

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018 - 2025 d. 01-04-2025

Mødedato	Tirsdag d. 01. april 2025 kl. 19:30
Mødested	Rådhuset Lørenskog 1 & 2
Mødedeltagere	Formand Jan Kongebro (A), Pia Hess Larsen (A), Lene Due (A), Ahmed H. Dhaqane (A), Mogens Brauer (C)

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Analyse af vejnettets stand og foreløbig plan for genopretning.....	4
Køreplan for 7A om natten og om morgenen i weekenden.....	7
Budgetresolution - Parkeringsanalyse.....	8
Afrapportering for BRT-projektet for 200S på Tårnvej.....	10
Ekstraopkrævning af affaldstakster hos kommunale institutioner.....	13
Ændring af vejnavn for tre vejstrækninger af Kamstrupvej.....	16
Diverse.....	18
Underskriftsside.....	19

Punkt 29: Meddelelser

00.01.00-A00-18-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Meddelelsepunktet forelægges til orientering.

1. Opdatering af udgifterne til 7A i forbindelse med Sydhavns Metroen. Der orienteres om udgiftsstigning for 7A, som skal indarbejdes i Budget 2026
2. Miljøtilsynsberetning 2024. Årlig tilsynsberetning for 2024. Beskrivelse af udførte opgaver inden for tilsynsområdet for 2024.

Indstilling

Oversigt forelægges til orientering.

Beslutning

Taget til efterretning.

Bilag

Opdatering af udgifterne til 7A i forbindelse med Sydhavns Metroen

Tilsynsberetning 2024 TMU 010425

Punkt 30: Analyse af vejnettets stand og foreløbig plan for genopretning

05.01.08-G01-3-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

I budgetresolutionen for budget 2025 er det besluttet, at der skal laves en analyse af de offentlige veje i kommunen, inkl. cykelstier og fortove. Dette fremlægges nu, sammen med en foreløbig plan for en helhedsgenopretning af vejnettet i Rødovre Kommune.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at analyseresultatet tages til efterretning samt
2. at den foreløbige plan for helhedsgenopretning drøftes

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Vejene i kommunen er centrale for velfærdssamfundets mobilitet, samfundsudviklingen og af afgørende betydning i forhold til oplevelsen af en sammenhængende og funktionel by. Det er derfor vigtigt, at der både på den korte og lange bane er et fokus på at sikre velfungerende veje i kommunen.

I budgetresolutionen for budget 2025 er det besluttet, at der skal laves en analyse af tilstanden af de offentlige veje i kommunen, inkl. cykelstier og fortove. Baggrunden er dels mange store gravearbejder og dels vinterperioder, der i begge tilfælde har medført og medfører skader på vejene, ligesom det har vist sig, at der ved større regnmængder, kan være uforholdsmæssige udfordringer med at få afvandet vejene tilstrækkeligt hurtigt.

Analysen:

Analysen viser tilstanden af kørebaner, cykelstier og fortove på de enkelte vejstrækninger. Kortlægningen af vejene er sket ud fra de metoder, der er fastlagt i SAMKOM, som er et samarbejde mellem Vejdirektoratet og kommunerne. Det er samme metode, som blev anvendt i registreringen af kommunens veje i 2021. Målingerne sammenholdes med visuelle observationer og lokalkendskabet.

Resultatet af kortlægningen fremgår af kortene, der er vedlagt som bilag. Endvidere er metoden overordnet beskrevet i et notat. Registrering er primært foretaget foretaget i 2024 og start 2025.

En gennemsnitlig restlevetid på 50% er et udtryk for, at der hverken er et efterslæb eller at der investeres for meget i vejnettet. Nedenfor er de aktuelle restlevetider angivet:

Kørebaner: 37%

Cykelstier: 63%

Fortove med kantsten mod kørebane: 44%

Fortove uden kantsten mod kørebane: 44%

Kantsten mod kørebane, hvor der ikke er binding til fortov: 66%

Vejafvanding (skønnet): 40%

Signalanlæg (skønnet): 40%

Ud fra restlevetiden er der beregnet et investeringsbehov på ca. 60 mio kr. for at nå en gennemsnitlig restlevetid på 50% og knapt 30 mio. kr. årligt for at fastholde dette niveau. En investering ca. 60 mio og en forhøjet vedligeholdelsespulje med knapt 30 mio, vil tilføre et løft til vejene, så niveauet for restlevetiden når de 50%. Når der er tale om genopretning, er det en "en til en" genopretning til nutidig standard. Der ikke i genopretningsplanen indarbejdet træer eller anden forskønnelse af byrummene.

Investeringsbehovet er beregnet ud fra en gennemsnitlig restlevetid på 50%, men da det er et gennemsnit, vil der altid være et spænd fra helt nyrenoverede veje til veje, der er gamle og slidte. Dvs. der vil altid være behov for at renovere veje, hvilket skal dækkes af den foreslåede vedligeholdelsespulje. Selv om f.eks. cykelstier i gennemsnit har en høj restlevetid, kan der godt være strækninger, som trænger til renovering.

