

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018 - 2025 d. 15-03-2022

Mødedato	Tirsdag d. 15. marts 2022 kl. 19:00
Mødested	Kantinen i Teknisk Forvaltning
Mødedeltagere	Formand Jan Kongebro (A), Pia Hess Larsen (A), Lene Due (A), Ahmed H. Dhaqane (A), Mogens Brauer (C)

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Strategi for implementering af indsamling af mad- og drikkevarekarton.....	4
Forhøjelse af låneramme til indkøb af nedgravede affaldsbeholdere.....	9
Støjreducerende belægninger – kommunens gennemskærende veje. Godkendelse af projekt og frigi	11
Anlægsregnskab - Renovering af fortove i Rødovre Syd.....	15
Cykelstier Hendriksholms Boulevard. Valg af trafikal løsning.....	17
Frigivelsessag – anlægsmidler til belysning af sti mellem Jyllingevej og Elstedvej.....	20
Midlertidig dispensation til aktiviteter på Korsdalsvej 111.....	22
Diverse.....	24

Meddelelser

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Oversigt fremlægges til orientering.

1. Orientering om skadedyrsbekæmpelse 2021 (se bilag 1 og 2)
2. Orientering om Bolig- og Planstyrelsens forberedende arbejde ifm. regeringens initiativ for byomdannelse og erhvervsudvikling i hovedstaden (se bilag 3)
3. Ejerdag 2022 i HOFOR og BIOFOS (se bilag 4 og 5)
4. Orientering om Instagramprofil til genbrugsbutik (se bilag 6).

INDSTILLING

Meddelelsepunktet forelægges til orientering.

BESLUTNING

Taget til efterretning.

Strategi for implementering af indsamling af mad- og drikkevarekarton

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Der skal ske en drøftelse af strategi for implementering af indsamlingsordning for mad- og drikkevarekarton i kommunens affaldsordninger på baggrund af opstillede scenarier og deres afledte konsekvenser. Det skal også drøftes om en ny kranbil skal være på el eller diesel.

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget drøfter strategi for hvordan den kommende indsamling af mad- og drikkevarekarton bedst implementeres.

BESLUTNING

Drøftet.

Sagsfremstilling

Indsamling af mad- og drikkevarekarton skal ske sammen med plast. Det er et fælles valg for samtlige interessentkommuner under Vestforbrænding. Valget er begrundet med, at sorteringsanlæg i Europa kan håndtere blandingen og udsortere kartonen, samtidig med, at det ingen betydning har for genanvendelsen af plast eller behandlingsprisen. Affaldet skal derfor ikke helt til Asien eller andre steder uden for Europa. Plastfraktionen er i forvejen en meget blandet affaldstype, der kræver eftersortering af de mange forskellige plasttyper. Her har det ekstra kartonaffald ingen reel betydning for kvalitet og pris.

Beholderen til plast er med den nuværende tømmefrekvens allerede fyldt op hos de fleste villaer og rækkehuse. Det ekstra affald i beholderrummet til plast udfordrer derfor beholderkapaciteten og kapaciteten på indsamlingsmateriellet (skraldebiler og kranbil). Det kan løses ved forskellige scenarier, men ikke uden konsekvenser for borgerne i Rødovre Kommune. Der er flere veje at gå, men det giver anledning til at drøfte forskellige muligheder og deres afledte konsekvenser for borgerne. Teknisk Forvaltning har derfor opstillet nogle scenarier med hver deres fordele og ulemper for borgerne.

Med udgangspunkt i Teknik- og Miljøudvalgets drøftelser vil Teknisk Forvaltning udarbejde indstilling for, hvordan den kommende indsamling af mad- og drikkevarekarton bedst implementeres. Indstillingen forventes fremlagt til politisk godkendelse på Kommunalbestyrelsens møde i maj 2022.

Udfordring ved villa- og rækkehuse samt boligforeninger med overjordiske beholdere:

Indsamling af mad- og drikkevarekarton skal starte senest med udgangen af 2022. Mad- og drikkevarekarton skal indsamles sammen med plast, hvilket medfører, at beholderne skal tømmes oftere. Tømmefrekvensen må sættes op fra hver tredje uge hos villaer og rækkehuse til hver anden uge.

Den øgede tømmefrekvens betyder ca. 1200 ekstra beholdertømninger pr. uge hos villaer og rækkehuse og ca. 400 ekstra beholdertømninger pr. uge hos etageboliger.

De mange ekstra tømninger kan ikke opsluges i ruterne for den eksisterende vognpark, og det vil ikke være muligt at sikre en stabil drift uden ændringer i affaldsindsamlingen eller indkøb af ekstra tømmekapacitet.

Teknisk Forvaltning har med en fyldningsgradsundersøgelse fået belyst, om der kan findes en besparelse ved at ændre på tømmefrekvensen for mad- og restaffaldsbeholderen, så der kan frigives tømmekapacitet i form af mandskab og skraldebiler.

Fyldningsgradsundersøgelsen viser, at 41 % af beholderene er mere end halv fyldte, 21 % er halv fyldte og de resterende 38 % er mindre end halv fyldte.

I det følgende er der tre mulige scenarier for den fremtidige affaldsindsamling af husholdningsaffald for villaer og rækkehuse beskrevet, med hver deres fordele og ulemper for borgerne.

1) 14-dages tømning på plast, mad- og drikkevarekarton samt papir

Dette scenarie fastholder det nuværende serviceniveau og den nuværende tømningfrekvens, dog ændres tømmefrekvensen for plast og papir fra hver tredje uge hos villaer og rækkehuse til hver anden uge.

