidig har indfasningen og administrationen af Grøn Energistyring vist sig at medfører mere manuelt arbejde end forventet.

Fase 2 er endnu ikke startet.

## **Den videre proces**

For institutioner uden tilknyttet teknisk servicepersonale vil fagpersonale på institutionerne, uden de rette kompetencer til at støtte processen og energistyring, være nødsaget til at afsætte tid til indfasning af Grøn Energistyring og den løbende energistyring. Samtidig skal flere opgaver varetages af energikonsulenten i Center for Trafik og Ejendomme. Grøn Energistyrings sammenkobling til kommunens budget for disse fagområder, med institutioner/ejendomme uden tilknyttet teknisk servicepersonale, vil derfor blive implementeret senere.

Det betyder, at fase 2 udelukkende koncentrerer om institutioner/ejendomme under Center for Kultur og Fritid, administrationsbygninger og multifunktionsbygningerne Sønderkærbygningen og Enghøjhuset. Indfasningen af Strandmarkens Fritidscenter afventer til bygningernes fremtid er afklaret.

Indfasningen af Grøn Energistyrings sammenkobling til kommunens budget for institutioner/ejendomme under Center for Kultur og Fritid, administrationsbygninger og multifunktionsbygningerne forventes færdiggjort i 2019.

På baggrund af erfaringerne fra fase 1 og ressourcetsituationen fremlægger administrationen ny tidsplan:

2019 Indfasning af Idræts- og fritidsområdet, administrationsbygninger og multifunktionsbygningerne Sønderkær og Enghøjhuset

2020 Status

2020-2021 Indfasning af øvrige bygninger (afhængigt af oprettelse af Ejendomscentret)

2022 Evaluering og overblik, herunder energistyringsmuligheder i kommunens bygninger og fremtidige scenarier

Med den nye tidsplan vil kommunens største og mest tilgængelige institutioner/ejendomme være indfaset ved udgangen af 2019, hvorved størstedelen af kommunens energiforbrug er sammenkoblet til kommunens budget.

## **Politiske beslutninger og aftaler**

Kommunalbestyrelsens godkendte 28. februar 2017, punkt 21 processen for Grøn Energistyris sammenkobling til budgettet, herunder tidsperspektiv og faser for at skabe sammenhæng mellem Grøn Energistyris og kommunens budget:

Fase 1 – estimeret tidshorisont – 2017

- Planlægning af indfasning af sammenhæng mellem Grøn Energistyris og kommunens budget samt udvælgelse af de første institutioner/fagområde i samarbejde med institutioner og forvaltninger
- Orientering til og inddragelse af de udvalgte institutioner/ fagområder inden igangsættelse af indfasning
- Indfasning af første institutioner eller fagområde og tilretning af de indfasede institutioners eller fagområdes energibudgetter
- Låsning af energibudgetter for indfasede institutioner og fagområder samt adskillelse af klimaudsving og brugeradfærd
  - Evaluering - erfaringer fra fase 1

Fase 2 – estimeret tidshorisont - 2018

- Indfasning af alle øvrige institutioner/fagområder og tilretning af energibudgetter.
- Orientering til og inddragelse af institutioner/fagområder inden igangsættelse af indfasning
- Låsning af energibudgetter for alle indfasede institutioner og fagområder samt adskillelse af klimaudsving og brugeradfærd.

Fase 3 – estimeret tidshorisont – 1. halvår 2019

- Evaluering af indfasning og sammenhæng mellem Grøn Energistyris og kommunens budget.
- Overblik over kommunens energibudgetter og energiforbrug.

Fase 4 – estimeret tidshorisont – 2. halvår 2019

- Overblik over energistyringsmuligheder i kommunens bygninger.
- Overblik over mulighed og konsekvenser for fremtidige scenarier.

Kommunalbestyrelsen besluttede 25. marts 2014, punkt 9 at den eksisterende energibudgetmodel tilrettes med henblik på at udarbejde en mere tilgængelig og retvisende energibudgetmodel, fremover kaldet ”Grøn Energistyring”.

Grøn Energistyring blev forelagt og taget til efterretning af Kommunalbestyrelsen 15. december 2015, punkt 23.

## **Økonomiske konsekvenser**

Kommunens samlede energibudget i 2019 (budget til el, vand og varme) er 53,3 mio. kr.

Med indførelsen af Grøn Energistyring er der givet ledere, medarbejdere og brugere på de enkelte institutioner et økonomisk incitament til at agere energibevidste og ansvarlige i deres dagligdag.

Ambitionen er, at energiforbruget reduceres gennem bedre brugeradfærd og derved behov for lavere energibudgetter på sigt.