I forhold til registreringen i 2021 er der sket nogle ændringer. Restlevetiden af kørebaner på trafikvejene er steget, dette skyldes ny asfalt på blandt andet Jyllingevej og Rødovre Parkvej. Til gengæld er restlevetiden på de sekundære lokalveje (boligvejene) faldet.

Restlevetiden for cykelstier er steget, det skyldes anlæg af nye cykelstier og asfaltering af bl.a. cykelstier på Rødovre Parkvej og Hvidovrevej med udgangspunkt i bl.a. cykelstrategien.

Fortove og kantsten er dyre at renovere og udgør derfor beløbsmæssigt en stor del af investeringsbehovet. En stor del af især boligvejene har kantsten med ringe højde, som er næsten i niveau med kørebanen, mens selve fortovet ofte er i "middel" stand.

Plan for helhedsgenopretning:

Teknisk forvaltning foreslår at en fremtidig helhedsgenopretning af kommunens veje generelt sker efter følgende principper:

- Der koordineres med større ledningsarbejder (primært fjernvarme og HOFOR), så der så vidt muligt ikke skal graves i nyrenoverede veje.
- Hvor det er hensigtsmæssigt, kan kommunen stå for endelig reetablering efter gravearbejde, mod at ledningsejerne bidrager økonomisk. Dette vil give det bedste resultat, da der undgås mange lapper, og det vil forventeligt også være billigere for ledningsejerne.
- Oprettningen sker helhedsorienteret, så både kørebane, evt. cykelsti, kantsten og fortove renoveres, i det omfang, det er nødvendigt. Vejafvandingen er ligeledes en del af oprettningen for de konkrete projekter.

I den foreløbige plan for helhedsgenopretning er der taget højde for kendte ledningsarbejder (hvor og hvornår). Da der kan ske ændringer i ledningsarbejderne, vil det dog være nødvendigt at justere planen for helhedsgenopretning, når der sker ændringer.

Da der kan være ledningsarbejder, som ligger nogle år ude i fremtiden, vil der være veje, hvor genopretning foreslås udskudt nogle år, selv om vejene ud fra en tilstandsvurdering burde prioriteres. Det betyder, at den vej der trænger mest, ikke nødvendigvis er den vej, der renoveres først. En vejstrækning kan dog blive så dårlig, at det vil være nødvendigt at udbedre den, selv om der f.eks. er planlagt gravearbejde.

For nogle af vejene er de planlagte ledningsarbejder planlagt til at ske med nogle års mellemrum, det medfører et dilemma, idet det giver først mening at renovere, når alle arbejder er afsluttede. Derfor kan nogle veje være dårlige, men renovering udskydes. I det omfang det er muligt, vil forvaltningen i dialog med ledningsejerne undersøge, om det er muligt at ændre rækkefølgen for enkelte ledningsarbejder.

Idag sker genopretning af vejene gennem 3 forskellige tiltag:

- Anlægsprojekter med et specifikt formål og en specifik strækning, dette er eksempelvis renoveringen af Slotsherrensvej og del af Tårnvej i 2020, opbygning af Jyllingevej i 2023 og cykelstiprojekter som normalt også indeholder renovering af fortov.
- Sti, vej og parkpuljen, som er en-til-en renovering af eksisterende belægninger. Sti, vej og parkpuljen har fået tilført 1. mio. kr. ekstra i hvert af årene 2024 og 2025 for at lave kritisk genopretning, bl.a. også som følge af skader efter vinterperioderne, som slider meget på vejene.
- Vejdriften, som dels laver forberedende arbejder inden udlægning af ny asfalt, dels også renoverer fortovsstrækninger.

Selvom de 3 tiltag har 3 forskellige budgetter, sker der i praksis en koordinering, så arbejdet sker i den "rigtige" rækkefølge, dvs. at asfalt på kørebaner og cykelstier som noget af det sidste.

Hidtil er en række mindre opgaver blevet udført på sti-, vej og parkpuljen. Det skal afklares, om helhedsgenopretning skal ske i et særskilt anlægsprojekt, eller om det sker ved en udvidelse af den økonomiske ramme for sti-, vej og parkpuljen. Fordelen ved en udvidet sti, vej og parkpulje, med overførselsadgang, er en indbygget fleksibilitet, der vil optimere projekterne og skabe mest værdi for de bevilligede midler.

Økonomi:

Den vedlagte plan er foreløbig. Når de økonomiske rammer kendes, kan der laves mere konkrete forslag med en angivelse mere detaljeret tidshorisont, hvor der også tages højde for evt. opdaterede planer for ledningsarbejder. En eventuel fortsættelse med nye forslag kan ske f.eks. efter de første 2 eller 3 års genopretning. Det forventes, at de nye forslag vil kunne dækkes af det årlige beløb til vedligeholdelse. Planen omfatter ikke mindre arbejder, primært ny asfalt, som idag udføres på sti-, vej og parkpuljen.

Lov- og plangrundlag

Budgetresolution i forbindelse med budget 2025.

Lov om offentlige veje, lov nr. 1520 af 27. december 2014, § 8 stk. 1 og 2.

Rødovre kommunes cykelstrategi.

Tidsplan

Sagen præsenteres for kommunalbestyrelsen på budgetseminaret primo maj.

Der træffes endelig beslutning i juni.

