

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018 - 2025 d. 14-04-2020

Mødedato	Tirsdag d. 14. april 2020 kl. 19:00
Mødested	Mødelokale 1, Teknisk Forvaltning
Mødedeltagere	Michel Berg (A), Pia Hess Larsen (A), Steen Skriver Rasmussen (A), Mogens Brauer (C), Formand Jan Kongebro (A)

Indholdsfortegnelse

Valg af næstformand til Teknik- og Miljøudvalget.....	3
Meddelelser.....	4
Hovedstadens regionale udviklingsstrategi 2020-2023 - offentlig høring.....	5
Tårnvej 51-59 - ny antenneposition.....	7
Islevbrovej 24 - midlertidig dispensation til blandet erhverv.....	9
Orientering om affaldssortering i det offentlige rum.....	11
Beslutningsgrundlag for mulig hjemtagelse af rottebekæmpelsen.....	12
Ordinære generalforsamlinger 2020 i HOFOR.....	15
Frigivelse af midler til ekspropriation af stationsplads til "Rødovre Nord" Letbanestation.....	17
Nedlæggelse af vejudlæg til privat fællesvej Gunnekær 60-64 og Egegårdsvej 53-61.....	18
Nedlæggelse af fortov på Engdiget.....	19
Udbud af buslinje 142 som emissionsfri buslinje.....	20
Afrapportering - Sti-, Vej- og Parkpuljen 2018.....	21
Orientering om Sti, Vej og Parkpulje 2020.....	23
Renovering af fortove i Rødovre Syd.....	25
Sandbækvej – nedlæggelse af offentlig vendeplads.....	26
Orientering om opstart af planlægning af bustilpasninger til Letbanen.....	27
Budgetresolution – Emissionsfri buskørsel med 848.....	29
Servicebus 848 - køretidstilpasninger og forlængelse.....	31
Budgetresolution – Undersøgelse af behov og omkostninger til cykelstier på Viemosevej, Sommerf.....	33
Afvikling af Taxinævn for Region Hovedstaden.....	35
Diverse.....	36

Punkt 27: Valg af næstformand til Teknik- og Miljøudvalget

00.01.00-A30-7-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Teknik- og Miljøudvalget skal udpege en næstformand for udvalget.

Indstilling

Valg af næstformand.

Sagsfremstilling

Michel Berg (A) fratræder som næstformand i Teknik - og Miljøudvalget og der skal derfor vælges en ny næstformand for udvalget.

Lov- og plangrundlag

Lov om kommunernes styrelse.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Valget som næstformand er gældende for perioden 14. april 2020 - 31. december 2021.

Punkt 28: Meddelelser

00.01.00-A00-24-19

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Oversigt fremlægges til orientering.

1. Oversigt over indkomne love og bekendtgørelser (se bilag 1)
2. Orientering om skadedyr (se bilag 2 og 3)
3. Orientering om forhøjet vandstand i Vestvoldens voldgrav (se bilag 4).

Indstilling

Meddelelsepunkterne forelægges til orientering.

Bilag

Lovliste fra 23. januar til 3. marts 2020

Orientering til TMU om skadedyrsbekæmpelse i Rødovre Kommune i 2019

Kort over rotteanmeldelser 2019

Forhøjet vandstand i Vestvoldens voldgrav

Punkt 29: Hovedstadens regionale udviklingsstrategi 2020-2023 - offentlig høring

01.01.00-K04-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Møderne i fagudvalg og Økonomiudvalg for marts måned blev aflyst for at begrænse udbredelsen af corona-virus. Udvalget orienteres hermed om sag, som ikke kunne udsættes og hvor der derfor er truffet borgmesterbeslutning.

Region Hovedstaden har udsendt Forslag til den regionale udviklingsstrategi 2020-2023 med titlen "En region for den næste generation", i høring med svarfrist den 30. marts 2020. Kommunalbestyrelsen orienteres om høringssvar afgivet til Region Hovedstaden.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Den regionale Udviklingsstrategi 2020-2023 redegør for den fremtidige udvikling i hovedstadsregionen.

Strategien er Region Hovedstadens bud på, hvordan regionen i samarbejde med bl.a. kommuner, uddannelses- og vidensinstitutioner kan bidrage til et bæredygtigt samfund med rammer, der sikrer, at borgerne på tværs af regionen kan leve et godt og sundt liv – både nu og i fremtiden.

For at bidrage til næste generations livskvalitet er FN's verdensmål Region Hovedstadens pejlemærke. Regionen vil med strategien fremme løsninger, der bidrager til en fremtid, hvor social, økonomisk og miljømæssig bæredygtighed, er integreret.

Strategien tager afsæt i regionens opgaver inden for regional udvikling: Miljø, uddannelse og kollektiv trafik, men omhandler også andre områder, der har betydning for hovedstadsregionens udvikling.

Strategien er samtidig en invitation til et bredt samarbejde med kommuner og andre relevante aktører om hovedstadsregionens fremtidige udvikling.

Indhold i strategien

Strategien er bygget op om tre tværgående temaer og fire strategispor.

Tværgående temaer:

Region Hovedstaden har fokus på tre tværgående temaer om regionalt -, nationalt - og internationalt samarbejde. De tre tværgående temaer skal være med til at sikre, at regionen henter og giver inspiration, der kan understøtte de fire strategispor:

1. Partnerskaber – mellem kommuner, uddannelses- og vidensinstitutioner samt samskabelse med borgere, virksomheder og foreninger.
2. Innovation – samarbejde om udvikling eller test af nye løsninger.
3. Internationalisering – prioritering af internationale samarbejder f.eks. i regi af Greater Copenhagen og via samarbejde og netværk med andre metropoler i Europa.

De fire strategispor:

De fire strategispor skal sikre, at Hovedstadsregionen forbliver en ansvarsfuld, grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet for borgerne i en verden i hastig forandring.

1. Klima og miljø i balance – bidrage til at reducere klimaforandringerne og tilpasse os et ændret klima, medvirke til at anvende ressourcer bedre og sikre grundvandet.
2. Uddannelse og kompetener til fremtiden – medvirke til at flere får naturvidenskabelige, tekniske og digitale kompetencer, bidrage til flere faglærte, sikre adgang til attraktive uddannelser, arbejde for at tiltrække kvalificeret udenlandsk arbejdskraft.
3. Effektiv og bæredygtig mobilitet – gøre kollektiv transport til et førstevalg for flere, bruge teknologi og data til at gøre hverdagens transport nemmere og grønnere, sikre bedre trafikale forbindelser i Greater Copenhagen.

4. Nye muligheder for et sundt liv – øge sundheden hos borgerne, sundere borgere via samarbejde om forskning og innovation, forebygge mere og give den enkelte patient målrettet behandling.

Rødovre Kommunes bemærkninger

Overordnet kan Rødovre Kommune tilslutte sig strategiens visioner og målsætninger. Rødovre Kommune arbejder med mange af strategiens temaer bl.a. på skoleområdet, hvor der støttes op om kompetencerne inden for STEM (Science, Technology, Engineering, Math) samt initiativer til at drage erfaringer med erhvervsuddannelser og have fokus på at flere unge bliver faglærte.

I forhold til strategiens spor 1 om Klima og miljø i balance foreslår Rødovre Kommune, at regionen støtter op om Det Nationale Netværk for Klimatilpasning, som arbejder for at udvikle og dokumentere helhedsorienteret klimatilpasning til gavn for klimaberedte regioner, kommuner og forsynings daglige arbejde og den grønne vækst. Rødovre Kommune foreslår at dette tilføjes i forlængelse af afsnittet: Bidrage til at reducere klimaforandringerne og tilpasse os et ændret klima på s. 12.

I forhold til strategiens spor 3 om Effektiv og bæredygtig mobilitet finder Rødovre Kommune det væsentligt, at der tænkes helhedsorienteret, og at der ikke efterlades områder uden for det effektive højfrekvente kollektive trafiknet inden for regionen. I strategien er der stort fokus på bedre trafikale forbindelser i Greater Copenhagen og på den grænseløse kollektive transport. Rødovre Kommune mener, det er essentielt for virksomheder, borgere og kommuner i Region Hovedstaden, at der samtidig er fokus på, hvordan regionens kommuner internt er forsynet med kollektiv trafik.

Derfor er det vigtigt, at fastholde planerne for en fremtidig udvidelse af metrolinjen fra Ny Ellebjerg Station – over Hvidovre Hospital til det centrale Rødovre. En forlængelse af metrolinjen fremgår også af VIP-projekterne i Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen fra 2019, side 6 (kort side 28) og Rødovre Kommune forventer derfor, at dette stadig er en del af Region Hovedstadens vision.

Følgende sætninger foreslås omformuleret i afsnittet Sikre bedre trafikale forbindelser i Greater Copenhagen på s. 20 i Den regionale udviklingsstrategi: "Der er behov for en velfungerende infrastruktur på tværs af kommune-, regions- og landegrænser i Greater Copenhagen. (...) Vi vil øge mobiliteten med bedre og grænseløs kollektiv transport, der nemt bringer den enkelte rundt i regionen såvel som i den samlede metropolregion."

Rødovre Kommune mener desuden, at bycykelkonceptet skal tænkes ind som et element i den kollektive transport og nævnes eksplicit i afsnittet Gøre kollektiv transport til et førstevalg for flere på side 20. Derudover bør fossilfri bustransport nævnes som en del af en effektiv, bæredygtig kollektiv trafik i afsnittet på side 19.

I forhold til strategiens spor 4 om Nye muligheder for et sundt liv mener Rødovre Kommune, at strategien bør adressere den sociale ulighed i sundhed jf. de fire sundhedsprofiler i Region Hovedstaden (2008-2017). Strategien bør proaktivt sætte fokus på dette tema, når der skabes nye rammer og modeller. Hermed tydeliggøres sammenhængen mellem de strukturelle rammer og borgernes sundhedsadfærd og risikofaktorer. Specifikt ønsker Rødovre Kommune, at der sammenholdt med det nationale fokus på en røgfri generation i 2030, inkluderes et særligt fokus på en røgfri fremtid i Region Hovedstaden ved at bidrage til at forebygge rygestart samt at beskytte børn og unge mod røg.

Lov- og plangrundlag

Lov om planlægning.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Høringsfrist 30. marts 2020.

