

REFERAT Miljø- og teknikudvalget 2012 - 2021 d. 12-04-2021

Mødedato Mandag d. 12. april 2021 kl. 15:30

Mødested Teams

Indholdsfortegnelse

Endelig godkendelse af Infrastrukturplan 2020.....	3
Status for støjhandlingsplan for E45 i foråret 2021.....	11
Venstre stiller beslutningsforslag om ansøgning til puljen om medfinansiering til kommunale cykel	14
Ansøgning til Cykelpuljen maj 2021.....	15
Lovliggørende dispensation - Gyldenlundsvej 17.....	17
Ansøgning om landzonetilladelse til opstilling af 48 m høj gittermast til mobiltelefoni samt teknika	19
Radikale Venstre anmoder om udvalgsbehandling af grundvandsstigninger mm. i Randers Kommune	22
Anker Boje anmoder om gennemgang af sagen vedr. etablering af grundvandskøleanlæg, Haraldsv	24
Forslag om tillæg til spildevandsplan for kloakering af erhvervsområde ved Fladbrovej. Vedtagelse	25
Nyt vejnavn i Assentoft på en sidevej til Søndergade.....	27
Nyt vejnavn ved Hvedevej.....	28
Regnskab 2020 og overførsel af uforbrugte bevillinger til 2021 – Miljø- og teknikudvalget.....	29
Sagsstyringsliste pr. 7. april 2021.....	35
Gensidig orientering - Miljø- og teknikudvalgets møde den 12. april 2021.....	36

Punkt 63: Endelig godkendelse af Infrastrukturplan 2020

05.00.00-P15-1-20

Resume

Forslag til Infrastrukturplan 2020 har været i offentlig høring i perioden 16. november 2020 - 21. januar 2021. I høringsperioden er der indkommet 63 høringsvar.

På baggrund af supplerende analyser og på baggrund af høringsvarene anbefaler forvaltningen, at infrastrukturplanen godkendes med enkelte rettelser.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til byrådet via udviklingsudvalget, miljø- og teknikudvalget og økonomiudvalget,

1. at forslag til Infrastrukturplan 2020 med de forslag til rettelser, der fremgår af sagsfremstillingen, godkendes,
2. at den sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af Infrastrukturplan 2020 godkendes.

Beslutning fra Udviklingsudvalget, 8. april 2021, pkt. 51:

Indstilles godkendt.

Lars Søgaard stillede ændringsforslag:

Venstre stiller - blandt andet pba flere konkrete høringsvar - forslag om, at der i "Infrastrukturplan 2020" eksplicit nævnes en omfartsvej i Langå, fra Amtmand Hoppes bro, til rundkørslen ved Grundfos/Randersvej. Omfartsvejen er der allerede lokalplan for. Se vedlagte mail for den fulde tekst.

Ændringsforslaget blev forkastet med 5 stemmer imod. For stemte Lars Søgaard og Christian Brøns.

Frank Nørgaard stillede ændringsforslag:

Dansk Folkeparti stiller forslag om, at udvidelsen af Højsletvej fremmes, og at der i den forbindelse indarbejdes mulighed for på sigt, at etablerer en ydreomfartsvej med forbindelse til E45 mod Vest, og en østlig forbindelse over/under fjorden mod Øst.

Ændringsforslaget blev forkastet med 4 stemmer imod. For stemte Frank Nørgaard. Christian Brøns og Lars Søgaard undlod at stemme.

Beslutning

Indstilles godkendt med 6 stemmer for. Imod stemte Frida Valbjørn Christensen.

Frida Valbjørn Christensen stillede 3 ændringsforslag:

Enhedslisten foreslår at

1. behandling af infrastrukturplanen udsættes indtil klimaplanen er endeligt vedtaget.

Ændringsforslaget blev forkastet med 6 stemmer imod. For stemte Frida Valbjørn Christensen.

Subsidiært:

Enhedslisten foreslår at

1. infrastrukturplanen sendes tilbage til forvaltningen med henblik på, at der udarbejdes en ny plan, der har et større fokus på følgende emner:
 - Kollektiv trafik, herunder kombinationsrejseanlæg
 - Trafiksikkerhedsprojekter

- Cyklisme
- CO2-neutrale køretøjer
- Tilgængelighed for mennesker med handicap

De nævnte emner skal prioriteres højere end projekter til gavn for privatbilismen.

Ændringsforslaget blev forkastet med 6 stemmer imod. For stemte Frida Valbjørn Christensen.

Subsidiært:

- Klimabroen skrives ud af planen.
- En udbygning af E45 skrives ud af planen.
- Der ikke arbejdes med en udvidelse af Århusvej for privatbilister, men at der i stedet arbejdes for separate busbaner langs Århusvej.
- Projekter til gavn for privatbilismen har lavets prioritet i planen
- Der indskrives et punkt, som omhandler, hvordan Randers kommune vil arbejde for bedre tilgængelighed for mennesker med handicap i hele Randers kommune.
- der indskrives et punkt om kombinationsrejseanlæg

Ændringsforslaget blev forkastet med 6 stemmer imod. For stemte Frida Valbjørn Christensen.

Frank Nørgaard stillede ændringsforslag:

Dansk Folkeparti stiller forslag om, at udvidelsen af Højsletvej fremmes, og at der i den forbindelse indarbejdes mulighed for på sigt at etablere en ydre omfartsvej med forbindelse til E45 mod Vest, og en østlig forbindelse over/under fjorden mod Øst.

Ændringsforslaget blev forkastet med 4 stemmer imod. For stemte Frank Nørgaard. Anders Henrik Jensen og Niels Erik Christensen undlod at stemme.

Anker Boje stillede ændringsforslag:

Cykel/gangsti på/langs den gamle banestrækning Allingåbro- Randers

For at skabe bedre sammenhæng på Djursland med cykelturismen i højsædet, vil en videreførelse af cykelstien som i dag går fra Ryomgård til Allingåbro, skabe ikke blot bedre muligheder for cyklister som benytter Margueritteruten, men ligeledes skabe sikker cykelvej for skolebørn og nem adgang til Randers for cyklister som bor i oplandet til Randers.

Lige nu benyttes dele af den gamle banestrækning til kørsel med skinnecykler, men dette kan nemt kombineres med en cykel/gangsti langs banen, så man ville kunne cykle fra Ryomgård og helt til Randers og derfra videre helt til Silkeborg, i naturskønne omgivelser.

Ændringsforslaget bortfaldt. For stemte Anker Boje og Frida Valbjørn Christensen. Imod stemte Niels Erik Christensen og Anders Henrik Jensen. Frank Nørgaard, Iben Sønderup og Karen Lagoni undlod at stemme.

Niels Erik Christensen stillede ændringsforslag:

Venstre stiller - blandt andet pba flere konkrete hørings svar - forslag om, at der i "Infrastrukturplan 2020" eksplicit nævnes en omfartsvej i Langå, fra Amtmand Hoppes bro, til rundkørslen ved Grundfos/Randersvej. Omfartsvejen er der allerede lokalplan for. Se vedlagte mail for den fulde tekst.

Ændringsforslaget blev forkastet med 4 stemmer imod. For stemte Anders Henrik Jensen og Niels Erik Christensen. Frank Nørgaard undlod at stemme.

Sagsfremstilling

Baggrund

Byrådet har i budget 2019-2022 og i budget 2020-2023 besluttet, at der skal udarbejdes en samlet infrastrukturplan for Randers Kommune.

Som indledning til arbejdet blev der i efteråret 2019 afholdt en infrastrukturkonference med over 100 deltagere. På baggrund af input fra konferencen og en samlet kortlægning af de største trafikale udfordringer udarbejdede

forvaltningen et forslag til Infrastrukturplan.

Byrådet vedtog den 9. november 2020 at sende forslaget med tilhørende projektkatalog i offentlig høring.

Infrastrukturplan 2020

Infrastrukturplanen udpeger de vigtigste udfordringer for mobiliteten i Randers Kommune. Der er 3 overordnede temaer for vejnettet:

- Den blå barriere for nord-syd gående trafik hvor de højest prioriterede projekter er 1. Udvidelse af E45 til 6 spor, 2: Etablering af Klimabroen med tilhørende trafik anlæg, 3: Udbygning af Aarhusvej til 4 spor og 4: Etablering af en østlig ringforbindelse omkring Randers By.
- Øst-vestgående trafik i Randers hvor de højest prioriterede projekter er 1: Forlængelse af Ringboulevarden til Udbyhøjvej, 2: Etablering af lyskryds på Ringboulevarden og 3: Bedre forbindelse til Randers N via Højsletvej.
- Veje i Landdistriktet hvor de højeste prioriterede projekter er 1: Øst-vestgående korridor fra Hald til motorvejsafkørsel Purhus og 2: Pulje til sideudvidelse af de smalle veje i den nordlige del af kommunen.

Indenfor cykling er de højest prioriterede projekter 1: Trafiksikre skolekorridorer, 2: Sammenhæng i det overordnede stinet og 3: Forbinde omegnsbyerne med stier langs det overordnede vejnet.

Med hensyn til den kollektiv trafik er de højest prioriterede projekter 1: Modernisering af den eksisterende busterminal og optimering af det nye busnet, 2: Forbedring af busfremkommeligheden på vejnettet, 3: BRT-løsning mellem Randers Midtby og Paderup og 4: Fokus på den hele rejse, så forskellige kombinationsrejser bliver mulige.

Endelig indeholder infrastrukturplanen også forslag til mere tværgående tiltag, som vil medvirke til at forbedre mobiliteten i Randers Kommune. Tiltagene er uprioriterede og omfatter af veje der kan anvendes til afledning af regnvand, trafiksikkerhed, intelligent trafikstyring og elbaseret mobilitet.

De konkrete projekter er beskrevet mere detaljeret i det tilhørende projektkatalog.

- "Den blå barriere" indeholder projekter til en samlet anlægssum på ca. 2 mia. kr. ekskl. udvidelse af E45 til 6 spor.
- "Den øst-vest gående trafik" indeholder projekter til en samlet anlægssum på ca. 100 mio. kr. Heri er ombygning af eksisterende rundkørsler på statsvejen Ringboulevarden til signalregulerede kryds medtaget.
- "Veje i Landdistriktet" indeholder projekter for ca. 50 mio. kr. og en pulje til sideudvidelser på 4-6 mio. kr. pr. år.
- Temaet "Cykelstier" indeholder en pulje til sikre skolekorridorer på 2-4 mio. kr. pr. år og cykelstiprojekter for ca. 54 mio. kr. ekskl. udgifter til anlæg af cykelstier langs statsveje.
- Temaet "Kollektiv trafik" indeholder projekter for ca. 220 mio. kr. samt en pulje til forbedret fremkommelighed for busserne på 1-2 mio. kr. pr. år.
- Temaer "Tværgående tiltag" indeholder forskellige puljer på i alt 8-16 mio. kr. pr. år.

Offentlig høring af Infrastrukturplan 2020 samt Miljøvurdering og sammenfattende redegørelse

Forslag til infrastrukturplan 2020 har været i offentlig høring i perioden 16. november 2020 - 21. januar 2021. I høringsperioden er der indkommet 63 høringssvar. Der er, jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), gennemført en miljøvurdering af forslaget. Miljøvurderingen har været i høring sammen med planforslaget. Der er ikke i den offentlige høring kommet bemærkninger, der relaterer sig til miljøvurderingen.

Der er udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen, som er vedlagt sagen som bilag. Den sammenfattende redegørelse offentliggøres sammen med infrastrukturplanen.

Forslag til Infrastrukturplan med tilhørende projektkatalog er vedlagt sagen som bilag.

I løbet af høringsperioden har der været afholdt digitale møder med erhvervslivet og et offentligt borgermøde. Optagelser af møderne har efterfølgende været tilgængelige på høringsportalen, hvor også de indkomne hørings svar i deres fulde længde fremgår. Der har i høringsperioden været fremlagt en del tekniske notater på høringsportalen. Som opsamling på en del spørgsmål og debat i sociale medier og andet har forvaltningen udarbejdet et notat, hvori der er svar på en del af de spørgsmål, som er stillet. Notatet har været fremlagt på høringsportalen og er vedlagt sagen som bilag.

Behandling af hørings svar

Forvaltningen har udarbejdet et notat, hvori hørings svarene er samlet i emner. Notatet indeholder forvaltningens kommentarer til hørings svarene og et forslag til, om hørings svarene giver anledning til ændringer af planen. Notatet er vedlagt sagen som bilag.