Den første indblik i påvirkningen af brugeradfærden på skoler fås i forbindelse med skolernes grønne regnskaber for 2018.

## **Retsgrundlag**

Der er ikke noget retsgrundlag for beslutningen.

## **Høring**

Der er ikke høringspligt i denne sag.

## **Bilag**

Grønt Regnskab 2017 - Overblik over skolernes energiforbrug

## **Punkt 5: Godkendelse af fortsat proces for styringsdialog**

19/3578

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Ad 1-4. Godkendt.

#### **Beslutningstema**

Teknik-og Miljøudvalget vedtog den 28. november 2018 at lade de tre pejlemærker Trafikstrategi, Klimastrategi og Ejendomscenterstrategi danne grundlag for styringsdialogen.

Administrationen fremlægger status for arbejdet med pejlemærkerne samt forslag til den videre proces.

Udvalget bedes godkende den videre proces for hvert af de tre pejlemærker.

Udvalget bedes endvidere godkende, at også Støjhandlingsplanen bliver et pejlemærke i styringsdialogen.

#### **Indstilling**

Direktøren indstiller til Teknik- og Miljøudvalget

1. at godkende den videre proces for styringsdialogen for Ejendomsstrategien
2. at godkende den videre proces for styringsdialogen for Klimastrategien
3. at godkende den videre proces for styringsdialogen for Trafikstrategien
4. at godkende, at Støjhandlingsplanen bliver et pejlemærke i styringsdialogen

#### **Sagsfremstilling**

Center for Trafik og Ejendomme og Center for Plan og Miljø har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Ejendomsstrategien

Hvidovre Kommunes Ejendomsstrategi blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen 31. maj 2017.

Med Ejendomsstrategien er det målet dels at professionalisere og optimere den kommunale ejendomsdrift samt at sikre øget sambrug og dermed bedre udnyttelse af de kommunale arealer.

Der er besluttet en driftsmodel for den fremtidige drift af de kommunale skoler og børneinstitutioner. Implementeringen af denne model pågår frem til 1. august 2019.

En tværfaglig arbejdsgruppe har udviklet et principforslag til en arealoptimering, således at sambrug kan understøtte de politiske intentioner med at etablere et Ejendomscenter, hvor formålet er at sambruge kommunale lokaler på grund af den stigende efterspørgsel efter lokaler til foreningsformål. Kommunens befolkningstal vokser, og lokalekapaciteten kan ikke udbygges i samme omfang. Der er derfor brug for et koncept for multianvendelse af lokalerne.

Kultur- og Fritidsudvalget har i sin styringsdialog et lignende mål om sambrug af kommunale lokaler; her er sigtet primært lokaler til brug for de foreninger, som henhører under det kulturelle område.

Videre proces

Administrationen vil på mødet drøfte med udvalget, hvilke lokalebehov og -principper, der kan arbejdes efter, hvis målet om størst mulig multianvendelse af kommunale lokaler skal realiseres.

## Klimastrategien

Hvidovres Strategi for klimatilpasning blev vedtaget for 4 år siden. Strategien indeholder en vision om, at Hvidovre i rette tid skal sikres mod de risici, der skabes af fremtidens klima og at indsatsen samtidig skal gøre Hvidovre til et bedre sted at bo og virke. Klimatilpasningen ønskes gennemført med fokus på fleksibilitet, synergi, økonomi, demokrati og borgerinddragelse.

Strategien fokuserer på fire hovedområder: Skybrud, Spildevandssystem, Stormflod og Harrestrup Å. Siden strategien blev vedtaget, er der arbejdet på alle fire områder.

Der i tæt dialog med borgere og brugere udarbejdet konkretiseringsplaner for klimatilpasning i forhold til Standøre og Risbjerg. Der er også igangsat udarbejdelse af projektkataloger for konkrete skybrudsprojekter for begge områder.

HOFOR har løbende arbejdet med klimatilpasning af spildevandssystemerne – ikke mindst bassinledningen langs Harrestrup Å.

Der er etableret et samarbejde blandt kystkommunerne omkring København med henblik på at opbygge et fælles beslutningsgrundlag for en kommende koordineret stormflodssikring.

Og endelig er en fælles beslutning på vej blandt Harrestrup Ås 10 oplandskommuner og forsyningsselskaber der har til formål at Harrestrup Å kan anvendes som fælles skybrudsvej uden skadevoldende oversvømmelser.