Fordele:

- Det nuværende serviceniveau fastholdes
- Borgerne vil ikke mærke ændringerne, da serviceniveauet og tømmefrekvens på mad- og restaffald forbliver det samme
- En ekstra bil giver mere fleksibilitet ved nedbrud på andre biler.

Ulemper:

- Indsamling af mad- og drikkevarekarton vil medføre en stigning i affaldsgebyret.

Økonomi:

- Udgift på 1,9 mio. kr. pr. år til indsamling. Udgiften vedrører primært bemanning, drift og leasing af en to-kammer el-komprimatorbil. Dette svarer til en stigning på omkring 95 kr.

pr. år pr. husstand.

2) Skelordning for alle beholdere

Dette scenarie fastholder den nuværende tømningssfrekvens, dog ændres tømningssfrekvensen for plast og papir fra hver tredje uge hos villaer og rækkehuse til hver anden uge. Til gengæld skal alle husstande selv stille deres beholdere ud til fortovet ved tømning.

Der er pt. omkring 1.600 husstande som allerede stiller deres beholder ud til skel, i forbindelse med tømning. 5.350 husstande stiller ikke deres beholdere ud til skel.

Fordele:

- Indsamlingen af mad- og drikkevarekarton vil ikke medføre en forhøjelse af affaldsgebyret, idet medarbejderne skal bruge væsentligt mindre tid på indsamlingen, da de ikke skal gå frem og tilbage med affaldsbeholdere, og de kan som følge deraf tømme flere beholdere.
- Medarbejderne skal gå færre kilometer pr. dag. Det kan derfor sikres, at vi lever op til kravene i arbejdsmiljøloven og der vil ikke længere være problemer med adgangsveje.

Ulemper:

- Det vil opleves som en serviceforringelse for de borgere, som ikke allerede stiller deres affaldsbeholder til skel
- Nogle borgere kan have problemer med selv at køre beholderne ud til skel.

Økonomi:

- Merudgiften til indsamling af mad- og drikkevarekarton udlignes af besparelsen ved at alle beholderne skal tømmes ved skel.

3) 14-dages tømning af mad- og restaffald hos alle villaer og rækkehuse

Dette scenarie ændrer tømningen af mad- og restaffald fra hver uge til hver anden uge.

Tømningssfrekvensen for plast og papir ændres fra hver tredje uge hos villaer og rækkehuse til hver anden uge. Tømmefrekvensen for de øvrige fraktioner fastholdes.

En ændring af tømmefrekvensen for mad- og restaffald fra hver uge til hver anden uge vil betyde meget for de 41 %, som i dag har mere end halvfylde beholdere. En del af de husstande vil have behov for en ekstra beholder til restaffald, og dermed vil de opleve en stigning i gebyret, da gebyret for indsamling og behandling af restaffald afhænger af beholderstørrelse.

Der vil ligeledes være en risiko for, at de husstande, som ikke vil eller kan øge

beholderkapaciteten, vil blive fristet til at finde plads til restaffald i de andre beholdere og derved forringe sorteringen.

Omvendt vil der være et yderligere incitament til at sortere og nedbringe affaldsmængden for de husstande med mest affald.

Fordele:

- Indsamlingen af mad- og drikkevarekarton vil ikke medføre en forhøjelse af affaldsgebyret
- Ingen indflydelse på affaldsgebyret for de husstande som ikke har mere affald end det kan være i deres nuværende beholder til mad- og restaffald.
- Der vil være et yderligere incitament til at sortere affaldet.

Ulemper:

- 14-dages tømning vil opleves som en serviceforringelse for mange
- En del husstande skal finde plads til en restaffaldsbeholder mere og vil opleve et forhøjet affaldsgebyr som følge heraf (svarende til omkring 550 kr. pr. år med de nuværende takster)
- Der kan opstå lugtgener ved opbevaring af madaffald i op til 14 dage i en varm sommerperiode.

Økonomi:

- Der må påregnes en engangsudgift til indkøb af ekstra beholdere, til de husstande som skifter til større beholdere.

Udfordringer ved etageboliger med nedgravede affaldsbeholdere:

Indsamling af mad- og drikkevarekarton sammen med plast betyder, at tømmefrekvensen må sættes op fra hver anden uge til hver uge. Det samme gør sig gældende for beholdere til pap, som er på deres makskapacitet, fordi der kommer mere og mere papaffald i husholdningerne. Det kan kun afhjælpes ved at sætte tømmefrekvensen op.

Det lægger et pres på tømmekapaciteten med kranbil, men tømmekapaciteten her og nu presses yderligere som konsekvens af udbygningen af Rødovre, da der udelukkende etableres nedgravede affaldsbeholdere til de nye etageboliger.

Antallet af krantømninger vil fortsat stige. Teknisk Forvaltning har bestillinger på beholdere, der kun venter på at blive leveret, og yderligere forventes ca. 100 beholdere bestilt i forbindelse med udbygningen af Rødovre. Alt i alt forventes det årlige antal at komme op på ca. 30.000 tømninger. Det kan kun løses ved anskaffelse af en kranbil mere.

Teknisk Forvaltning vil, indtil en ny kranbil kan leveres, arbejde på at leje en bil til opgaven.

Alternativt kan det komme på tale midlertidigt at indgå aftale med ekstern vognmand om tømning af nogle beholdere. Eksempelvis kubetømninger af glas og papir. Nedenfor er der beskrevet to løsningsscenarier ved etageboliger med nedgravede affaldsbeholdere.