Behandling af samtlige hørings svar er sammenfattet og opdelt i emnerne:

- Den blå barriere
- Øst-vest gående forbindelser
- Veje i landdistriktet
- Cykeltrafik
- Kollektiv trafik
- Tværgående indsatser
- Diverse

Den blå barriere

I enkelte hørings svar udtrykkes bekymring for den nordlige tilslutning af Klimabroen og Klimabroens tilslutning i syd. Det skaber meget trafik og belaster vejnettet, og øger støj- og luftforurening.

På Udbyhøjvej er der i dag en trafik på 7-8000 biler/døgn. Med den fremtidige trafikstigning vil der være en trafik på Udbyhøj svarende til ca. 10.000 biler/døgn i 2030. Etableres Klimabroen vil dette tal stige yderligere til cirka 15.000 biler/døgn. 15.000 biler/døgn er stort set tilsvarende den trafik der i dag kører på Jernbanegade. Vest for Klimabroen vil trafikken på Udbyhøjvej ikke ændre sig som følge af Klimabroen. Udbyhøjvej har kapacitet til at bære den forventede fremtidige trafik.

Da byrådet den 6. september 2020 vedtog, at den nye Havnevej skal forbindes med Clausholmvej, og at den nye Havnevej skal følge den fremtidig linjeføring af vejen til Klimabroen, besluttede byrådet også, at der skal gennemføres en trafikanalyse i Kristrup. Analysen skal afdække de trafikikkerhedsmæssige udfordringer i bydelen samt, hvordan gener fra den forøgede trafik gennem Kristrup via Clausholmvej kan afværges bedst muligt.

Denne analyse er i gang i samarbejde med interesserede borgere i Kristrup. Det forventes, at der vil blive fremlagt hvilke initiativer, der kan igangsættes for at mindske de fremtidige gener inden sommeren 2021.

En enkelt borger ønsker rundkørslen i krydset Dragonvej/Østervangsvej bevaret.

Hertil bemærker forvaltningen, at krydssets nuværende udformning medfører, at der sker mange uheld, og at der er en dårlig trafikafvikling i området med store kødannelser til følge.

Flere hørings svar omhandler et ønske om, at Østbroforbindelsen bør have 1. prioritet fremfor Klimabroen.

Hertil bemærker forvaltningen, at Byrådet på sit møde den 6. november 2017 godkendte linjeføringen for Klimabroen ("linje F" blandt en række foreslåede linjeføringer). Den 29. april 2019 godkendte Byrådet tillæg til Kommuneplan 2017 vedr. reservation til Klimabroen og vejanlæg. Det bemærkes også at Østbroforbindelsen er et godt projekt, og derfor er indarbejdet i Infrastrukturplanen. En Østbro aflaster dog ikke Randersbro tilstrækkeligt, hvilket Klimabroen gør. Derudover indgår Klimabroen i det samlede klimabånd, som skal sikre midtbyen mod fremtidige oversvømmelser som følge af stormflod. Der er desuden lavet nye samfundsøkonomiske analyser der viser, at Klimabroen har den klart største samfunds mæssige nytte ud fra et trafik mæssigt synspunkt. Randers Havn er desuden i gang med en udflytning til nye og mere tidssvarende

arealer, og de tidligere havnearealer kan derfor omdannes til byudviklingsområde. Klimabroen giver bedre adgang til disse nye attraktive byudviklingsområder. Derfor foreslås, at Klimabroen prioriteres højere end Østforbindelsen.

En enkelt borger foreslår en alternativ linjeføring for en ny forbindelse over Randers Fjord mellem Grenåvej og Udbyhøjvej, der ikke påvirker pieren.

Hertil bemærker forvaltningen, at den foreslåede linjeføring forløber gennem det nye havneområde, hvor Randers Havn har påbegyndt byggemodningen af områderne. EU krav om terrorsikring af havneområder vil vanskeliggøre et vejforløb gennem havnens arealer.

Øst-vestgående forbindelser

Flere hørings svar påpeger, at forlængelsen af Ringboulevarden til Udbyhøjvej er et rigtig vigtigt projekt.

Forvaltningen bemærker hertil, at Ringboulevardens forlængelse er et af de højt prioriterede projekter i Infrastrukturplanen.

Med hensyn til bedre forbindelser til E45 via Højsletvej og Nordskellet er der flere hørings svar, hvori det foreslås, at der etableres en nordlig omfartsvej mellem Mariagervej og Randers N i forlængelse af Højsletvej. Dette som alternativ til at anvende Nordskellet.

Hertil kan forvaltningen svare, at forslaget om en nordlige omfartsvej er medtaget i Infrastrukturplanen. Projektet kan tænkes sammen med en udvidelse af Højsletvej, hvilket også er en del af Infrastrukturplanen. Den foreslåede nordlige omfartsvej kan sammen med udvidelsen af Højsletvej være 1. etape af en Østbroforbindelse. 2. etape af Østforbindelsen kan være vejstykket mellem Hadsundvej og Udbyhøjvej som kan give en bedre vejforbindelse mellem den nordøstlige del af kommunen til E45 ved Randers N. Forvaltningen foreslår derfor, at Østforbindelsen opdeles i flere etaper og at dette indarbejdes i Infrastrukturplanens projektkatalog.

Da der allerede i dag er en del trafik på Nordskellet, har byrådet i januar 2021 bevilget midler til at etablere svingbaner og indrykkede busstoppesteder på Nordskellet. Forvaltningen foreslår derfor, at projektet vedrørende svingbaner og indrykkede busstoppesteder udtages af projektkataloget.

Veje i landdistriktet

Enkelte hørings svar udtrykker bekymring for, at en øst-vestgående korridor fra Hald til motorvejsafkørsel ved Purhus medfører trafikstigninger på det øvrige vejnet i den nordlige del af kommunen. Det foreslås, at den øst-vestgående forbindelse umiddelbart nord for Randers prioriteres højere end korridoren fra Hald til Purhus.

Hertil bemærker forvaltningen, at det også er vigtigt at sikre god tilgængelighed til den nordøstlige del af kommunen og at den ringe bredde på vejnettet i området medfører, at rabatterne bliver opkørte, når store køretøjer skal passere hinanden. Dermed vil nedbrydning af vejene blive forøget. Den endelige prioritering mellem Infrastrukturplanens projekter vil altid skulle foretages af byrådet.

Den planlagte omfartsvej syd om Asferg foreslås i et hørings svar rykket så langt mod syd, at der er plads til den planlagte byudvikling i Asferg mod syd. Forvaltningen foreslår, at linjeføringen justeres i Infrastrukturplanen, så den går syd om det planlagte boligområde i kommuneplanen.

Et enkelt hørings svar giver udtryk for, at puljen til sideudvidelser af veje i landdistriktet anvendes med henblik på at kunne etablere brede kantbaner for cyklister eller 2 minus 1 veje. Forvaltningen ser de samme muligheder og foreslår, at hørings svaret ikke giver anledning til ændringer af Infrastrukturplanen.

Flere hørings svar omhandler et ønske om, at en omfartsvej i Langå medtages i planen, og andre hørings svar omhandler et ønske om, at omfartsvejen ikke medtages i planen.

Hertil kan forvaltningen bemærke, at målet med Infrastrukturplanen er at præsentere de vigtigste udfordringer for mobiliteten i Randers Kommune. Planen indeholder derfor de vigtigste projekter til løsning heraf. I forslag til kommuneplan 2021 er omfartsvejen fortsat medtaget.

Der er en del hørings svar, der omhandler mere detaljerede trafikale problemstillinger i byerne Langå og Asferg. Forvaltningen foreslår, at de konkrete problemstillinger medtages i den almindelige prioritering af de midler, der afsættes til trafiksikkerhed og sikre skoleveje.

Cykeltrafik

Der er flere høringssvar, hvori der er opbakning til, at der arbejdes med sikre skolekorridorer, ligesom der stilles forslag til flere/alternative skolekorridorer. Der er også forslag om, at der skal laves cykelkorridorer for andre end skolebørn og forslag om at medtage cykelstier langs alle større indfaldsveje til Randers.

Hertil bemærker forvaltningen, at der som grundlag for Infrastrukturplanen er vedtaget en strategi for udbygning af stinettet i Randers Kommune. Sikre skolekorridorer prioriteres højt for at skabe gode cykelvaner i barndommen. Udbygning af det sammenhængende stinet er en anden vigtig indsats. De projekter, der er medtaget i Infrastrukturplanen, er projekter, der vurderes at have et højt potentiale for at få flere til at cykle.

Kommuneplan 2021 indeholder et kort, der viser det fremtidige overordnede stinet. Mange af de konkrete forslag, som nævnes i høringssvarene, er medtaget heri. Forvaltningen foreslår, at cykelstien mellem Mejlb  og Hald udg r af infrastrukturens projektkatalog, da der siden forslag til infrastrukturplan blev sendt i offentlig høring, er bevilget statslige midler til etablering af cykelstien.

Kollektiv trafik

I et enkelt høringssvar foreslås, at der laves en BRT l sning mellem busterminalen og banegården.

Hertil bemærker forvaltningen, at tidligere undersøgelser har afdækket, at behovet for at rejse mellem busterminal og stationen er lille. Derimod har Midttrafik afdækket, at der er et stort passagerpotentiale for en BRT l sning mellem Busterminalen og Randers syd. Derfor er BRT på denne strækning medtaget i forslag til Infrastrukturplan.

Der skal tages hensyn til tilgængelighed for alle i den kollektive trafik og der skal tages højde for FNs verdensmål påpeges der i et enkelt høringssvar.

Hertil bemærker forvaltningen, at der i alle anlægsprojekter tages udgangspunkt i vejregler - herunder også vejreglerne vedrørende Færdselsarealer for alle. Den nye kollektive trafikplan giver et bedre kollektivt trafiktilbud for de fleste i landdistriktet. Derudover kan det bemærkes, at infrastrukturplanen skaber en pålidelig, b redydgtig og robust infrastruktur af høj kvalitet.

Tværgående tiltag

Der er enkelte høringssvar, hvori det ønskes, at trafikikkerhedsprojekter prioriteres højt, at også cyklisteres fremkommelighed i kryds forbedres ved hjælp af ITS og at elbaseret mobilitet også omhandler sikker cykelparkering for elcykler.

Forvaltningen bemærker, at alle forslagene allerede er medtaget i Infrastrukturplanen.

Diverse

Der er enkelte høringssvar, hvori der stilles spørgsmålstegn ved troværdigheden af både trafiktællinger på Randers Bro og troværdigheden af Randers Kommunes befolkningsprognose.

Hertil bemærker forvaltningen, at der tidligere har været usikkerhed om, hvor nøjagtige de gennemførte trafiktællinger ved hjælp af slanger spændt ud over de mange kørebaner på Randers Bro har været. Derfor har Randers Kommune i 2020 etableret en permanent t llestation på Randers Bro, der tæller ved hjælp af radarteknologi hele året rundt. De opregnede trafiktal til årsdøgntrafik justeres løbende henover året i takt med, at der kommer data fra alle årets måneder. ITS-Teknik, som har leveret t llestationen, fandt en ops tningsfejl, da en borger gjorde forvaltningen opmærksom på, at der tilsyneladende blev talt for mange tunge køretøjer. Ops tningsfejlen medførte, at de køretøjer, der kører på Randers Bro, blev angivet med for stor længde. Fejlen er nu rettet.

Med hensyn til kritik af Randers Kommunes befolkningsprognose bemærker forvaltningen, at der altid vil være usikkerhed om prognoser. Det skal også bemærkes, at man ikke ud fra befolkningsprognosen kan forudsige trafikken på en vejstrækning, fx Randers Bro. Flytter 1.000 personer fra landdistrikterne til Randers By, vil befolkningstallet være uændret, men belastningen på Randers Bro må forventes at være større. Ligeledes giver 200 nye boliger på Brotoften mere trafik på Randers Bro end 200 ny boliger på Nordskellet.

Til de enkelte høringssvar, der omhandler kritik af 3 gennemførte offentlighedsfaser i løbet af 2020, bemærker forvaltningen, at der har været afholdt digitale borgermøder ved alle 3 offentlighedsfaser. Videooptagelser af alle borgermøderne har været fremlagt på høringsportalen, og det baggrundsmateriale, som forvaltningen har fundet relevant, har ligeledes været fremlagt. Herudover er der altid mulighed for at få aktindsigt i yderligere materiale, såfremt enkelte borgere måtte ønske det.

I enkelte høringssvar ønskes svar på dokumentation af opdatering af Randers Kommunes trafikmodel.

