

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget d. 22-03-2021

Mødedato	Mandag d. 22. marts 2021 kl. 16:15
Mødested	Greve Idrætscenter (GIC)
Mødedeltagere	Heidi Serny Jacobsen, Rigge Nørmark, Mikkel Peter Sohn Witthøft, Torben Hoffmann, Mortan Martinsson

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Udkast til Tillæg 4 til spildevandsplan 2015-22 - Strandby Høje.....	4
Ombygning af busterminal ved Hundige Station.....	6
Underskriftsark.....	10

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Beslutning

Godkendt.

Fremstilling

Sagsprocedure

Teknik- og Miljøudvalget.

Resume

Godkendelse af dagsorden for ekstraordinært møde den 22. marts 2021.

Indstilling

Center for Politik, Organisation & Borgerbetjening indstiller, at dagsordenen godkendes.

Punkt 2: Udkast til Tillæg 4 til spildevandsplan 2015-22 - Strandby Høje

21-000473

Beslutning

1.-2. anbefales.

Fremstilling

Sagsprocedure

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Resume

Greve Kommune skal beslutte, om udkast til tillæg 4 til spildevandsplan 2015-22 om klimatilpasning af et område ved Hundige Station, skal sendes i 8 ugers offentlig høring. Tillægget omfatter klimatilpasning i forhold til den nye anvendelse fastsat i forslag til lokalplan nr. 11.55 med boligområder samt flytning af busterminalen til det lavest liggende område centralt til Hundige Station.

Indstilling

Center for Teknik og Miljø indstiller,

1. at udkast til Tillæg 4 til spildevandsplanen (bilag 1) godkendes og sendes i offentlig høring i 8 uger

2. at tillægget ikke kræver udarbejdelse af en VVM-redegørelse, og at denne afgørelse offentliggøres i 4 uger

Sagsbeskrivelse

I forbindelse med byudvikling af Høje Strandby ved Hundige Station er byherre og KLAR Forsyning kommet med projektforslag for afledning af regnvand og allokering af forsinkelsesbassiner på delområderne. Forslaget fremlægges i vedlagte tillæg til spildevandsplanen parallelt med, at et lokalplanforslag for byudviklingen fremlægges til politisk behandling.

Området er ikke prioriteret til klimatilpasning i Spildevandsplan 2015-22, da områdets nuværende anvendelse ikke gav anledning til værditab ved oversvømmelse i risikovurderingen for særligt bygninger, natur og kultur i området.

Greve Kommune har desuden vurderet behovet for mere diffuse interne skybrudsveje i lokalplanområdet til den nuværende hoved skybrudsvej langs banelegemeerne til Lille Vejle Å.

Forslag til spildevandstillæg nr. 4 indeholder bestemmelser om separat kloakering, og at regnvand fra veje og p-pladser skal renses og håndteres på egne matrikler med sandfang og olieudskiller samt at KLAR Forsyning skal rense vejvand i eksterne våde bassiner inden udledning til Lille Vejleå.

Selve klimatilpasningsprojektet er vurderet ved oversvømmelse ud fra de tekniske og økonomiske konsekvenser for sundhed, materiel og miljø, og det er vurderet, at serviceniveauet bør skærpes fra T=5 år til T=10 år svarende til, at der ikke må forekomme forekomme vand på terræn hyppigere end hvert tiende år.

Med den nye anvendelse kommer der boliger i området og busterminalen flyttes til det lavest liggende område. Det vurderes, at give en øget risiko for værditab ved oversvømmelse, hvorfor det jf. Spildevandsplan 2015-22 bør klimatilpasses således, at der ikke sker oversvømmelser på terræn hyppigere end hvert 10. år. Da området og udledningen ikke er omfattet af Spildevandsplan 2015-2022, skal der godkendes et tillæg for områdets håndtering af regnvand og spildevand samt allokeres areal til forsinkelsesbassiner indenfor lokalplanområdet.

Udledningen til Lille Vejleå er i en nylig hydraulisk rapport vurderet til, at kunne bære en større belastning end før antaget svarende til 2 l/s/ha fra området.