## Videre proces

På baggrund af erfaringerne med den første 4 års periode foreslås det, at det på mødet drøftes, hvordan kommunen kan arbejde med en klimatilpasningsstrategi, hvor der i højere grad tages højde for civilsamfundets interesser kombineret med en bevidsthed om, at klimatilpasningsstrategien skal kunne løse de basale klimaudfordringer, som vi står overfor. Den aktive inddragelse af civilsamfundet (borgerinddragelse) har vist sin effekt. Erfaringerne fra de gennemførte borgerarrangementer i Strandøre og Risbjerg har vist, at der er stor borgerinteresse for projekterne, fordi vi alle er berørt af klimaforandringerne; men erfaringen er også, at borgerne faktisk aktivt kommer og indgår med konkrete løsningsforslag, som kan være med til at håndtere de lokale udfordringer. Læringen af inddragelsen af civilsamfundets resurser er, at det både er nyttigt og nødvendigt at samarbejde bredt om klimaudfordringerne; det giver en fælles platform at arbejde videre ud fra, og det giver ikke mindst muligheden for at komme effektivt i mål med vores bestræbelser på at sikre kommunen og borgernes velfærd

Derfor skal det drøftes, hvorvidt samskabelsen, (civilsamfundsressurserne) fortsat skal være den gennemgående model, og kan vi gå længere i samskabelsen omkring klimatilpasningerne?

## Trafikstrategien

Et godt og effektivt transportsystem er en forudsætning for en velfungerende by. Kommunalbestyrelsen har derfor besluttet at udarbejde en strategi for fremtidens trafik i Hvidovre. Målet er, at Hvidovre forsat er en attraktiv kommune at bo, arbejde og drive virksomhed i.

Trafikstrategien giver en status på den nuværende trafikale situation i Hvidovre samt fungerer som handleplan for fremtidens trafikale udfordringer og muligheder.

Strategien er forsat under udarbejdelse med in-put fra Hvidovres borgere, foreninger og virksomheder. Der er i efteråret 2018 afholdt borgermøder samt høringsproces.

Videre proces

Administrationen forventer at løfte strategien til politisk vedtagelse i foråret 2019.

Støjhandlingsplan

Hvidovre Kommune er omfattet af EU's støjdirektiv med udmøntning i dansk lovgivning med "Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner", som pålægger kommunen hvert femte år at udføre en støjkortlægning med tilhørende støjhandlingsplan.

Den kommende støjhandlingsplan er den tredje støjhandlingsplan for Hvidovre Kommune. Handlingsplanen beskriver, hvilke indsatser Hvidovre Kommune har iværksat for at begrænse støjen. Handlingsplanen er udarbejdet på baggrund af en ny støjkortlægning udført i foråret 2017 for det fremtidige arbejde med støjreducerende tiltag i kommunen, ligesom der er indhentet inspiration og data fra tidligere års handlingsplaner. Handlingsplanen giver Hvidovre Kommune et objektivt billede af, hvor i kommunen der er problemer med støjniveauer, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Handlingsplanen omfatter bl.a.

- Indsatser samt virkemidler til reducere af støj
- Foranstaltninger som Hvidovre Kommune agter at træffe de følgende fem år
- Strategi på lang sigt
- Tiltag til evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen

Det foreslås at støjhandlingsplanen indgår som et pejlemærke i udvalgets styringsdialog med administrationen for styrket fokus på virkemidler kommunalt og tværkommunalt samt virkemidler i ude- og inde-miljøer i boligbebyggelser. I støjhandlingsplanen er disse virkemidler konkretiseret som følger:

- at der fremover udlægges støjdæmpende asfalt, hvor den skilte hastighed er 60 km/t eller derover.
- at overveje at arbejde med begrebet Visuel Støj i forhold til den oplevede støjbelastning. I mange tilfælde kan den oplevede støj begrænses ved eksempelvis brug af tæt beplantning langs de trafikerede veje.
- at overveje at indføre hastighedsnedsættelser på kommunens trafikveje, hvor dette giver en reel mulighed for nedsættelse af trafikstøjpåvirkningen af omkringliggende boliger.
- at overveje muligheden for opsætning af støjskærme langs de primære kommunale trafikveje bør overvejes, hvor dette giver mening i forhold til vejprofil, bebyggelse og økonomi.
- gennem samarbejde med nabokommuner samt gennem fortsat medlemskab af Gate21 og Silent City at søge at påvirke de statslige infrastrukturejere til øget fokus på arbejdet med støjreducerende tiltag langs motorveje og jernbanestrækninger.
- at nybyggeri overholder bygningsreglements anvisninger om støjforhold samt overholde gældende kommuneplan og lokalplan for det specifikke område. I forhold til kommune- og lokalplan er støjgrænserne de, som er fastsat af Miljøstyrelsen. Ældre boligbebyggelser, opført før krav til støjforhold, renoveres ift. nugældende lovgivning bl.a. med opsætning af moderne lydisolerede produkter i fx vinduespartier og facader.