Hertil bemærker forvaltningen, at Rambøll har udarbejdet en trafikmodel for Randers Kommune i 2016. I 2016 blev trafikmodellen anvendt til belysning af en række alternative fjord- og åkrydsninger og konsekvenser for forskellige byudviklingsmodeller i projektet Byen til Vandet. På baggrund heraf vedtog et enigt byråd at pege på Klimabroen.

I 2019 har Rambøll gennemført nye trafikale beregninger ved hjælp af trafikmodellen i forhold til, hvordan Klimabroen kan aflaste det eksisterende vejnet. Der er foretaget justeringer af trafikmodellen bl.a. i forhold til de faktiske trafiktal i 2019 og i forhold til vedtagne byudviklingsmodeller.

Forvaltningen bemærker også, at et notat, der beskriver, hvordan trafikmodellen er opbygget og opdateret, er tilgængelig på høringsportalen.

Et enkelt høringssvar indeholder et forslag om, at alle projekter i infrastrukturplanen prioriteres ud fra en samlet samfundsøkonomisk beregning i stedet for en politisk prioritering.

Hertil bemærker forvaltningen, at det altid vil være en politisk beslutning, hvilke projekter der skal gennemføres. Alle de beskrevne projekter i planen vil have en god effekt for mobiliteten i Randers Kommune. De kommunale midler rækker dog ikke til at realisere alle projekter på en gang. Derfor er projekterne under hvert indsatsområde prioriteret i forhold til en faglig vurdering af, hvordan rejste problemstillinger bedst kan løses.

I et par høringssvar rejses der kritik af, at de fremlagte samfundsøkonomiske analyser af hhv. Klimabroen og Østforbindelsen ikke er fuldt sammenlignelige.

Hertil bemærker forvaltningen, at der i begge analyser er anvendt den officielle metode til gennemførelse af samfundsøkonomiske analyser af trafikale anlæg - Teresa. Analyserne er gennemført på forskellige tidspunkter og der er derfor lidt forskelle i hvilke forudsætninger, der er lagt i modellen, ligesom der også er forskelle i hvilket vidensniveau, der har været om forbindelserne på det tidspunkt, hvor beregningerne er gennemført.

På baggrund af den gennemførte høring og i dialog med trafikprofessor Otto Anker Nielsen fra Danmarks Tekniske Universitet (DTU) har forvaltningen derfor gennemført nye samfundsøkonomiske analyser af de 2 projekter, hvor der er anvendt samme forudsætninger på alle parametre, der indgår i beregningerne. De nye samfundsøkonomiske analyser er vedlagt sagen som bilag. Analyserne giver ikke anledning til at ændre på den foreslåede prioritering af de 2 projekter.

Et enkelt høringssvar omhandler spørgsmålet om hvorfor det tidligere er oplyst at der er sendt en ansøgning til forsyningssekretariatet om medfinansiering af klimatilpasningsprojektet i Havnebassinet, når det senere er oplyst at den ikke er sendt.

Hertil bemærker forvaltningen at Vandmiljø Randers i 2015 indgik en medfinansieringsaftale med Randers Kommune om "Klimatilpasningsprojekt Havnebassin, Østervold og vandveje i Randers". Selve aftalen er meget overordnet og udkast til medfinansieringsansøgning er ikke tilstrækkelig konkret til ansøgning om tillæg til taksterne. Medfinansieringsansøgningen er derfor ikke blevet sendt til Forsyningssekretariatet, som det tidligere ved en fejl er blevet oplyst. Det har dog samlet set ingen økonomiske konsekvenser for kommunens borgere, at projektet gennemføres som et spildevandsprojekt, og ikke som et medfinansieringsprojekt.

I et enkelt høringssvar efterlyses en beskrivelse af sammenhæng mellem Mobilitetspolitikken og Infrastrukturplanen og det foreslås, at der arbejdes efter en mobilitetspyramide.

Hertil bemærker forvaltningen, at i Mobilitetspolitikken ligger der overordnede hensigtserklæringer om mobilitet Randers Kommune. Infrastrukturplanen fastlægger hvilke konkrete projekter, der kan understøtte de overordnede hensigtserklæringer.

Forvaltningens anbefalinger

På baggrund af de gennemførte analyser og af de indkomne høringssvar anbefaler forvaltningen, at Infrastrukturplanen med tilhørende projektkatalog godkendes i sin nuværende form med følgende ændringer:

- Udvidelsen af E45 til tre spor til Randers N gives første prioritet i forhold til den "Blå barriere". Udvidelsen af E45 er et statsligt projekt, som kommunen ikke kan gennemføre selv. Projektet er dog medtaget i

infrastrukturplanen for at give et totalt billede af infrastrukturudfordringerne i Randers. Det foreslås, at udvidelsen af E45 gives første prioritet, da det er afgørende for væksten i Randers Kommune samt for at sikre, at der gives et klart signal til Christiansborg under de infrastrukturforhandlinger, der er under opstart

- Projektnummer 1.4 Østbroforbindelsen etapeopdeles i projektkataloget, så 1. etape er forbindelsen mellem E45 ved Randers Nord og Hadsundvej i form af en ny vej mellem Hobrovej og Mariagervej i forlængelse af Højsletvej og videre mod øst. Dette kan enten være som en udvidet Højsletvej på hele strækningen eller med en forlægning af Højsletvej på det østligste stykke. 2. etape af forbindelsen er mellem Hadsundvej og Udbyhøjvej, og 3. etape er strækningen mellem Udbyhøjvej og Den sydlige omfartsvej ved Assentoft inkl. en fjordkrydsning. I projektkataloget opdeles projekt 1.4 Østforbindelsen i 3 deletaper. Etape 1 får projektnummer 1.4.1, etape 2 får projektnummer 1.4.2 og etape 3 får projektnummer 1.4.3. Opdelingen sker, da der er et ønske om at skabe bedre øst-vestgående mobilitet hurtigst muligt og sikre en let opkobling på E45 uden gennemkørsel af Randers By.
- Projektnummer 2.2.1 Svingbaner og buslommer på Nordskellet udgår, da projektet er finansieret af fremrykkede midler, og anlægsprojektet er igangsat
- Projektnummer 3.1.1. Omfartsvej ved Asferg ændres en smule, så den planlagte linjeføring rykkes længere mod syd for at tilgodese, at der er plads til planlagte byudviklingsområder
- Projektnummer 4.3.3. cykelstier langs statsvejen Hadsundvej mellem Mejlby og Hald udtages af planen, da der er afsat statslige midler til gennemførelse af projektet

Derudover anbefaler forvaltningen, at de helt lokale problemstillinger og forslag til løsninger herpå i flere høringssvar fra borgere i Langå og Asferg indgår i den almindelige prioritering af de budgetsatte rammebevillinger til sikre skoleveje, cykelstiprojekter og øvrige vejprojekter.

Endelig kan der være redaktionelle rettelser.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser ved beslutningen om at godkende Infrastrukturplanen med tilhørende projektkatalog.

Planen indeholder samlet set projekter for næsten 2,5 mia. kr. excl. statslige investeringer i udvidelse af E45 og cykelstier langs statsvejnettet.

Bilag

Sammenfattende redegørelse - infrastrukturplan

infrastrukturplan Randers

Infrastrukturplan Randers - Projektkatalog

FAQ om Klimabroen og Østbroforbindelsen

Gennemgang og behandling af høringssvar Infrastrukturplan

Samfundsøkonomisk analyse af en østlig Randers Fjord forbindelse og Klimabroen final.pdf

Ændringsforslag fra Venstre

Infrastruktur UU 8. april 2021

Punkt 64: Status for støjhandlingsplan for E45 i foråret 2021

09.11.00-P00-1-21

Resume

Forvaltningen orienterer om resultatet af et samarbejde mellem Vejdirektoratet og forvaltningen. Samarbejdet handler om at få analyseret muligheder for at forbedre den støjreducerende effekt af de eksisterende støjvolde langs E45.

På Randers Kommunes budget for 2018 er der afsat 2 mio. kr. til kommunal medfinansiering af Statens indsats for at dæmpe trafikstøjen fra E45 gennem Randers.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at orientering om status for støjhandlingsplan tages til efterretning.

Beslutning

Taget til efterretning med den bemærkning, at udvalget ønsker, at forvaltningen skal holde øje med ansøgningsmuligheder, samt at der søges om statspuljemidler til støjdæmpende foranstaltninger, når der åbnes op for dette.

Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med budgettet for 2018 er der afsat 2 mio. kr. til støjdæmpning langs E45. Midlerne er afsat til kommunal medfinansiering af statens indsats for at dæmpe trafikstøjen fra E45 gennem Randers. De afsatte kommunale midler kan anvendes dels til kortlægning af støjbelastede boliger langs E45 i Randers og dels til medfinansiering af konkrete støjdæmningsprojekter.

På miljø- og teknikudvalgets møde den 17. december 2018 blev udvalget orienteret om, at forvaltningen i samarbejde med Vejdirektoratet var i gang med udarbejdelse af en støjhandlingsplan for støjgener i relation til E45. Vejdirektoratet har gjort det klart over for Randers Kommune at der ikke var afsat statslige midler til støjafskærmning langs E45 gennem Randers, men Vejdirektoratet kunne være Randers Kommune behjælpelig med at belyse problemstillingen med støj langs E45 generelt samt analysere muligheden for forbedringer af allerede etablerede støjreducerende foranstaltninger langs med E45.

I forbindelse med udarbejdelse af VVM for udvidelse af E45 mellem Aarhus N og Randers N gennemførte Vejdirektoratet en supplerende undersøgelse af de eksisterende støjvolde. Den støjreducerende effekt blev analyseret og det blev tillige undersøgt, hvad der skal til for at den støjreducerende effekt af støjvoldene kan forbedres. I det følgende præsenteres undersøgelsens resultater.

Vejdirektoratets analyse

I Hornbæk er der etableret to støjvolde nord for Viborgvej med en højde på 3-5 meter over terræn med en samlet længde på 420 meter. Syd for Viborgvej har Vejdirektoratet opsat en støjskærm af pileflet. I Vorup er der etableret en 660 meter lang støjvold med en højde på 4 meter i nord, som stiger til 9 meter i syd frem mod Hammelvej. Derudover er der også etableret en lav jordvold nord for Hammelvej mod øst. Placeringen af den eksisterende støjafskærmning fremgår af kortbilag 1.

Et rådgivningsfirma har for Vejdirektoratet opstillet forslag til hvordan de eksisterende støjvolde langs E45 kan forbedres og derefter foretaget en beregning af effekten på støjforbedringer af tiltagene. Beregningerne er foretaget i forhold til hvor støjbelastet boligerne i området er. En bolig er støjbelastet hvis den beregningsmæssigt ligger i et område der er støjbelastet med mere end 58 dB.

I Hornbæk er der foretaget en beregning af effekten af at bygge de to eksisterende støjvolde nord for Viborgvej sammen, og forlænge volden mod nord. Den samlede støjvold etableres med en højde på 14 meter over terræn i nord, og som falder til 8 meter over terræn ved Viborgvej i syd. Derudover indgår også etablering af en ny 5 meter høj støjvold bag eksisterende støjskærm af pileflet mellem Viborgvej og Gl. Viborgvej i beregningerne. Udstrækning af den udbyggede støjvold fremgår af kortbilag 2

Den beregningsmæssige effekt af tiltagene fremgår af tabellen nedenfor.

Hornbæk	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	+68 dB
Basis	526	365	97	29
Forslag	654	274	64	29
Difference	+128	-91	-33	0

Som det fremgår af tabellen, vil realisering af forslaget i Hornbæk medføre, at antallet af boliger, der er støjbelastet med mere end 58 dB, falder fra ca. 490 til ca. 365 - ialt ca. 124 boliger.

I Vorup er der foretaget en støjberegning af et forslag om at udbygge den eksisterende støjvold mod E45, så volden opnår en højde på 10 meter i nord, som stiger til 16 meter i syd,. Dette suppleres med at udbygge den eksisterende støjvold mod Hammelvej, så den bliver 5 meter over terræn. Udstrækning af den udbyggede støjvold fremgår af kortbilag 2

Effekten heraf fremgår af tabellen nedenfor

Vorup	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	+68 dB
Basis	252	178	9	0
Forslag	356	54	0	0
Difference	+104	-124	-9	0

Som det fremgår af tabellen, vil forslagets realisering indebære, at antallet af boliger, der er belastet med mere end 58 dB, falder fra 187 til 54 boliger - i alt 133 boliger.