Bilag

Forslag til Regional Udviklingsstrategi 2020-2023

Rødovre Kommunes høringssvar til Forslag til Hovedstadens regionale udviklingsstrategi 2020-2023

Punkt 30: Tårnvej 51-59 - ny antenneposition

02.00.00-P19-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Der er ansøgt om tilladelse til etablering af en erstatningsmobilsendestation på Tårnvej 51-59, idet den eksisterende mast på Højnæsvej 40 er opsagt af ejendommens ejer. Den nye mobilsendestation består af to antenner, som opsættes på taget af ejendommen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at projektet godkendes.

Sagsfremstilling

KPR Towers A/S har på vegne af TT-Netværket P/S ansøgt om tilladelse til etablering af en erstatningsmobilsendestation på taget af ejendommen beliggende Tårnvej 51-59. Ejendommen er en etageboligejendom bestående af ejerlejligheder. TT-Netværket er Telia og Telenors fælles mobilnetværk.

Baggrunden for ansøgningen er, at den eksisterende sendestation på Højnæsvej 40 er opsagt af ejendommens ejer. Antennepositionen er opsagt ved udgangen af februar måned 2020, og der opstår derved et hul i TT-Netværkets dækning i området, som skal reetableres.

For at kunne opfylde den ønskede dækning for TT-Netværket etableres den nye antenneposition på taget af ejendommen, hvor der opsættes to antenner. Hver antenne består af to bærerør med en højde på 4,5 m og placeres 6 m fra hver gavl. Teknikrum placeres i ejendommens kælder.

En betydelig del af TT-Netværkets netværk i området vil bortfalde, hvis antennepositionen ikke erstattes. Det medfører, at dækningsniveauet bliver lavere og får konsekvenser for de borgere, der færdes i området. Når kapaciteten i et område reduceres oplever borgerne, at det bliver vanskeligere at få forbindelse og kvaliteten af samtalen forringes. Der er risiko for udfald og borgerne vil opleve en betydelig langsommere dataforbindelse.

KPR Towers har undersøgt området for mulige placeringer. Der findes ingen høje konstruktioner i nærheden af søgeområdet, som er omkring krydset ved Tårnvej og Rødager Alle.

Den opsagte sendestation på Højnæsvej 40 anvendes af TDC og TT-Netværket. Teknik- og Miljøudvalget behandlede på mødet 3. december 2019 (sag nr. 89), en sag om en ny antennemast på Højnæsvej 63. Denne position kan ikke anvendes af TT-Netværket, idet den er for tæt på TT-Netværkets placering på Rødovre Centrum.

Ved placering af den nye antenneposition på Tårnvej 51-59 sikres en stærk dækningsflade i mellem de eksisterende positioner, og derved en god dækning i hele området.

Tårnvej 51-59 er omfattet af Byplanvedtægt 6. Byplanvedtægten er af ældre dato og regulerer ikke forhold vedrørende antenner. Der er derfor hverken foretaget naboorientering eller partshøring.

Samlet vurdering

Der er tale om en erstatningsposition hvor antennerne placeres på taget af en eksisterende bygning, så de syner mindst muligt fra gadebilledet. På denne baggrund indstiller Teknisk Forvaltning, at den ansøgte mobilsendestation godkendes.

Lov- og plangrundlag

Planloven, Byplanvedtægt 6.

Byggeloven.

Antennemasteloven.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Den eksisterende antenneposition er opsagt ved udgangen af februar 2020, så for at opretholde dækningsniveauet i området, skal den nye mobilsendestation være klar i marts 2020.

Bilag

Ansøgning om byggetilladelse af 3. februar 2020

Ny antenneposition

Punkt 31: Islevbrovej 24 - midlertidig dispensation til blandet erhverv

01.02.05-G01-11-19

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Rødovre Kommune har modtaget en ansøgning vedrørende Islevbrovej 24 (Coops ejendom) om midlertidig dispensation til at anvende ejendommen til blandet erhverv, i stedet for dagligvarebutik.

Ændringen af anvendelsen vil kræve en midlertidig dispensation i henhold til Planlovens § 19, stk. 1 da anvendelsen ikke er i overensstemmelse med gældende Tillæg 1 til Lokalplan 4 for en del af "Islev Torv".

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at der gives en midlertidig dispensation til ansøgte, hvis der ved naboorientering ikke indkommer væsentlige indsigelser samt
2. at dispensationens midlertidighed fastsættes til tre år.

Sagsfremstilling

Ansøgningen kommer fra FJ Invest Ejendomme ApS, som påtænker at købe Coop-ejendommen.

Køber ønsker imidlertid ikke at anvende bygningen til dagligvarebutik. På lang sigt ønsker FJ Invest, at der udarbejdes lokalplan for ny bebyggelse i området med mulighed for erhverv og boliger i 2-3 etager. På kort sigt ønsker FJ Invest at udleje den eksisterende bygning midlertidigt til et andet erhvervsformål.

Udarbejdelse og behandling af hhv. udviklingsprojekt og ny lokalplan vil tage en vis tid. Mens lokalplanarbejdet pågår, ønsker køber så hurtigt som muligt at udleje bygningen midlertidigt, så der kommer aktivitet i bygningen, og derfor ansøges om en midlertidig dispensation til blandet erhverv på ejendommen. Blandet erhverv kan eksempelvis være genbrugsbutik, undervisning, udvalgsvarer, handel, fitness, udstilling/showroom eller lager. Købers aktuelle plan er en genbrugsbutik.

Eksisterende ejendom; Islevbrovej 24 (matr. nr. 4n Islev By, Islev) har et grundareal på 999 m² med en bygning i en etage på 997 m² inklusiv 306 m² kælder.

Planmæssige forhold

Islevbrovej 24 er omfattet af Tillæg 1 til Lokalplan 4 af august 2012, som fastsætter anvendelsen til dagligvarebutik med tilhørende lager, hvor det maksimale bruttoetageareal for butik inklusiv lager ikke må overstige 999 m².

Anvendelsen til blandet erhverv falder ikke ind under den i Tillæg 1 til Lokalplan 4 nævnte anvendelse til dagligvarebutik og vil derfor ikke kunne etableres lovligt, idet der som udgangspunkt ikke kan dispenseres fra en lokalplans anvendelsesbestemmelser.

Planloven indeholder dog 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 midlertidige lokaler til virksomheder.
- Det der meddeles dispensation til, har ikke et omfang eller karakter der udløser lokalplanpligt, idet den midlertidige anvendelse er forenelig med relevante hensyn til det omkringliggende områdes anvendelse.

Teknik- og Miljøudvalget har kompetencen til at beslutte midlertidige dispensationer fra en lokalplan, hvor det ikke vil kræve nyt lokalplantillæg eller ny lokalplan.

Planmæssige vurdering

Islevbrovej 24 er omfattet af Helhedsplanen for udviklingen i Islev og er beliggende på ID-linjen, der er helhedsplanens rygrad for den bærende vision om at samle Islev visuelt, funktionelt, landskabeligt og trafikalt. Det er i henhold til helhedsplanen essentielt, at der på hjørnegrunden Islevbrovej/Viemosevej etableres funktioner som har sammenhæng med Islev Torv og som vil styrke bylivet i området.

Islevbrovej 24 er omfattet af Kommuneplan 2018 - Rammeområde 1C01 Islev Torv, som er et stationsnært område i forhold til den kommende letbanestation Rødovre Nord og udlagt til følgende fremtidige anvendelser: Bydelscenter, detailhandel, boliger, liberalt erhverv, administration, publikumsorienterede serviceerhverv.

Etablering af permanent fremtidig anvendelse (der ikke er dagligvarebutik) skal være i overensstemmelse med kommuneplanens rammer og vil kræve vedtagelse af en ny lokalplan.

Ved at imødekomme ansøgningen om midlertidig anvendelse for blandet erhverv vil der blive tilført liv til området, medens der planlægges for en ønskelig byudvikling i området.

Den forespurgte anvendelse til blandet erhverv i eksisterende bygning antages umiddelbart ikke at indebære en væsentlig påvirkning af omgivelserne.

Den tidsmæssige ramme for midlertidige dispensationer er tre år, og det vurderes som passende i forhold den tid det vil tage at udarbejde et nyt udviklingsprojekt og en ny lokalplan.

Hvis Teknik- og Miljøudvalget er positiv indstillet, og hvis der gives en principiel accept af den ansøgte dispensation, skal der efterfølgende foretages en nabohøring og muligvis en byggesagsbehandling. Byggesagsbehandlingen vil i så fald foretages administrativt af Teknisk Forvaltning, med udgangspunkt i den meddelte dispensation.

Lov- og plangrundlag

Planloven

Tillæg 1 til Lokalplan 104.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ingen.

Bilag

Oversigtskort

Ansøgning om midlertidig dispensation

Punkt 32: Orientering om affaldssortering i det offentlige rum

07.00.00-P00-2-15

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Affaldssortering i det offentlige rum har nu fungeret som forsøgsordning siden 2018, hvor de første sorteringsspande blev opstillet. Erfaringer med den nye skraldespand til sortering af affald i det offentlige rum viser, at borgerne har taget godt imod den.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at orientering tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Sortering i det offentlige rum har nu fungeret som forsøgsordning siden 2018, hvor der blev opstillet sorteringsspande på Damhustorvet og Islev Torv (Teknik- og Miljøudvalgets møde den 6. februar 2018, sag nr. 12). I 2019 blev forsøget udvidet med opsætning af yderligere 12 sorteringsspande på flere lokaliteter. Der er pt. opstillet 16 sorteringsspande på otte lokaliteter.

Sorteringsskraldespanden har tre rum og findes i to varianter, hvor den ene variant har monteret et askebæger.

Udvidelsen i 2019 var hovedsageligt med en spand til restaffald, metal og glas inkl. askebæger. Ved Damhustorvet, på Islev Torv og på Tårnvej overfor Rødovre Centrum er sorteringsspandene opstillet parvis, med to gange tre affaldsfraktioner (rest, metal og glas samt mad, papir og plast).

Teknisk Forvaltning har foretaget en kvalitativ vurdering af det sorterede affald. Vurderingen viser, at borgerne sorterer affaldet i det offentlige rum, og der observeres generelt få sorteringsfejl af betydning.

En kvalitativ undersøgelse af affaldet i andre af kommunens offentlige skraldespande - uden sortering viser, at der er mange flasker og dåser i affaldet sammen med en del emballageaffald fra mad. Sorteringsspanden med en kombinationen af rest, metal og glas (inkl. askebæger) vil derfor dække behovet.

Teknisk Forvaltning har omkring 250 offentlige skraldespande, som serviceres af Vej og Park. De består pt. af 4-5 forskellige typer spande, hvor nogle er monteret på lygtepæle eller bomme, og andre er fastmonteret på terræn.