Vores nuværende kranbiler kører på diesel. Derudover har de et batteri til kranen. Dette betyder, at kranen kan køre på batteri et par timer af dagen og derefter kører kranen også på diesel. Ved anskaffelse af en ny kranbil vil det være naturligt at se på mulighederne for at anskaffe en kranbil på 100 % el. Alternativet er at anskaffe en kranbil mere på diesel, i stil med dem vi allerede har. Det skal derfor drøftes om vi skal arbejde videre på at anskaffe en kranbil på el eller en på diesel. Pt. ved vi ikke om det er muligt at få en kranbil på el som vil kunne løse de opgaver den skal. En mulig løsning kan derfor være at der laves to udbud. Et på indkøb af en kranbil på el og et på en dieselsbil.

Markedet for eldrevne arbejdsmaskiner og lastbiler er i en rivende udvikling, og det må forventes, at teknologien er på trapperne. Markedsundersøgelser vil afgøre hvornår en udbudsproces kan sættes i gang.

Nyt regulativ

Indsamlingsordningen for mad- og drikkevarekarton medfører, at der skal udarbejdes et nyt regulativ for husholdningsaffald, hvor ordningen beskrives. Det gælder også, når der skal ændres på indsamlingen af mad- og restaffald. Processen for nyt regulativ startes i første halvår 2022 og fremlægges til endelig godkendelse i december 2022, så ordningen kan starte senest med udgangen af december 2022.

Lov- og plangrundlag

BEK nr. 2512 af 10. december 2021 om affald

VEJ nr. 9926 af 14. december 2020 om indsamling af husholdningsaffald.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser er skitseret under scenarierne og vil blive endeligt belyst i den endelige sag i maj.

Affaldsområdet er takstfinansieret og finansieres via affaldsgebyrerne. Området skal hvile-i-sig-selv, hvilket betyder, at et eventuelt overskud eller underskud skal indarbejdes i taksterne de efterfølgende år. Over- og underskud vil derfor ikke kunne overføres til det skattefinansierede område.

Overordnet set koster det omkring 1,9 mio. kr. pr. år til bemanning, drift og leasing af en to-kammer el-komprimatorbil. For en kranbil på diesel koster det omkring 1,3 mio. kr. pr. år til bemanning, drift og leasing. Priserne på kranbiler på el kendes ikke, men det forventes at medføre en årlig udgift på yderligere 0,2 mio. kr.

Tidsplan

Maj 2022: Sag om implementering af indsamling af mad- og drikkevarekarton

December 2022: Sag om udbud på indkøb af kranbil

December 2022: Nyt regulativ for husholdningsaffald til godkendelse

December 2022: Indsamlingen af mad- og drikkevarekarton starter.

Forhøjelse af låneramme til indkøb af nedgravede affaldsbeholdere

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

ØU

Sagens kerne

Rammen for den eksisterende leasingaftale til indkøb af nedgravede affaldsbeholdere ønskes forhøjet med 15 mio. kr. Forhøjelsen skyldes et fortsat øget behov for indkøb af nye beholdere i takt med at Rødovre udbygges samt eksisterende boligforeningers ønske om at skifte til nedgravede affaldsløsninger.

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller, at rammen for den nuværende leasingaftale med Kommuneleasing øges med 15 mio. kr. fra 29 mio. kr. til i alt 44 mio. kr.

BESLUTNING

Anbefales.

Sagsfremstilling

Nedgravede affaldsbeholdere finansieres via en leasingaftale med KommuneLeasing. På Økonomiudvalgets møde den 10. december 2014 (sag nr. 261) er det besluttet at lease nedgravede affaldsbeholdere gennem KommuneLeasing med en leasingramme på 9 mio. kr. Rammen er efterfølgende forhøjet tre gange, senest på Økonomiudvalgets møde den 18. september 2019 (sag nr. 154) til i alt 29 mio. kr. Denne leasingramme ønskes nu forhøjet igen med yderligere 15 mio. kr. til i alt 44 mio. kr. da der kun er knap 2 mio. kr. tilbage af den eksisterende ramme.

Rammen ønskes forhøjet, da udviklingen i de nye byudviklingsområder kræver stadig flere beholdere. En del af årsagen skal findes i, at affaldsmængderne fra de nye boliger kræver flere beholdere end først antaget, da mængderne af affald fra husholdningerne i denne type boliger er stigende. Der er allerede via forhåndsdiallog om nye etageboliger og projekter i forbindelse med udbygningen af Rødovre en skønnet udgift til indkøb af nedgravede affaldsbeholdere på omkring 8-9 mio. kr.

Efterspørgslen på nedgravede affaldsbeholdere er ydermere øget, da der er kommet en stigende interesse fra eksisterende boligafdelinger for at udskifte de nuværende skaktbeholdere og affaldsøer med nedgravede affaldsløsninger – senest i Kærene, hvor flere af de eksisterende etageboliger netop er i gang med etablering af nedgravede affaldsløsninger.

Til indkøb af flere nedgravede affaldsbeholdere i forbindelse med udbygning af Rødovre, og på

grund af stigende interesse fra eksisterende etageejendomme, er det nødvendigt at forhøje leasingrammen med 15 mio. kr.

Lov- og plangrundlag

Indsamlingsordningen for nedgravede affaldsbeholdere er en del af Rødovre Kommunes regulativ for husholdningsaffald.

I henhold til Rødovre Kommunes indkøbspolitik skal leasingaftaler på over 5 år, eller mere end 100.000 kr. i årlig ydelse forelægges Økonomiudvalget og underskrives efterfølgende af borgmester/kommunaldirektør.