Klimatilpasningsanlæggene modtager kun overfladevand, vejvand og tagvand. Øvrigt husspildevand tilsluttes den offentlige spildevandskloak, der leder til Mosede renseanlæg.

Overfladevand og tagvand skal håndteres med forsinkelse inden tilslutning til den eksisterende regnvandsledning i den nordlige del af lokalplanområdet, da jordbundstypen ikke er egnet til nedsivning af store mængder regnvand. Der kan dog godt nedsives mindre mængder regnvand fra tage fra skure og lign.

Forslag til tillæg 4 har været i partshøring hos KLAR Forsyning, der ikke har bemærkninger til projektet.

Ved godkendelse af udkast til spildevandstillæg nr. 4 vil det blive sendt i 8 ugers høring, og herefter forelægges det efter behandling af de indkomne bemærkninger til endelig godkendelse.

Tillægget er screenet i henhold til miljøvurderingsloven, og det er vurderet, at spildevandsprojektet ikke påvirker miljøet væsentligt. Der udarbejdes derfor ikke en miljøvurderingsrapport. Screeningen vil indgå i den offentlige høring som bilag til tillægget, og afgørelsen kan påklages i 4 uger.

Lovgrundlag

Lov om Miljøbeskyttelse, Lovbek. nr. 1218 af 25. november 2019.

Bek.nr. 2292 af 30. december 2020 om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4.

Lovbek. nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer.

Økonomiske konsekvenser

KLAR Forsyning udfører og finansierer klimatilpasningen af hele lokalplanområdet ligesom bygherre udfører og finansierer forsinkelse af regnvand ved befæstelse større end afløbsretten på Fi=0,42.

Greve Kommune har ingen økonomiske udgifter i sagen.

Kommunikation

Tillæg 4 vil blive sendt i offentlig høring i 8 uger sammen med afgørelse om ikke-miljøvurdering, hvor der er 4 ugers klagefrist. Den offentlige høring vil både blive offentliggjort på Greve Kommunes hjemmeside og i Sydkysten. Offentliggørelsen vil desuden ske sammen med offentliggørelsen af lokalplan 11.55.

Tidsplan

Det forventes, at Tillæg 4 og Lokalplan 11.55 vil blive fremlagt til endelig godkendelse i Byrådet den 21. juni 2021.

Hvis forslaget godkendes endeligt, forventes KLAR Forsynings anlægsarbejde med regnvandshåndtering igangsat i august 2021.

Bilag

Bilag_1_udkast_til_Tillæg_4_Klimatilpasning_af_Strandby_Høj__Hundige_station_delområde_A__Boligområde_med_Busterminal
15032021

Punkt 3: Ombygning af busterminal ved Hundige Station

21-002222

Beslutning

1.-2. anbefales.

Fremstilling

Sagsprocedure

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Resume

Som resultat af salget af arealer ved Hundige Station skal den eksisterende busterminal flyttes. Der vil i denne sagsfremstilling blive præsenteret 2 løsningsforslag til udformning af den nye busterminal og redegjort for de overvejelser, der er foretaget i forbindelse med udvælgelse af løsning.

Indstilling

Center for Teknik & Miljø indstiller,

1. at der arbejdes videre med forslag løsningsforslag B jf. *Bilag 2 - Planskitse af Løsningsforslag B*.
2. at der arbejdes videre med en midlertidig busholdeplads på parkeringspladsen ved Waves og McDonalds.

Sagsbeskrivelse

Byrådet besluttede den 27. april 2020 at sende arealer ved Hundige Strandby i udbud. I august 2020 blev der valgt en byder for arealet ved Hundige Station. Salget gav de bydende mulighed for at omplacere den eksisterende busterminal på en del af det udbudte areal. Byrådet afsatte ved budgetforhandlingerne 15 mio. kr. til ombygning af busterminalen.