Det er målet over tid at udbrede sorteringsskraldespanden i Rødovre de steder, hvor det giver mening som erstatning for skraldespandene uden ruminddeling eller låg. Hvis sorteringsspanden skal udbredes, vurderes det samlede antal skraldespande i det offentlige rum at kunne reduceres, da sorteringsspandene kan indeholde mere affald. En eventuel udbredelse vil forudsætte, at der afsættes midler hertil og vil dermed skulle indgå i budgetdrøftelserne.

Lov- og plangrundlag

Rødovre Kommunes Affaldsplan 2014-2024.

Økonomiske konsekvenser

Der resterer 108.809 kr. af den oprindelige bevilling på 460.000 kr. Dette beløb vil blive brugt i 2020 til indkøb og opsætning af flere sorteringsspande, samt tilpasning af tømningskøretøj.

Tidsplan

Ingen.

Punkt 33: Beslutningsgrundlag for mulig hjemtagelse af rottebekæmpelsen

09.13.01-P00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Teknisk Forvaltning har undersøgt muligheder og økonomi ved en hjemtagelse af rottebekæmpelsen med henblik på opstart i efteråret 2020. Undersøgelsen har vist, at en hjemtagelse vil medføre en årlig besparelse på ca. 415.000 kr. samtidig med at fleksibiliteten i bekæmpelsen øges og servicen forbedres.

Indstilling

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at rottebekæmpelsen hjemtages med henblik på opstart i efteråret 2020, som beskrevet i sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen behandlede på mødet den 28. januar 2020 (sag nr. 7) en sag om "Hjemtagelse af rottebekæmpelsen i Rødovre Kommune". Kommunalbestyrelsen godkendte, at Teknisk Forvaltning skulle arbejde videre med et beslutningsgrundlag for hjemtagelse af rottebekæmpelsen. Teknisk Forvaltning har fået udarbejdet en business-case vedrørende hjemtagelse af rottebekæmpelsen. Denne har vist en potentiel besparelse på rottebekæmpelsen på ca. 415.000 kr. ved hjemtagelse. En af forudsætningerne for besparelsen er, at bilerne leases. Hvis bilerne i stedet købes, vil der være yderligere besparelser i forhold til en årlig leasingudgift på op til 80.000 kr. og ombygning af bilerne. Udgifterne til rottebekæmpelsen er gebyrfinansieret, og en eventuel besparelse skal derfor benyttes til at sætte gebyret ned. I mødesagen fra den 28. januar 2020, var der forudset en mulig besparelse på ca. 500.000 kr. ved hjemtagelse. I den udregning, var der ikke medtaget en række udgifter til kontaktcenteret, servicering af rottespærre samt udgifter til dataforbrug på elektroniske rottefælder. Disse udgifter er medtaget i den nuværende besparelse på 415.000 kr., men er i øvrigt uafhængige af en eventuel hjemtagelse.

I Danmark er kommunerne forpligtet til at foretage rottebekæmpelse. Rottebekæmpelsen i Rødovre Kommune varetages i dag af et privat firma, Anticimex. Anticimex står både for den daglige bekæmpelse af rotter samt service, flytning og reparation af kommunens elektroniske kloak-rottefælder. Kontrakten med Anticimex udløber den 31. august 2020 med option på forlængelse med et år.

I business-casen er desuden beskrevet muligheder, fordele, ulemper og økonomi ved en hjemtagelse. Forundersøgelsen beskriver også områder, der er relevante for hjemtagelse af rottebekæmpelsen, herunder mandskab, anskaffelse og ombygning af biler og mandskabsfaciliteter.

Forebyggelse og kvalitet i bekæmpelsen

På skadedyrsområdet er det vigtigt med en god borgerservice og hurtig reaktionstid på henvendelser om rotter. Når opgaven er udliciteret, har leverandøren af rottebekæmpelsen en vis indflydelse på, hvordan rottebekæmpelsen udføres. Hvis Rødovre Kommune hjemtager bekæmpelsen, vil det sikre en højere grad af fleksibilitet og mulighed for at justere gennemførelsen af den daglige rottebekæmpelse til størst mulig gavn for kommunens borgere. Teknisk Forvaltning vurderer endvidere, at der vil være bedre forsyningssikkerhed, hvis Rødovre Kommune selv står for rottebekæmpelsen.

Ved udbud af rottebekæmpelsen er muligheden for at ændre krav til rottebekæmpelsen uden økonomisk kompensation meget begrænset i kontraktperioden. Er rottefængerne ansat i Rødovre Kommune, vil det give en mere fleksibel opgaveløsning. Indenfor rottebekæmpelse er der større og større fokus på forebyggelse af rotter fremfor bekæmpelse. Hvis rottebekæmpelsen udføres af Rødovre Kommune, vil det øge muligheden for at arbejde med langsigtet forebyggelse. Ligeledes vil særlige projekter omkring forebyggelse og bekæmpelse være lettere at gennemføre med egne rottefængere, fremfor gennem aftaler med et eksternt firma.

Materiel og bemanning

Teknisk Forvaltning anbefaler, at der ansættes to mand på fuld tid til at udføre rottebekæmpelsen. Med to årsværk vil rottebekæmpelsen være dækket ved sygdom og ferier. Med to rottefængere er det muligt at levere en hurtigere indsats ved komplicerede sager, som rækkehuse eller etageejendomme, hvor der blandt andet skal udføres røgprøve. Samtidig skal

rottefængerne selv stå for flytning og batteriskift af Rødovre Kommunes elektroniske kloak-rottefælder. Det sikrer en større fleksibilitet og hurtigere indsats ved flytning af fælder, end det er tilfældet i dag. Anticimex stiller i dag med en fast rottefænger og yderligere 0,1 årsværk til rådighed for rottebekæmpelse.

Selv med dækning under ferie og sygdom, samt tidsforbrug på elektroniske kloak-rottefælder vil to faste medarbejdere, give yderligere mulighed for forebyggelse og bekæmpelse af rotter. Udover to fulde årsværk anbefaler Teknisk Forvaltning, at der uddannes nogle få medarbejdere i driften og/eller på genbrugsstationen som autoriserede rottefængere. Dette vil sikre, at kommunen er dækket ind ved tilkald i weekenden, hvor rottefængerens rykker ud ved nye indendørs anmeldelser.

For at udføre rottebekæmpelse med to mand, skal der anskaffes to biler. Kommunens areal gør det oplagt at benytte elbiler. Bilerne vil være mindre varevogne, så der er plads til det udstyr, rottefængerne skal bruge i den daglige bekæmpelse. I business-casen er der regnet med leasing af biler; ved leasing ville den forventede besparelse være på ca. 350.000 kr. årligt. Hvis bilerne istedet købes, skal der medregnes en årlig besparelse på op til 80.000 kr. Det er dog ikke hele leasingafgiften, der kan ses som en besparelse, da der skal afsættes penge til reparation og vedligehold af biler. For at opnå besparelsen på de 415.000 kr. er forudsat indkøb af biler. Udgifterne til indkøb af biler forventes at være 490.000 kr. i alt for to biler. Teknisk Forvaltning foretrækker i denne sag køb frem for leasing, da den samlede udgift over en årrække, vil være mindre ved køb. Besparelsen ved et køb ligger i, at et leasingfirma skal tjene penge på leasing, og bilerne skal afskrives over en kort periode. Ved leasing af biler skal Rødovre Kommune betale for ombygning af biler ved etablering og hver gang, der leases nye biler. En udgift, der er beskrevet i business-casen til 100.000 kr. Ved leasing over en tre-årig periode er udgiften til ombygning 16.500 kr. per bil per år.

Borgerservice

Indenfor rottebekæmpelse er det vigtigt med en hurtig indsats. Samtidig er det vigtigt, at der er en god og tæt dialog mellem rottefænger og borgerne.

Ved en hjemtagning af rottebekæmpelsen vil kommunen have direkte indflydelse på den service, borgerne oplever. Hurtig og god service samt tillid til opgavens løsning er essentielt på et område, som mange borgere oplever som følsomt. Ved en hjemtagelse vil kommunens egne medarbejdere have mere fokus på dialog med borgere, boligselskaber og virksomheder. Der vil være mere tid til at spørge ind til årsager, som f.eks. gamle nedbrudte kloakledninger. Samtidig vil det være enklere for rottefængerne at arbejde direkte sammen med kommunale institutioner og ejendomme. Det kan give en mere langsigtet forebyggelse af rotter til gavn for kommunens borgere.

Udbud

Den nuværende kontrakt med Anticimex udløber 31. august 2020 med mulighed for et års forlængelse. En hjemtagelse af rottebekæmpelsen vil kræve anskaffelse af to elbiler samt ansættelse af to rottefængere samt en række mindre opgaver, primært indkøb af materiale til bekæmpelse. Teknisk Forvaltning forventer at kunne hjemtage rottebekæmpelsen i efteråret 2020.

Hvis opgaven med rottebekæmpelse skal sendes i udbud, vil dette tidligst kunne ske med opstart af ny kontrakt 1. september 2021. De krav, der stilles i et udbud, skal være objektive og saglige. I udbudsloven findes regler om udelukkelse, men ingen af de udelukkelsesgrunde kan anvendes i forhold til den nuværende tilbudsgiver. På baggrund af udbudsreglerne er det således ikke muligt at sikre, at indsamlingen udføres af en anden tilbudsgiver end den nuværende.

Der er meget få aktører på markedet, der kan byde ind på kommunal rottebekæmpelse. Ved sidste udbud fik vi kun et tilbud. Den manglende konkurrence medfører, at prisen for bekæmpelse reelt kan stige ved et udbud.

Anbefaling

Samlet set er det Teknisk Forvaltnings anbefaling, at der sker en hjemtagning af rottebekæmpelsen. Det anbefales, at hjemtagning foretages pr. 1. september 2020 for derved at opnå øget fleksibilitet, forbedret service og økonomisk effektivitet hurtigst muligt. Besparelsen, der opnås ved hjemtagning af rottebekæmpelsen, vil medføre et nedsat gebyr for rottebekæmpelsen.

Lov- og plangrundlag

Rottebekendtgørelsen, BEK nr. 1686 af 18. december 2018.

Økonomiske konsekvenser

Rottebekæmpelsen er gebyrfinansieret og finansieres via et gebyr, der opkræves sammen med ejendomsskatten. Ved en hjemtagelse vil der være udgifter til indkøb af materiel (stiger, røgapparater m.m.) samt ombygning af biler. De samlede udgifter forventes at være ca. 185.000 kr. Derudover vil der være udgifter på 490.000 kr. til indkøb af 2 biler. Engangsudgifterne udgør i alt 675.000 kr. der forventes at kunne afholdes indenfor rammerne af budget 2020 samt overført overskud fra 2019, da der allerede i 2020 opnås en besparelse. Dette under forudsætning af, at mindrefundt på 580.000 kr. vedrørende 2019 overføres til 2020 i overførselssagen. Engangsudgifterne kan afholdes uden at øge de nuværende gebyrer.