En helhedsgenopretning vil kunne påbegyndes i 2026, med halvårlig status og årlig afrapportering af fremdrift for planen i Teknik- og Miljøudvalget.

Bilag

Vejnettets tilstand - notat om metode

Vejnettets tilstand - kørebaner 2025

Vejnettets tilstand - cykelstier 2025

Vejnettets tilstand - fortove 2025

Plan for helhedsgenopretning

Punkt 31: Køreplan for 7A om natten og om morgenen i weekenden

13.05.16-G01-1-25

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Der skal tages stilling til endestopet for nat- og morgenafgangene for 7A gældende fra december 2025.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget tager stilling til, hvordan 7A skal køre tidligt om morgenen i weekenden og om natten.

Beslutning

Godkendt (model B).

Sagsfremstilling

I trafikbestillingen for Nyt Ringnet var udgangspunktet, at hver anden tur for 7A skulle have endestop ved Rødovrehallen, og hver anden skulle have endestop på Rødovre Nord Station via Tårnvej og Slotsherrensvej.

I Movias køreplan har der dog været et par undtagelser fra det:

- I nattetimerne kører alle 7A'er kun til Rødovrehallen, efter letbanen er stoppet med at køre fra kl. 1.
- Tidlig morgen i weekenden kører alle 7A til Rødovre Nord, når letbanen igen starter med køre tidligt om morgenen. Længere henne på morgen, fordeles 7A'erne sig igen ud på Rødovrehallen og Rødovre Nord.

Med Movias forslag (forslag A), får Islev ingen natbetjening efter kl. 1, men får alle de tidlige morgenafgangene i weekenden. Rødovrehallen fastholder dermed sin kendte natbetjening, men mister alle sine tidlige morgenafgangene. De brugere, der skal ind til København, må i fremtiden tage buslinje 19.

Alternativet til denne model (forslag B) er, at alle 7A afgangene over hele døgnet fordeles ligeligt ud mellem Rødovre Nord og Rødovrehallen.

- Islev får dermed tilført 7A natafgangene efter kl. 1, som vil være til gavn for passagerers muligheder for at komme hjem fra fornøjelser i København, og til gavn for dem med natarbejde på f.eks. Rigshospitalet, i Politiet, restauranter etc.
- Dem, der skal med 7A tidligt om morgenen i weekenden fra Rødovrehallen, kan fortsat komme afsted med 7A til København.

Ulempen ved denne opdeling er, at tidligt om morgenen, er der kun tre afgangene i timen. Det giver 40 minutters drift, da afgangene fordeles ligeligt ud på de to lokationer, og dermed får 7A en mere kompleks køreplan.

Lov- og plangrundlag

Godkendelse af nyt Ringnet, sagsnr. 73, på Kommunalbestyrelsens møde den 30.04.2024.

Økonomiske konsekvenser

Tilpasningen af køreplanen for 7A om natten og om morgenen i weekenden vurderes ikke til at påvirke kommunens økonomi for buslinjen. Eftersom antallet af ture, der skal køre længere i Rødovre er modsvaret af ture, der kører kortere.

Tidsplan

Køreplanen gælder fra december 2025, hvor 7A forlænges til Rødovre Nord.

Punkt 32: Budgetresolution - Parkeringsanalyse

05.13.00-P00-2-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Teknisk Forvaltning har gennemgået vejnettet for at udpege, hvor der er parkeringsudfordringer.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at parkeringsudfordringerne beskrevet i sagsfremstillingen drøftes af Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommune oplever parkeringsudfordringer på de offentlige veje. Teknisk Forvaltning har med input fra lokalpolitiet og borgerhenvendelser igennem årene beskrevet de forskellige udfordringer med parkering i Rødovre. Se vedlagte analyse.

Oplevede udfordringer og faktisk bilejerskab

Teknisk Forvaltning har set på rådighed over biler blandt familierne i Rødovre, hvor data fra Danmarks Statistik viser, at det er lidt over halvdelen af familierne, der har adgang til en bil - ejet, leaset eller via arbejde. Blandt familierne med bil, er det kun omkring hver 10. familie, der råder over 2 eller flere biler.

Udtræk fra boligområder (pr. 1. januar 2025) fra Danmarks Motorregister vedrørende bilejerskab/leasing blandt beboere viser, at antallet af biler i de fleste tilfælde ligger under den p-norm, som er fastlagt i Kommuneplanen og i lokalplanerne. Selvom gennemgangen af data viser, at der burde være tilstrækkelig med parkeringsmuligheder, så kan oplevelsen blandt borgere ofte være anderledes.

Et nedslag, der illustrerer denne problemstilling, er f.eks IrmaByen. Borgere i området oplever problemer med at finde parkering tæt på deres bolig, for dem selv og deres gæster. Det har affødt spørgsmål om parkeringsnormen var tilstrækkelig for området. Yderligere opleves der også, at beboerne benytter de offentlige parkeringsmuligheder på Fjeldhammervej, og på parkeringsarealet ved Korsdalsvej 100, som så giver udfordringer for brugerne af idrætsfaciliteterne i området, der ankommer i bil.