Den nye busterminal er placeret mellem de to boligblokke under broen, og beskrevet i lokalplan nr. 11.55 for Strandby Høje og ny busterminal. De to sager er derfor indbyrdes afhængige og lokalplanen behandles parallelt med denne sag. Lokalplan og kommuneplan vil skulle tilrettes som konsekvens af den beslutning, der træffes i denne sag.

Administrationen har gennem vinteren arbejdet sammen med Balder (bygherre på boliger), Movia (busbetjening) og DSB (togbetjening) for at justere arealets størrelse og indretning, samt for at afstemme forventningerne til hvordan mellemrummet/overgangen mellem bygningerne og de offentlige arealer skal være.

Pladsens primære formål er at skabe en tryk og god kobling for passagerer mellem busser og tog. Ved skitsering af busterminalen har der også været fokus på plads til stoppesteder, samt at fremtidssikre terminalen til eventuelle udvidelse af busnettet. Der er derfor valgt, at der som minimum skal være afsat plads til 4 busser i rute, 2 busser der holder i depot/pause, samt et pauselokale til chaufførerne.

Hundige Station skal have plads til skift fra tog til togbusser, såfremt Køge Bugt-banen nedbrud. Derfor skal der være plads til periodevis togbusser på busterminalen. Ligeledes er der reserveret plads til handicap-, taxa- og korttidsparkering, samt cykelparkering og flextransport.

Langtids parkeringen bliver flyttet til Waves tagparkering, med 125 parkeringspladser nærmest gangbroen ned til Tangentstien ved Portalen. Pendlerne får en gå afstand på ca. 250 m. fra tagparkering til Tangentstien, til sporene direkte fra broen.

Hundige station har gode stiforbindelser fra de omkringliggende områder og særligt det, at der er etableret niveaufri adgang til broen fra Tangentstien fra Waves/Portalen, men også fra rampen gør, at der er et øget fokus på fodgængere- og cykelflow, ikke kun på pladsen og de nye boliger, med også fra det omkringliggende område.

I januar måned 2021 har fire rådgivende ingeniørfirmaer givet deres bud på, at bistå Greve Kommune i at ombygge busterminalen ved Hundige Station. Via Trafik rådgivning A/S og Schønherh Landskabsarkitekter blev valgt til at projektere den nye busterminal, og de fik tildelt opgaven i midten af februar.

En stor del af koblingen fra togene sker via broen for både gående og cykelende. Derfor har Greve Kommune gennem møder med DSB ejendomme og Bane Danmark afsøgt muligheden for også at omdisponere arealerne på broen over banen. Broen er ejet af Bane Danmark mens DSB Ejendomme ejer bygninger og cykelstativerne. Bane Danmark og DSB ejendomme er blevet præsenteret for indledende skitser og ideer, men kan ikke gå videre med omdannelsen af broen i dette projekt.

Beskrivelse af de to skitseret løsninger

Via Trafik er i samarbejde med Movia og Greve Kommune end op med to løsninger, der tager højde for behovet af stoppesteder, antallet af busser der skal holde pause, samt mulighed for indsættelse af togbusser ved sporarbejde på Køgebugt banen.

De to løsninger er nøje udvalgt på baggrund af bussernes kørekurver, der skal indpasse mellem broens søjler, men også ud fra kravet om at chaufførerne skal kunne se de skiftende/ankommende passagerer fra togstationen.

Det er også afsøgt at det i fremtiden også vil være muligt at installere oplader til busser, der holder i depot/pause.

Begge løsninger er opbygget omkring samme princip for placering af stoppesteder, der er vinklet 90 grader i forhold til Hundige Stationsvej, da denne løsning bedst opfylder de ovenstående krav. Forskellen mellem de to løsninger ligger i, hvorvidt der inddrages noget af vejarealet for at skabes plads både til krydsning af stien langs banen mellem banen og busholdepladsen og foran stationsbygningen. Pladsen foran hovedindgangen til stationen er et trafikalt knudepunkt mellem forskellige trafikantgrupper der skal på tværs af hinandens trafikflow. Løsningsforslag A og B og er også er nærmere beskrevet i bilag 6 *Projektbeskrivelsen*

Løsning A

Løsning A er en robust løsning særligt for busserne, da alle busser fra henholdsvis nord og syd kan benytte enhver af de fire pladser ved busperronerne. På bilag 1 vises planskitse for løsning A.