Økonomiske konsekvenser

De nedgravede affaldsbeholdere koster pt. i gennemsnit ca. 60.000 kr. pr. stk.

Teknisk Forvaltning foreslår, at den eksisterende aftale med KommuneLeasing med en ramme på 29 mio. kr., forhøjes til 44 mio. kr. Det vil sikre indkøb af beholdere til byudvikling og udskiftning af affaldsløsning hos interesserede etageboliger.

I forhold til det nuværende niveau kan forhøjelsen af rammen medføre, at den årlige ydelse, som Rødovre Kommune betaler for leasingsaftalen stiger med op til 1,6 mio. kr., når rammen er fuldt udnyttet, dog afhængig af renten for indgåelsen af de enkelte delaftaler.

Ydelsen finansieres via affaldsgebyrerne og indarbejdes i driftsbudgettet for affaldsområdet.

Ydelsen vil øge de samlede udgifter på affaldsområdet, i takt med at leasingrammen udnyttes. Den øgede udgift vil blive finansieret dels via tilgangen af nye boliger og dels via stigningen i grundgebyret for de boligtyper, som er omfattet af ordningen for nedgravede affaldsbeholdere.

Tidsplan

Ingen.

Støjreducerende belægninger – kommunens gennemskærende veje. Godkendelse af projekt og frigivelse af anlægsmidler

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I investeringsoversigten til budget 2022 er der i år 2022 afsat et rådighedsbeløb på 5 mio. kr. til støjreducerende belægninger - kommunens gennemskærende veje, og yderligere 11 mio. kr. i år 2023. Teknisk Forvaltning indstiller, at rådighedsbeløbet for begge år frigives til renovering af Jyllingevej. Renoveringen vil bestå af et mere grønt udtryk med flere træer - biodiversitet, reduktion af hastighedsgrænsen, nye kantsten og indsnævring af kørebanerne samt ny belægning.

Sagen forelægges til orientering i Klima- og Naturudvalget.

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at det fremlagte skitse- og dispositionsforslag godkendes samt
2. at der gives en anlægsbevilling på 16,0 mio. kr. til Teknik- og Miljøudvalget, som finansieres af de afsatte rådighedsbeløb på 5,0 mio. kr. i 2022 og 11,0 mio. kr. i 2023 til støjreducerende belægninger - kommunens gennemskærende veje.

Beslutning fra Klima- og Naturudvalget, 15. marts 2022, pkt. 5:
Taget til efterretning.

BESLUTNING

Anbefales.

Sagsfremstilling

I budgettet for 2022 er der 5,0 mio. kr. til støjreducerende belægninger - kommunens gennemskærende veje, og yderligere 11 mio. kr. i 2023 i den langsigtede investeringsplan til støjreducerende belægninger - kommunens gennemskærende veje.

I forbindelse med budgetvedtagelsen er det besluttet, at renoveringen af Jyllingevej starter ved Motorring 3 mod Tårnvejskrydset.

Prioriteringskataloget for de gennemskærende veje blev behandlet og vedtaget af Kommunalbestyrelsen 26. oktober 2021. Det blev samtidig besluttet at indarbejde principperne i prioriteringskataloget i forbindelse med renovering af Jyllingevej.

Det forventes, at udgiften for renovering af strækningen af Jyllingevej fra kolonihaverne til

Motorring 3, ca. 500 m, vil være noget højere end de 5 mio. kr., der er afsat i 2022. Derfor foreslås en løsning, hvor arbejdet påbegyndes i 2022, med en forventet udgift på 5 mio. kr. i 2022, og fortsætter i 2023, og også omfatter renovering af den østlige del af Jyllingevej, fra kommunegrænsen til København til Rødovrevej, samt ny asfalt på hele strækningen fra kommunegrænsen til København til Motorring 3. Strækningen fra Motorring 3 til kommunegrænsen til Glostrup er ikke med i denne renovering. Den strækning blev ombygget ca. 2012.

Dermed opdeles renoveringen af Jyllingevej i 3 etaper:

Etape 1: Fra Motorring 3 til kolonihaverne

Etape 2: Fra Rødovrevej til kolonihaverne

Etape 3: fra Københavns Kommune (kommunegrænsen) til Rødovrevej.

Koncept:

Vedlagte diagram (bilag) viser den langsigtede konceptplan for hele Jyllingevej. Ved indgangene i øst og vest plantes 3 rækker træer, 1 række i midterrabat, 1 række i hver af siderabatterne. De 3 rækker træer skaber en stærk grøn indgangsportal til Rødovre Kommune. Under træerne får græsset lov at vokse højt til gavn for biodiversiteten. Hvor der ikke er træer plantes mindre buske, udsås enggræs og lægges blomsterløg i et varierende forløb. Ved placering af træer, buske, enggræs og blomster tages hensyn til oversigts forhold og enkelte steder kan der være behov for klippet græs/lavere beplantning.

Variationen af træer, buske, enggræs og blomsterløg vil forskønne vejen og skabe en langt højere biodiversitet end i dag. Specielt træerne vil med deres store kroner, stammer, bark og rødder skabe levesteder og give føde til fugle og insekter.

På stykket mellem de to indgangsporte - mellem Rødovrevej og kolonihaverne - kan konceptet videreføres på længere sigt, så der plantes træer og buske, udsås græseng og lægges blomsterløg i midterrabatterne, samtidig med at vejbanen indsnævres, så den understøtter en hastighed på 50 km/t. Det kræver, at kantsten i midterrabatter og siderabatter bliver omlagt, for at gøre midterrabatterne store nok til træplantning. Det er derfor ikke et arbejde, der er med i denne renovering, da kantstenene blev renoveret i 2020.