I henhold til lokalplanens bestemmelser for parkering er der til hele IrmaByen anlagt 1.231 parkeringspladser. Det er 51 flere parkeringspladser, end der er krav om i p-normerne for IrmaByen. Udtræk fra Danmarks Motorregister (DMR), viser, at antallet af biler blandt beboerne i IrmaByen er 995 køretøjer, som de ejer eller leaser. Tages der udgangspunkt i det antal af biler, burde der være tilstrækkelig med parkeringsmuligheder for det samlede boligområde. Tallene fra DMR har den svaghed, at de ikke kan medtage køretøjer tilhørende gæster, eller firmabiler som beboere lejlighedsvis tager med hjem. Beboeres oplevede mangel på parkeringsplads, kan også skyldes den måde, hvor på parkeringsmuligheder er anlagt i IrmaByen. Parkeringspladserne ikke ligeligt fordelt, da der er en større koncentration ved Fjeldhammervej. Parkeringspladserne ligger derfor ikke nødvendigvis så tæt ved boligen, som ønsket i den nordlige del af IrmaByen, hvor der i visse tilfælde kan være gåafstand 100-500 meter mellem parkeringspladsen og boligen.

Et andet nedslag er Bykernen, hvor det visuelle udtryk af boligområdet, godt kan efterlade et indtryk af manglende parkeringsmuligheder. Det er ikke tilfældet, når data for antallet af biler, som beboerne ejer eller leaser lægges til grund. I Bykernen er p-normen for etageboliger primært gældende, hvor der skal være 1 parkeringsplads i konstruktion pr. bolig. Jf. data fra DMR kan det konstateres, at ingen af boligkomplekserne har et bilejerskab, der matcher kapaciteten. Bilejerskabet for området svarer til 0,57-0,79 køretøjer pr. bolig - hvilket vil sige, at der et overskydende antal pladser, svarende til ca. 21-43 % af de anlagte pladser. Det er forvaltningens vurdering, at der i alle parkeringskældrene kræves betaling for beboerparkering. En del af beboerne fravælger derfor p-kældren, da det er gratis, at holde på de offentlige veje i Bykernen. Det indtryk bekræftes yderligere af tal for boligselskaberne, som har delt oplysninger med forvaltningen

om, hvor mange parkeringspladser i p-kældrene, der er udlejet. Boligselskabets tal for udlejning af parkeringspladserne sammenholdt med data fra DMR peger i retning af, at et sted mellem ca. 30-40% af beboerne med bil, har fravalgt at leje de tiltænkte parkeringspladser nede i p-kældrene. De holder i stedet på vejene og optager parkeringsmulighederne tiltænkt deres gæster, og dem med ærinde hos de offentlige funktioner i Bykernen f.eks. på Rådhuset, Musikskolen og/eller Socialforvaltningen. Udover der er et øget antal parkeringer ude på vejen, skaber den adfærd også udfordringer for fremkommelighed, affaldsafhentning og trygheden blandt cyklister der færdes i Bykernen.

Øvrige udfordringer på vejnettet

I Rødovre er der generelle udfordringer med parkeringer på skillerabatter, parkering i vendepladser, parkering ved vejkryds og overflytning af biler fra private parkeringsområder til de offentlige veje, grundet p-licenser eller betalingsparkering på de private parkeringsarealer.

Det konstateres jævnligt, at de delvise parkeringer på fortovet inddrager så meget af fortovet, at det går udover tilgængeligheden for fodgængerne. Dette er særlig en udfordring for svagtseende eller personer med gangbesvær.

Vendepladser på boligveje bliver mange steder ulovligt inddraget til parkering, på bekostning af vendemulighederne for renovation og varelevering.

I nye etageboliger er det ved at være normen, at der indføres betaling for beboerparkering, mens det der på private fællesveje og ældre boligområder indføres p-licenser for parkering. Begge tiltag medfører, at der presses parkeringssøgende trafik til de offentlige veje, og det fjerner mulighed for optimal udnyttelse af de eksisterende parkeringsmuligheder.

I vejkryds gælder "10 meter" reglen, hvor der ikke må standses eller parkeres indenfor 10 meter af krydset i forhold til tværgående kørebane eller cykelstis nærmeste kant. Der kan i nogle tilfælde være tvivl om, hvornår en ud og indkørsel til en ejendom defineres som vejkryds. Er der tale om et område med mere end 4 parkeringspladser, vil det være et vejkryds.

Betalingsparkering som parkeringstiltag

Kommunerne har mulighed for at indføre betalingsparkering på de offentlige veje, når miljø- og trafikale hensyn taler for det. Det er f.eks. for at overflytte indkørende biltrafik til bykerne til den kollektiv trafik eller cyklen. Eller det kan bruges til at sende parkeringssøgende trafik hen til specifikke parkeringsområder udenfor et område med meget blød trafik - såsom en gå- og handelsgade.

I Rødovre giver betalingsparkering ikke meget mening ift. at ændre på den parkeringssøgende trafik. Den er primært beboertrafik og deres gæster, som i alle tilfælde ville søge efter parkerings tæt på boligerne. Effekten af betalingsparkering vil derfor være begrænset til beboernes gæster, som kan vælge alternative transportmidler. Det er dog ikke et proportionelt tiltag ift. de gener det giver for borgerne og den administrative byrde det pålægger kommunen.