•

Videre proces

Administrationen forventer at løfte støjhandlingsplanen til politisk vedtagelse i marts 2019. Ud fra den politiske drøftelse tilrettelægges den videre dialog om indsatser.

## **Politiske beslutninger og aftaler**

Teknik- og Miljøudvalget den 28. november 2018

Udvalget traf beslutning om en række pejlemærker, som vil blive præsenteret og yderligere konkretiseret på et kommende udvalgs møde.

Kommunalbestyrelsen den 29. maj 2018, punkt 7.

Kommunalbestyrelsen godkendte forslag til let justeret dialogbaseret styringsmodel samt forslag til administrativ og politisk proces.

## **Økonomiske konsekvenser**

Ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune.

## **Retsgrundlag**

Det er ikke noget retsgrundlag for beslutningen.

## **Høring**

Der er ikke høringspligt i denne sag.

## **Punkt 6: Godkendelse af det videre arbejde med trafiksanering af Hvidovre Enghavevej og Strandmarksvej**

18/24384

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Ad 1.

For: Gruppe A, F og V.

Imod: Gruppe O, C, og Liste H.

Godkendt.

Ad 2.

Imod: Gruppe A, F, O, C, V og Liste H.

Anbefales ikke godkendt.

Gruppe A, F, O og C stemmer imod med henvisning til, at der er tale om en budgetsag. Det er vigtigt at tage den eventuelt øgede trafik i forbindelse med Frihedens Butikscenter med i overvejelserne ved trafiksaneringer i området. I området Hvidovrevej, fra Gammel Køgevej Landevej ned til Hvidovre Enghavevej.

Gruppe V stemmer imod med en bemærkning om, at man gerne vil se om de øvrige tiltag løser problemet.

Ad 3.

For: Gruppe A, F, O, V.

Imod: Gruppe C og Liste H.

Godkendt.

Ad 4.

For: Gruppe A, F, O, C, V og Liste H.

Godkendt.

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 14-01-2019**

Ad 1 - 2. Sagen udsættes.

Et enigt udvalg ønsker at se alternative trafiksaneringsmuligheder fra administrationen inden, der bliver truffet en endelig beslutning i sagen.

## **Beslutningstema**

Administrationen har siden slutningen af 2017 været i dialog med repræsentanter fra SFO 3høje, Børnehuset Cassiopeia og Engstrandskolen om trafiksanering af Hvidovre Enghavevej. De nævnte institutioner har alle brugere og ansatte, der dagligt har behov for at færdes enten langs eller på tværs af Hvidovre Enghavevej, hvilket har givet anledning til udtalt ønske om trafiksanering af Hvidovre Enghavevej fra institutionernes side.

I forløbet siden 2017 har der desuden været flere borgerhenvendelser med opfordring om trafiksanering af både Hvidovre Enghavevej og den tilstødende del af Strandmarksvej, herunder også opfordring til lukning for biltrafik ved etablering af bussluse på Hvidovre Enghavevej ved Strandmarks Fritidscenter.

På baggrund af ovenstående skal der træffes beslutning om fartdæmpning af Strandmarksvej.

Herudover skal der besluttes om en trafiksanering af Hvidovre Enghavevej, herunder en generel fartdæmpning, skal indgå i kommunens investeringsplan for 2020.

## **Indstilling**

Direktøren indstiller til Teknik- og Miljøudvalget

1. at godkende fartdæmpning på Strandmarksvej fra 50 km/t til 40 km/t fra krydset ved Hvidovre Enghavevej frem mod Strandhavevej gennem etablering af vejbump og indsnævring af vejbane. Tiltag estimeres til 110.000 kr. og afholdes over driftspuljer

Direktøren indstiller til Teknik- og Miljøudvalget at anbefale over for Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

2. at godkende trafiksanering på Hvidovre Enghavevej gennem syv tiltag, som er nævnt i sagsfremstilling under afsnit Hvidovre Enghavevej, og som sikrer cykeltrafikken og de krydsende bløde trafikanter på Hvidovre Enghavevej bedst mulige forhold, herunder en generel fartdæmpning fra 50 km/t til 40 km/t gennem etablering af pudebump, signalregulering af kryds samt reovering af fodgængerfelt og -blink. Finansieringen af de syv tiltag estimeres til 1,7 mio. kr. og indgår i anlægsprioriteringen 2020

## **Sagsfremstilling**

Center for Trafik og Ejendomme har udarbejdet dette dagsordenpunkt.

Strandmarksvej

Der er fremkommet forslag fra beboergruppe på Strandmarksvej og Hvidovre Enghavevej om lukning for biltrafik ved etablering af bussluse på Hvidovre Enghavevej ved Strandmarks Fritidscenter (bilag 1).