Etape 1:

Der er lavet et dispositionsforslag for etape 1, strækningen fra Motorring 3 til kolonihaverne, som er vedlagt (plan og tværsnit – røde stiplede linjer viser henholdsvis eksisterende placering af kantsten og eksisterende tværprofil). Der kan komme mindre ændringer, når projektet bliver detailprojekteret.

Renoveringen vil bestå af indsnævring af vognbanerne, som bliver lidt smallere, men stadig med 2 vognbaner i hver retning. Ud for kolonihaverne er der i dag nogle smalle parkeringsspor og nogle mindre bede med træer. Parkeringspladserne er i dag smalle, hvilket resulterer i at der parkeres ind over cykelstien eller ud over vejbanen. I forslaget indsnævres cykelstien til 2 m, og der laves en rabat i 2,3 m bredde, hvor der vil være skiftevis parkeringslommer og plantebede med træer. Dermed bliver parkeringspladserne bredere og der sikres bedre forhold for både cyklister og bilister. Antallet af parkeringspladser reduceres, for at give plads til begrønning og biodiversitet. Parkeringspladserne anlægges i brosten sat i grus, som på Lørenskogvej. Det giver mulighed for at græs og andre planter kan vokse ind i fugerne og skabe en delvist grøn parkeringsplads. I midterrabatten plantes også træer på det meste af strækningen, og der etableres underbeplantning om beskrevet i konceptet.

Træerne i midterrabatten vil med tiden få en højde på op til ca. 20 m, som kan give modspil til det brede vejforløb. Træerne i siderabatterne vil med tiden blive ca. 12-15 m høje for at

formidle skalaen fra den brede vej til kolonihaverne og parcelhusene. Desuden vil træerne mod nord skygge lidt for kolonihaver og parcelhushaver, hvilket er endnu et argument for at vælge mindre træer her.

Sunde og veludviklede træer kræver gode og store plantehuller, hvor eksisterende jord skal bortkøres og deponeres. Antallet af træer kan derfor blive justeret i forhold til jordens forureningsgrad og de indkomne priser i forbindelse med udbud af anlægsprojektet. Dette gælder for både den øst- og vestlige indgangsport.

Udover smallere kørespor, vil vejen få et lidt mere "snoet" forløb. I forhold til prioriteringskataloget er der arbejdet med en lidt bredere kørebane, ca. 0,2 m, for at få plads til en kantlinje, som skal være med til at lede bilisterne, især når det er mørkt. Om det er nødvendigt med kantlinjer, vil blive afklaret nærmere i projekteringsfasen.

Nuværende, slidte betonkantsten vil blive udskiftet til granitkantsten.

Der vil blive udlagt asfalt på kørebanen hele strækningen i etape 1.

Etape 2:

For strækningen ad Jyllingevej fra Rødovrevej til kolonihaverne er der sat nye kantsten mellem kørebane og cykelsti i 2020. For at undgå at disse kantsten skal sættes om, foreslås der indtil videre en visuel indsnævring af vognbanerne med afmærkning. I krydsene Jyllingevej/Tårnvej og Jyllingevej/Rødovrevej vil hellerne i krydset blive udskiftet til granitkantsten. Der vil blive udlagt asfalt på kørebanen på hele strækningen i etape 2. Den anslåede udgift til at omsætte kantsten, gøre cykelstien smallere og midterrabatten bredere, og plante træer, buske og anden beplantning i midterrabatten i denne etape anslås overslagsmæssigt at være ca. 11-13. mio. kr. og indgår ikke i dette skitse- og dispositionsforslag.

Etape 3:

For strækningen fra Københavns Kommune til Rødovrevej er der ikke lavet et dispositionsforslag endnu, men overordnet er planen at ombygge strækningen på samme vis, som strækningen i etape 1, dvs. indsnævring af kørespor og evt. et mere "bugtet" forløb og plantning af 3 rækker træer og underbeplantning i midt- og siderabat. På denne strækning er der en række indkørsler, så der vil være ingen eller begrænset mulighed for at lave parkeringslommer, da der også skal være plads til træer og grønne bede i siderabatterne. Der vil blive udlagt asfalt på kørebanen på hele strækningen i etape 3.

Trafikale konsekvenser:

Under anlægsarbejdet må der forventes at blive meget trængsel og kødannelse, som i myldretiden også kan sprede sig til Tårnvej, da det er nødvendigt at inddrage et kørespor pr. retning til arbejdet (skiftevis mod siderabat og midterabat). Dette gælder især for strækningen vest for Tårnvej, som er den mest trafikerede. Når arbejdet er slut, vil vejen have en smallere og lidt mere snoet kørebane og mere beplantning. Disse tiltag er med til at sænke hastigheden.

Reduktion af hastighedsgrænse:

Den smallere kørebane og mere snoet vejforløb i etape 1 og 3, og ændret kørebaneafmærkning i etape 2, skal få vejen til at fremstå som ikke egnet til en hastighedsbegrænsning på 60 km/t, og Københavns Vestegns Politi vil blive ansøgt om tilladelse til at reducere hastighedsgrænsen til 50 km/t (den normale hastighedsgrænse for byzone).

Valg af asfalttype:

Der bliver valgt en støjreducerende asfalttype, som den der kendes fra blandt andet Slotsherrensvej. Bliver hastigheden nedsat til 50 km/t, bidrager en sådan hastighedsnedsættelse i sig selv væsentligt til et lavere støjniveau.