Lov- og plangrundlag

Budget 2025.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Nedenfor er beskrevet en tidsplan for drøftelser og beslutninger vedr. parkeringsanalysen, herunder hvordan der evalueres på ordningen med inddragelse af borgernes oplevelser.

- April 2025: Drøftelse af udfordringer i Teknik- og Miljøudvalget.
- Maj 2025: Drøftelse af udfordringer på budgetseminar.
- Juni 2025 : Der forelægges en beslutningssag til Teknik- og Miljø og Kommunalbestyrelsen vedr. løsningsforslag på parkeringsudfordring, skiltning samt valg af model for parkeringskorps.
- Efteråret 2025: Der opsættes skiltning.
- December 2025: Der forelægges en sag til Teknik- og Miljøudvalget vedr. rammer for opstart af parkeringskorps.
- Januar 2026: Opstart parkeringskorps.
- Sommer 2026: Evaluering af ordningen med input fra borgerne, evt. via borgermøde

Bilag

Parkeringsanalyse

Punkt 33: Afrapportering for BRT-projektet for 200S på Tårnvej

05.01.35-P00-1-21

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Vejdirektoratet har færdiggjort deres analyse af anlæggelsen af en BRT-løsning mellem Gladsaxe og Hvidovre ad Tårnvej i Rødovre. Resultatet fremlægges for Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at sagsfremstillingen tages til orientering

Beslutning

Et enigt udvalg ændrede sagen til en beslutningssag.

Orienteringen tages ikke til efterretning, idet der ønskes forelagt en sag, hvor udvalget kan tage stilling til BRT-projektet og hvor alternativer til BRT præsenteres.

Sagsfremstilling

Vejdirektoratet har færdiggjort deres analyse af BRT mellem Gladsaxe og Hvidovre ad Tårnvej i Rødovre. Vedlagt som bilag er Forberedende analyse for BRT-linje 200S, Sammenfattende rapport i Bilag 1.

Det primære fokus i den forberedende analyse for BRT 200S har været at vurdere de kritiske områder langs linjeføringen, hvor pladsen er trang, herunder de kryds som indgår i de forskellige alternativer.

- Alternativ 1, ved Rødovre station ligger BRT-stationen på Avedøre Havnevej/Tårnvej ved Rødovre Port med en gangforbindelse herfra til Rødovre station.
- Alternativ 2, mellem Husum Torv og Gyngemosen køres der via Bystævnet og det centrale Tingbjerg hen over ny bro over Vestvolden til Tingbjerg Kirke og videre til Mørkhøj Parkallé.
- Alternativ 3, ligesom alternativ 2, men efter den nye bro over Vestvolden drejes der i vestlig retning mod Mørkhøjvej ved Novembervej.

BRT-projektet arbejder ud fra busserne kører i eget tracé fra start til slut på nær i Tingbjerg. Det projekt viste et betydeligt behov for ekspropriationer af bygninger herunder etageboliger langs linjeføringen. Det medførte store ekstraomkostninger i forhold til den anslåede anlægsramme for projektet. Vedlagt er eksempelet med fuld BRT, og et fastholdt antal kørebaner mellem Kirstine Pedersens Vej og Islevbrovej, se Bilag 2.

Det samlede projekt blev derfor tilpasset til at opretholde størst mulig andel af eget tracé, opretholde ”acceptabel” fremkommelighed for den øvrige trafik (særligt biltrafikken), og opnå en pålidelighed og rejsetid svarende til mulighedsstudiet, samt at reducere behovet for ekspropriationer.

I Rødovre førte det blandt andet til reduktion af antallet af vognbaner for biltrafikken mellem Roskildevej og Jyllingevej til en i hver retning. Dog med opretholdelse af to vognbaner i nordlig retning imellem Rødager Allé og Jyllingevej. Sådan en løsning forventes at føre til øget kødannelse i myldretiderne på Tårnvej, da de mange lyskryds vil fungere som flaskehalse for afviklingen af trafikken. Dette kan afhjælpes med hastighedsnedsættelse til 50 km/t, nye grønne bølger tilpasset bilisternes hastigheder, samt eventuelle ændringer af længderne af svingbanerne ved krydsene. En øget rejsetid grundet kødannelse, antages at overflytte trafik til parallel veje, såsom Rødovrevej eller Motorring 3.

Selv med disse tilpasninger, ville der stadig skulle ske erhvervelse af ca. 60.000 m² til vejanlægget og ca. 40.000 m² til midlertidige arbejdsarealer mellem Gladsaxe Trafikplads og Avedøre Holme. Det estimeres, at tre ejendomme skal totaleksproprieres. De ejendomme ligger alle i Rødovre Kommune.

Det samlede projekt beregnes til at koste 2,2 mia. kr. (2024), hvilket er ca. 0,87 mia. mere end den samlede anlægsramme på 1,331 mia. kr. (prismiveau 2024).

Effekten af BRT

Efter anlæggelse af BRT vil der opnås en tidsbesparelse på 10 minutter for buslinjen i myldretiden, og 2-3 minutter på andre tidspunkter.