Forslaget om lukning for biltrafik ved etablering af bussluse på Hvidovre Enghavevej ved Strandmarksvej vil givetvis medføre en markant reduktion i biltrafikken på Hvidovre Enghavevej mellem Strandmarksvej og Strandby Alle. Gennemførelse af forslaget vil derfor kraftigt ændre og reducere behovet for yderligere trafiksanering af denne del af Hvidovre Enghavevej. De afledte effekter i form af medfølgende trafikændringer på de øvrige veje i hele området er derimod mere uforudsigelige. Administrationen kan på dette grundlag ikke anbefale bussluse eller anden form for vejlukning på hverken Hvidovre Enghavevej eller Strandmarksvej.

Beboergruppen på Strandmarksvej og Hvidovre Enghavevej har desuden opfordret til at etablere fartdæmpende foranstaltninger på Strandmarksvej mellem krydset ved Hvidovre Enghavevej og frem mod Strandhavevej (bilag 1).

Administrationen anbefaler, at fartdæmpningen fra 50 km/t til 40 km/t kan opnås med to asfaltbump med samtidig indsnævring af kørebanen to steder på strækningen. Anlægsudgifterne skønnes til 110.000 kr.

### Hvidovre Enghavevej

På baggrund af flere henvendelser om trafiksituationen på Hvidovre Enghavevej fra blandt andre forældrerådet for SFO 3høje, forældrebestyrelsen i Børnehuset Cassiopeia og skolebestyrelsen på Engstrandskolen blev der i slutningen af 2017 igangsat et arbejde med henblik på at fremkomme med forslag til forbedring af trafiksituationen på Hvidovre Enghavevej.

På baggrund af den hidtidige dialog med SFO 3høje, Børnehuset Cassiopeia og Engstrandskolen har administrationen udarbejdet en foreløbig idéskitse, der omfatter følgende hovedelementer:

- Etablering af asfaltbump til understøtning af eksisterende hastighedsgrænse på 40 km/t på Hvidovre Enghavevej i form af pudebump af hensyn til busdriften med linje 132 på strækningen.
- Nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t på den resterende del af Hvidovre Enghavevej ved etablering af pudebump af hensyn til busdriften med linje 132 på strækningen.
- Indførelse af standsningsforbud i begge vejsider af Hvidovre Enghavevej mellem Hvidovrevej og Søstjernevej ud for Børnehuset Cassiopeia.
- Renovering af det eksisterende fodgængerfelt på Hvidovre Enghavevej ved Hvidovrevej, hvor det gamle Toronto-anlæg med højtsiddende gul-blink nedtages og erstattes med et moderne gul-blink anlæg.
- Opstramning af eksisterende skiltning og afmærkning på Hvidovre Enghavevej,
- Ombygning og signalregulering af krydset Hvidovrevej/Hvidovre Enghavevej
- Anlægsarbejder omkring bl.a. busstoppestederne ved Strandmarkens Fritidscenter og parkeringspladsen ved Langhøjparken

Administrationen anbefaler, at der sker ovennævnte sikring af cykeltrafikken og de krydsende fodgængere, hvoraf mange er børn til og fra institutionerne, på Hvidovre Enghavevej.

## **Supplerende beslutningstema**

På Teknik- og Miljøudvalgs mødet den 14. januar 2019 blev det besluttet, at udvalget ønsker at se alternative trafiksaneringsmuligheder fra administrationen inden, der bliver truffet en endelig beslutning i sagen.

På denne baggrund skal der træffes beslutning om ombygning af krydset Strandmarksvej- Hvidovre Enghavevej, herunder om krydsombygningen skal indgå i kommunens asfaltering for 2019.

Der skal desuden træffes beslutning, om en delvis trafiksanering af Hvidovre Enghavevej skal udføres i 2019.

Udvalget kan vælge mellem alle fire indstillingspunkter. Indstillingspunkt 1 og 2 forelægges således udvalget uforandrede, dog således at hvis udvalget vælger en kombination af indstillingspunkt 2 og 4 vil udgifterne på 1,7 mio. kr. under indstillingspunkt 2 blive reduceret med 200.000 kr. til 1,5 mio. kr.

## **Supplerende indstilling**

Direktøren indstiller til Teknik- og Miljøudvalget

3. at godkende at ombygning af krydset Strandmarksvej-Hvidovre Enghavevej til 300.000 kr. finansieres af asfalteringen hensatte beløb til uforudsete udgifter i 2019.
  
4. at godkende en delvis trafiksanering på Hvidovre Enghavevej gennem 4 tiltag, som er nævnt i den supplerende sagsfremstilling, herunder en generel fartdæmpning fra 50 km/t til 40 km/t gennem etablering af pudebump på delstrækningen af Hvidovre Enghavevej mellem Strandmarksvej og Søstrand Alle. Finansieringen af de fire tiltag estimeres til 200.000 kr. og afholdes over resterende anlægspulje fra 2015.