Anlægsøkonomi

Forvaltningen har udarbejdet et foreløbigt overslag over udgifter og indtægter i forbindelse med de foreslåede udbygninger af de eksisterende støjvolde baseret på erfaringer med etablering af de eksisterende støjvolde langs E45.

Anlægsudgiften til realisering af forbedringsforslaget i Hornbæk vil overslagsmæssigt være ca. 8,5 mio. kr. Det vurderes, at der maksimalt vil være mulighed for en indtægt fra jorddeponi på 5,5 mio.kr.

I Vorup vil anlægsudgiften til realisering af forbedringsforslaget overslagsmæssigt udgøre 3,5 mio. kr. Indtægt fra jorddeponi vurderes maksimalt at udgøre 1,3 mio. kr. Indtægtsniveauet vil erfaringsmæssigt være meget afhængig af, hvor meget byggeaktivitet der er i området.

Ingen af de foreslåede løsninger hverken i Hornbæk eller i Vorup kan etableres inden for rammen på 2 mio. kr., som er afsat på budgettet. Dertil kommer, at der med den foreslåede løsning i Hornbæk/Helsted skal etableres en støjvold over en højspændingsledning. Det vil være nødvendigt enten at flytte ledningen eller lave fordyrende konstruktioner, der gør det muligt at lave service på ledningen. I Vorup vil der ikke være plads til at etablere en 10-16 meter høj støjvold på det areal, der er til rådighed mellem E45 og Bøsbrovej Dette vil kræve, at der etableres fordyrende støttekonstruktionen for at sikre mod jordskred.

Forvaltningen arbejder videre med at afdække, om der kan findes alternative projekter, som kan medvirke til at mindske støjen fra E45.

Statens støjhandlingsplan 2018 - 2023

I Statens støjhandlingsplan er både støjafskærmning i Hornbæk/Helsted og støjafskærmning i Vorup medtaget. Der er pt. ingen informationer om, hvornår der afsættes statslige midler til etablering af støjafskærmning.

VVM for udbygning af E45 mellem Aarhus N og Randers N.

VVM for udbygning af E45 mellem Aarhus N og Randers N har været i offentlig høring i perioden juni - september 2020. I forbindelse hermed besluttede Randers Byråd at sende et høringssvar.

I høringssvaret påpeges bl.a., at der allerede i dag mangler støjafskærmning langs E45 gennem Randers, og at det ikke bør afvente udbygningen af E45 til 6 spor..

I Vejdirektoratets svar på Randers Kommunes høringssvar bemærkes, at det er forudsat, at der i referencesituationen (uden udbygning af motorvej) er etableret en støjskærm på en del af strækningen ved Helsted (ca. 200 m syd for Viborgvej til Campen Auktioner i nord).

En støjskærm på denne strækning indgik i den seneste trafikaftale "Aftale om et sammenhængende Danmark Investeringsplan 2030" af 12. marts 2019 mellem den tidligere regering (Venstre, Liberal Alliance, og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti. Der blev dog ikke truffet beslutning om etablering af støjskærmen. Vejdirektoratet har i sin Støjhandlingsplan for Statens veje anført, at strækningen ved Helsted indgår i den fremadrettede prioritering af støjskærmsprojekter langs statsvejene. Hvis der ikke træffes politisk beslutning om at opføre den omtalte støjskærm ved Helsted inden udbygningen af E45 ved Randers, bør der i en fremtidig anlægslov tages højde for, at støjskærmen kommer til at indgå i selve udbygningsprojektet.

Økonomi

Der er ikke økonomiske konsekvenser for sagen.

Punkt 65: Venstre stiller beslutningsforslag om ansøgning til puljen om medfinansiering til kommunale cykelprojekter

05.00.00-G01-27-21

Resume

Venstre stiller beslutningsforslag om ansøgning til puljen om medfinansiering til kommunale cykelprojekter

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at det besluttes, om forvaltningen skal søge puljen om medfinansiering til kommunale cykelprojekter.

Beslutning

Godkendt.

Sagsfremstilling

Anders Henrik Jensen har i mail af 31. marts 2021 fremsendt følgende:

"Ansøgninger om statslig medfinansiering af cykelstier.

Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020" sikrede bl.a. 150 millioner øremærket til medfinansiering af kommunale cykelprojekter (Pulje til cykelprojekter) i 2021.

Ansøgningsguiden er offentliggjort. Af guiden fremgår at Prioriteringen af de ansøgte projekter foretages med henblik på så vidt muligt at sikre, at anvendelsen af midlerne bliver allokeret til de projekter og initiativer, der bedst muligt opfylder puljens overordnede formål, som er at sikre ny grøn mobilitet gennem ny infrastruktur dedikeret til cyklister og derved bedre muligheder for at vælge cyklen, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform.

Med afsæt i ovenstående indstiller Venstre, at Miljø- og teknikudvalget beslutter at søge puljen om medfinansiering til kommunale cykelprojekter

*Venlig hilsen
Anders Henrik Jensen
Byrådsmedlem
Randers Kommune"*

Økonomi

Der er ikke økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Ændringsforslag fra Venstre

Punkt 66: Ansøgning til Cykelpuljen maj 2021

05.04.06-Ø39-1-21

Resume

Forvaltningen foreslår, at ansøgningen til Statens cykelpulje tager afsæt i den nye infrastrukturplan, hvor en række cykelprojekter er nævnt. Det handler om skolekorridorer og sammenhængende cykelstinet.

Cykelpuljen giver mulighed for at søge 50% i støtte, og ansøgningsfristen er den 17. maj 2021. Kommunen har afsat 2 mio. kr. på budgettet til cykelstier i 2021 og i 2022. Det er således muligt at søge om et projekt til 8 mio. kr.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at der udarbejdes en ansøgning til cykelpuljen med baggrund i det skitserede projekt i sagsfremstillingen.

Beslutning

Godkendt med 4 stemmer for. Niels Erik Christensen, Anders Henrik Jensen og Frida Valbjørn Christensen undlod at stemme.

Anders Henrik Jensen stillede ændringsforslag:

Der vil formentlig blive hård konkurrence om at få del i Cykelpuljens 150 mio. kr. Derfor er det afgørende at vi blandt vore mange potentielle cykelstiprojekter, vælger og indsender de projekter, der bedst opfylder de opstillede kriterier.

Nedenstående projekter opfylder såvel puljens overordnede formål (at cyklen bliver en mere attraktiv transportform) som de øvrige kriterier.

1. Cykelsti fra Haslund til Jebjerg
2. Cykelsti på Stålvvej
3. Fællessti Regnskoven - Lidl
4. Cykelsti Mariagervej fra Bjergbyparken til kommunegrænsen

Se vedhæftet mail for ændringsforslagets fulde ordlyd.

Ændringsforslaget blev forkastet med 4 stemmer imod. For stemte Anders Henrik Jensen, Niels Erik Christensen og Frida Valbjørn Christensen.

Niels Erik Christensen begærede sagen i byrådet med standsningsret.

Sagsfremstilling

Partierne bag "Aftale om grøn omstilling af vejtransporten" blev 4. december 2020 enige om udmøntning af en pulje på 150 mio. kr. til medfinansiering af cykelprojekter. Der kan søges tilskud til cykelprojekter, der forbedrer vilkårene for cyklisme, så det bliver endnu mere attraktivt at cykle. Puljen er nu udmøntet i et forslag til bekendtgørelse, som er i høring frem til 6. april.

Vejdirektoratet har med forbehold for, at bekendtgørelsen fortsat er i høring meldt ud, at der kan søges om tilskud til cykelprojekter, der sikrer ny infrastruktur til cyklister, som er målrettet forbedringer for cyklister. Herudover kan der søges om tilskud til viden- og innovationsprojekter.

Der forudsættes kommunal medfinansiering på 50% af anlægsudgiften. Det kommunale bidrag skal prioriteres

inden for kommunernes anlægsramme. På budgettet for 2021 er der afsat 2 mio. kr. i hvert af årene 2021 og 2022 til en ekstra indsats for cyklister. Med 50% medfinansiering fra Staten vil der således være en ramme på i alt 8 mio. kr. For viden- og innovationsprojekter vil der kunne gives op til 100% i tilskud.

Det forventes, at ansøgningsfristen bliver den 17. maj 2021 kl. 12.

På baggrund af Vejdirektoratets ansøgningsguide og på baggrund af erfaringer fra tidligere ansøgningsrunder foreslår forvaltningen, at Randers Kommune udarbejder en ansøgning, der både indeholder egentligt anlæg af ny infrastruktur for cyklister og kampagner, der skal få flere til at vælge cyklen som transportmiddel og øge opmærksomheden omkring de nye anlæg. Ramme for ansøgningen er i alt 8 mio. kr.

Anlæg

Forvaltningen vurderer, at ansøgningen bør have fokus på:

- Forbedring af skolekorridor
- Sammenhæng i stinettet

Dette med henvisning til, at Infrastrukturplanen indeholder en prioritering af indsatser for at få flere til at anvende cyklen.

Gode cykelvaner dannes i barndommen. Derfor er sikre skolekorridorer, der kan skabe tryghed om børnenes færden i trafikken et vigtigt redskab til at skabe morgendagens cyklister. Sikre skolekorridorer er derfor højt prioriteret i infrastrukturplanen.

I planens projektkatalog peges på, at 2 minus 1 veje samt etablering af sikre krydsningspunkter vil kunne understøtte børn i at transportere sig selv mellem hjem og skole. Ansøgningen vil indeholde etablering af en sikker skolekorridor på strækningen mellem Gjerlev og Øster Tørslev. Afstanden mellem de 2 byer er ca. 2,5 km. Vejen mellem Gjerlev og Øster Tørslev er i dag for smal til, at der kan etableres 2 minus 1 vej. Derfor skal der ske en sideudvidelse af vejen. Dette i kombination med eventuelle krydsningsheller i Øster Tørslev med et anlægsbudget på ca. 4 mio. kr.

Der er et rimeligt udbygget stinet i Randers By, men der er stadig "huller" i det eksisterende cykelstinet. Sådanne huller kan give et u hensigtsmæssigt brud i en ellers velsammenhængende stiinfrastruktur. I Infrastrukturplanens projektkatalog er der peget på, at der mangler cykelstier på Stålvej.

Med cykelstier på Stålvej skabes en sammenhængende forbindelse for pendlere til erhvervsområdet omkring Stålvej. Og samtidig skabes en mere direkte forbindelse mellem Center Syd og byområderne Vorup og Haslund. Ansatte og studerende til flere uddannelsessteder i Paderup vil med fordel kunne gøre brug af cykelstierne. Stålvej er i dag uden fortov men med bredde rabatter. Svingbaner på strækningen bør overvejes. Anlægsoverlag ca. 2,5 mio. kr.

Kampagner

Forvaltningen foreslår, at der er et tæt samarbejde med folkeskolerne om de nye skolekorridorer og med virksomheder, som gerne i forvejen har fokus på bæredygtighed.

Ide til kampagner er:

- Skolekorridorerne kan bruges i de obligatoriske gåprøver, cykelprøver og bevægelsesbånd. Kort med skolekorridorer til alle klasselokalerne på alle folkeskoler viser samtidig med fx billede eller navn, hvor eleverne bor ift. ruterne. Disse tiltag skal alle til sammen medvirke til at øge opmærksomheden på selvtransporterende børn.
- Kampagneindsats for at motivere ansatte på virksomheder til at bruge cykel/elcykel som transportmiddel til arbejde. Udlån af elcykler direkte på virksomheder skal medvirke til rykke på de ansattes transportvaner. Forløb, hvor ansatte kommer i bedre fysisk form, kan samtidig understøtte og skabe fællesskab om at ændre transportvaner. Dyst mellem virksomheder kan virke dobbelt motiverende. Erfaring fra duellen mellem Regionshospitalet og Randers Kommune inddrages.

Økonomi

Hvis ansøgningen giver støtte fra cykelpuljen, vil byrådet skulle tage stilling til bevilling til kommunens andel af det samlede projekt

Punkt 67: Lovliggørende dispensation - Gyldenlundsvej 17

02.00.00-P25-1-21

Resume

Der skal tages stilling til lovliggørende dispensation til terrænregulering på op til 0,85 m, samt yderligere 7 cm på arealet ud for, på Gyldenlundsvej 17 i Assentoft.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at der meddeles lovliggørende dispensation til terrænregulering på op til 0,85 m, samt yderligere 7 cm på arealet ud for, på Gyldenlundsvej 17, med vilkår om at der etableres drænbælte til strømmende overfladevand før skel mod øst.