Lov- og plangrundlag

Budget 2022 inkl. langtsigtet investeringsplan

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

Beslutningssag på Kommunalbestyrelsens møde den 26. oktober 2021 (Prioriteringskatalog - de gennemskærende veje).

Økonomiske konsekvenser

Forslaget for etape 1 forventes at ville koste ca. 9 mio. kr. inkl. tillæg for uforudsete udgifter. Dette er en del mere end det afsatte beløb på 5 mio. kr., derfor deles etape 1 over 2022 og 2023. Etape 2 og 3, som udføres i 2023, forventes at koste ca. 7 mio. kr. Priserne er beregnet på et overordnet niveau og et mere præcist prisniveau kendes, når der er indhentet tilbud på opgaverne.

Sammenlagt forventes den beskrevne renovering at koste ca. 16 mio. kr. Det foreslås derfor en frigivelse af 5 mio. kr. i 2022 og 11 mio. kr. i 2023. Udgiften vedrører hovedfunktion 2.28 - Kommunale veje.

Afledt drift:

Der forventes øgede afledte driftomkostninger på 100.000 kr. pr. år.

Tidsplan

Udførsel af etape 1 forventes at starte op i efteråret 2022 med udskiftning af kantsten og etablering af bredere siderabatter. Arbejdet fortsætter hen over vinteren og foråret med plantning af træer og plantning og såning i rabatter.

Etape 2 forventes udført i løbet af foråret/sommeren 2023.

Etape 3 forventes opstartet i foråret 2023 og afsluttet i efteråret 2023.

Under forudsætning af bevillinger fra 2024 foreslås arbejdet med renovering af de gennemskærende veje at fortsætte på Roskildevej fra 2024, over 2-3 år, afhængig af hvilke tiltag, der skal gennemføres.

Anlægsregnskab - Renovering af fortove i Rødovre Syd

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Renovering af fortove i Rødovre Syd. Anlægsregnskab for bevillingen på 3,15 mio. kr. forelægges til godkendelse. Regnskabet viser et merforbrug på 45.827 kr.

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at regnskabet godkendes samt
2. at merforbruget på 45.827 kr. finansieres af kassebeholdningen.

BESLUTNING

Anbefales.

Sagsfremstilling

Renoveringen af fortove i Rødovre Syd har bestået i fjernelse af eksisterende gamle asfaltbelægninger på fortovene, og lægning af 2 rækkers flisefortove. Der er renoveret fortove på hele Agerskovvej, en del af Vojensvej, og størstedelen af Frøslevvej. Herudover er der lavet en hævet flade i krydset Skodborgvej/Agerskovvej, og der er plantet træer i de 4 heller. Fjernelse af 2 bump på Skodborgvej er ikke udført, men forventes udført på Sti, vej og parkpuljen i 2022.

Bevillingen på 3.150.000 kr. blev givet af Kommunalbestyrelsen 28. april 2020.

Nedenfor aflægges regnskab for den samlede bevilling.

- Bevilling: 3.150.000 kr.
- Udgift: 3.195.827 kr.
- Merforbrug: 45.827 kr.

Merforbruget skyldes, at der af praktiske grunde renoveres hele delstrækninger, fremfor at stoppe midt på en strækning. Hvis den sidste delstrækning ikke var medtaget, ville der have været et mindreforbrug på ca. 150.000 kr.

Lov- og plangrundlag

Cirkulære for Budget- og regnskabssystemet for kommuner, kapitel 7.2 om formkrav til årsregnskabet.

Økonomiske konsekvenser

Renovering af fortove i Rødovre Syd viser et merforbrug på 45.827, som finansieres af kassebeholdningen.

Tidsplan

Ingen.

Cykelstier Hendriksholms Boulevard. Valg af trafikal løsning

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Der er i budget 2022 afsat midler til "Pulje til cykelsti - udmøntning af cykelstrategi første år". I 2022-2023 er midlerne jf. cykelstrategien afsat til anlæggelse af cykelstier på Hendriksholms Boulevard.

Som opstart på arbejdet med cykelstier på Hendriksholms Boulevard, har Teknisk Forvaltning set på muligheden for at ensrette vejen, og de løsninger det vil give for den fremtidige trafikafvikling. For at komme videre med projektet, ønsker Teknisk Forvaltning en stillingtagen til, om der kan arbejdes videre med en ensretning, eller om der skal ses på en mere traditionel løsning med dobbeltrettet trafik.

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender, at der kan arbejdes videre med en ensretning af Hendriksholms Boulevard.

BESLUTNING

Godkendt.

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning har fået opdateret trafikmodellen med prognoser for det sydlige Rødovre, herunder Hendriksholms Boulevard. Her er den forøgede trafikmængde, som følger af Rødovre Port, blevet lagt ind i modellen, for at belyse konsekvensen af den fremtidige trafikbelastning på vejnettet i 2024. Samtidig er der regnet på en ensretning af Hendriksholms Boulevard, og de konsekvenser det måtte have. Beregningerne er vedlagt som bilag 1.

Trafikale konsekvenser for Hendriksholms Boulevard:

Trafikberegningerne er lavet på tre senarier for Hendriksholms Boulevard. Et med uændret trafikløsning kaldet basis 2024+ (med dobbeltrettet trafik), et med ensretning mod nord, kaldet scenarie 1 og et med ensretning mod syd, kaldet scenarie 2.