Der fremgår i analysen stigninger på 2.300-2.600 kollektive ture efter opgradering af den kollektive trafik. Det er primært bilister der overføres til den kollektive trafik. For Avedøre Havnevej og Tårnvej ses overflytningen, som et fald i trafikbelastningerne på 1.300-3.100 køretøjer per hverdagsdøgn. Det aflaster vejene med 9-17 % reduceret biltrafik. Effekten er mindre længere nordpå. For Motorring 3 nord for Jyllingevej ses et fald i trafikbelastningerne på 200-1.000 køretøjer per hverdagsdøgn. Det er et så beskedent fald, at det ikke påvirker støj fra motorvejen eller fremkommeligheden på Motorring 3.

Etapeopdelt anlæggelse

Projektet anbefales udført i etaper med prioritering af strækninger, hvor anlægget vurderes at have størst potentiale for at forbedre pålideligheden og fremkommeligheden for 200S.

Movia oplever, at der især er problemer med fremkommelighed og pålidelighed på den nuværende linje 200S på det nordligste ruteforløb mellem Rødovre station og Gladsaxe Trafikplads, hvor der opstår trængsel, der forsinker busserne.

Denne etape af projektet vurderes til at kunne afholdes inden for den oprindelige anlægsramme med et anlægsbudget på 1,33 mia. kr.

Samfundsøkonomi

Beregninger af den samfundsøkonomiske effekt viser, at BRT-projektet har en negativ gevinst for samfundet. Også selvom generne generne for biltrafik udelades. Det hænger sammen med, at tidsgevinsten for busser og det forøgede passagerantal ikke er tilstrækkelig til at opveje anlægsinvesteringen i at ombygge vejene til BRT. Det er væsentligt at bemærke at det ikke er usædvanligt, at kollektive trafikprojekter har en negativ gevinst i de samfundsøkonomiske beregninger.

Videre forløb

Parterne bag aftalen om "Infrastrukturplan 2035" har tilsluttet sig, er der afsættes midler til at udarbejde et beslutningsgrundlag i form af en miljøkonsekvensvurdering af en BRT 200S mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads. I aftalen er der ligeledes afsat statslige finansiering af en BRT 200S op til en ramme på 525 mio. kr. (prismiveau 2021, indekseret til 2024 er beløbet 665,5 mio. kr.). Igangsættelse af en MKV vil være baseret på udfaldet af drøftelserne af den forberedende analyse.

I det videre forløb, skal det yderligere afklares om de økonomiske rammevilkår ved indgåelse af en principaftale, der udover fordeling af omkostninger, skal indeholde de administrative rammer samt konkrete succeskriterier i form af mål for pålidelighed og køretid for BRT-projektet.

Teknisk Forvaltning vil arbejde videre med en vurdering af, hvilke positive og negative effekter en reduktion i antallet af vognbaner på Tårnvej, med en hastighedsreduktion til 50 km/t, vil have for trafik og støj på området omkring BRT-linjen i Rødovre og vende tilbage til udvalget med dette.

Lov- og plangrundlag

Infrastrukturplan 2035.

Movias Mobilitetsplan 2024.

Ansøgning om stationsnærhed ved BRT-station, Rødovre Centrum, KB-sag nr. 112 behandlet den 22. juni 2021.

Igangsættelse af forundersøgelse af BRT på linje 200S, KB-sag nr. 108 behandlet den 21. juni 2022.

Økonomiske konsekvenser

Det samlede projekt beregnes til at koste 2,2 mia. kr. (2024), hvilket er ca. 0,87 mia. mere end anlægsrammen for kommuner, region og staten.

Såfremt projektet opdeles i etaper, så ville delstrækningen Gladsaxe Trafikplads - Rødovre st. kunne anlægges inden for den forventede anlægsramme på samlet 1,33 mia. kr.

På nuværende tidspunkt er der ikke enighed om en fordeling af anlægsomkostningerne til BRT, da Region Hovedstaden ikke er en del af finansieringen, og kommunernes investeringer er underlagt kommunernes samlede anlægsramme.

I anlægsbudget 2022 er der givet en anlægsbevilling på 1.000.000 kr. til Tårnvej - analyse og disponering af vejareal samt forprojektering. Omkostninger til trafik- og støjanalyse afholdes af denne bevilling.

Tidsplan

Næste fase i projektet er at udarbejde et beslutningsgrundlag og en miljøkonsekvensvurdering (MKV) for projektet. Herefter vil der kunne træffes endelig beslutning om at anlægge BRT 200S.

Bilag

BRT 200S sammenfattende rapport

Fuld BRT Kirstine Pedersen Vej - Islevbrovej

Punkt 34: Ekstraopkrævning af affaldstakster hos kommunale institutioner

07.00.00-A53-3-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Rødovre Kommunes institutioner skal hurtigst muligt efteropkræves et tillæg på affaldsgebyr for indsamlingen af forbrændingseget affald, således at den samlede opkrævning afspejler markedspriserne.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at Rødovre Affald og Genbrug ApS' takster for restaffald for 2025 øges med 10 % for kommunale institutioner.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Forsyningstilsynet har konstateret, at Rødovre Affald og Genbrug ApS ikke har fastsat og opkrævet takster svarende til markedsprisen for kommunal indsamling af forbrændingseget erhvervsaffald fra kommunens egne institutioner.