Beslutning

Forkastet med 4 stemmer imod. For stemte Frank Nørgaard, Niels Erik Christensen og Anders Henrik Jensen.

Frank Nørgaard, Niels Erik Christensen og Anders Henrik Jensen begærede sagen i byrådet med standsningsret.

Sagsfremstilling

I henhold til udvalgets beslutning på mødet d. 25. januar 2021 fremsendes sagen om lovliggørende dispensation til terrænregulering i forbindelse med byggeriet på Gyldenlundsvej 17 i Assentoft til beslutning.

I forbindelse med færdigmelding af Gyldenlundsvej 17, fremgår det af den medsendte dokumentation fra landinspektør, at der er foretaget terrænregulering på det bebyggede areal på 0,85 m mod øst, samt yderligere 7 cm på arealet ud for. Som konsekvens af den efterfølgende dialog har forvaltningen derfor modtaget en dispensationsansøgning, hvor der er ansøgt om lovliggørende dispensation til terrænregulering på 0,92 m, altså 0,42 m mere end tilladt i Lokalplan 638. Den færdigmeldte bolig er indflyttet, desuagtet der endnu ikke er meddelt ibrugtagningstilladelse.

Dispensationsansøgningen har været i naboorientering, og svarene har været i partshøring hos bygherre - se vedhæftede bilag. Der er indkommet bemærkninger indenfor følgende emner:

- Beboerne på Rønne Alle føler sig generet af indblik.
- Beboerne på Rønne Alle er bekymret for strømmende overfladevand fra den højere beliggende Gyldenlundsvej 17.
- Ejerne på Rønne Alle er bange for at værdiforringelse af Deres ejendom.
- Ejer af Gyldenlundsvej 17 er chokeret over konsekvenserne af denne sag, og har ikke været bekendt med forholdene under og efter købet.
- Beboerne på Gyldenlundsvej 13 og 15 anbefaler en mindelig løsning med lovliggørende dispensation.
- Bygherre beklager situationen, og har ikke haft som intention at terrænregulere mere end tilladt. Bygherre tilbyder at lave et drænbælte lang det østlige skel af Gyldenlundsvej 17 mod Rønne Alle til at opfange strømmende overfladevand. Efterfølgende har bygherre bekræftet at have aftale med ejer om adkomst til at udføre anlægget.

Konsekvenser

Byggeriet kan lovliggøres retsligt eller fysisk. Retlig lovliggørelse indebærer, at der gives dispensation til det faktisk opførte byggeri, med den ønskede terrænregulering. Fysisk lovliggørelse indebærer, at det opførte byggeri fysisk ændres, så det overholder lokalplanen. Hvorvidt der kan kræves fysisk -, fremfor retslig, lovliggørelse er baseret på en vurdering og afvejning af en række omstændigheder og hensyn, herunder planlægningsmæssige hensyn, hensynet til retshåndhævelsen, det samfundsmæssige værdispild, spørgsmålet om god eller ond tro og proportionalitetsbetragtninger. Der skal foretages en konkret vurdering og

afvejning af de relevante omstændigheder og hensyn i den enkelte sag.

Det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip indebærer, at indholdet i en afgørelse ikke må gå videre med hensyn til at påføre borgerne byrder, end formålet tilsiger. I en sag om lovgivning skal kommunen derfor anvende det mindst indgribende middel. Hovedområdet for anvendelse af proportionalitetsprincippet er de situationer, hvor der er flere mulige lovgivningsmåder. Princippet kan dog også føre til, at det vil være udelukket at kræve lovgivning, f.eks. hvis et krav om lovgivning vil være uforholdsmæssigt indgribende i forhold til det resultat, der opnås og de hensyn, der varetages med den pågældende lokalplanbestemmelse.

Efter Planklagenævnets praksis lægges der en vis vægt på spørgsmål om værdispild i sager om lovgivning. Hensynet til at undgå eller begrænse et værdispild er som udgangspunkt sagligt, men står i modsætning til hensynet til retshåndhævelsen, som normalt må veje tungt. Ved vurderingen af hvilken vægt, hensynet til retshåndhævelsen skal have, indgår også overvejelser om den mulige præcedensvirkning.

For retslig lovgivning taler, at:

- Der er tale om en usædvanlig situation, udløst af manglende bygherreoverblik, som følge af usædvanlig udbygning.
- Der vil være et samfundsmæssigt værdispild og en indgribende konsekvens ved fysisk lovgivning (Proportionalitetsprincippet).

For fysisk lovgivning taler:

- At retslig lovgivning vil skabe præcedens for fremtidige byggesager med sammenlignelige placerings- og terrænmæssige udfordringer.
- Hensynet til retshåndhævelsen.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Bemærkninger

Tegning

Aktindsigts dokument

Punkt 68: Ansøgning om landzonetilladelse til opstilling af 48 m høj gittermast til mobiltelefoni samt teknikareal på 10 x 10 m ved mastens fod

01.03.03-P19-172-20

Resume

Randers Kommune har modtaget en ansøgning om opstilling af en 48 meter høj gittermast til mobiltelefoni samt et teknikareal på 10 x 10 meter ved mastens fod i Udbyhøj på adressen Færgevej 44, 8970 Havndal.

Masten søges opsat i landzone med Udbyhøj mod øst og det åbne land mod vest og i en afstand til Randers Fjord på ca. 550 m.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at der meddeles landzonetilladelse til opsætning af en 48 meter høj gittermast samt teknikareal ved mastens fod på adressen Færgevej 44 i Udbyhøj.

Beslutning

Godkendt med den bemærkning, at udvalget opfordrer masteejer til at gå i dialog med borgerforeningen om en mulig anden placering.

Sagsfremstilling

Randers Kommune har modtaget en ansøgning om opstilling af en 48 meter høj gittermast til mobiltelefoni samt et teknikareal på 10 x 10 meter ved mastens fod i Udbyhøj på adressen Færgevej 44, 8970 Havndal. Masten søges opsat i landzone med Udbyhøj mod øst og det åbne land mod vest og i en afstand til Randers Fjord på ca. 550 m.

For at en telemast kan yde en tilfredsstillende mobildækning i et specifikt geografisk område, kan en given mast kun placeres indenfor et forholdsvis snævert geografisk område. Antallet af egnede lokationer indenfor et givent lokalområde betragtes af de respektive operatører på markedet derfor som værende begrænsede.

Af gældende kommuneplan fremgår at byrådet tilstræber at sikre en ordentlig mobildækning for minimum 98 pct. af kommunens arealer, hvorfor det fremgår at de nødvendige anlæg til telekommunikation skal tillades. Dette begrundes i ønsket om en fortsat positiv udvikling af samfundet i Randers Kommune. Den enkelte tilladelse skal dog gives under hensyntagen til landskabet og de stedsspecifikke kulturmiljøer.

Teleoperatørene har ikke forsyningsforpligtigelse i Udbyhøj.

Udbyhøj er udlagt til byzone. Den ejendom som den pågældende mast er ansøgt opført på, er beliggende dels i byzone og dels i landzone. Masten er ansøgt på den del af ejendommen som ligger i landzone og dermed længst væk fra nabobebyggelserne. Ejendommen er med en afstand på ca. 550 m til Randers Fjord beliggende indenfor kystnærhedszonen og indenfor et større sammenhængende område langs Randers Fjord, som i gældende kommuneplan er udpeget som et område, der skal friholdes for bebyggelse. Forvaltningen vurderer i den konkrete sag, at anlæg til telekommunikation er at betegne som nødvendig infrastruktur, som derfor kan placeres indenfor kystnærhedszonen.

En mast på 48 meter vil blive synlig i et område som det pågældende ved Udbyhøj, hvor landskabet er forholdsvis fladt og hvor der i forvejen ikke findes meget store bygningsmæssige konstruktioner, som masten kan "læne" sig op ad. Forvaltningen vurderer i den konkrete sag, at en mast i lokalområdet omkring Udbyhøj, placeres mest hensigtsmæssigt i tæt relation til byens eksisterende bymæssige struktur og ikke i det åbne landskab. Det vurderes, at de landskabelige hensyn, bl.a. indenfor kystnærhedszonen, varetages bedst i det tilfælde, at den ansøgte mast optræder i sammenhæng med anden bebyggelse og dermed ikke i sammen omfang fremstår som et solitært pejlemærke i landskabet, som tilfældet vil være såfremt masten opføres ude i det åbne land.

Den ansøgte mastepacering er indenfor et større sammenhængende område, som i gældende kommuneplan er markeret som værdifuldt kulturmiljø og særligt værdifuldt landbrugsareal.

Forvaltningen vurderer ikke, at det er realistisk at der kan leveres tilfredsstillende dækning i lokalområdet omkring Udbyhøj, såfremt masten placeres udenfor de områder som er omfattet af udpegningen. Forvaltningen vurderer i den konkrete sag, at den pågældende placering er egnet ud fra de landskabelige hensyn, som kommunen er forpligtet at tilse efter planlovens landzonebestemmelser og den vision som byrådet igennem kommuneplanen angiver, for den fortsatte udvikling af telekommunikationsnetværket i kommunen.

Naboorientering

Der har i forbindelse med sagsbehandlingen været afholdt naboorientering, hvor der er indkommet 6 høringssvar. Heraf kommer det ene svar fra Sødring Udbyhøj Borgerforening.

Af høringssvarene fremgår et gennemgående ønske om bedre mobildækning i området og en tilsvarende utilfredshed med den konkrete placering, hvor borgerforeningen giver udtryk for manglende information og mangel på inddragelse forud for ansøgningen. Der er i lokalområdet en udpræget bekymring for potentielle støjgener fra gittermasten samt en gennemgående skepsis rettet mod mastens visuelle påvirkning af landskabet og byen, hvor masten vurderes at ville fremtræde skæmmende og medføre ejendomsværdiforringelser i nærområdet. Desuden udtrykkes der usikkerhed i forhold til, om stråling fra masten kan være skadelig.

Af et høringssvar udtrykkes der bekymring for, om masten står for tæt på byen til at give en bedre mobildækning i Udbyhøj.

På baggrund af de indkomne høringssvar, har forvaltningen partshørt ansøger. Ansøger anfører bl.a. følgende:

Placering: For at antennepositionen kan give den bedste dækning, skal masten placeres i nærheden af brugerne - dvs. borgerne. Derfor har man valgt en placering ved denne ejendom, hvor der er god plads og en positiv lodsejer som vil have masten stående.

Støj: Vi er ikke bekendte med at naboer til denne type master oplever vindstøj fra masten. I forbindelse med selve byggeriet kan der være støj, men dette er i en kortere periode og typisk i dagtimerne. Når masten er etableret, serviceres masten 2-4 gange om året. Det tekniske udstyr på jorden, overholder gældende støjgrænser.

Ejendomsværditab: Byggeloven, planloven og masteloven hjemler heller ikke mulighed for inddragelse af spørgsmål omkring ejendomsværditab i sagsbehandlingen.

Alternative placeringer: Vi vil afvente svar fra kommunen til de forskellige forslag.

Det er forvaltningens vurdering, at borgerforeningen har været inddraget i forbindelse med udpegning af potentielle masteplaceringer i Udbyhøj. Borgerforeningen er ligeledes blevet hørt i forbindelse med den naboorientering, som er udsendt i forbindelse med sagsbehandlingen.

Forvaltningen erindrer ikke, at der indenfor de sidste mange år er indkommet klager over støj, skyggegener eller nedfaldsis fra stående gittermaster. Forvaltningen vurderer på den baggrund at disse bekymringer umiddelbart er ubegrundede.

En mast på 48 meter vil uvilkårligt blive synlig i et område hvor landskabet er forholdsvis fladt og hvor der i forvejen ikke findes store bygningsmæssige konstruktioner, som masten kan "læne" sig op ad. Hverken byggeloven eller planloven indeholder dog hjemmel til at inddrage spørgsmål om ejendomsværditab i sagsbehandlingen, hvorfor forvaltningen tilsigter at træffe afgørelse ud fra en forudsætning om at tilse hensynet til landskabet og de bestående kulturmiljøer. Dog naturligvis under en generel hensyntagen til de stedsspecifikke lokale forhold, herunder bl.a. naboer.