Udgifter til personale (to rottefængere og et årsværk inden for myndighed) på ca. 1,65 mio. kr. og udgifter til reparation af elektroniske kloak-rottefælder på 325.000 kr. årligt vil udgøre de største poster i et samlet budget på 2,71 mio. kr. Besparelsen ved hjemtagelse bliver på ca. 11 procent eller 415.000 kr. i forhold til forbruget for 2019. Gebyret for rottebekæmpelse beregnes som en promille-værdi af ejendomsværdien. Hvis gebyret justeres til forventet forbrug efter hjemtagelse, vil en ejendom, der er vurderet til 2 mio. kr. spare ca. 60 kr. om året mens en ejendom, der er vurderet til 5 mio. kr. vil spare 150 kr. om året.

Tidsplan

Maj-juli 2020: Aftale om indkøb og ombygning af elbiler

Maj-juni 2020: Indkøb af materiel til rottebekæmpelsen

Juni-juli 2020: Ansættelse af to rottefængere

September-oktober 2020: oplæring af 1-2 personer i drift eller på genbrugsstationen til weekendvagt.

Bilag

Business-case hjemtagelse af rottebekæmpelse

Punkt 34: Ordinære generalforsamlinger 2020 i HOFOR

13.00.00-A00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Der skal afholdes ordinære generalforsamlinger i HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand Holding A/S den 28. maj 2020. HOFOR foreslår, at generalforsamlingerne, i lighed med de tidligere afholdte generalforsamlinger i selskaberne, afholdes som skrivebordsgeneralforsamlinger, dvs. uden fysisk fremmøde.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at Rødovre Kommune på generalforsamlingerne stemmer i overensstemmelse med bestyrelsernes indstilling med hensyn til godkendelse af beretninger og årsrapporter, anvendelse af årets resultat, valg af bestyrelsesmedlemmer samt valg af revisor jævnfør sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommune har siden 1. juli 2012 været medejer af HOFOR Vand Holding A/S, der ejer vandselskaberne i Albertslund, Brøndby, Dragør, Herlev, Hvidovre, København, Rødovre og Vallensbæk Kommuner samt koncernens serviceselskab. Herudover har Rødovre Kommune siden årsskiftet 2012/13 været medejer af HOFOR Spildevand Holding A/S, der ejer spildevandsselskaberne i de samme kommuner.

Ejerne har i de to holdingselskabers bestyrelser en repræsentant fra hver ejerkommune. Fra Rødovre Kommune er Michel Berg repræsentanten i dag. På Kommunalbestyrelsens møde 28. april 2020 vil der blive valgt en ny repræsentant for de næste 2 år.

De to holdingselskaber skal i henhold til lovgivningen og selskabernes vedtægter holde ordinære generalforsamlinger tidnok til, at årsrapporterne kan indsendes til Erhvervsstyrelsen inden juni måned. Der er derfor berammet generalforsamlinger til den 28. maj 2020.

Som ejer af HOFOR Vand Holding A/S har Rødovre Kommune 3,94 % af stemmerne på generalforsamlingen, mens kommunen har 4,36 % af stemmerne på generalforsamlingen i HOFOR Spildevand Holding A/S.

Kommunens stemme på generalforsamlingerne afgives i overensstemmelse med den beslutning, som Kommunalbestyrelsen i medfør af denne indstilling fastlægger med simpelt flertal. Kommunen taler således med én stemme på hver generalforsamling.

I lighed med sidste år holdes generalforsamlingerne uden fremmøde som skriftlige generalforsamlinger, det vil sige generalforsamlingerne holdes ikke fysisk, og selskaberne konstaterer på grundlag af de afgivne mandater fra ejerkommunerne, hvordan stemmerne er afgivet. På den baggrund udarbejdes efterfølgende referat (protokollat) af generalforsamlingerne.

Bestyrelserne i de to selskaber indstiller til ejerkommunerne, at:

- Bestyrelsens beretning tages til efterretning
- Selskabernes årsrapporter godkendes
- Bestyrelsernes forslag til anvendelse af årets resultat godkendes
- Følgende vælges til bestyrelserne i HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand Holding A/S: Leo Larsen som bestyrelsens formand, Leif Pedersen, Kent Max Magelund, [Dragør Kommune ejerrepræsentant], Thomas Gyldal Petersen, Mikkel Dencker, [Rødovre Kommune ejerrepræsentant - vælges på Kommunalbestyrelsens møde 28. april 2020], Henrik Rasmussen
- Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab (CVR 33 96 35 56) vælges som revisor.

Der henvises til de vedlagte årsrapporter 2019 for henholdsvis HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand Holding A/S. Heraf fremgår ledelsesberetningerne samt årets resultat. I 2019 havde HOFOR Vand Holding A/S et underskud på 11,63 mio. kr. efter skat, og HOFOR Spildevand Holding A/S havde et overskud på 13,87 mio. kroner efter skat, som foreslås overført til egenkapitalen.

Valg af bestyrelsesmedlemmer baserer sig på oplysning fra de enkelte ejerkommuner om, hvem der skal være kommunens repræsentant i bestyrelsen i den kommende 2-årige valgperiode. Bestyrelsens formand vælges af generalforsamlingen, mens bestyrelsen selv vælger sin næstformand.

Rødovre Kommune tager på Kommunalbestyrelsens møde 28. april 2020 stilling til, hvem der skal være kommunens repræsentant de næste to år. Dragør Kommune vil inden generalforsamlingen meddele HOFOR, hvem der skal være kommunens repræsentant de næste to år.

Selskabernes nuværende revisor Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab (CVR 33 96 35 56) foreslås genvalgt som selskabernes revisor.

Under forudsætning af, at der blandt ejerne er flertal for de indstillede dagsordenspunkter, vil generalforsamlingernes protokollater blive udformet i overensstemmelse med de vedlagte udkast.

Lov- og plangrundlag

Ingen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Generalforsamlingerne afholdes 28. maj 2020.

Bilag

HOFOR Vand Holding AS Årsrapport 2019

HOFOR Spildevand Holding AS Årsrapport 2019

Referat af ordinær generalforsamling 2020 HOFOR Vand Holding

Referat af ordinær generalforsamling 2020 HOFOR Spildevand Holding

Punkt 35: Frigivelse af midler til ekspropriation af stationsplads til "Rødovre Nord" Letbanestation

05.26.00-P21-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I investeringsoversigten i budget 2020 er der afsat et rådighedsbeløb på 1,5 mio. kr. til forberedelse og gennemførelse af ekspropriation for anlæggelse af en stationsplads til letbanestationen "Rødovre Nord". Rådighedsbeløbet ansøges frigivet som en anlægsbevilling.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at arbejdet startes op med ekspropriation af stationspladsen til letbanestationen "Rødovre Nord" samt
2. at der gives en anlægsbevilling på 1,5 mio. kr. til Teknik- & Miljøudvalget, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb på 1,5 mio. kr. i budget 2020 til processen vedrørende ekspropriation til letbane stationsplads.

Sagsfremstilling

Langs Ring 3 anlægges der en letbane, hvor Rødovre Kommune har en letbanestation ved Slotsherrensvej 400. Til stationen ønskes det at anlægge en stationsplads, som skal tjene almene trafikale formål og derfor have adgang for bil-, cykel-, gang- og busstrafik ned til stationen. På pladsen skal der anlægges bil- og cykelparkering, og adgang for fodgængere fra Slotsherrensvej, samt busperron til af- og påstigende af buspassagerer.

I Lokalplan 132 er der udlagt areal til stationspladsen og letbanestationen. Det er ikke lykket at indgå en frivillig aftale med grundejeren af arealet, hvoraf arealet til stationspladsen skal eksproprieres efter Lov om offentlige veje.

Det afsatte rådighedsbeløb skal dække omkostninger til opstart af myndighedsarbejdet og gennemførelse af ekspropriationen. Det endelige erstatningsbeløb er ikke inkluderet i rådighedsbeløbet. Det beløb fastsættes af Taksationskommissionen. I tilfælde af uenighed kan erstatningsbeløbet størrelse påklages til Overtaksationskommissionen og evt. videre til domstolen.

Det er Teknisk Forvaltnings vurdering, at ejendommen vil opnå en større fordel ved anlæggelse af letbanen og stationspladsen, og denne fordel kan udligne tabet ved en ekspropriation af areal til stationspladsen.

Lov- og plangrundlag

Budget 2020

Lov om letbane på Ring 3, lovnr 165 af 26. februar 2014

Lokalplan 132 af 18. december 2018

Lov om offentlige veje mv. § 94-123, lovnr. 1520 af 27. december 2014.

Økonomiske konsekvenser

Teknisk Forvaltning forventer at forbedrende arbejder og gennemførelse af ekspropriation kan gennemføres for en samlet anlægsbevilling på 1,5 mio. kr. Eventuelt erstatningsbeløb for arealet er ikke inkluderet i anlægsbevillingen.

Udgiften på 1,5 mio. kr. vedrører hovedfunktion 2.28 - kommunale veje.

Tidsplan

Med godkendelse af nærværende indstilling om frigivelse af anlægsmidler, forventes ekspropriationen gennemført forud for anlæggelse af stationspladsen, som forventes gennemført 2023-2024, inden letbanen i 2025 ibrugtages.

Punkt 36: Nedlæggelse af vejudlæg til privat fællesvej Gunnekær 60-64 og Egegårdsvej 53-61

05.02.04-P00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

I forbindelse med sammenlægning og flytning af matrikelstel for Gunnekær 60-64 og Egegårdsvej 53-61 nedlægges vejudlægget til private fællesvej, som tidligere har været adgangsveje til de forskellige matrikler.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at nedlæggelse af vejudlægget til privat fællesvej på samlet 1.773 m² godkendes.

Sagsfremstilling

Ejeren af matriklerne 7ao, 7ka, 7ap, 7ba og 7f sammenlægger og flytter matrikelstel som del af udviklingen af bykernen. Ændringen af matrikler vil tilgodese udviklingsprojekterne i bykernen.