I løsning A er der begrænsede muligheder for at skabe plads til opholdsarealer og grønne arealer, i sammenhæng med den ny bebyggelses udearealer, fra nord til syd og busholdepladsen og de stationsnære områder vil primært have karakter som funktionelt trafikareal. Bilag 3- *Visualisering af løsningsforslag A* giver en godt billede af dette udtryk. Det mindre projektareal gør det til gengæld muligt i højere grad at få økonomi til at arbejde med mere effektbelysning under broen.

Løsning B

I dag er der cyklister, der benytter stien langs banen til at komme fra områderne syd for Hundige Centervej til området omkring Søjlegården. For at give dette knudepunkt mere plads, kan man med fordel forskyde stoppestederne længere ud imod Hundige Stationsvej og lade busserne køre ind mellem anden og tredje søjlerække. Se Bilag 4 - *Planskitse af Løsningsforslag B*.

Denne løsning vil indsnævre tværprofilen af Hundige Stationsvej, sådan at den fremadrettet vil være to-sporet i stedet for fire-sporet foran busterminalen. Der ses i dag ikke at være trafikalt behov for den meget brede vej. Ved indsnævringen vil det kun være muligt for de nordfra kommende busser (Anders Plougs Alle) at benytte to af de fire stoppesteder. Det svarer til kørslen i dag. Det vil dog fortsat være muligt at tilgå alle stoppesteder, når busserne kommer fra syd (rundkørslen ved Hundige Centervej). Flowdiagrammer for de forskellige trafikantgrupper er vist i bilag 6 projektbeskrivelsen.

Hvis busdriften udvides skal busserne derfor enten komme fra syd eller vende i rundkørslen, når de to busholdepladser der kan tilkøres fra nord er optaget. Dette betyder, at Movia er mest stemt for løsning A.

Med løsning B etableres der en "forplads" ved indgangen til stationen. Denne forplads er delvis overdækket og kan indrettes til både ophold og evt. mindre arrangementer eller plads til en kaffevogn eller lignende funktion. Med indsnævringen af Hundige Stationsvej frigives et større areal kørebaneareal der med fordel kan udformes som grønne arealer der eventuelt også vil kunne bruges til regnvandsopsamling. Eksempel på landskabelig bearbejdelse kan ses i bilag 4 *Visualisering af løsning B*.

Belysningskonceptet for begge løsninger er at sikre at funktionel og tryghedsskabende belysning for hel projektområdet. I bilag 16, *Projektbeskrivelsen s. 16-17* er belysningskonceptet nærmere beskrevet med referencebilleder af oplyste broer.

Udvidelse af projektafgrænsning for løsning B, vil påvirke projektøkonomien, sådan at en større andel af økonomien vil gå til belægninger. Løsning A vil forventelig kunne etableres med et højere belysningsmæssigt og materialemæssigt niveau. Denne økonomiske forskel er nærmere beskrevet i bilag 16, *Projektbeskrivelsen s. 19-20*. Det er dog endnu meget usikre tal.

Administrationen indstiller løsning B, da det samlet set giver mest plads på de trafikale krydsningspunkter for gående og cyklister både bagved og foran pladsen, men begge løsninger har forskellige fordele og er gode. Der vil blive arbejdet videre med at optimere, den løsning der vælges.

Midlertidig busstoppesteder

Via Trafik har sammen med administrationen og Movia undersøgt mulige placeringer for en midlertidig busholdeplads.

Hundige Station betjener fire buslinjer (linje 224, 225, 400S og 600S) samt togbusser i tilfælde af arbejde på skinnerne. De to S-busser har en stram køreplan og Hundige station er endestation for alle linjerne, der skal kunne holde i depot. Derudover er det vigtigt med kort afstand til chaufførernes pauselokale. Derfor har kriterierne været: kort en afstand for skiftet mellem tog og bus, sikre så lille en forsinkelse som muligt, undgå passagererne ledes igennem byggepladsen, samt at sikre en mulig adgang til sporerne for gangbesværet, barnevogne etc.