Det er kun selve masten, som kræver landzonetilladelse. De elementer, som de respektive operatører opsætter i masten for at kunne levere mobildækning i et givent område, er undtaget fra krav om tilladelse efter planlovens landzonebestemmelser, hvorfor forvaltningen ikke kan tage stilling til andet end selve masten. Det er Staten, som står for den overordnede plan for udrulningen af 5G netværket i Danmark, hvorfor forvaltningen sætter sin lid til den ekspertise og det forarbejde, der ligger til grund for udbredelsen af netværket. Herunder bl.a. sikkerheden i forbindelse med de elementer som operatørerne benytter i masterne.

Udvalgets afgørelse vil kunne påklages uanset indhold af naboer/partner og ansøger.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Oversigtsplan - Færgevej 44 i Udbyhøj

Situationsplan - Færgevej 44 i Udbyhøj

Opstalt - Færgevej 44 i Udbyhøj

Punkt 69: Radikale Venstre anmoder om udvalgsbehandling af grundvandsstigninger mm. i Randers Kommune

09.08.00-G01-1-21

Resume

Radikale Venstre anmoder om udvalgsbehandling af grundvandsstigninger mm. i Randers Kommune.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til udviklingsudvalget og miljø- og teknikudvalget,

1. at sagen drøftes.

Beslutning fra Udviklingsudvalget, 8. april 2021, pkt. 58:

Drøftet.

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Mogens Nyholm har i mail af 23. februar 2021 fremsendt en række spørgsmål, og anmodet om at disse behandles i udviklingsudvalget og miljø- og teknikudvalget.

Af mailen fremgår:

Ifølge GEUS (De Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark) vil Randers kommune blive ramt af store grundvandsstigninger i de kommende årtier.

I store dele af Randers kommune vil grundvandet stige med 50-75 cm eller mere. Grundvandstigningerne rammer både i og uden for Randers by. Udenfor Randers ser det ud til, af kort fra www.geus.dk, at byer som Spentrup, Gjerlev, Gassum, Asferg, Harridslev og andre mindre landsbyer og landdistrikter er truet af +50 cm grundvandsstigninger; grundet fremtidens klimaforandringer.

Ydermere ved vi, at store oversvømmelser truer dele af kommunen - bl.a. i områderne omkring Randers C og langs fjorden er truet; som følge af de klimatiske ændringer.

I Randers by er ambitiøse (nødvendige) klimaplaner iscenesat - eksempelvis klimabroen og den dermed følgende klimasikring! -. Men hvad med landområderne og klimaudfordringerne? Hvordan er deres status?

Radikale Venstre ønsker som nævnt nærværende sag/spørgsmål behandles i både Udviklingsudvalget, Miljø og Teknik Udvalget og Randers Byråd.

I forlængelse af svar og behandlingen i udvalgene/byrådet, indstilles sagen tillige som et beslutningsforslag i Randers Byråd.

Spørgsmål til besvarelse og drøftelse i de to udvalg samt i Randers Byråd:

1. Hvilke områder i kommunen skønnes at blive hårdest ramt af varslede grundvandsstigninger?
2. I hvilke geografiske områder i kommunen vil grundvandsstigninger få størst negative konsekvenser for indbyggerne - (fordi grundvandet står højt i forvejen!)?
3. Bliver der taget hensyn til varslede grundsvangsstigninger i kommunens Kommune og lokalplanlægning mht. arealanvendelse i Randers by og i landsbyerne; og i givet fald hvordan?

4. *Har kommunen et praktisk og administrativt beredskab for afværger-foranstaltninger; altså når grundvandstigninger fremover rammer byområder/geografier i vores kommune - hvis ja, bedes disse beskrives.*
5. *Lige nu arbejdes der bl.a. med klimabro i Randers by, som jo er et værn mod fremtidige oversvømmelser - hvilke tiltag eksisterer eller planlægges i områderne uden for Randers by?*
6. *På hvilken måde kan Randers kommune (og forsyningsselskaberne) - altså fællesskabet - hjælpe de uheldige grundejere i Randers kommune, der rammes af forhøjede grundvandsstigninger? - her tænkes både praktisk, økonomisk (og vel også de lovmæssige muligheder)*
7. *Kan skabelse af flere vådområder bidrage til risici for fremtidige oversvømmelser reduceres? - muligheder herfor og positive konsekvenser heraf beskrives, ligesom de mest lovende geografiske placeringer angives*
8. *Udover her nævnte opstillede spørgsmål, hvilke andre alvorlige lokale udfordringer ser forvaltningen omkring temaet klima, grundvandsstigninger, og øvrige oversvømmelses risici? r*

Radikale Venstre ønsker efter behandling i udvalgene sagen behandlet i byrådet og stiller samtidig beslutningsforslag til byrådet (se vedhæftede anmodning).

Forvaltningen redegør i vedhæftede notat for sagen.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Grundvand stiger og stiger i Randers kommune

Notat om terrænnært grundvand

Punkt 70: Anker Boje anmoder om gennemgang af sagen vedr. etablering af grundvandskøleanlæg, Haraldsvej 25

09.08.26-G01-1-21

Resume

Anker Boje anmoder om gennemgang af sagen vedr. etablering af grundvandskøleanlæg, Haraldsvej 25.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at forvaltningens orientering tages til efterretning.

Beslutning

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Anker Boje har i mail af 12. marts 2021 fremsendt følgende:

"Jeg vil gerne have sat det her på dagsordenen til næste møde i miljø og teknik som en orienterings sag.

Gennemgang af sagen både mundtligt og skriftligt som ved lægges sagen, samt om man lytter til de bekymringer Krstrup Vandværk har fremlagt. Hvis ikke de kan efterleves bede det begrundes hvorfor (skriftligt)

Venlig hilsen

*Anker Boje
Byrådsmedlem Randers Kommune"*

Med Anker Bojes mail er vedhæftet et svar formuleret af Krüger A/S på den fremsendte partshøring til Krstrup Vandværk.

Svaret fra Krüger A/S og forvaltningens orientering om sagen er vedhæftet sagsfremstillingen.

Økonomi

Der er ikke økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Brev Høringssvar Krstrup

Orientering – Sag om etablering af grundvandskøleanlæg på ejendommen Haraldsvej 25, 8960 Randers SØ

Punkt 71: Forslag om tillæg til spildevandsplan for kloakering af erhvervsområde ved Fladbrovej. Vedtagelse af forslag til offentliggørelse

06.00.05-P16-3-21

Resume

Udviklingsudvalget har på mødet den 12. februar 2021 besluttet, at der skal igangsættes en lokalplan for erhvervsområde ved Fladbrovej. Området er ikke omfattet af Randers Kommunes spildevandsplan. Der skal derfor vedtages et tillæg til spildevandsplanen.

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til spildevandsplan for lokalplan 725. I forslaget til spildevandsplan planlægges området spildevandskloakeret. Forslaget skal vedtages til offentlig høring i 8 uger.

Forslag til lokalplan forventes vedtaget til offentlig høring sideløbende.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til byrådet via miljø- og teknikudvalget og økonomiudvalget,

1. at forslaget om tillæg til spildevandsplanen vedtages til offentlig høring i 8 uger,
2. at byrådet agter at igangsætte ekspropriationsprocedure og gennemføre efterfølgende ekspropriation efter de i lovgivningen gældende regler herfor, såfremt der ikke kan opnås enighed med ejer af matr. nr. 7a, Neder Hornbæk By, Hornbæk om erhvervelse af rådigheder over ejendommen til etablering af spildevandsledning ved en frivillig aftale,
3. at der ikke foretages en miljøvurdering af planen efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Beslutning

Indstilles godkendt.

Sagsfremstilling

Ved kloakering af nye områder søges det så vidt muligt at nedsive tagvandet lokalt og dermed kun kloakere for husspildevand. I forbindelse med udarbejdelse af spildevandsplan for lokalplanområdet, er det vurderet, at nedsivningsmulighederne i området er tilfredsstillende. Lokalplanområdet planlægges derfor til at blive spildevandskloakeret.

Sanitært spildevand fra lokalplanområdet bliver tilsluttet den eksisterende fælleskloak sydvest for området, og spildevandet ledes til rensning på Randers Centralrenseanlæg. Tag- og overfladevand nedsives indenfor lokalplanområdet. Overfladevand fra veje og parkeringsarealer nedsives diffust og i trug indenfor lokalplanområdet. Spildevandsledninger bliver etableret indenfor lokalplanområdet.

Forslag til spildevandsplan skal offentliggøres i en periode på 8 uger, hvor der er adgang til at kommentere forslaget. Ejer af arealet, som berøres direkte, vil blive kontaktet ved brev i forbindelse med den offentlige høring. Planen kan ikke påklages efter den endelige vedtagelse efter høringsperioden.

Miljømæssige hensyn er indarbejdet i planen. Planforslaget vurderes ikke at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet og er derfor ikke omfattet af krav om miljøvurdering af planer. Vurderingen er begrundet i en gennemført screening af planen. Forvaltningen har i vurderingen lagt vægt på, at sanitært spildevand fra lokalplanområdet ledes til Randers Centralrenseanlæg, som har kapacitet til at modtage og rense spildevandet. Desuden bliver tag- og overfladevand ledt til nedsivning indenfor lokalplanområdet, hvorved det ikke giver anledning til flere overløb fra fælleskloakken. Samtidig er nedsivning af tag- og overfladevand ikke i strid med drikkevandsinteresser i området. Screeningen er vedlagt.

Beslutning om, at nærværende spildevandsplan ikke kræver miljøvurdering, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål.

Forvaltningen har bemyndigelse til at godkende tillægget, når det har været i offentlig høring, og der ikke har været væsentlige bemærkninger hertil.

Økonomi

Etablering af spildevandsledninger finansieres frem til skel af Vandmiljø Randers A/S. Private ledningsanlæg og nedsivningsanlæg til tag- og overfladevand finansieres af grundejerne.

Tilslutningsbidrag reguleres i henhold til bestemmelserne i betalingsvedtægten for Vandmiljø Randers A/S.

Kommunen betaler vejafvandingsbidrag af Vandmiljø Randers' anlægsudgifter til spildevandsanlæg. Iht. gældende afregningsmodel beregnes vejafvandingsbidraget som en andel af anlægsudgiften og svinger mellem 2 til 25 procent afhængig af anlægstype. Dog kan kommunens andel maksimalt udgøre 8 procent af den samlede budgetterede anlægsudgift i et enkelt år. Udgiften til vejafvandingsbidraget afholdes af Veje og Trafiks driftsbudget under miljø- og teknikudvalget. Anlægsomkostningen for spildevandsanlæg til byggemodningen vil være på ca. 400.000 kr.

Bilag

Forslag til tillæg til spildevandsplan

Screening for miljøvurdering

Punkt 72: Nyt vejnavn i Assentoft på en sidevej til Søndergade

05.02.05-P19-1-21

Resume

Grundejerforeningen Søndergade 13 i Assentoft har anmodet om et vejnavn på deres vej. Miljø- og teknikudvalget skal beslutte, om de vil imødekomme ønsket.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at grundejerforeningens ønske imødekommes og at Blodbøgen godkendes som nyt vejnavn til stikvejen (vist på kortbilag 19).

Beslutning

Godkendt.

Sagsfremstilling

Grundejerforeningen Søndergade 13 i Assentoft har anmodet om et vejnavn til deres vej, som omfatter adresserne Søndergade 13A - 13L, Assentoft, 8960 Randers SØ.

I sommeren 2020 blev forvaltningen kontaktet af en beboer på vejen, som spurgte til proceduren, hvis de ønskede et vejnavn. Man var blevet opmærksom på, at de 2 stikveje nord og syd for deres vej har selvstændige vejnavne (Pagtervænget og Høgedalsparken), og ville derfor gerne drøfte navngivning på et møde i grundejerforeningen.

Formanden for grundejerforeningen er nu vendt tilbage med et ønske om, at vejen må blive navngivet Blodbøgen, og beder forvaltningen fremlægge det for miljø- og teknikudvalget.

Om baggrunden for navnet skriver formanden sådan:

Vi er en lille lukket vej, med 12 huse, som er en stikvej/sidevej til Søndergade i Assentoft. Husene er opført i 2007/2008 og er placeret på en matrikel, hvorpå der tidligere har ligget en gård, ved navn Skyttegården. På Skyttegården stod der en stor flot blodbøg, som er bevaret på vores fællesområde og kendetegner vores lille kvarter. Blodbøgen er fredet og vil derfor være centrum for vores fællesareal, så længe den lever. Derfor var tanken, at vejen skulle opkaldes efter dette smukke træ.

Det er forvaltningens vurdering, at det vil gøre adresserne mere entydige med et selvstændigt vejnavn.