## **Supplerende sagsfremstilling**

Administrationen har vurderet alternative tiltag i form af ombygning af krydset Strandmarksvej-Hvidovre Enghavevej. Det er administrationens vurdering, at en krydsombygning vil kunne give en positiv trafikal effekt lige omkring krydset, men ikke som sådan på de resterende dele af hverken Strandmarksvej eller Hvidovre Enghavevej. En krydsombygning anses derfor som et yderligere tiltag, der ikke kan ses som et alternativ til eller erstatning for andre tiltag på Strandmarksvej og Hvidovre Enghavevej. Anlægsudgifterne ved en krydsombygning skønnes til 300.000 kr.

Administrationen vurderer, at fartdæmpning fra 50 km/t til 40 km/t på en del af Hvidovre Enghavevej mellem Strandmarksvej og Søstrand Alle kan opnås med følgende tiltag:

- Etablering af asfaltbump til understøtning af eksisterende hastighedsgrænse på 40 km/t på Hvidovre Enghavevej mellem Strandmarksvej og Strandby Alle i form af pudebump af hensyn til busdriften med linje 132 på strækningen.
  
- Nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t på Hvidovre Enghavevej mellem Strandby Alle og Søstrand Alle ved etablering af pudebump af hensyn til busdriften med linje 132 på strækningen.

- Indførelse af standsningsforbud i begge vejsider af Hvidovre Enghavevej mellem Hvidovrevej og Søstjernevej ud for Børnehuset Cassiopeia.

- Opstramning af eksisterende skiltning og afmærkning på Hvidovre Enghavevej mellem Strandmarksvej og Søstrand Alle.

Anlægsudgifterne skønnes til 200.000 kr. og kan igangsættes i 2019.

Ovenstående fire tiltag udgør en del af nedenstående 7 tiltag, der omfatter trafiksaneringen af hele Hvidovre Enghavevej. Budgettet for trafiksaneringen af hele Hvidovre Enghavevej, kan således reduceres til 1.5 mio. kr. i stedet for 1.7 mio. kr.

### **Supplerende økonomiske konsekvenser**

Administrationen vil ved godkendelse af punkt 3 inkludere projektet til ombygning af krydset Strandmarksvej-Hvidovre Enghavevej til 300.000 kr. beløbet finansieres af asfaltpuljens hensatte beløb til uforudsete udgifter i 2019.

Hvis indstillingspunkt 4 godkendes, afholdes udgifterne på 200.000 kr. over Center for Trafik og Ejendommens anlægspulje: Trafiksikkerhed og tryghed på skoleveje 2015, hvor der er et restbudget på 208.000 kr.

### **Politiske beslutninger og aftaler**

Ingen bemærkninger.

### **Økonomiske konsekvenser**

I tilfælde af Indstillingspunkt 1. kan udgifterne på 110.000 kr. afholdes over Center for Trafik og Ejendommens driftslignende anlægspulje: Trafiksanering, hvor budget 2019 er 300.000 kr.

I tilfælde af Indstillingspunkt 2. kan udgifterne på 1,7 mio. kr. ikke afholdes over Center for Trafik og Ejendommens driftslignende anlægspuljer, hvorfor 1,7 mio. kr. må indgå i anlægsprioriteringen for år 2020.

### **Retsgrundlag**

Vejlovens § 1, jf. Lov nr. 1520 af den 27. december 2014 med senere ændringer.

### **Høring**

Der er ikke høringspligt i denne sag.

### **Bilag**

Brev til Borgmester Helle Adelborg vedrørende fartdæmpning på Strandmarksvej mv.

Trafiksanering Strandmarksvej og Hvidovre Enghavevej

# Punkt 7: Afrapportering fra Fremkommelighedsudvalget for Hovedstadsområdet

19/2448

## Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019

Ad 1. De trafikale tiltag på Avedøre Havnevej fra Fremkommelighedsudvalget anbefales ikke godkendt.

Å

Ad. 2 Anbefales godkendt.

### Beslutningstema

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen nedsatte i sommeren 2018 et Fremkommelighedsudvalg, der havde som opdrag at fremkomme med forslag til at optimere og samordne trafiksignalerne og derved forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet.

Hvidovre kommune deltog i udvalget sammen med en række kommuner, politiet, Movia og Vejdirektoratet.