På baggrund af disse scenarier er hjørnet af parkeringspladsen ved Waves og MacDonalds udvalgt (se bilag 5). Andre placeringer for en midlertidig busholdeplads har været drøftet, men havde grundlæggende udfordringer (pladsmangel, øget køretid osv.).

Stedet ejes af Greve kommune. Passagerer kan benytte Tangentstien for at komme til Hundige Station. Tangentstien går uden barrierer, 300 meter fra stoppestedet til Hundige Station. Det er længere gåafstand, end der er i dag, men vurderes acceptabelt. Buspassagerer med Waves som destination, vil få en kortere gåafstand.

For passagerer der skal videre til tog og hvor gåafstanden er en hindring, kan der henvises til skift på Greve Station, hvor alle busser også stopper, på nær 400S hvor tog/bus skift kan foregå på Ishøj Station.

De busser, der skal holde pause, kan blive på pladsen, så man undgår merudgifter til en pauseplads. Generelt forventes der lave eller ingen merudgifter for busdriften ved at vælge denne placering, dog kendes det endelige resultat først, når busserne er i drift.

Stoppestedet for linje 400S og 600S "Waves, Hundige Centervej" vil ikke blive betjent under omlægningen. Stoppestedet har dagligt ca. 170 påstigere, som i perioden ville skulle benytte et stop før eller efter.

Lovgrundlag

Loven om offentlige vej

Økonomiske konsekvenser

Der er samlet afsat 15 mio. kr. til ombygningen af busterminalen fordelt med rådighedsbeløb på 4,0 mio. kr. i 2021 og 11,0 mio. kr. i 2022. Af de 15 mio. kr. er der afsat 2 mio. kr. til projektstyring i forhold til ledningsomlægninger, kontraktindgåelse samt bygherrerådgivning. Der er i forbindelse med budgetvedtagelsen for budget 2021 frigivet anlægsbevilling på 2 mio. kr..

Det forventes, at der ved næste fællesmøde til juni er et robust anlægsoverslag, som kan lægges til grund for fremrykning af de 11 mio. kr. i 2022 til 2021 samt frigivelse af de resterende 13 mio. kr. i anlægsbevilling.

Øvrige konsekvenser

Siden efteråret 2020 har Greve kommunen afholdt ledningsejermøder i samarbejde med Balders entreprenører og rådgiver samt de største ledningsejere i området for Strandby Høje. Ved så stor en omdisponering af arealet er det forventeligt at der vil være ledningsomlægninger. Balders byggeri og ombygningen af den nye busterminal er afhængig af, at ledningsejerne får omlagt deres ledninger og derfor er denne tidsplan også med et forbehold for netop dette.

Kommunikation

Administrationen arbejder på at oprette en hjemmeside til at informere offentligheden om planerne for den kommende ombygning af busterminalen og hele byudviklingsprojektet.

Tidsplan

- Uge 12 Vedtagelse af skitseprojekt for ny busterminal
- Uge 12 - 25 Udarbejdelse af udbudsprojekt, samt ledningsomlægninger
- Uge 25 Udbudsprojekt og økonomi fremlægges i Byrådet
- Uge 26 - 33 Udbudsperiode
- Uge 33 Kontraktindgåelse med entreprenør

- Uge 35 - 01 Anlægsperiode

Bilag

Bilag 1 Planskitse af Løsningsforslag A

Bilag 2 Planskitse af Løsningsforslag B

Bilag 3 Visualisering af Løsningsforslag A

Bilag 4 Visualisering af Løsningsforslag B

Bilag 5 - Hundige St. - midlertidig busholdeplads

Bilag 6 Projektbeskrivelse

Punkt 4: Underskriftsark

Fremstilling

Sagsprocedure

Teknik- og Miljøudvalget.

Resume

Elektronisk underskriftsark.