Der er ikke vedtaget en bestemt vejnavngruppe for området, hvorfor vejnavnet Blodbøgen med dets historie fint kan passe ind. Vejnavnet kan også godkendes i hht. reglerne i adresseloven.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Bilag 1 _ MTU den 12_4_2021 _ Blodbøgen

Punkt 73: Nyt vejnavn ved Hvedevej

05.02.05-P19-2-21

Resume

Der skal besluttes et nyt vejnavn til et boligområde ved Havrevej og Hvedevej i det nordlige Randers.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at Kornparken godkendes som nyt vejnavn til boligområdet i lokalplan 698.

Beslutning

Godkendt.

Sagsfremstilling

I et område omfattet af lokalplan 698, etageboliger ved Havrevej og Hvedevej, er 1 etape af et nyt etagebyggeri under opførelse, og der skal tildeles adresser til de nye boliger (se bilag 1).

Det nye byggeri ligger mellem Nyvangsvej, Glarbjergvej, Havrevej og Hvedevej. Man tilgår boligerne fra midten af karréen, modsat vejsiden, og derfor er det hensigtsmæssigt at tildele et selvstændigt vejnavn til området for at opnå en optimal adressering af boligerne.

Forvaltningen har derfor været i kontakt med bygherren, som har ønsket, at det nye vejnavn bliver Kornparken.

Kornparken kan godkendes i hht. reglerne i adresseloven og det er forvaltningens vurdering, at vejnavnet passer fint ind i området, hvor de omkringliggende veje er opkaldt efter kornsorter som hvede, rug, byg og havre.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser for sagen.

Bilag

Forslag til Kornparken_Bilag 1_MTU_12_04_2021

Punkt 74: Regnskab 2020 og overførsel af uforbrugte bevillinger til 2021 – Miljø- og teknikudvalget

00.32.10-000-10-20

Resume

Forvaltningen fremlægger regnskab 2020 for miljø- og teknikudvalget samt opgørelse over uforbrugte bevillinger på drift og anlæg, som søges overført til 2021.

Udvalgets regnskabsmateriale indgår i det samlede regnskab for 2020, som forelægges økonomiudvalget og byrådet i møderne hhv. den 19. og 26. april 2021.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til miljø- og teknikudvalget,

1. at regnskabet på udvalgets område godkendes,
2. at overførslerne på udvalgets område på drift og anlæg godkendes,
3. at redegørelse for regnskab 2020 for det brugerfinansierede område tages til efterretning.

Beslutning

1. og 2. at godkendt.

3. at taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Årets resultat for miljø- og teknikudvalget gennemgås nedenfor.

Drift, skattefinansieret område:

Miljø og teknik, skattefinansieret område (beløb i mio. kr.)

Serviceudgifter	Oprindeligt budget	Korrigeret budget ekskl. overførsler	Regnskab	Årets resultat	Overførsler fra 2019	Årets resultat inkl. overførsler fra 2019	Overførsler til 2021
Natur og Miljø	22,0	21,8	23,5	1,7	-0,4	1,3	0,2
Veje og Trafik	147,6	144,8	141,8	-3,0	-5,1	-8,1	-8,1
Ejendomsservice	158,4	155,9	163,7	7,7	2,6	10,3	10,3
Driftsafdeling	-4,9	-4,4	-6,5	-2,1	-4,0	-6,1	-6,1
Sum eksklusiv projekter	323,1	318,2	322,5	4,3	-6,9	-2,5	-3,7
Projekter	0,0	0,1	-0,7	-0,8	0,8	0,0	-0,0
Drift i alt	323,1	318,3	321,8	3,5	-6,1	-2,5	-3,7

Årets resultat: Positivt tal lig med merforbrug/mindreindtægt. Negativt tal lig med mindreforbrug/merindtægt.

Overførsler: Positivt tal lig med overførsel af gæld. Negativt tal lig med overførsel af opsparing.

Regnskabet er opgjort inkl. samtlige merudgifter som følge af corona, men ekskl. en eventuel kompensation.

På skattefinansieret drift har der i 2020 været et samlet forbrug på 321,8 mio. kr. I forhold til et korrigeret budget uden overførsler på 318,3 mio. kr. viser årets resultat et underskud på 3,5 mio. kr. Den samlede opsparing fra 2019 på 6,1 mio. kr. er således reduceret til 2,5 mio. kr. Det er væsentligt at understrege, at resultatet er inklusiv corona relaterede udgifter for 11,7 mio. kr. men eksklusiv kompensation, hvilket i særdeleshed forklarer underskuddet i Ejendomsservice.

Det skal bemærkes, at der samlet set søges om overførsler til 2021 af opsparing på 3,7 mio. kr., mens resultat inkl. overførsler fra 2019 udgør et overskud på 2,5 mio. kr. Dette skyldes, at der ikke sker overførsel af merforbruget på Natur og Miljø, rottebekæmpelse på 1,1 mio. kr. Herudover skal merforbrug for Ejendomsservice under Økonomiudvalget på 1,2 mio. kr. overføres til Miljø- og teknikudvalget, og opsparing på kirkegårde på 2,7 mio. kr. skal overføres til Miljø- og teknik, takstfinansieret område. De to sidstnævnte overførsler indgår ikke i overførselsbeløbet i tabellen. Herefter overføres samlet en gæld på 0,3 mio. kr. til 2021.

Regnskabsresultatet viser samlet set for Natur og Miljø inkl. projekter et merforbrug på 0,9 mio. kr. og et underskud på 1,3 mio. kr. inklusiv overført gæld fra 2019. Resultatet indeholder merforbrug på 1,1 mio. kr. vedrørende rottebekæmpelse, som ikke overføres. Natur og Miljø overfører derfor gæld på 0,2 mio. kr. til 2021.

Vej og Trafik har et samlet budget på 144,8 mio. kr. Årets resultat er et overskud på 3,0 mio. kr. Inklusiv overført opsparing fra 2019 på 5,1 mio. kr. udgør resultatet et overskud på 8,1 mio. kr. Overskuddet skyldes vintertjeneste, hvor der i 2020 har været et mindreforbrug på 6,5 mio. kr. samtidig med et overskud fra tidligere år på 5,9 mio. kr. I alt udgør opsparingen således 12,5 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives milde vintre i både 2019 og 2020 uden nævneværdig behov for saltning. For de resterende områder er årets resultat et merforbrug på 3,5 mio. kr., som fordeler sig med 0,4 mio. kr. på vejvedligeholdelse og belægninger, 2,4 mio. kr. på kollektiv trafik samt 0,7 mio. kr. på parkering.

Det samlede resultatet for Ejendomsservice viser et merforbrug på 8,9 mio. kr. i 2020, hvoraf de 7,7 mio. kr. er på miljø- og teknikudvalgets område, og de 1,2 mio. kr. er på økonomiudvalgets område, og dermed en forøgelse af overført gæld fra 2,6 mio. kr. til 11,5 mio. kr. Den primære årsag til merforbruget er coronarelaterede udgifter på samlet 11,7 mio. kr. på miljø- og teknikudvalgets område.

Driftsafdelingens samlede resultat viser et overskud på 2,1 mio. kr. Da der er overført opsparing fra 2019 på 4,0 mio. kr. udgør overførsler til 2021 et overskud på 6,1 mio. kr.

Konsekvenser for 2021

Regnskabsresultatet for 2020 viser et underskud på 3,5 mio. kr. og overført overskud til 2021 på 2,5 mio. kr. Efter korrektion for ændringer i den politiske struktur i kontoplanen er den faktiske overførsel en gæld på 0,3 mio. kr. Den væsentligste årsag til underskuddet er merudgifter som følge af corona på 11,7 mio. kr., som helt eller delvist forventes kompenseret. Herudover skal nævnes mindreforbrug på vintertjeneste på 6,5 mio. kr., som forøger opsparingen på dette område til 12,5 mio. kr. Vintertjeneste ses budgetmæssigt adskilt fra de øvrige områder, og overskud hensættes til at imødegå fremtidige udgifter og kan ikke bruges til andre formål.

I budget 2021 er der budgetteret med et effektiviseringskrav på det enkelte bevillingsniveau svarende til 0,5 % af budgettet årligt. Det betyder, at budgettet reduceres med 1,7 mio. kr. årligt frem mod 2023, hvor besparelsen fuldt implementeret svarer til en reduktion på 6,7 mio. kr. målt i forhold til budget 2020. Herudover er der i budgettet for 2021 udmøntet en årlig besparelse på 0,9 mio. kr. ved ingen prisfremskrivning af budget til varekøb og tjenesteydelser. I budgetaftalen for 2021 er der afsat 1 mio. kr. mere til grøn vedligeholdelse samt 2 mio. kr. ekstra til vejvedligeholdelse. Ovennævnte forhold er indarbejdet i budgettet for de kommende år.

Regnskabsresultatet i Ejendomsservice er, som beskrevet, stærkt påvirket af udgifter afledt af corona. Hovedparten af de samlede coronarelaterede udgifter i Ejendomsservice forventes at blive kompenseret. På den baggrund forventes gælden i Ejendomsservice fortsat afviklet senest ultimo 2023, som forudsat i den byrådsgodkendte gældsafviklingsplan fra 2018.

Forvaltningen vil på baggrund af erfaringerne fra regnskab 2020 samt i forbindelse med indarbejdelse af overførslerne i budget 2021 foretage nødvendige budgetjusteringer.

Resultatet samt konsekvenser for 2021 er uddybet i regnskabsbemærkningerne for det skattefinansierede område (bilag 1).

Drift, brugerfinansieret område:

Miljø og Teknik, brugerfinansieret (beløb i mio. kr.)

Brugerfinansierede udgifter	Oprindeligt budget	Korrigeret budget ekskl. overførsler	Regnskab	Årets resultat	Overførsler fra 2019	Årets resultat inkl. overførsler fra 2019	Overførsler til 2021
Affald og Genbrug	-7,3	-9,8	5,8	15,6		15,6	
Drift i alt	-7,3	-9,8	5,8	15,6		15,6	

Årets resultat: Positivt tal lig med merforbrug/mindreindtægt. Negativt tal lig med mindreforbrug/merindtægt.

Overførsler: Positivt tal lig med overførsel af gæld. Negativt tal lig med overførsel af opsparing.

Driftsregnskabet viser et samlet nettoforbrug på 5,8 mio. kr. Da der er budgetteret med en nettoindtægt på 9,8 mio. kr., viser 2020 således et resultat på 15,6 mio. kr. Resultatet skal ses i forhold til, at der har været budgetteret med udgifter for 128,8 mio. kr. og indtægter for 138,6 mio. kr.

Da der er tale om et brugerfinansieret område, som økonomisk skal hvile-i-sig, sker der ikke overførsel af årets resultat fra et budgetår til det næste. I stedet indgår regnskabstallet på 5,8 mio. kr. i mellemværendet mellem kommunen og affaldsområdet. Primo 2020 havde affaldsområdet en gæld til kommunen på 43,3 mio. kr. Inklusiv årets nettoforbrug på 5,8 mio. kr. og anlægsudgifter samt hensættelse til tjenestemandspension er gælden ultimo 2020 vokset til 55,5 mio. kr. I henhold til princippet om, at området skal hvile i sig selv, betyder det, at gælden skal udlignes via takstforøgelse og/eller effektivisering af driften de kommende år.

Allerede i forbindelse med regnskab 2019 var det forudset, at den negative udvikling i afsætningspriser og stigende mængder ville bære ind i regnskab 2020 og give en væsentlig afvigelse i forhold til budgettet.

Derudover har Corona-situationen haft en negativ virkning på regnskabet for 2020. Dels direkte med højere mandskabsforbrug end påregnet særligt på genbrugspladserne, men også med betragtelige større mængder affald særligt på genbrugspladserne. Desuden har storskraldsordningen været brugt i større omfang end forventet. Alt tyder på, at borgerne har igangsat grundig oprydning, men også mange mindre projekter i husstandene, der alle har genereret større affaldsmængder.

Driftsresultatet for 2020 for affaldsterminal/genbrugspladser afspejler således, at der i 2020 har været vigende priser og større mængder i forhold til det forudsatte. De større mængder har særligt relateret sig til affald til forbrænding, træaffald og andet byggeaffald især på genbrugspladserne.

Konsekvenser for 2021

På miljø og teknikudvalgets møde i august 2020 blev der fremlagt en plan for afdrag af affaldsområdets gæld frem mod 2025. Planen indebærer en markant forøgelse af taksterne dels til finansiering af de stigende udgifter, så der er balance i budgettet, dels for at kunne afvikle gæld. Planen betyder, at der i 2021-25 opnås et årligt driftsoverskud på 13,3 mio. kr.