Ved sammenlægningen af matriklerne opnås der adgang via de offentlige veje Gunnekær og Egegårdsvej. Vejudlæg til private fællesveje, der har fungeret som interne adgangsveje til forskellige matrikler, opretholdes derfor ikke længere. Vejadgangen overgår til privat vej, der ikke skal udlægges som vej på de nye matrikler. Vejudlægget til de private fællesveje udgør et samlet areal på 1.773 m².

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje, lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, § 71-78.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ingen.

Bilag

Kort over vejudlægget som nedlægges

Punkt 37: Nedlæggelse af fortov på Engdiget

05.02.03-P00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Hovedstadens Ejendomsadministration (Engdiget nr. 2-6 og Rødovrevej 230-234) har ansøgt om at nedlægge fortovet i den ene vejside for at sikre fremkommeligheden og øge parkeringsmulighederne langs den private fællesvej Engdiget 2-6.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at der gives tilladelse til, at fortovet i den vestlige vejside nedlægges.

Sagsfremstilling

Hovedstadens Ejendomsadministration (Engdiget nr. 2-6 og Rødovrevej 230-234) har ansøgt om at nedlægge fortovet i den ene vejside på deres private fællesvej. Ved at nedlægge fortovet sikres fremkommeligheden på vejen og der kan være flere parkeringsmuligheder langs vejen. Se bilag for oversigtskort over fortovsstrækningen som ønskes nedlagt.

Rødovre Kommune skal som vejmyndighed tage stilling til det ansøgte og forholde sig til om der er nogen almen offentlige hensyn, som taler imod nedlæggelsen af fortovet.

På Engdiget nr. 2-6 er der i dag problemer med at afvikle renovationskørslen på vejen. Pga. smalle vejforhold ender tunge køretøjer delvis oppe på fortovet i den vestlige side af vejen i forbindelse med svingbevægelser rundt i vejsvinget og fra en privat parkeringsplads, hvor affaldscontainerne er placeret. Det medfører, at fortovet er blevet kørt i stykker. Asfalten i forkanten er knust, opkørt og fortovsfliser knækker. Det medfører, at fortovet ikke er i en stand, hvor det på en sikker måde kan benyttes af gående. Hovedstadens Ejendomsadministration ønsker derfor at nedlægge fortovet.

Det nedlagte fortovsareal ønskes omdannet til at være en del af kørebanen, hvor der kan parkeres. Det vil imødekomme, at der er mangel på parkeringspladser ved boligerne samt give plads til de tunge køretøjer. Dette sker i forlængelse af, at parkeringspladsen på privat areal udvides med plads til 4-5 ekstra biler.

Forvaltningens vurdering

Teknisk Forvaltning vurderer, at der ikke er noget til hinder for det ansøgte, og ændringsønsket kan tillades.

Vejen har i dag fortov i begge sider, og det primære fortov beholdes, hvor der er gående adgang til boligerne i Engdiget 2-6. Nedlægningen af fortovet vil fjerne konflikten mellem fodgængere og tunge køretøjer på fortovet.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje nr. 1234 af 4. november 2015, § 56-57

Bekendtgørelse af færdselsloven nr. 1324 af 21. november 2018, § 92

Lokalplan 25 og 26.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da vejen er privat fællesvej.

Tidsplan

Engdiget nr. 2-6 ønsker at opstarte med anlægsarbejderne pr. 1. april 2020.

Bilag

Oversigtskort - Engdiget 2-6 Nedlæggelse af fortov

Punkt 38: Udbud af buslinje 142 som emissionsfri buslinje

13.05.22-A26-1-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Movia har gennemført et udbud, som omfatter buslinjen 142, der kører i Rødovre. Buslinjen har været udbudt som emissionsfri buskørsel med optionen fossilfri.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at resultatet af udbud A18 for buslinje 142 tages til orientering.

Sagsfremstilling

Movia har gennemført udbud, som har inkluderet buslinje 142, der kører af Jyllingevej, Islevdalvej og Erhvervsvej i Rødovre. Buslinjen har været udbudt som emissionsfri buskørsel med optionen fossilfri.

Udbuddet er gennemført og der er tildelt kontrakt den 18. februar 2020. Movia har bedt kommunerne om at tage stilling til om buslinje 142 skal være emissionsfri eller om der vælges optionen fossilfri, inden den 25. marts 2020. Alle kommunerne, hvor 142 kører, skal være enige om, at bussen skal være emissionsfri, ellers udnyttes optionen fossilfri. Det omfatter Rødovre Kommune, Københavns Kommune, Glostrup Kommune og Ballerup Kommune.

I det vundne bud er prisen for emissionsfri og fossilfri busdrift begge to billigere end den nuværende kontrakt med fossile brændstoffer. Det er imod tidligere forventninger om, at både emissionsfri- og fossilfri busdrift ville være dyrere end kørsel med fossile brændstoffer. Besparelsen er henholdsvis ca. 37.000 kr. for emissionsfri kørsel og ca. 74.000 kr. for fossilfri kørsel pr. år i forhold til budget 2020. Opstarten af den nye kontrakt for buslinje 142 er til sommer 2021, hvor helårseffekten af kørslen først vil ses i budget 2022 for Rødovre.

Teknisk Forvaltning har, jf. Kommunalbestyrelsens principbeslutning om emissionsfri busdrift i Rødovre af den 30. oktober 2018 (sagsnr. 162), meddelt Movia, at Rødovre ønsker, at buslinje 142 skal køres som emissionsfri busdrift.

Lov- og plangrundlag

Kommunalbestyrelsens møde den 30. oktober 2018, sagsnr. 162.

Økonomiske konsekvenser

Udbuddet giver en årlig besparelse ved valg af emissionsfri- eller fossilfri kørsel på henholdsvis ca. 37.000 kr. eller ca. 74.000 kr. i forhold til budget 2020 ved en helårseffekt i 2021. Driftsstart af 142 er i sommer 2021, så den fulde effekt ses først i budget 2022. Teknisk Forvaltning har meddelt Movia, at der ønskes emissionsfri busdrift og den forventede besparelse på busdriften for Rødovre vil henholdsvis være ca. 18.500 kr. i 2021 og ca. 37.000 kr. i 2022.

Såfremt der vælges fossilfri busdrift vil besparelsen i 2021 og 2022 være ca. 37.000 kr. og ca. 74.000 kr. for Rødovre.

Tidsplan

Movia har den 18. februar 2020 tildelt kontrakt og offentliggjort priser.

Kommunerne tilbagemelder senest den 25. marts 2020 deres stillingtagen til emissionsfri- eller fossilfri busdrift for buslinje 142.

Driftsstart af den nye buslinje 142 er i sommer 2021.

Punkt 39: Afrapportering - Sti-, Vej- og Parkpuljen 2018

00.32.04-P20-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Jf. orienteringssagen af 6. marts 2018, blev der i driftsbudgettet 2018 afsat 6 mio. kr. til afholdelse af projekter tilknyttet Sti-, Vej- og Parkpuljen 2018. Afrapporteringen for bevillingen forelægges til godkendelse.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at regnskabet godkendes.

Sagsfremstilling

På Sti, Vej- og Parkpuljen 2018 er der udført følgende arbejder:

Offentlige veje:

- renovering af en del af Tårnvej mellem Jyllingevej og Slotsherrensvej med nyt slidlag og ny betonkantsten
- nyt slidlag på nogle strækninger af cykelstierne langs Slotsherrensvej og Tårnvej
- nyt slidlag på parkeringspladsen ved Fritz Møllers Vej / Tårnvej (ved "juletræsgrunden")
- nyt slidlag på Valhøjs Allé mellem Brandholms Allé og Nyholms Allé
- renovering af en række sporkørte buslommer på Tårnvej
- renovering af belægning og hegn ved sti nord for træningsbanerne ved Elstedvej
- opgrusning af grussti ved Vievang Allé (kun bundgrus)
- en række mindre arbejder på offentlige veje, blandt andet revneforsegling.

Broer og bygværker:

- renovering af spunsvægge på tunnellen ved Viemosebro
- renovering af rækværk på jernbanebro over Tårnvej.

I parker og på vejarealer på kommunale ejendomme er udført følgende arbejder:

- handicapvenlig sti til Damhusengen ved Rødovregård
- renovering af parkeringspladser/indkørsler ved institutionerne Broparken og Kompasset
- opgrusning af stier i Schweizerdalsparken og Espelunden, samt renovering af belægning på runddel i Espelunden
- Adgangsvej til Valhøj Skole (ved Brandholms Alle).

Dette svarer til det forslag, der blev forlagt Teknik- og Miljøudvalget i marts 2018.

Bevilling	6.157.196 kr.
-----------	---------------

Forbrug	6.154.212 kr.
---------	---------------

Mindreudgift	2.984 kr.
--------------	-----------

Lov- og plangrundlag

Ingen.

Økonomiske konsekvenser

Da Sti-, Vej- og Parkpuljen er placeret på driften fra 2017, er der i perioden mellem 2017 og 2018 sket en regulering af bevillingen svarende til prisudviklingen mellem årene, således at beløbet er hævet med 157.196 kr. fra 6.000.000 kr. i 2017 til 6.157.196 kr. i 2018.

Mindreudgiften på 2.984 kr. tilgår kassebeholdningen i forbindelse med regnskabsafslutningen.

Punkt 40: Orientering om Sti, Vej og Parkpulje 2020

05.01.08-P20-2-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Orientering om Sti-, Vej- og Parkpuljens projekter i 2020.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at de foreslåede driftsarbejder tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Fra bevillingen Sti-, Vej- og Parkpuljen prioriterer Teknisk Forvaltning, at der udføres en række vedligeholdelsesarbejder på veje, cykelstier, stier og andre arealer i kommunen. Prioriteringerne er fordelt mellem offentlige vejarealer og arealer beliggende på kommunale grunde og institutioner.

På offentlige veje foreslås følgende opgaver gennemført:

- Færdiggørelse af midterrabat på Tårnvej fra Jyllingevej til lidt nord for Fortvej, midterrabatten vil få en "majs"-belægning (nupret overfladebehandling). Opgaven var prioriteret i 2019, men nåede ikke at blive udført. Da der ikke er automatisk overførselsadgang på puljen, udføres den som en del af 2020-puljen.
- Etablering af gennemførte overkørsler ved 10 sideveje på Roskildevej mellem Auroravej og Tårnvej (alle sideveje, der ikke er signalregulerede). Dette er for at øge trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere. Vejdirektoratet har i forbindelse med planerne for supercykelsti på Roskildevej givet tilsagn om 40% tilskud af anslåede etableringsomkostninger
- Asfaltering af cykelstierne på Roskildevej, bortset fra de strækninger, som har relativt ny asfalt
- Asfaltering af cykelstierne på Jyllingevej fra Rødovrevej til kommunegrænse til København
- Asfaltering af Fjeldhammervej
- Asfaltering af Blistrupvej, Lerholm Vænge og Tinderhøj Vænge
- Asfaltering af en del af den sydlige del af Hvidsværmervej og en del af Bjerringbrovej (kan udgå hvis økonomien ikke rækker)
- Udskiftning af revier på den offentlige del af Glerupvej, og efterfølgende asfaltering af kørebanen
- Asfaltering af Markstykkevej
- Grussti fra Viemoseparken til Vievangs Alle, topdag af slotsgrus (supplerer arbejde udført i 2018).