Å

Fremkommelighedsudvalget har udarbejdet vedlagte rapport, der bl.a. peger på en lav rejsehastighed på Avedøre Havnevej mellem Amagermotorvejen og Roskildevej. Hastigheden vurderes at kunne øges med op til ca. 6 km/t i dagtimerne, men på bekostning af de krydsende trafikanter, herunder for cyklister og gående fra Kløverprisvej, Allingevej, Kettevej, Brostykkevej, Dybensgadevej og Gammel Køge Landevej.

Å

De signaltekniske forbedringer på Avedøre Havnevej skønnes til ca. 4 mio. kr., samt et ukendt beløb til afledt drift ved det højere serviceniveau. Staten forventes at finansiere op til ca. 50 % af anlægsudgifterne.

### Indstilling

Å Direktionen til Teknik- og miljøudvalget at anbefale over for Kommunalbestyrelsen

Å

1. ikke at godkende trafikale tiltag på Avedøre Havnevej, som foreslået i Afrapportering fra Fremkommelighedsudvalg for Hovedstadsområdet
2. at sende vedlagte brev til Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen

### Sagsfremstilling

Center for Trafik- og ejendomme har udarbejdet sagsfremstillingen.

Å

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen nedsatte i sommeren 2018 et Fremkommelighedsudvalg, der havde som opdrag at fremkomme med forslag til at optimere trafiksignalerne og derved forbedre fremkommeligheden i Hovedstadsområdet.

Hvidovre kommune deltog i udvalget sammen med en række kommuner, politiet, Movia og Vejdirektoratet.

Å

Signalsoptimering på Avedøre Havnevej

I rapporten peges på en lav rejsehastighed på Avedøre Havnevej mellem Amagermotorvejen og Roskildevej. Rejsehastigheden vurderes at kunne øges med op til ca. 6 km/t i dagtimerne, ved at foretage en signalsoptimering og

overvågning af de ca. 10 signalanlæg på strækningen.

Å

Forslaget åbner op for, at trafikken fra statens motorveje skal ledes ud på kommunale veje, hvor der er mange flere trafikantgrupper, herunder blandt de trafikanter som cyklister og gående. De blandt og meget sårbare trafikanter skal således krydse en endnu mere befærdet vej på vej til skole, arbejde eller fritidsaktiviteter.

Å

Hvis trafikanterne på Avedøre Havnevej prioriteres højere, bliver det således på bekostning af de krydsende trafikanter fra Kløverprisvej, Allingvej, Kettevej, Brostykkevej, Dybenschærpvej og Gammel Køge Landevej. Det betyder, at ventetiden for trafikanter, herunder også for cyklister og gående, der skal ud på eller krydse Avedøre Havnevej, øges.

Å

Rapporten undlader også at se forslaget i sammenhæng med trafikens store miljøbelastning for de lokale beboere med rådg, støj og mæng, - for ikke at tale om klimabelastning og trafikikkerhed.

Å

De mange naboerne til vejen vil få endnu mere rådg, støj og mæng oven i den i forvejen farlige miljø-, og sundhedsbelastning, som de kæmper med i dag. Således er der mange naboer, der i dag er støjbelastet langt over grænseværdien på 58 dB og helt op over 70 dB.

Å

De signaltekniske forbedringer skønnes til ca. 4 mio. kr. samt et ukendt beløb til afledt drift ved det højere serviceniveau. Der lægges op til en ca. 50 % med finansiering fra Staten, altså en delt finansiering mellem stat og kommune. Da formålet er at aflaste trafikgennemstrømningen og øge fremkommeligheden på de statslige veje virker denne deling af udgifterne urimeligt for kommunen.

Å

Alle omkostninger til tiltag på de kommunale veje for at øge fremkommelighed og rejsetid på de statslige veje bør finansieres af staten, herunder en 100 % finansiering af de øgede omkostninger til især trafikikkerheden for de krydsende blandt de trafikanter samt til beskyttelse af naboerne mod den øgede rådg, støj og mæng.

Å

Administrationen kan ikke anbefale tiltagene på Avedøre Havnevej, da det skønnes, at den øgede rejsehastighed på Avedøre Havnevej ikke kan opveje den reducerede rejsehastighed på de tilstødende veje og generer for de krydsende fodgængere og cyklister. Hertil kommer en øget støjbelastning og øget udstødning for de lokale beboere ved en forventeligt øget biltrafik på Avedøre Havnevej. Og endelig må der forventes en øget kommunal udgift til intensiveret drift og service af vejstrækningen.

Å

Forslag om forbedring af tilkørslen til Amagermotorvejen

Rapporten fremhæver også, at forbedringen af fremkommeligheden på Avedøre Havnevej ved Amagermotorvejen vil kræve mere omfattende anlægstekniske løsninger. Vejdirektoratet har i 2016 undersøgt muligheden for at forbedre tilkørslen til Amagermotorvejen fra Avedøre Havnevej mod vest, hvilket blev estimeret til ca. 12. mio. kr.