Forsyningstilsynet har derfor meddelt et påbud til Rødovre Kommune om at ophøre med at tilbyde indsamling under de nuværende ordninger, medmindre der omgående opkræves en pris svarende til markedsprisen, jf. § 48 a, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven samt § 56 i affaldsaktørbekendtgørelsen. Alle andre kommuner, hvor Forsyningssekretariatet har gennemført et lignende tilsyn, har fået lignende påbud.

Årsagen er, at Rødovre Affald og Genbrug ApS takster er fastsat ud fra de faktiske omkostninger og hvile-i-sig-selv princippet. Forsyningssekretariatet vurderer imidlertid, at priserne ville være højere, hvis de kommunale institutioner havde sendt opgaven i udbud, som andre private virksomheder gør. Og dermed er lovens krav ikke opfyldt, selvom kommunens borgere får en billigere indsamling af affald fra institutioner.

Rødovre Affald og Genbrug ApS anbefaler derfor at foretage en ændring (stigning) i taksterne for 2025 og fremadrettet for institutioner, og hurtigst muligt foretage en efteropkrævning af dette, således at taksterne afspejler markedspriserne.

I Forsyningstilsynets vejledning om fastsættelse af markedspriser for kommunal indsamling af visse typer erhvervsaffald omtales to forskellige metoder, som kommunalbestyrelsen kan følge ved fastsættelsen af en markedspris:

Metode 1. Markedsundersøgelse

Kommunalbestyrelsen fastsætter og opkræver en pris svarende til markedsprisen. Kommunalbestyrelsen vil skulle udfolde sædvanlige og rimelige bestræbelser på at undersøge, hvad markedsprisen er. Fastsættelse af en markedspris vil kunne være vanskelig at foretage i praksis, og markedsprisen vil ofte bero på et skøn. Kommunalbestyrelsen vil ved fastsættelsen af markedsprisen derfor skulle overlades en vis skønsmargin.

Metode 2. Fastsættelse af omkostninger plus overskudstillæg

Kommunalbestyrelsen vil kunne fastsætte en markedspris, som udgøres af alle relevante omkostningskomponenter og et rimeligt overskud. Overskuddet vil kunne fastsættes som en procentandel af omkostningerne, og omkostningskomponenterne vil kunne svare til affaldsgebyret. Forsyningstilsynet vil som led i sit tilsyn som udgangspunkt ikke foretage en videre vurdering af et overskudstillæg, der ligger i intervallet 5-15 pct.

Med henblik på at efterleve Forsyningstilsynets påbud hurtigst muligt, har Rødovre Affald og Genbrug ApS valgt at fastsætte taksterne ved brug af metode 2, da den er lettest og mest tidsbesparende. Rødovre Affald og Genbrug ApS har valgt at sætte overskudstillægget til 10 % af de nuværende affaldstakster.

Metode 2 er valgt som løsning af alle de kommuner, som Forsyningstilsynet har ført tilsyn med angående overholdelse af krav om markedspriser. Prisstigningen vedrører følgende takster:

Taksttype	Aktuel enhedspris inkl. moms	Samlet enhedspris (inkl. Provenu)	Difference (til opkrævning)
140 liters restbeholder	1919	2110,9	191,9
140 liters restbeholder x 2	3838	4221,8	383,8
180 liters restbeholder	1972	2169,2	197,2
190 liters restbeholder	1985	2183,5	198,5
190 liters restbeholder x 2	3970	4367	397
240 liters restbeholder	2220	2442	222
240 liters restbeholder x 2	4440	4884	444
370 liters restbeholder	2664	2930,4	266,4
370 liters restbeholder x 2	5328	5860,8	532,8
660 liters restbeholder	3585	3943,5	358,5
660 liters restbeholder x 2	7170	7887	717
660 liters restbeholder x 3	10755	11830,5	1075,5
770 liters restbeholder x 2	7460	8206	746

Da opkrævningen af de nuværende affaldstakster for 2025 allerede er foretaget hos alle institutioner, vil Rødovre Affald og Genbrug imødekomme kravet om markedspriser, ved at udsende en ekstraopkrævning svarende til overskudstillægget, som er på 10 % for alle institutioner. Denne ekstraopkrævning vil blive sendt til opkrævning i ultimo april, med betalingsfrist pr. 1. juni 2025.

Fremadrettet (ved godkendelse af takster for 2026) vil Rødovre Affald og Genbrug oprette særskilte takster for forbrændingsegnet affald (restaffald) for institutioner, hvor dette overskudstillæg er indregnet.

Det er et krav, at kommunalbestyrelsen skal undgå krydssubsidiering. Overskuddet fra ordningerne, som overskudstillægget giver, må derfor ikke benyttes til at finansiere omkostningerne for husholdningerne eller andre affaldsordninger, der skal hvile i sig selv. Overskuddet vil derfor blive ført tilbage til Rødovre Kommune.