I parker og på vejarealer på kommunale ejendomme foreslås følgende arbejder:

- Retablering af asfalt inkl. adgang til affaldscontainere ved Espevang
- Asfalt på sti langs boldbanen ved Islev Skole
- Ny grussti i Espelunden Park vest for Korsdalsvej.

Disse arbejder forventes udført indenfor driftsbevillingen på 6.352.800 kr. Den største del af beløbet går til asfaltarbejder, som udbydes. Hvis udbuddet giver lave priser, vil der blive udført yderligere arbejder, primært i form af slidlag eller andre tiltag på enkelte veje og stier, dette kunne være asfaltering af parkeringspladsen i den vestlige del af Rødovre Parkvej, asfaltering af Korsdalsvej nord for Rødovre Parkvej og asfaltering af dele af Ejbyvej, der har gammel belægning. Hvis udbuddet giver høje priser, kan det blive nødvendigt, at lade enkelte tiltag udgå.

Hvis der viser sig uforudsete forhold, kan det være nødvendigt at ændre i prioriteringslisten. Listen bliver koordineret med de store ledningsejeres planer for renovering, således at der så vidt muligt undgås større gravearbejder i nyrenoverede veje.

Lov- og plangrundlag

Lov og plangrundlag for arbejderne er:

- Budget 2020
- Lov om offentlige veje, lov nr. 1520 af 27. december 2014, § 8 stk. 1 og 2.

Økonomiske konsekvenser

I budget 2020 er der afsat en driftsbevilling på 6.352.800 kr. til Sti-, Vej- og Parkpuljens nye projekter i 2020. Udgiften vedrører hovedfunktion 2.28, kommunale veje.

Udgifterne til forbedring af trafiksikkerheden ved ikke-signalregulerede kryds, som ligger på strækningen for supercykelstien, vil blive afholdt indenfor Sti-, Vej- og Parkpuljens ramme i 2020. Teknisk Forvaltning forventer at modtage et tilskud fra Vejdirektoratet i 2021 på omkring 40 % af etableringsomkostningerne, afholdt i 2020.

Tidsplan

Udføres i 2020.

Bilag

Sti, Vej og Parkpuljen 2020

Punkt 41: Renovering af fortove i Rødovre Syd

05.01.08-P20-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I budget 2020 er der afsat et rådighedsbeløb på 3,15 mio. kr. til renovering af fortove i Rødovre Syd. Teknisk Forvaltning indstiller, at rådighedsbeløbet frigives til renovering af fortove på udvalgte strækninger i Rødovre Syd.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at der gives en anlægsbevilling på 3,15 mio. kr. til Teknik- og Miljøudvalget, som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb på 3,15 mio. kr. til renovering af fortove i Rødovre Syd.

Sagsfremstilling

I 2016-2017 blev en række fortovsstrækninger i Rødovre Syd renoveret, hvor gamle asfaltfortove blev renoveret til flisefortove. Ikke alle fortovsstrækninger blev renoveret. I budgettet for 2020 er der afsat 3,15 mio. kr. til renovering af fortove, kørebaner og beplantning på udvalgte vejhjørner i Rødovre Syd. Dette beløb rækker til renovering af ca. 1/4 af alle ikke-renoverede strækninger (excl. Damhus Boulevard, Randrupvej, Hvidovrevej og Hendriksholms Boulevard). Teknisk Forvaltning foreslår, at renoveringen prioriteres til følgende strækninger og følgende rækkefølge.

1. Agerskovvej, renovering af fortov fra asfaltfortov til flisefortov.
2. I krydset Agerskovvej/Skodborgvej vil der blive plantet træer på hjørnerne og etableret en hævet flade til erstatning for 2 eksisterende bump på Skodborgvej, som vil blive nedlagt.
3. Vojensvej (fra Rødovre Station til Frøslevvej), nordsiden, renovering af fortov fra asfaltfortov til flisefortov.
4. Frøslevvej, delvist, renovering af fortov fra asfaltfortov til flisefortov, omfanget vil afhænge af de priser, der opnås ved udbud af renoveringen.

De nye fortove vil blive udført på samme måde som de fortove, der blev renoveret i 2016/2017, det vil sige med 2 rækker fortovsfliser og chausséstensbånd. Mellem fortovsfliser og kantsten etableres asfalt. Mellem fortovsfliser og privat grund etableres grus. Lette overkørsler laves med chausséstensrampe mellem kantsten og fortovsfliser.

Opgaven med renovering vil blive udbudt.

Ikke renoverede vejstrækninger i området vil efter ovenstående renovering være: resterende del af Frøslevvej (fortov), Fritz Møller Vej (fortov og kørebane), hævede flader og træer i krydsene Skodborgvej/Frøslevvej og Skodborgvej/Hviddingvej, Varnæsvej (fortov og kørebane), Vamdrupvej, del op mod Roskildevej (fortov og kørebane), Løgumvej (fortov), Grambyvej, sydlig del (fortov), Nybøllevej (fortov), Vedstedvej (fortov) og Toftlundvej (fortov).

Lov- og plangrundlag

Lov om offentlige veje (LBK nr. 1520 af 27. december 2014), kapitel 2
Budget 2020.

Økonomiske konsekvenser

Teknisk Forvaltning forventer, at renovering af fortove på de vejstrækninger, der er nævnt under sagsfremstillingen, kan gennemføres for en anlægsbevilling på 3,15 mio. kr.

Udgiften på 3,15 mio. kr. vedrører hovedfunktion 2.28 Kommunale veje.

Tidsplan

Forventet anlægsperiode er forår 2020 til og med december 2020.

Punkt 42: Sandbækvej – nedlæggelse af offentlig vendeplads

05.01.22-P00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I forbindelse med udviklingen af kommunens nye materiale- og genbrugsplads nedlægges vendepladsen på Sandbækvej og inddrages under materialepladsen. Forslaget om nedlæggelse af vejarealet, skal efter godkendelse, i offentlig høring hos berørte ledningsejere, som har forsyningsledninger i vejarealet.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at nedlæggelsen af vendepladsen godkendes.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommune har købt ejendommene Sandbækvej 7 og 10A-10B samt Tørringvej 13. Disse ejendomme skal ombygges til kommunens nye materiale- og genbrugsplads. Anlæggelse af pladsen understøtter byudviklingen i Bykernen og potentiel fremtidig byudvikling i Valhøjs Erhvervskvarterer.

Af hensyn til en effektiv udnyttelse af de erhvervede arealer foreslås vendepladsen nedlagt og arealet inddraget til materialepladsen. Det foreslåede nedlagte vejareal udgør ca. 283 m² af Sandbækvej, vejmatrikel 7000al. Arealet skal efter nedlæggelse ved mageskift indgå i matrikel 66g eller 66f. Se bilaget for oversigtskort af vejarealet og matrikelkort.

Nedlæggelsen af vendepladsen er muligt, da der i forlængelse af Sandbækvej udlægges vejareal til en ny privat fællesvej for genbrugspladsen og virksomheden, Andersens Biler, som har et forløb næsten ned til Jyllingevej. Den private fællesvej vil være adgangsvej for genbrugspladsen, og sikre adgang til Andersens Bilers udstilling langs Jyllingevej. Udlægget til den private fællesvej skaber nye vendemuligheder for trafikken på Sandbækvej.

Nedlægges vejarealet, hvor der er vendeplads, har de berørte forsyningselskaber og øvrige ledningsejere krav på, at Rødovre Kommune lader tinglyse en deklaration til sikring af ledningerne på det nedlagte areal. Ledningsejeren afholder selv udgifterne forbundet hermed. Kommunen skal sikre, at de ændrede ejendomsretlige forhold bliver matrikulært berigtiget.

Lov- og plangrundlag

Lov om offentlige veje m.v. § 15 og § 124-127, nr. 1520 af 27. december 2014.

Nedlæggelsesforslaget skal offentliggøres og sendes til berørte parter med en frist på minimum 8 uger til bemærkninger. Det følger af § 124, stk. 2, stk. 6 og stk. 7 i lov om offentlige veje m.v.

Nedlægges vejarealet, råder kommunen frit over det nedlagte vejareal. Det følger af § 127 i lov om offentlige veje m.v.

Nedlægges vejarealet, har berørte ledningsejere krav på, at kommunen lader tinglyse en ledningsdeklaration på arealet. Ledningsejeren skal betale de dermed forbundne udgifter. Det følger af § 127, stk. 3 i lov om offentlige veje m.v.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen afholder udgifterne til matrikulærendring af matrikel og nedlæggelse af vejareal.

Tidsplan

Efter godkendelse af nedlæggelsen af vendepladsen skal afgørelsen sendes i mindst 8 uger hos relevante ledningsejer i forhold til eventuelle ønsker om at lade deres ledninger tinglyses på det nedlagte vejareal.

Bilag

Nedlægning af vendeplads på Sandbækvej

Punkt 43: Orientering om opstart af planlægning af bustilpasninger til Letbanen

13.05.16-P15-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

I forbindelse med etableringen af Hovedstadens Letbane har Movia udarbejdet en plan for den samlede proces frem mod bestillingen af et nyt busnet oktober 2023. Det kommende busnet skal sikre sammenhæng på tværs af busser og letbane samt på tværs af kommuner. For Rødovres vedkommende skal der tages stilling til, hvordan letbanen bindes bedst sammen med kommunens øvrige busbetjening.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at Teknik- og Miljøudvalget tager sagsfremstillingen til efterretning.

Sagsfremstilling

Letbaneprojektet forudsætter en forventet passagertilslutning på 13-14 mio. passagerer årligt. Disse mange passagerer kan komme til og fra letbanen i bil, med tog, til fods, på cykel og med bus. Så markante ændringer i tilbuddet af kollektiv transport, kræver, ligesom ved indførsel af metrocityringen, tilpasning af busnettet. Dette fordi de to kollektive transportsystemer skal integreres til et optimalt fælles transportsystem, herunder at busnettet i Rødovre skal tilpasses, så flest muligt kan få gavn af letbanen.