I budgettet for 2021 for affaldsområdet er der taget højde for forventningerne i den reviderede afdragsplan ved en forhøjelse af taksterne for indsamlingsordningerne og genbrugspladser, samt taksten for affald til forbrænding. Samlet set er der tale om en forhøjelse af indtægterne med godt 21 mio. kr. sammenlignet med 2020. De gældende takster 2021 for affaldsområdet er godkendt af byrådet i forbindelse med 2. behandling af budget 2021-24 den 8. oktober 2020.

På baggrund af regnskabsresultatet for 2020 samt takstforøgelsen i 2021 er det vurderingen, at budgettet for 2021 for affaldsområdet vil kunne overholdes. Det skal dog bemærkes, at der i budget 2021 ikke er taget højde for de økonomiske konsekvenser af implementeringen af "Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi".

For en uddybende redegørelse af regnskabsresultatet henvises til regnskabsbemærkningerne for det brugerfinansierede område (bilag 2) samt notat (bilag 3).

Anlæg:

Miljø og teknik, skattefinansieret anlæg (beløb i mio. kr.)

Anlægsprojekt	Oprindeligt budget	Korrigeret budget ekskl. overførsler	Regnskab	Årets resultat	Overførsler fra 2019	Årets resultat inkl. overførsler fra 2019	Overførsler til 2021
Grønne områder og friluftsliv	3,4	3,8	3,1	-0,7	0,2	-0,5	-0,5
Ejendomsservice	59,6	70,3	71,1	0,9	-69,5	-68,6	-68,6
Veje og Trafik	6,5	43,5	44,9	1,4	-27,6	-26,3	-26,3
Anlæg i alt	69,5	117,5	119,1	1,6	-97,0	-95,4	-95,4

Årets resultat: Positivt tal lig med merforbrug/mindreindtægt. Negativt tal lig med mindreforbrug/merindtægt.

Overførsler: Positivt tal lig med overførsel af gæld. Negativt tal lig med overførsel af opsparing.

Det samlede forbrug for skattefinansieret anlæg har været 119,1 mio. kr. I forhold til et korrigeret budget uden overførsler er der tale om et merforbrug på 1,6 mio. kr. Da der er overført restbevilling fra 2019 på 97,0 mio. kr. udgør resultat inkl. overførsler et restbudget på 95,4 mio. kr., som ønskes overført til 2021.

Overførsel af bevilling skyldes primært pulje til investeringer i energibesparende foranstaltninger på 75,8 mio. kr., bevilling på 8,3 mio. kr. vedr. brandsikkerhed i kommunale bygninger samt 5,4 mio. kr. til anlæg af cykelstier i 2020 og 2021. Omvendt er der merforbrug på 16,1 mio. kr. på puljen til bygningsvedligehold som følge af fremrykkede projekter i henhold til politisk aftale om initiativer i Randers Kommune i forbindelse med COVID-19.

Brugerfinansieret anlæg (beløb i mio. kr.)

Anlægsprojekt	Oprindeligt budget	Korrigeret budget ekskl. overførsler	Regnskab	Årets resultat	Overførsler fra 2019	Årets resultat inkl. overførsler fra 2019	Overførsler til 2021
Forbehandlingsanlæg - organisk affald	13,0	13,0	5,6	-7,4	-2,2	-9,6	-9,6
Anlæg i alt	13,0	13,0	5,6	-7,4	-2,2	-9,6	-9,6

Årets resultat: Positivt tal lig med merforbrug/mindreindtægt. Negativt tal lig med mindreforbrug/merindtægt.

Overførsler: Positivt tal lig med overførsel af gæld. Negativt tal lig med overførsel af opsparing.

På det brugerfinansierede område har der været budgetteret med udgifter til etablering af et forbehandlingsanlæg til organisk affald. På anlægssiden har der i 2020 været et samlet forbrug på 5,6 mio. kr. I forhold til et budget på 13,0 mio. kr. viser årets resultat en afvigelse på 7,4 mio. kr. og dermed en samlet overførsel til 2021 på 9,6 mio. kr.

Afvigelsen skyldes, at der i første omgang er etableret et imidlertid forbehandlingsanlæg. Permanentgørelse af forbehandlingsanlægget afventer den endelige udmøntning af "Klimaplan for grøn affaldssektor og cirkulær økonomi" fra juni 2020.

Bevillinger samt overførsler på de enkelte anlægsprojekter fremgår af anlægsoversigten (bilag 4).

Overførsler 2020-21:

Overførslerne på drift og anlæg er opgjort til henholdsvis en opsparing på 3,7 mio. kr. og en restbevilling på 105 mio. kr. jf. tabellerne ovenfor. Beløbene ønskes overført til 2021.

For den skattefinansierede drift udgør overførsler til 2021 samlet en opsparing på 3,7 mio. kr., mens resultatet inklusiv overførsler fra 2019 udgør et overskud på 2,5 mio. kr. Forklaringen på differencen er, at der ikke sker overførsel af merforbruget på Natur og Miljø, rottebekæmpelse på 1,1 mio. kr.

I forbindelse med ændring af den politiske struktur i kontoplanen (BYR 27/4-2020, sag 133) er Ejendomsservice i 2021 blevet samlet under miljø- og teknikudvalget. Hele merforbruget svarende til 11,5 mio. kr. skal derfor overføres til miljø og teknikudvalget og Kirkegårde er i 2021 flyttet til bevillingsområdet Miljø og Teknik, takstfinansieret. Det betyder, at opsparing på i alt 2,7 mio. kr. skal overføres til det takstfinansierede område under Miljø og Teknik. Herefter overføres samlet en gæld på 0,3 mio. kr. til 2021.

Overførsler på det skattefinansierede driftsområde opdeles efter, hvorvidt et delområde ligger indenfor eller udenfor aftale. I overførselsskemaerne (bilag 5) redegøres for overførslerne på driftsbudgettet på de enkelte delområder.

Da det brugerfinansierede område økonomisk skal hvile-i-sig-selv, sker der ikke overførsel af årets driftsresultat mellem budgetår. I stedet indgår regnskabsresultatet i mellemværendet mellem kommunen og affaldsområdet.

Overførslerne på anlæg på det skattefinansierede område skyldes, at flere af anlæggene løber over flere år og overførslerne er her udtryk for tidsforskydninger i projekterne. Overførslerne forventes derfor anvendt hen over de kommende år. I forhold til puljen til investeringer i energibesparende foranstaltninger er forventningen, at der de kommende år vil ske en stigning i de årlige investeringer.

I tillæg til overførslerne for skattefinansieret anlæg på 95,4 mio. kr. overføres 0,8 mio. kr. fra skattefinansieret anlæg under udviklingsudvalget. Overførslen sker til nedrivningspuljen under miljø og teknikudvalget (jf. BYR 27/4-2020). Overførslen består af nettoprovenu fra salg af bygninger.

På det brugerfinansierede område forventes anlægsoverførslen anvendt til permanentgørelse af forbehandlingsanlægget i de kommende år.

Der henvises til anlægsoversigten i bilag 4 for en specifikation af anlægsbevillinger og overførsler.

Opfølgning på mål:

I forbindelse med regnskabsafslutningen er der endvidere lavet opfølgning på målene 2020 for miljø- og teknikudvalgets område. Status på de enkelte mål fremgår af regnskabsbemærkningerne (bilag 1 og 2).

Økonomi

Forvaltningen vil på baggrund af erfaringerne fra regnskab 2020 samt i forbindelse med indarbejdelse af overførslerne i budget 2021 foretage nødvendige budgetjusteringer og prioriteringer. Eventuelle afledte udfordringer vil blive beskrevet i forbindelse med de løbende budgetopfølgninger.

På det skattefinansierede område, er der særligt fokus på områderne vejafvandingsbidrag, parkering samt busdrift.

Der forventes fortsat udfordring i forhold til overholdelse af budget til vejafvandingsbidrag. Primo 2020 udgjorde gælden 3,8 mio. kr., men er i 2020 reduceret til 0,6 mio. kr. Dette skyldes en ekstraordinær tilbagebetaling af vejafvandingsbidrag for perioden 2017 til 2019 på 3,2 mio. kr., idet det ved en landsretsdom er præciseret, at der ikke skal betales bidrag af ren spildevandsafledning. I 2021 udgør a conto vejbidraget til Vandmiljø Randers inklusiv efterregulering for 2020 i alt 5,5 mio. kr. Da budgettet udgør knap 4,6 mio. kr., kan det forventes, at gælden forøges med 0,9 mio. kr. til 1,6 mio. kr. ultimo 2021. Budgettet er i sin tid fastlagt på baggrund af en afregningsmodel, hvor udgiften til vejvand udgør en %-andel af Vandmiljø Randers anlægsudgifter. Det har siden vist sig, at anlægsudgifterne samt den procentdel som vejafvandingsbidraget beregnes ud fra har været stigende bl.a. som følge af klimatilpasningsprojekter.

På parkeringsområdet er gælden vokset med 0,7 mio. kr. til 1,7 mio. kr. En mindre del skyldes faldende indtægter som følge af corona, men den primære forklaring er, at indtægterne generelt er faldet med ca. 0,7 mio. kr. årligt sammenlignet med tidligere perioder samt indtægtsbudgettet.

I forhold til busdrift har Midttrafik fremlagt forslag til en ny indtægtsfordelingsmodel, som ventes at få væsentlige negative økonomiske konsekvenser for en række kommuner, herunder Randers Kommune. Modellen ventes trinvist implementeret fra 2022 og konsekvenserne heraf forventes indarbejdet i budgetlægningsen for 2022-25.

I Ejendomsservice blev det samlede budget til varme og el reduceret med 4. mio. kr. i 2020 som følge af revideret pris- og lønskøn. Hvis prisen på varme ikke følger pris- og lønskønnet, kan det give budgetudfordringer efter 2023, når Verdo stopper tilbagebetalingen af tidligere for meget opkrævet betaling for varme.

For det brugerfinansierede område er der i budgettet for 2021 for affaldsområdet taget højde for forventningerne i den reviderede afdragsplan ved en forhøjelse af taksterne for indsamlingsordningerne og genbrugspladser, samt taksten for affald til forbrænding. Det skal dog bemærkes, at der i budget 2021 ikke er taget højde for de økonomiske konsekvenser af implementeringen af "Klimaplan for en grøn affaldssektor og

cirkulær økonomi". Der vil i 2021 være fokus på implementeringen og de afledte budgetmæssige konsekvenser. Endvidere vil konsekvenserne af Landsskatterettens afgørelse (SKM2020.459.LSR), som slår fast, at kommunen ikke skal opkræve og afregne moms ved levering af renovationsydelser til private grundejere og grundejerforeninger være i fokus. Afgørelsen medfører, at kommunen kan have et krav over for SKAT som følge af for meget afregnet moms.

Afledte udgifter som følge af covid-19:

Opgørelsen af afledte coronaudgifter viser merudgifter for 11,7 mio. kr. på det skattefinansierede område under Miljø- og teknikudvalget. Med undtagelse af mindreindtægt på parkering på 0,1 mio. kr., er udgifterne afholdt af Ejendomsservice. Der er primært tale om udgifter til rengøring (10,2 mio. kr.) samt sikring af værnemidler (1,2 mio. kr.).

Merudgifter på det brugerfinansierede område kompenseres ikke, men indgår i mellemværendet med kommunen og finansieres af brugerne.

Bilag

Bilag 1 MTU skattefinansieret_Regnskabsbemærkninger 2020

Bilag 2 MTU brugerfinansieret_Regnskabsbemærkninger 2020

Bilag 3 Redegørelse for regnskabsresultatet 2020 på affaldsområdet

Bilag 4 Anlægsoversigt regnskab 2020 Miljø- og teknikudvalget

Bilag 5 Overførselssager regnskab 2020 - MTU

Punkt 75: Sagsstyringsliste pr. 7. april 2021

00.22.04-G01-7-17

Beslutning

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Vedlagt sagsstyringsliste pr. 7. april 2021 for miljø- og teknikudvalget til orientering.

Bilag

MTU-sagsstyringsliste_7-4-2021

Punkt 76: Gensidig orientering - Miljø- og teknikudvalgets møde den 12. april 2021

00.22.04-G01-6-17

Beslutning

Intet særskilt at referere.

Sagsfremstilling

Gensidig orientering - Miljø- og teknikudvalgets møde den 12. april 2021.