Lov- og plangrundlag

Miljøbeskyttelsesloven, LBK nr. 1093 af 11. november 2024.
 Affaldsbekendtgørelsen, BEK nr. 1749 af 30. december 2024.
 Affaldsaktørbekendtgørelsen, BEK nr. 1743 af 30. december 2024.

Økonomiske konsekvenser

Den samlede ekstraomkostning for indsamling af forbrændingseget affald hos alle institutioner lyder på 60.000 kr. ex. moms årligt.

Hele beløbet bliver ved årsskiftet tilbageført til Kommunens skattefinansierede område, og dermed er der ingen langsigtede økonomiske konsekvenser for hverken kommunen eller kommunens borgere og virksomheder.

Tidsplan

Ekstraopkrævning for indsamling af forbrændingseget affald hos alle institutioner sendes til opkrævning i ultimo april 2025, med betalingsfrist pr. 1. juni 2025. Forsyningstilsynet har bedt om at modtage dokumentation for Rødovre Kommunes efterlevelse af påbuddet senest den 3. marts 2025.

Teknisk Forvaltning har derfor 3. marts 2025 skrevet til Forsyningstilsynet og oplyst dem om, at sagen vil blive behandlet på Kommunalbestyrelsens møde 30. april 2025, og at påbuddet med forbehold for politisk godkendelse forventes efterlevet som beskrevet i sagsfremstillingen.

Punkt 35: Ændring af vejnavn for tre vejstrækninger af Kamstrupvej

05.01.01-K04-3-22

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Klimadatastyrelsen (tidligere Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur) har påpeget fejl i navngivningen af vejstrækninger i Rødovre Kommune.

Der er i Rødovre Kommune registreret flere usammenhængende vejstrækninger med samme vejnavn. Et forhold som ikke er i overensstemmelse med reglerne i Adresseloves § 3

I denne sag er der tale om Kamstrupvej.

Kamstrupvej er delt i fire vejstrækninger, og tre af disse vejstrækninger skal derfor have et nyt vejnavn.

Indstilling

Teknisk forvaltning indstiller,
at vejstrækning forbliver Kamstrupvej,
at vejstrækning tildeles vejnavnet Vilstrupvej,
at vejstrækning tildeles vejnavnet Henry Heerups Vej samt
at vejstrækning tildeles vejnavnet Laksøvej.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Baggrund

Klimadatastyrelsen (tidligere Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur) har påpeget fejl i navngivningen af vejstrækninger i Rødovre Kommune. Der er i Rødovre Kommune registreret flere usammenhængende vejstrækninger med samme vejnavn. Et forhold som ikke er i overensstemmelse med reglerne i Adresselovens § 3. Derfor skal dele af Kamstrupvej have nye vejnavne.

Teknik- og Miljøudvalget behandlede i september 2022 en sag om proces for nye adresser og vejnavne. Processen omfatter dialog med repræsentanter for berørte grundejere, forud for den formelle procedure, som indebærer individuel partshøring af både ejere og lejere.

Kamstrupvej som går fra Tårnvej til Vestvolden, er delt med to grønne arealer, ved Bjødstrupvej og Grønnemarksvej. Det sidste vejstykke mod volden vil ligeledes skulle have et eget vejnavn, da tilkørslen til de to vestlige vejstrækninger sker fra Korsdalsvej. Ny nummerering starter ved første møde med vejnavnet.

Vejnavneforslag

Bestyrelsen i Grundejerforeningen Nygård, har medvirket til at finde de tre nye vejnavne der foreslås.

Der har i denne sag også været dialog med Heerup fonden og de efterladte for at kunne benytte vejnavnet Henry Heerups Vej

Vilstrupvej, navngivet efter Vilstrup sogn i Haderslev Kommune, og sprogligt tæt på Kamstrupvej
Henry Heerups Vej, navngivet efter kunstneren Henry Heerup som havde et kolonihavehus på Kamstrupvej 96.
Laksøvej, efternavn på en tidligere formand i Grundejerforeningen.

Der er flere kriterier for tildeling af nye vejnavne bl.a. følgende:

- Vejnavnet skal være entydigt. Der må ikke i en radius af 15 km. være det samme eller et næsten enslydende vejnavn.
- Et vejnavn skal sammensættes af op til 40 tegn. Forkortelser i vejnavnet bør så vidt muligt undgås. Det anbefales at vejnavnet ikke er på mere end 20 tegn.
- Der kan ikke benyttes personnavne på nulevende personer.

Teknisk Forvaltning har reserveret de tre vejnavne.

Lov- og plangrundlag

Adresseloven.

Økonomiske konsekvenser

Udskiftning af vejskilte vil blive taget fra driftskontoen.

Tidsplan

Forventes ændret i 2025

Bilag

Kamstrupvej

Punkt 36: Diverse

00.01.00-A00-19-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Beslutning

Taget til efterretning.

Punkt 37: Underskriftsside

00.22.04-P35-5-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Indstilling

Forvaltningen indstiller,
at Teknik- og Miljøudvalget godkender protokollen.

Beslutning

Protokollen blev underskrevet.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget skal efter oplæsning af beslutningerne godkende beslutningsprotokollen.
For at godkende beslutningsprotokollen skal hvert medlem underskrive ved at trykke på "Godkend".