Å

Administrationen vurderer, at det er meget positivt, at Vejdirektoratet har fokus på fremkommelighed fra Avedøre Holme/Avedøre Havnevej til Amagermotorvejen. Det understøttes også af, at det i Finansloven fremgår, at Vejdirektoratet skal fortage en forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen.

Å

Generelt

Vejdirektoratet har vurderet, at gevinsten ved at gennemføre alle udvalgets forslag i Hovedstadsregionen skyldes, at være en forhøjelse af rejsehastigheden med ca. 5 km i timen. Den højere hastighed vil potentielt gavne op mod 200.000 bilister og 215.000 buspassagerer dagligt.

Ministeren nedsatte Fremkommelighedsudvalget med det formål, at kommunerne skal tænke i trafikal fremkommelighed på gennemgående veje og i større trafikale korridorer i hovedstadsområdet, der gælder på tværs af flere kommunegrænser og vejmyndigheder.

De samlede udgifter for fremkommelighedsudvalgets anbefalinger er på i alt 96 millioner kr. Udvalget foreslår, at staten medfinansierer anbefalingerne, således at staten bidrager med 53 millioner kr., og at kommunerne samlet står for 43 millioner kr. for at gennemføre forbedringerne af fremkommeligheden. De foreslåede projekter forventes at kunne gennemføres på 2-4 år.

## **Politiske beslutninger og aftaler**

Ingen bemærkninger.

## **Økonomiske konsekvenser**

Ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune.

## **Retsgrundlag**

Fremkommelighedsudvalget er nedsat efter vejlovens § 5, jf. Lov nr. 1520 af 27. december 2014 med senere ændringer.

## **Hæring**

Ingen

## **Bilag**

Bilagsrapport fremkommelighed.pdf

Hovedrapport fremkommelighed.pdf

Fremkommelighedsudvalg. Brev til ministeren.

## **Punkt 8: Eventuelt**

18/36337

### **Beslutning i Teknik- og Miljøudvalget den 11-03-2019**

Gruppe F spurgte til gravearbejde i Strandmarkskvarteret, og hvorvidt gravearbejdet er koordineret mellem Gigabit og TDC. Administrationen svarede.

Gruppe F spurgte til den seneste forældretilfredshedsundersøgelse og anmoder om, at udvalget ser undersøgelsen. Administrationen svarede.

Gruppe F spurgte til mulighed for øget skiltning i 40 km. zoner. Administrationen svarede.

Gruppe F spurgte til fartmåling i Risbjergkvarteret i forbindelse med ønske om etablering af 40 km. zoner på udsatte steder. Administrationen svarede.

Gruppe F spurgte til mulighed for helleanlæg ved Vigerslev Allé udfor Hvidovregade busstoppested.

Gruppe F spurgte til område i Strandøre-kvarteret. Administrationen svarede.

Gruppe F spurgte til ansvar for Parkeringshuset i Hvidovre C. Administrationen svarede.

Gruppe A spurgte til vandskade i Humlebien og efterfølgende maling af stuer i institutionen. Administrationen svarede.

Gruppe A spurgte til mulighed for renovering af busstriber på Gammel Køge Landevej.

Gruppe A fortalte, at mange kommuner holder møde med Movia og anbefaler, at Movia inviteres til udvalgsmøde for at fortælle om fremtidige muligheder og sammenlægning af buslinjer.

Liste H spurgte til Ren Natur, hvor foreninger kan samle skrald ind og få penge for det. Ren Natur kræver, at kommunen er en del af konceptet.

Gruppe O spurgte til skiltning om parkering på Frihedens S-togsstations parkeringsområde.

Gruppe O spurgte til skilt på Engdalsvej, hvor der stod, at det var forbudt for lastbiler at køre ind, som er forsvundet.

Gruppe O spurgte til lastbil uden nummerplade på Mågevej.

Gruppe O spurgte til parkeringsplads på Tårnfalkevej/Søvangsvej og hvorvidt det er en kommunal parkeringsplads.

Gruppe O spurgte til krav om nummerplader for arbejdskøretøjer på offentlig vej.

Gruppe C spurgte til oplæg om OPP-muligheder.

Gruppe C spurgte til Hvidovregade 47 og muligheden for at få oplyst, hvad der er brugt på renovering af bygningen.

Gruppe C spurgte til Avedøre Holme og cirkulær økonomi og muligheden for et oplæg om emnerne for Teknik- og Miljøudvalget og Bygge- og Planudvalget og/eller Kommunalbestyrelsen.

Gruppe C spurgte til vand på udearealet ved Tumblehuset.