I den første løsning basis 2024+, vil trafikbelastningen i 2024 på Hendriksholms Boulevard grundet Rødovre Port stige med ca. 25 %, fra 1001-1233 biler i døgnet. På de omkringliggende veje vil trafikmængden stort set være uændret.

I scenarie 1 vil trafikken blive ensrettet mod nord. Her vil der ske et lille fald i trafikken i forhold til i dag (2022) på ca 7 %. (1001- 931) I forhold til basis 2024+ vil det svare til en reduktion på over 30 %. (1233-931) Trafikken vil primært blive ført til Tårnvej, hvor der stadig er kapacitet til den ekstra mængde. Trafikbelastningen på den parallelle Frøslevvej vil blive forøget med ca. 45 biler i døgnet, så den fremadrettet vil have en belastning på omkring 330 biler. Dette er dog

stadig langt under de 500 biler, som er kommunens acceptable niveau på lokale boligveje. Frøslevvej er i dag desuden forsynet med både chikaner og bump, samt en hastighedsgrænse på 40 km/t.

I scenarie 2 vil trafikken blive ensrettet mod syd. Her vil der stort set ikke ske en reduktion af den samlede trafikbelastning på Hendriksholms Boulevard. Samtidig vil denne løsning medføre en stigning til op mod 400 daglige bilister. En ensretning mod syd vil derfor ikke give nogen positiv trafikal effekt for området.

Fysiske muligheder for ombygning:

Dobbeltrettet trafik:

Med dobbeltrettet trafik vil der som udgangspunkt kunne anlægges en traditionel cykelstiløsning, hvor stierne placeres i begge sider. Cyklister til skole og gymnasium vil skulle krydse vejen flere steder, for at komme til og fra skolene. Med denne løsning vil man kunne anlægge tværgående parkering i vestsiden, som i dag på ydersiden af cykelstien. Løsningen kræver en ombygning af hele vejprofilen, herunder fældning af alle de eksisterende gamle træer, og indskrænkelse af den karakteristiske grønne brede kiler langs hele boulevarden og dermed reduceret biodiversitet.

Ensrettet trafik:

Med en ensretning af boulevarden vil en ombygning som udgangspunkt kunne ske uden at berøre den brede karakteristiske grønne kile mod øst. Samtidig er det muligt at bevare boulevardtræerne i østsiden, det udtryk og den biodiversitet det giver. Det vil også bevare den markante grønne forbindelse mellem Damhus Boulevard og pladsen på hjørnet af Roskildevej/Tårnvej. Det at vejen bliver ensrettet for biler, vil betyde mere overskuelige trafikmønstre. Man vil skulle orientere sig i færre retninger, hvilket vil være med til at højne trafikikkerheden. En ensretning giver mulighed for at anlægge en sikker dobbeltrettet cykelsti i vestsiden langs skole og gymnasium. Der er netop anlagt cykelstier langs Rødovre Port, og derved kan der laves en kobling til en dobbeltrettet cykelsti, der er mere tryk og sikker. Cyklister vil derved være helt adskilt fra kørebanen og kunne tilgå cykelstien fra begge ender, samt via den signalregulerede krydsning ud for Skodborgvej. Parkeringen vil kunne anlægges som skråparkering på ydersiden af cykelstien. Alternativt vil man stadig kunne anlægge cykelstier i begge sider uden at komme ind i den grønne kile. En ensretning vil samtidig lettere kunne understøtte den nuværende anbefalede hastighedsgrænse på 30 km/t, da vejprofilen vil være smallere og trafikmængden mindre. Den præcise udformning og tilslutning af cykelstien i begge ender af boulevarden, vil der blive set nærmere på i den kommende projektering, hvor forvaltningen også skal indhente politiets samtykke til projektet. Uanset ensretning eller ej er vurderingen, at parkeringskapaciteten på boulevarden kan fastholdes.

Lov- og plangrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomiske konsekvenser

En løsning med ensretning forventes at kunne reducere det samlede anlægsbudget med 15-20 %. De overskydende midler kan indgå i puljen til udmøntning af cykelstrategien.

Tidsplan

Forvaltningen forventer at projekttere cykelstierne på Hendriksholms Boulevard i 2022 og

anlægge dem i 2023.

Frigivelsessag – anlægsmidler til belysning af sti mellem Jyllingevej og Elstedvej

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I budgettet er der i investeringsoversigten afsat et rådighedsbeløb på 0,8 mio. kr. til opsætning af stibelysning på stien imellem Elstedvej og Jyllingevej i år 2023. Der ansøges om fremrykning af 0,1 mio. kr. af beløbet til 2022 og at projekts samlede rådighedsbeløb bevilges af hensyn til udarbejdelse af ansøgning om dispensation for fredningen.

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at der afsættes et rådighedsløb på 0,1 mio. kr. i 2022, som finansieres af kassebeholdningen, til belysning på stien imellem Elstedvej og Jyllingevej samt
2. at der gives en anlægsbevilling 0,8 mio. kr. til Teknik- og Miljøudvalget, som finansieres af de afsatte rådighedsbeløb på 0,1 mio. kr. i 2022 og 0,7 mio i 2023 til belysning på stien imellem Elstedvej og Jyllingevej.

BESLUTNING

Anbefales.

Sagsfremstilling

I Budget 2022 er der i investeringsoversigten afsat 800.000 kr. i anlægsinvestering til opsætning af stibelysning på stien imellem Elstedvej og Jyllingevej i 2023.

Stiforløbet er delvis inden for fredningen af Harrestrup Å. Det medfører, at stibelysningen ikke kan anlægges, før der er givet en dispensation for fredningen.