Movia har udarbejdet en plan for den samlede proces frem mod bestillingen af et nyt busnet i oktober 2023, som skal træde i kraft i forbindelse med åbningen af Letbanen i 2025. Procesplanen for bustilpasninger i 2025 til letbanen kan opdeles således:

I 2020 udarbejdes de nødvendige analyser for udviklingen af busnettet og transportvaner. Der afholdes temadage på det administrative niveau hos Movia for kommuner og Region Hovedstaden.

I 2021 laves der temadage for politikere som skal ende med, at der tages stilling til den politiske vision og de økonomiske rammer for bustilpasningen, som der arbejdes videre med administrativt.

De politiske temadagene forventes at omfatte følgende emner;

- Forventninger til nyt indtægtsgrundlag for busdriften
- Strategisk byudvikling i sammenhæng med nyt busnet og fremkommelighed
- Smidige skift og adgangsforhold til nye letbanestationer
- Forøgelse af opland understøttet af mobilitetstiltag og first/last mile løsninger.

I 2022 udarbejdes det endelige administrative forslag til det nye busnet. I forbindelse med udarbejdelsen af det nye busnet er det intentionen, at der foretages borgerinddragelse i forskellig grad i kommunerne. Ud fra forslaget tilpasses udbud og eksisterende kontrakter.

I 2023 arbejdes der med kommunikation af ændringer af busnettet i 2025. Kortlægning af nødvendige anlægsinvesteringer. I oktober måned skal der senest tages endelig politisk beslutning om trafikbestilling af den nye busnet hos kommunerne og Region Hovedstaden.

Den grønne omstilling af transportsektoren har også betydning for pladsbehov til ladeinfrastruktur mv. og valg af busmateriel. Vælger kommunerne at sætte el-busser i drift i 2025, kræver det en beslutning om el-busser i 2023, så Movia rettidigt kan gennemføre udbud og operatørerne kan få leveret el-busser til de nye buslinjer. Flere kommuner har ligesom Rødovre allerede taget principbeslutninger om, at der skal arbejdes efter emissionsfrie busser (el-busser).

Procesplanen har været forelagt Movias bestyrelse til orientering den 25. februar 2020.

Lov- og plangrundlag

Ingen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Processen forløber i 2020 til 2023, hvor der senest skal træffes en endelig politisk beslutning i oktober 2023.

Punkt 44: Budgetresolution – Emissionsfri buskørsel med 848

13.05.16-P05-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I Budget 2020 er der vedtaget en budgetresolution om, at der skal forelægges en konkret sag med henblik på at gøre bus 848 (servicebussen) emissionsfri hurtigst muligt. Movia har på den baggrund undersøgt mulighederne herfor.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller, at Servicebussen (buslinje 848) omstilles til emissionsfri buskørsel ved førstkomende kontraktfornyelse tidligst i 2014.

Sagsfremstilling

I Budget 2020 er der besluttet en budgetresolution - Bus 848 (servicebussen) skal gøres emissionsfri. Movia har undersøgt mulighederne for grøn omstilling af buslinje 848, og udarbejdet et notat herom. Notatet vedlagt som bilag.

Den nuværende driftskontrakt for servicebussen løber frem til 2022 med option for busopretøren om forlængelse af kontraktperioden frem til 2028 i 2-årige perioder. Udnyttelsen af optionen afhænger af, hvordan busoperatøren overholder det aftalte kvalitetsniveau i kontrakten. For så vidt angår 848 servicebussen har busoperatøren levet op til kontraktens indhold, og kan dermed få forlænget kontrakten frem til 2024 i første omgang. Busoperatøren har tilkendegivet interessen for en kontraktforlængelse i januar 2020 frem til 2024. Den endelige afklaring forventes at foreligge i 1. kvartal 2021.

Nulemissionsfri buskørsel

Hverken Movia eller Rødovre Kommune har i henhold til kontrakten ret til at ændre krav til bussens drivlinje eller drivmiddel. Eventuelle tilkøb af nulemission eller fossilfrihed forudsætter, at operatøren indvilliger heri.

Såfremt Rødovre Kommune ønsker en forceret omstilling til nulemission (elbusdrift) kan det tidligst ske i 2024, vurderer Movia. Yderligere vil det medføre en økonomiske kompensation over en 4-årige periode mellem 2025-2028. Hvis opsigelsen af kontrakten skal være gældende fra 2022 vil der samlet for den 7-årige periode skulle betales en kompensation.

Ved et nyt udbud af servicebussen 848 kan der stilles krav til nulemission. Rødovres samlede årlige øgede tilskudsbehov for omstilling til nulemission er estimeret til 40.000 - 160.000 kr. pr. år. Det svarer til en prisstigning på 3-11%. En omkostning i dette niveau forudsætter, at busdriften udbydes sammen med andre busruter, således at operatøren kan opnå synergier ved gennemførelse af busdriften.

Forvaltningen anbefaler en omstilling til nulemission(elbusdrift) iværksættes fra 2024. En omstilling der følger tidligere beslutning om overgang til emissionsfri drift på flere linjer.

Alternativer som fossilfri buskørsel vurderes ikke at have samme miljømæssige effekter, og er ikke i overensstemmelse med tidligere beslutninger om emissionsfri buskørsel.

Lov- og plangrundlag

Kontrakt A140307 indgået mellem Movia og Anchersen A/S
Forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Økonomiske konsekvenser

Opsigelse af kontrakt for servicebussen med udgangspunkt i 2022 vil medføre operatørkompensationen på op til 3,3 mio. kr. over den opsagte kontraktperiode på 7 år.

Såfremt kontrakten opsiges fra 2024 vil operatørkompensation være op til 2,2 mio. kr.

Tidsplan

Ingen.

Bilag

Muligheder for grøn omstilling af buslinje 848

Punkt 45: Servicebus 848 - køretidstilpasninger og forlængelse

13.05.16-P00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Servicebussen har behov for ekstra køretid for at holde dens køreplan. Teknisk Forvaltning foreslår yderligere tilpasninger af servicebussens rute, hvor vinkestrækning tilpasses og den sidste tur for servicebussen fra Rødovre Station og Lillekær forlænges, for at give bedre betjening af de ældre i kærerne.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at den ekstra køretid til servicebussen godkendes og indarbejdes i en opdateret køreplan,
2. at vinkestrækningen på Islevbrovej udgår samt
3. at forlængelsen af servicebussens sidste afgang til Lillekær godkendes.

Sagsfremstilling

Movia og busoperatøren har ønsket, at der afsættes yderligere køretid for servicebussen 848. I dag har bussen problemer med at holde den gældende køreplan. Bussen er særligt udfordret af biltrafikken pga. parkerede biler langs ruten. Særlig de ulovlige parkeringer langs ruten giver udfordringer. Her er der særlig problemer ved Broparken, Engskrænten, Brunevang, Vestbadet og Fortvej. Yderligere er der skiftende behov for ekstra tid, til at yde mere hjælp og service til flere brugere i forbindelse med påstigning og afstigning. Disse forhold øger behovet for indarbejdelse af mere køretid i køreplanen. Samlet er der vurderet behov for indarbejdelse af ca. 20-25 min ekstra køretid i køreplanen.

Tilpasset køreplan

Teknisk Forvaltning har kigget på køreplanen sammen med Movia. Ved at indlægge den ekstra tid i køreplanen, svarer det til, at køreplanen samlet vil gå fra 110 minutters til 120 minutters drift. Det vil give en mere driftssikker køreplan og tilpasse køretiderne, så ankomsttiden for hver stop bliver med 2 timers mellemrum. Forslaget svarer til servicebussens nuværende køreplan for lørdage. Forvaltningen vurderer, at det også vil give servicebussen en mere overskuelig og forståelig køreplan. Vedlagt som bilag er oplæg til den nye køreplan.

Nedlæggelse af vinkestrækning Islevbrovej

Busoperatøren og Movia har forespurgt om vinkestrækningen på Islevbrovej kan udgå. Strækningen udgør samlet ca. 100 m af servicebussens rute. En vinkestrækning består af en del af busruten, hvor der ikke opsættes noget fast stoppested til af- og påstigning. I stedet stopper bussen så snart en passager langs strækningen gør tegn, ved af vinke af bussen eller passagerer i bussen fortæller buschaufføren, at de vil af her.

Ønsket kommer af, at efter vejen på denne strækning blev opbygget som en del af ID-Linjen. På vejstrækningen er der i nordsiden beplantning, hvor der ikke er fast belægning til at komme ind i bussen eller afsætte passagere. Bussen skal derfor holde meget tæt på vejkrydset Islevbrovej/Tårnvej for at undgå beplantningsbæltet. Det er ikke hensigtsmæssigt i forhold til evt. indkørende trafik på Islevbrovej. Operatøren vurderer derfor, at vejforholdene ikke er hensigtsmæssige i forhold til at afsætte og påtage brugerne af servicebussen. Passagerer på Islevbrovej henvises i stedet at gå over til Brunevang, som ligeledes er en vinkestrækning, eller til stoppestedet Islevbrovej på Tårnvej.

Teknisk Forvaltning vurderer, at vinkestrækningen godt kan nedlægges. De påvirkede brugere omfatter beboere på Ved Voldgraven og Islelund. Ved Voldgraven vil brugere få en ekstra gåafstand på ca. 60 m til Tårnvej eller til Brunevang. Brugere i Islelund vil få forøget deres gangafstand med ca. 80 m sammenlignet med nuværende forhold. Den øgede gangafstand gælder dog kun den nordgående retning, hvor problematikken med påstigning og afsætning er størst. Alternativ kan brugeren køre med servicebussen op ad og tilbage fra Brunevang og stige af ved stoppestedet Islevbrovej, når bussen kommer ud på Tårnvej igen. En forøget gangafstand på 60-80 m svarer for meget langsom gang til en forøget gangtid på ca. 1½-2 minutter.

Forlængelse af sidste tur med servicebussen

I Servicebusudvalget er der kommet forslag om at lade den sidste kørsel med servicebussen have endestop ved Lillekær i stedet for ved Rødovre Station. Forslaget kommer af, at servicebussen kører den gældende rute som et loop. På rutens sidste loop fra Rødovre Centrum-Roskildevej-Ørbygård-Damhus Boulevard ender bussens rute ved Rødovre Station. Dette gør, at brugere med servicebussens sidste tur, som bor i kærerne, skal gå hjem fra Rødovre Station. Det kan være en gåtur på op til ca. 1,0 kilometer, hvilket kan være problematisk for brugerne, hvis de er dårlig gående. Gangruten til kærerne fra Rødovre Stations er i øjeblikket udfordret af byggeaktiviteterne i Rødovre Port, en aktivitet som fortsætter flere år frem. Som midlertidig gangrute er der anlagt fællessti langs Rødovre Stationsvej, et fodgængerfelt over Tårnvej, og en trappe som fra Tårnvej leder op til Agerkær og Storekær. Denne gangrute kan være en udfordring og føles utryk for dårligt gående. Det vil derfor for disse passagerer være mindre attraktivt at benytte sig af servicebussens sidste omgang for at komme hjem, grundet den ekstra gangafstand.