Ansøgningen om dispensation kræver et konkret belysningsprojekt, som belyser konsekvenserne for det fredet område. Sagsbehandlingstiden af dispensationen kan tage op til 1 år. Der er derfor en stor risiko for, at belysningsprojektet ikke kan gennemføres i 2023, hvis anlægsmidlerne først frigøres i 2023.

Af hensyn til projektets gennemførelse i 2023 ansøges der om frigivelse af anlægsinvestering. Anlægsmidlerne skal bruges til at indgå aftaler med rådgiver og leverandør om at få udarbejdet et konkret belysningsprojekt til dispensationsansøgningen for fredningen af Harrestrup Å i 2022. En anden potentiel faldgruppe ift. tidsplanen er, at der i øjeblikket er stor efterspørgsel og lang leveringstid på materialer til belysning. En aftale og levering af materialer indgået i god

tid vil gøre, at materialerne kan bestilles hjem og være leveret til igangsætning af arbejdet i 2023.

Med den forventet sagsbehandlingstid af dispensationen, forventes det, at den endelige dispensation for fredningen kan opnås i løbet første halvår af 2023, med opstart af anlægsarbejder i 3. kvartal 2023.

Lov- og plangrundlag

Budget 2022

Lov om offentlige veje mv. Lov nr. 1520 af 27. december 2014

Fredningen vedrørende Rødovre Stadion og Stationparken, Afgørelse regnr. 07917.00.

Økonomiske konsekvenser

I forbindelse med at 100.000 kr. fremrykkes til 2022, vil rådighedsbeløbet i 2023 blive tilpasset svarende de resterende 700.000 kr.

Udgiften på 800.000 kr. vedrører hovedfunktionen 2.28 Vejanlæg.

Tidsplan

Ansøgning om dispensation 2. kvartal 2022

Forventet opnået dispensation 2. kvartal 2023

Anlægsopstart 3. kvartal 2023.

Midlertidig dispensation til aktiviteter på Korsdalsvej 111

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Rødovre Kommune har modtaget ansøgning om at forlænge den midlertidige dispensation til ølbar/cafe/kulturhus mv. på Korsdalsvej 111 (Terminalen).

INDSTILLING

Teknisk Forvaltning indstiller, at den midlertidige dispensation forlænges med yderligere 2 år, hvis der ved naboorientering ikke indkommer væsentlige indsigelser.

BESLUTNING

Godkendt.

Sagsfremstilling

Initiativtagerne bag Terminalen på Korsdalsvej fik i april 2020 en midlertidig dispensation fra Byplanvedtægt 6 til at etablere ølbar/cafe/kulturhus. Den midlertidige dispensation var forinden behandlet i Teknik- og Miljøudvalget 14. januar 2020 og i Økonomiudvalget den 22. januar 2020.

Den midlertidige dispensation blev meddelt for to år, og udløber således i april 2022. Terminalen har anmodet om at den midlertidige dispensation forlænges, idet deres aftale med udlejer er blevet forlænget. Terminalen ønsker at videreføre de hidtidige aktiviteter på ejendommen.

Planmæssige forhold

Korsdalsvej 111 er omfattet af Byplanvedtægt 6, som fastlægger anvendelsen til industri- og værkstedsvirksomhed, oplag samt forretningsvirksomhed, der har tilknytning til de pågældende virksomheder.

Ølbar/cafe/kulturhus falder ikke ind under de i byplanvedtægten nævnte kategorier og vil derfor som udgangspunkt ikke kunne etableres lovligt, da der som udgangspunkt ikke kan dispenseres fra anvendelsesbestemmelserne i en lokalplan eller byplanvedtægt.

Planloven indeholder dog en mulighed for - under visse forudsætninger - at meddele midlertidig dispensation til en anden anvendelse end planlagt. De i denne sammenhæng relevante forudsætninger er følgende:

- Dispensationen er tidsbegrænset til maks. 3 år (men kan forlænges maks. tre år ad gangen et ubegrænset antal gange)
- Dispensationen anvendes, fordi det vil være uhensigtsmæssigt eller ufleksibelt at skulle udarbejde en ny lokalplan for den ønskede anvendelse
- Dispensationen anvendes med henblik på eksempelvis øvelokaler, kunststillinger, musikarrangementer, teater, sportsaktiviteter, midlertidige lokaler til virksomheder, fx iværksættervirksomheder
- Dispensationen er ikke uforenelig med relevante hensyn til det omkringliggende områdes anvendelse
- Det der meddeles dispensation til, har ikke et omfang eller en karakter, der udløser lokalplanpligt
- Teknik- og Miljøudvalget har kompetencen til at beslutte midlertidige dispensationer fra en lokalplan eller byplanvedtægt, hvor det ikke vil kræve lokalplantillæg eller ny lokalplan.

Planmæssig vurdering

Korsdalsvej 111 og omkringliggende grunde er i forslag til Kommuneplan 2022 udlagt til fremtidigt boligområde. Efter vedtagelsen af Kommuneplan 2022, skal der i givet fald udarbejdes og vedtages lokalplan, hvorefter et boligbyggeri i givet fald kan realiseres. I de mellemliggende år anbefales det at forlænge Terminalens midlertidige dispensation, idet Terminalen har vist sig at være en kvalitet og attraktion for borgere i nærområdet såvel som et bredere publikum.

Lov- og plangrundlag

Planloven

Byplanvedtægt 6.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ingen.

Diverse

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

BESLUTNING

Taget til efterretning.