Alternativt er de tvunget til at skifte til buslinje og benytte sig af 161 eller 200S fra Rødovre Station. De to buslinjer indgår i den almindelige rutekørsel, og yder derfor ikke ekstra service over for borgerne. De buslinjer er derfor ikke så attraktive, som servicebussen, særligt for de dårlig gående at benytte.

Ved at forlænge den sidste del af ruten til kærerne, kan brugere af servicebussen i kærerne fuldt benytte sig af alle servicebussens afgang til at komme hjem. En forlængelse af den sidste afgang med servicebussen, vil give en bedre service af brugerne, samt bidrage til at flere borgere i kærerne kan benytte sig af alle servicebussens afgang, som et transporttilbud.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse af lov om trafikselskaber, § 3 stk. 4 og § 5 stk. 1, Lovbekendtgørelsenr. 323 af 20. marts 2015.

Økonomiske konsekvenser

Ifølge Movia vurderes udvidelsen af køretid og forlængelsen af busruten til Lillekær at koste samlet set 65.000 kr. årligt, hvoraf 45.000 kr. vedrører udgifter til udvidelsen af køretiden og 20.000 kr. vedrører forlængelsen til Lillekær.

Udgiften på 65.000 kr. årligt afholdes indenfor Vej og Parks driftsbudget, hovedfunktion 2.32 Kollektiv trafik.

Tidsplan

Såfremt forslaget til den nye køreplan med forlængelsen af ruten godkendes før maj 2020, så kan Movia implementere den nye køreplan fra december 2020.

Bilag

Forslag til ny køreplan for 848 med ens tider og forlængelse af sidste tur

Punkt 46: Budgetresolution – Undersøgelse af behov og omkostninger til cykelstier på Viemosevej, Sommerfuglevej og Nørrevangen

05.04.00-A00-1-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I Budget 2020 er der vedtaget en budgetresolution om undersøgelse af behov for og omkostninger til cykelstier på henholdsvis Viemosevej, Sommerfuglevej og Nørrevangen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,
at sagsfremstillingen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I Budget 2020 er der vedtaget en budgetresolution om undersøgelse af behov for og omkostninger til cykelstier på henholdsvis Viemosevej, Sommerfuglevej og Nørrevangen. Dette er samlet i et notat, som er vedlagt som bilag.

Behovet for cykelsti på Viemosevej og Sommerfuglevej er tidligere blevet belyst i forbindelse med Budgetresolution; kortlægning af behov for cykelstier i Rødovre fra budget 2018. Denne blev behandlet på Kommunalbestyrelsesmøde den 29. maj 2018, sag nr. 77. I kortlægningen fik Viemosevej og Sommerfuglevej en B-prioritering, da de ligger tæt på en skole og dermed har skoletrafik. De blev også udpeget som vejstrækninger, hvor det kan overvejes at anlægge cykelstier i den forrige kortlægning. Prioriteringslisten er i det nye notat opdateret med Nørrevangen i prioriteringslisten - Se bilaget. Nørrevangen har fået en B-/C-prioritering, da vejen ligesom Viemosevej og Sommerfuglevej bruges til at komme til Islev Skole. Biltrafikken på Nørrevangen er relativ lav, kun ca. 50-25% i forhold til trafikken på Viemosevej og Sommerfuglevej. Vejen har også generelt en mindre andel registreret cykeltrafik. Nørrevangen har derfor ikke lige så høj prioritering, som de andre to veje.

Cykeltrafikken på vejene vurderes til næsten at være ligelig pendler- og skoletrafik til Islev Skole i morgenmyldretiden. Rekreative cykelture vurderes kun at udgøre en mindre andel af cykeltrafikken.

De tre vejstrækninger er lokale fordelingsveje i kommunens vejnet, og er rygraden i det offentlige vejnet for boligområdet i det nordlige Islev. Trafikken er præget af lokaltrafik fra parcelhusområdet. Det gælder både bil- og cykeltrafikken, heraf en del skoletrafik som skal til Islev Skole. Trafiktælling og manuelle registreringer viser, at cykeltrafikken er størst på Viemosevej og Sommerfuglevej. Ligeledes er der på disse to veje også den største trafikmængde af biltrafik. Trafikmængden svinger mellem 1.900-3.700 ÅDT, hvor den største trafikmængde er ved Slotsherrensvej og den mindste er nord for Harrestrup Å. Dette stemmer overens med, at det meste af trafikken kører ud af lokalområdet via Slotsherrensvej, og trafikmængden dermed øges efter hvor mange boligveje, der leder biltrafik ud på Viemosevej og Sommerfuglevej.

Cykelstier langs vejene bidrager væsentligt til at øge både sikkerheden og trygheden for cyklister, der samtidig påvirkes sundhedsmæssigt positivt. Erfaringsmæssigt har det vist sig at sikre og trykke cykelforhold er med til at øge andelen af cyklister på vejene og fastholde de eksisterende cyklister. Det er forvaltningens forventning, at cykelstier på Viemosevej og Sommerfuglevej vil øge cykeltrafikken op til ca. 20 % i forhold til i dag. En blanding af flere skolebørn på cykel og cykelpendlere fra lokalområdet forventes at udnytte et mere sammenhængende cykelstinet. Antallet af biler i morgenmyldretiden forventes reduceret på disse veje, hvis færre børn køres i skole og flere pendlere tager cyklen i stedet for bilen.

I anlægsoverslaget er der set på en vej- og cykelstiudformning, der er mulig at anlægge indenfor den nuværende vejprofil. Alle vejstrækningerne er udlagt i vejbredden 12,5 m. Af hensyn til at skabe tilstrækkelige pladsforhold til cykelsti og fortov, er der regnet på en vejudformning med 5,5 m kørebane, 2x1,8 m cykelsti og 2x1,4 m fortov samt 2x0,3 m bagkant/udligningsareal til nabogrundene. Disse bredder på cykelsti og fortove lever op til de anbefalede minimumsbredder i vejreglerne for cykelstier og fortove. Denne vejudformning er tilsvarende vejforholdene på Fortvej. Alternative udformninger med delt sti eller cyklebaner kan overvejes i stedet for cykelstier. Disse løsninger giver ikke samme trafiksikkerheds- og tryghedseffekt for cyklisterne og for de gående.

Prioriteringen af bredderne for fortov og cykelsti medfører reduceret fremkommelighed for bilisterne. Det betyder, at der skal indføres parkeringsbegrænsninger langs vejen af hensyn til fremkommeligheden for biltrafik. Sommerfuglevej og Viemosevej serviceres i dag af buslinje 12. Med reducerede kørebanebredder kan det være svært at opretholde busdriften på vejen sammen med biltrafikken og parkerede biler langs vejen. Denne problemstilling ses på Fortvej, hvor servicebussen 848 kører. Servicebussen har i dag problemer med at køre på Fortvej pga. ulovligt parkerede biler. Buslinje 848 kører med kortere busser end der køres med på buslinje 12. Problemstillingen vil derfor potentielt være endnu større for Sommerfuglevej og Viemosevej end på Fortvej, hvis der holder ulovligt parkerede biler langs vejen.

Lov- og plangrundlag

Budget 2020

Kortlægning af behov for cykelstier i Rødovre. Kommunalbestyrelsmøde den 29. maj 2018, sag nr. 77.

Økonomiske konsekvenser

Anlægsomkostninger til cykelsti på Viemosevej, Sommerfuglevej og Nørrevang er anslået til henholdsvis 15,8 mio. kr., 4,55 mio. kr. og 5,3 mio. kr.

Tidsplan

Ingen.

Bilag

Notat - Vurdering af cykelstier på tre veje Nørrevang, Sommerfuglevej og Viemosevej

Punkt 47: Afvikling af Taxinævn for Region Hovedstaden

22.11.38-S00-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Rødovre Kommune udtræder af Taxinævnet i Region Hovedstaden, der nedlægges, da opgaverne er overført til staten.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Rødovre Kommune udtræder af Taxinævnet i Region Hovedstaden med henblik på ophævelse (og nedlæggelse) af nævnet,

at Taxinævnets udbetaling af acontooverskud på 54.641,14 kr. er tilgået kassen i 2019 samt

at Taxinævnets udbetaling af resterende overskud på 7.075,24 kr. tilgår kassen i 2020.

Sagsfremstilling

Den 19. december 2017 vedtog Folketinget en ny taxilov. Loven indeholder en centralisering af tilsynet med taxiområdet og de administrative opgaver, der tidligere lå under Taxinævnet i Region Hovedstaden. Nævnet var en fælles kommunal myndighed for kommunerne i Region Hovedstaden. Nævnets opgave var at sørge for en tilfredsstillende taxiordning i Regionen. Opgaverne er nu flyttet til staten, der overtog opgaven den 18. marts 2018. Siden har Taxinævnet v/Frederiksberg Kommune arbejdet på at ophæve nævnet. Da Taxinævnet er et § 60 selskab med 28 deltagende kommuner skal nedlæggelsen godkendes i de 28 kommuner og Ankestyrelsen.

Lov- og plangrundlag

Styrelseslovens §60 stk. 2 og 3.

Økonomiske konsekvenser

Der er et samlet overskud på 2.823.214 kr. ved likvidering af Taxinævnet i Regionhovedstaden. Overskuddet fordeles i henhold til nævnets vedtægter efter indbyggertal.

Der er taget udgangspunkt i gennemsnitsberegning af befolkningstal i 2016-2018, som er de år overskuddet stammer fra.

Rødovre Kommunes andel udgør 2,19%.

Der er i 2019 udbetalt aconto til alle nævntets kommuner på 2.500.000 kr. Rødovre Kommunes andel udgjorde 54.641,14, som er tilgået kassen i 2019.

Det resterende beløb på 323.214 kr. udbetales i foråret 2020. Rødovre Kommunes andel udgør 7.075,24 kr. som tilgår kassen i 2020.

Tidsplan

Ingen.

Punkt 48: Diverse

00.01.00-A00-26-19

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU