

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget - 2022-2025 d. 24-08-2022

Mødedato	Onsdag d. 24. august 2022 kl. 14:15
Mødested	Mødelokale 1
Mødedeltagere	Arno Hurup Christiansen, Franz Hansen, Finn Andersen, Jan Lundquist, Vagn Kjær-Hansen

Indholdsfortegnelse

Beslutning om p-kontrol i Søholtparken.....	3
Beslutning om igangsætning af forundersøgelser for BRT på buslinje 200S.....	6
Beslutning om dispensation fra skovbyggelinje samt forlængelse af tidsbegrænset dispensation fra l	9
Orientering om Movias økonomiske situation for 2022 og 2023.....	12
Beslutning om fremrykning og frigivelse af midler til letbanen.....	15
Beslutning om anlægsbevilling til indkøb af ny lastvogn til Materielgården.....	17
Beslutning om ændring af regulativ for erhvervsaffald og om fastholdelse af at Brøndby Kommune	19
Beslutning om godkendelse af udbud for ladestandere.....	21
Beslutning om gebyr for virksomheders brug af genbrugsstationer (budget 2023).....	24
Orientering om opsamling af kommentarer fra borgere og interessenter i forlængelse af parallelopdr	26
Meddelelser.....	28
Ønsker til kommende møder.....	29
Lukket: Beslutning om påtænkte arealerhvervelser og anlægsøkonomi i forbindelse med projekt ve	30
Godkendelse af beslutningsprotokol.....	31

Punkt 88: Beslutning om p-kontrol i Søholtparken

S2021-137887

Resume

Bestyrelsen i Grundejerforeningen Søholtparken har henvendt sig til Teknik- og Miljøforvaltningen, da de oplever problemer med at finde ledige parkeringspladser på vejene i Søholtparken om aftenen og i weekenden. Grundejerforeningen Søholtparken ønsker derfor at få etableret yderligere parkeringsrestriktioner på vejene i deres område. Grundejerforeningen er fremkommet med tre forskellige forslag til løsning på problemet, som er beskrevet i sagsfremstillingen.

Denne sag fremlægges for at afklare Kommunalbestyrelsens principielle holdning til parkeringskontrol på de private fællesveje i Søholtparken, og i kommunen i øvrigt, da der ikke tidligere har været givet mulighed for en ændret parkeringskontrol efter indførslen af kommunens aftale med Parkeringskontrol Nord. Det er forvaltningens anbefaling, at denne linje fastholdes.

Sagen er principiel, da udfaldet af denne sag med udgangspunkt i lighedsprincippet vil danne præcedens for, hvad der kan og skal gives tilladelse til på øvrige private fællesveje i kommunen i forhold til parkeringskontrol.

Spørgsmålet har tidligere været behandlet i Teknik- og Miljøudvalget i februar 2022, men blev udsat ved den efterfølgende behandling i Økonomiudvalget i marts 2022. Der er sket mindre tilpasninger af sagen fra forvaltningens side siden da.

Sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at alle de eksisterende tilladelser til privat parkeringskontrol på private fællesveje i Brøndby Strand inddrages, og at det så fremover kun er Parkering Nord, der kontrollerer ulovligt parkerede biler på private fællesveje, eller
2. at de eksisterende rammer for parkeringskontrollen fastholdes, så der ikke gives yderligere tilladelser til privat parkeringskontrol, herunder også på Søholtparken, eller
3. at der gives tilladelse til privat parkeringskorps i Søholtparken, men at den gøres midlertidig i en periode på 2,5 år, og at de hidtil givne tilladelser til private parkeringskorps på andre private fællesveje ligeledes gøres midlertidige i 2,5 år.

Sagsfremstilling

Baggrund og det ansøgte

Beboerne i Grundejerforeningen Søholtparken har henvendt sig, da de oplever problemer med at finde en ledig parkeringsplads på vejene om aftenen og i weekenden. Grundejerforeningen er fremkommet med tre forslag til løsning på problemet. De ønsker enten:

1. at nedklassificere vejene i Søholtparken fra private fællesveje til private veje og gøre grundejerforeningen til vejmyndighed, eller
2. at Søholtparken får tilladelse til at etablere egen parkeringskontrol via selskabet Unopark, med en tidsbegrænset parkering for alle og med parkeringslicenser til beboerne i Søholtparken samt gæstekort eller
3. at udbygge samarbejdet med Parkering Nord ved at etablere tidsbegrænset parkering for alle og etablere parkeringslicenser til beboerne i Søholtparken samt gæstekort.

Grundejerforeningens ønsker kan ses i vedhæftede Bilag 1: Præsentation af ønsker - GF Søholtparken_P-møde med kommunen den 22-11-2021.

Nedklassificering af vejene til private veje

Grundejerforeningen har tidligere forespurgt om muligheden for at nedklassificere vejene i Søholtparken fra private fællesveje til private veje. I brev af 14. oktober 2021 har vi skrevet:

"En privat fællesvej er imidlertid defineret ved, at den fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer (jf. § 10 i Lov om private fællesveje). I jeres grundejerforening er samtlige ejendomme udmatrikuleret, og har forskellige ejere. Derfor er det ikke, i henhold til loven, muligt, at nedklassificere vejene i jeres område til at blive private veje. Hvis vejene skulle ændres til private veje, så skal alle jeres ejendomme have samme ejer."

Dette løsningsforslag er derfor ikke en mulighed jf. loven.

Tilladelse til etablering af egen parkeringskontrol via selskabet Unopark med 3 timers tidsbegrænset parkering for alle og etablere parkeringslicenser eller gæstekort.

Med denne løsning vil der være 3 timers fri parkering for alle, mens man skal have en licens for at parkere i længere tid. Det vil i princippet sige, at i nattetimerne vil det kun være beboerne i Søholtparken, der vil holde der, da andre ikke vil komme og stille deres parkeringsskive hver tredje time. Hvis der etableres 3 timers tidsbegrænset parkering i Søholtparken med parkeringslicenser til beboerne og gæstekort til gæster i området, så vil løsningen have den fordel for beboerne i Søholtparken, at de sandsynligvis altid vil kunne finde en parkeringsplads i området.

Vi forventer, at der sandsynligvis altid vil være nogle frie parkeringspladser, hvis der bliver etableret parkeringslicenser. Etablering af parkeringskontrol på de anlagte parkeringspladser vil dog være en ulempe for alle andre end beboerne i Søholtparken, da de får sværere ved at finde en parkeringsplads på en privat fællesvej. Vi vil sandsynligvis få flere biler parkeret på de offentlige veje i området.

Forvaltningen anbefaler derfor ikke denne løsning.

Udbygning af samarbejdet med Parkering Nord ved at etablere 3 timers tidsbegrænset parkering for alle og etablere parkeringslicenser eller gæstekort.

Denne løsning er i princippet nøjagtig den samme som løsningen med Unopark. Her er det bare Parkering Nord, der står for parkeringskontrollen, mens det vil være grundejerforeningen selv, der skal stå for uddeling af parkeringslicenser. Hverken Brøndby Kommune eller Parkering Nord kan stå for administration af parkeringslicenserne. Fordele og ulemper ved denne løsning er altså de samme som beskrevet ovenfor, og den kan derfor ikke anbefales.

Præcedens-virkning og den overordnede parkeringsstrategi i kommunen

Uanset hvilken melding Søholtparken får, vil den være principiel grundet lighedsprincippet og dermed danne præcedens for forvaltningens dialog med andre grundejerforeninger i kommunen.

En grundlæggende overvejelse er, hvem der skal have adgang til at parkere frit på private fællesveje i kommunen, hvis ellers der parkeres i overensstemmelse med færdselsreglerne. Private fællesveje er, som udgangspunkt, åben for almen færdsel. Det vil sige, at alle må færdes på vejene. Hvis der etableres parkeringsrestriktioner på en privat fællesvej, vil de

bilister, der ikke kan parkere på den givne private fællesvej, søge efter parkering på andre veje, og presset på omkringliggende private fællesveje og offentlige veje vil blive større.

Hvis der gives tilladelse til etablering af skærpede parkeringsrestriktioner i Søholtparken, uanset det organisatoriske ophæng, forudser forvaltningen, at vi kan få tilsvarende ønsker fra andre private fællesveje i kommunen, eksempelvis private fællesveje mod Strandparken, som om sommeren oplever en del udefrakommende parkering til Strandparken.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at nogle af de private fællesveje mod stranden derfor vil have samme ønske om etablering af parkeringskorps og forbud mod parkering i længere tid uden parkeringslicenser. Det må forventes yderligere at øge trykket på de offentlige veje i området markant.

Forvaltningens samlede vurdering og anbefaling

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at alle private fællesveje i kommunen bør vedblive at være åbne for almen færdsel, og at det skal være muligt at parkere på vejene, så længe færdselsreglerne og øvrig skiltning på vejene overholdes, da det vil forværre trykket på de resterende veje, hvis dette fraviges og øge søgekørslen efter p-pladser i kommunens geografi.

En model kunne derfor være, at de allerede tildelte tilladelser til privat parkeringskontrol på private fællesveje i Brøndby Strand ophæves på baggrund af Søholtparkens henvendelse, så der bliver lige forhold mellem de forskellige grundejerforeninger, der grænser ud til private fællesveje. Dette vil skabe lige og ens forhold for alle og kunne medvirke til at fordele parkeringen mere jævnt i bydelen.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen i denne sag.

Beslutning

På baggrund af den igangværende byudvikling anbefaler Teknik- og Miljøudvalget, at de eksisterende aftaler om privat parkeringskontrol i de to grundejerforeninger løber aftaleperioden ud dog maksimalt 2,5 år fra Kommunalbestyrelsens beslutning. Herefter overtager Brøndby Kommune parkeringskontrollen.

I forhold til Søholtparken indgås en aftale med Parkeringskontrol Nord, der tilsvarende løber maksimalt 2,5 år fra Kommunalbestyrelsens beslutning, og som samtidig giver mulighed for, at der udstedes beboerlicenser under forudsætning af, at grundejerforeningen selv håndterer administrationen heraf. Der indføres 3 timers fri parkering for offentligheden.

Bilag

Bilag 1: forslag fra Søholtparken

Punkt 89: Beslutning om igangsætning af forundersøgelser for BRT på buslinje 200S

S2020-57074

Resume

Kommunalbestyrelsen tiltrådte på deres møde den 13. oktober 2021 en indstilling om, at Brøndby Kommune skulle deltage i en forundersøgelse for opgradering af buslinje 200S til en BRT-løsning. Kort over 200S linjeføring er vedlagt som bilag 1.

Tilsvarende besluttede Kommunalbestyrelsen allerede i oktober 2020, at kommunen imidlertid ikke ønsker at medfinansiere selve anlæggelsen, da projektet ikke har strategisk betydning for Brøndby, og de potentielle anlægsudgifter i Brøndby Kommune langt fra modsvarer eventuelle fordele for kommunen. Endeligt vil anlægsomkostningerne, som det ser ud lige nu, belaste kommunernes individuelle anlægsrammer.

Med denne sag ønsker forvaltningen dels, at der politisk tages stilling til det i bilag 2 vedlagte udkast til kommissorium for forundersøgelsen af BRT-linje 200S. Kommissoriet forelægges parallelt til godkendelse hos de øvrige kommuner, efter Transportministeriets godkendelse.

De enkelte kommuner tager ikke stilling til, om de vil indgå i den egentlige betaling af selve anlæggelsen af den nye BRT-linje 200S ved at indgå i forundersøgelsen.

Derudover beder forvaltningen om mandat til at indgå i drøftelser med de øvrige beliggenhedskommuner samt Region Hovedstaden om at udarbejde et forslag til principper for finansiering og byrdefordeling for den eventuelt kommende etablering af BRT-anlæg på linje 200S, med udgangspunkt i Kommunalbestyrelsens tidligere beslutninger.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Kommunalbestyrelsen godkender, at Brøndby Kommune deltager i fælles forundersøgelse om etablering af BRT-linjer på linje 200S fra Avedøre til Gladsaxe, jf. vedlagte udkast til kommissorium, og
2. at Kommunalbestyrelsen godkender, at Brøndby Kommune sammen med øvrige beliggenhedskommuner samt Region Hovedstaden i efteråret 2022 udarbejder et eller flere forslag til principper for finansiering og byrdefordeling for etablering af BRT-anlæg på linje 200S.

Sagsfremstilling

Baggrund

I Movias mobilitetsplan fra 2020 indgår et net med fire mulige BRT-linjer i hovedstadsområdet, herunder buslinje 200S som i Brøndby Kommune kører langs kommunegrænsen på Avedøre Havnevej. BRT er højklassede bussystemer med højt serviceniveau og hyppige afgang. BRT kører som udgangspunkt i egne vognbaner med signalprioritering i lyskryds og dermed høj rejsehastighed og pålidelighed. BRT i egne vognbaner tager plads i byrummet. Det kræver derfor omhyggelighed i planlægningen for at sikre, at BRT ikke fører til uhensigtsmæssig reduktion i mobiliteten for øvrige trafikanter og for at sikre, at der sker så få ekspropriationer som muligt.

I samarbejde mellem beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden og Movia er gennemført mulighedsstudier, der screener de trafikale og økonomiske effekter af BRT-linjerne.

I den statslige Fingerplan 2019 blev der åbnet for et forsøg med stationsnærhed ved BRT-stationer. Hvidovre, Rødovre, Ballerup, Høje-Taastrup og Gladsaxe kommuner har af indenrigs- og boligministeren og transportministeren fået betinget

tilsagn om at kunne planlægge for større, brugsintensivt byggeri omkring indtil seks stationer på 200S og 400S. Betingelsen er, at de påtænkte BRT-linjer besluttes og realiseres.

I juni 2021 indgik et bredt flertal i Folketinget aftale om en infrastrukturplan. I planen indgår statslig medfinansiering af indtil halvdelen af etablering af 200S med op til 525 mio. kr. og 400S med op til 950 mio. kr. Desuden vil staten udføre og finansiere de nødvendige VVM-undersøgelser.

BRT på 200S

Linje 200S betjener den tværkorridor, som binder hovedstadsområdets byfingre sammen i området mellem Ring 2 og Ring 3. Hermed forbindes tre S-togsgrene (Høje Taastrup, Ballerup og Køge-linjerne), letbanen samt en række større bolig- og erhvervsområder, bl.a. Avedøre Holme, Hvidovre Hospital, Rødovre C., Husum og Gladsaxe Erhvervskvarter.

En BRT-linje fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads vil derfor understøtte det samlede net af højklasset kollektiv transport i hovedstadsområdet. I Brøndby Kommune kører 200S på Avedøre Havnevej langs den østlige kommunegrænse, og har derfor begrænset strategisk betydning for kommunen, i modsætning til en række af de øvrige beliggenhedskommuner.

Der er indgået aftale mellem staten, regionen og beliggenhedskommunerne om i fællesskab at finansiere en forberedende undersøgelse af BRT på 200S, der bliver sammenlignelig med den, der er gennemført for 400S.

Forslag til kommissorium til undersøgelsen er vedlagt som bilag 2 til Kommunalbestyrelsens godkendelse. I undersøgelsen skal alternative linjeføringer vurderes, ligesom der skal være særlig opmærksomhed på at skabe optimale skifteforhold til S-togsstationerne i Friheden, Rødovre og Husum. Det bemærkes, at kommissoriet parallelt hermed er til godkendelse hos de øvrige parter. Lægger en eller flere af de øvrige parter op til større indholdsmæssige ændringer i kommissoriet, vil dette blive genforelagt Kommunalbestyrelsen.

Den forberedende undersøgelse planlægges iværksat senest ved årsskiftet 2022-23 og afsluttet i starten af 2024. Denne undersøgelse skal koordineres med en forventet sideløbende udredning om letbane eller BRT fra Gladsaxe Trafikplads ad Frederikssundsvej til Nørrebro St.

Økonomiske konsekvenser

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet, at Brøndby Kommunes udgifter til finansiering af den forberedende undersøgelse, estimeret til omkring 90.000 kr., finansieres over Puljen til Trafik og Grønne Områder.

BRT-kommunerne og Region Hovedstaden har indgået i en tæt dialog med Transportministeriet om, hvilke rammebetingelser, der skal være til stede, for at kommunerne og regionen kan deltage i BRT-projekter. Borgmestre og regionsrådsformand afholdt møde med ministeren om sagen 9. marts, og på baggrund heraf er parterne blevet enige om et forståelsespapir (bilagt), der fastlægger, at det for kommunerne er afgørende,

- at den kommunale medfinansiering sker uden for det kommunale anlægsloft,
- at lokale parter kan lånefinansiere deres anlægsudgifter til BRT med tilbagebetaling over 40 år og
- at der foreligger en afklaring om risikoen af anlægsprojektet.

I forståelsespapiret slås fast, at Transportministeriet, beliggenhedskommunerne og regionen er enige om, at der arbejdes for, at der foreligger en afklaring om afholdelse af anlægsudgifter, lånefinansiering og anlægsrisiko inden udgangen af 2022.

En del af udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget er at igangsætte et udredningsarbejde om fordeling af den lokale anlægsfinansiering. Dette er erfaringsmæssigt en længere proces, og det er derfor relevant at dette igangsættes i god tid, således at finansieringsnøglerne kan indgå i det fremtidige beslutnings- og efterfølgende aftalegrundlag. Beliggenhedskommunerne og regionen har derfor aftalt at påbegynde dette arbejde efter sommerferien med henblik på at udarbejde et eller flere forslag til byrdefordeling inden årets udgang.

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet, at Brøndby Kommune ikke ønsker at medfinansiere selve anlæggelsen af en BRT-linje på 200S-ruten, da projektet ikke har strategisk betydning for Brøndby og de potentielle anlægsudgifter i Brøndby Kommune langt fra modsvarer eventuelle fordele for kommunen. Denne grundholdning er tidligere kommunikeret til de øvrige beliggenhedskommuner såvel som Movia og Regionen, og vil fortsat være udgangspunktet for de kommende drøftelser, såfremt Kommunalbestyrelsen tiltræder forvaltningens indstilling herom.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Bilag

Bilag 1 - kortbilag over linjeføring for 200S

Bilag 2 - Udkast-kommissorium-forberedende analyse 200S

Bilag 3: Endeligt. Forståelsespapir for BRT på linje 200S og linje 400S

Punkt 90: Beslutning om dispensation fra skovbyggelinje samt forlængelse af tidsbegrænset dispensation fra LP 138 til pavilloner for Enghusene

S2022-38193

Resume

Kommunale Ejendomme ansøger Plan om dispensation fra to forhold ved Enghusene, som er et midlertidigt pavillonbyggeri på Brøndbyøstervej 156B. Det drejer sig om dispensation fra naturbeskyttelsesloven § 17 til bebyggelse inden for skovbyggelinjen samt om forlængelse af tidsbegrænset dispensation fra lokalplan 138.

Den nugældende tidsbegrænsede dispensation for Enghusene udløb den 1. juli 2022. Forlængelsen af den tidsbegrænsede dispensation skal gælde indtil udgangen af 2024, hvor forvaltningen formoder, at der er en afklaring på Enghusenes permanente placering og hvor der er udarbejdet det nødvendige plangrundlag for det. Dispensation fra den allerede reducerede skovbyggelinje er en forudsætning for at der kan udarbejdes et plangrundlag med en placering af Enghusene som anbefalet af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Dispensationsansøgningerne er vedlagt som bilag 1 og 2, med supplerende og uddybende bilag 3 og 4, og ansøgningerne lægges med denne sag op til politisk behandling. En tilsvarende sag er ligeledes lagt op som en orienteringssag i Social- og Sundhedsudvalget den 24. august.

Sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget godkender, at processen med dispensation fra skovbyggelinjen sættes i gang som forudsætning for en realisering af Enghusene på den af forvaltningen anbefalede placering
2. at Teknik- og Miljøudvalget meddeler forlængelse af midlertidig tidsbegrænset dispensation til de 5 eksisterende boliger samt mødepavillon i Enghusene, gældende til udgangen af 2024

Sagsfremstilling

Baggrund

Baggrunden for ansøgningen er, at Kommunalbestyrelsen i efteråret 2018 godkendte opførsel af fire skærmede boliger (Enghusene) ved siden af Boligerne på Brøndbyøstervej. Enghusene blev etableret som et midlertidigt pavillonbyggeri på baggrund af en tidsbegrænset 3-årig dispensation fra den gældende lokalplan 138, fordi der var et akut behov og det ikke umiddelbart var muligt at finde en placering, der ikke krævede dispensation. Samtidig blev der meddelt en dispensation på tre år fra naturbeskyttelseslovens § 17 til bebyggelse indenfor skovbyggelinjen.

Kommunalbestyrelsen bevilgede i 2021 midler til forundersøgelser af en permanent løsning for Enghusene. På baggrund af den igangværende proces blev dispensationen i juli 2021 forlænget med et år på vilkår af en afklaring af de fremtidige muligheder for en permanent løsning for Enghusene, efterfulgt af den nødvendige lokalplanlægning. Der blev også, på de samme vilkår, meddelt en tidsbegrænset dispensation til en mødepavillon på ejendommen (på baggrund af krav fra Arbejdstilsynet).

Herefter undersøgte Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Social- og Sundhedsforvaltningen mulighederne for lokalisering af de fremtidige Enghusene. Analysen ligger som bilag 4 under dette punkt. På baggrund af analysen konkluderede forvaltningerne, at den eneste mulige løsning er placering af byggeriet på Enghusenes nuværende placering vest for boligerne på Brøndbyøstervej. En væsentlig grund til denne konklusion er, at der er tale om en helt særlig gruppe borgere, der behøver individuelle og skærmede boliger, og som derfor er svære at placere i en bymæssig kontekst.

Høring, planloven

Forud for en forlængelse af den tidsbegrænsede dispensation skal der ske en naboorientering efter planlovens § 20. Dispensationsansøgningen er sendt i naboorientering fra den 18. juli til den 5. august. Perioden er forlænget på grund af sommerferien. Der er ikke indkommet høringssvar eller bemærkninger i perioden.

Høring og klagefrist, naturbeskyttelsesloven

Hvis udvalget godkender, at der bliver sat en dispensationsproces i gang vil der efter dispensationen være en klagefrist på 4 uger for offentlige myndigheder, foreninger med beskyttelse af natur og miljø som hovedformål samt lokale foreninger, der har en væsentlig interesse i afgørelsen. Forud for en meddelelse af dispensation, skal der endvidere ske en partshøring af 8 ugers varighed, som igangsættes såfremt udvalget tiltræder forvaltningens indstillinger i denne sag.

Retsgrundlag og forvaltningens vurdering

Ejendommen er omfattet af lokalplan 138 for boliger og institutioner ved Brøndbyøstervej, delområde B. Formålet med lokalplanen er blandt andet at åbne mulighed for udvidelse af det eksisterende institutionsbyggeri i delområde B med 16 nye institutionsboliger og fælleshus samt ombygning af 4 eksisterende boliger til administration.

Det ansøgte er i strid med lokalplanens § 6.4.3, og placeringen af bebyggelsen uden for det i bilag 4 angivne byggefelt er tillige i strid med planens principper, idet principperne omfatter den planlagte struktur, fordeling mellem friarealer og bebyggede arealer. Byggefeltet er i dag fuldt udnyttet.

Den udpegede placering ligger inden for den i forvejen reducerede skovbyggelinje. Derfor kræver en realisering af projektet, at der kan opnås en dispensation fra skovbyggelinjen, efterfulgt af et nyt plangrundlag (ny lokalplan).

Det er kommunen, der meddeler dispensation fra skovbyggelinjen, men da der er tale om en reduceret skovbyggelinje skal der foreligge helt særlige grunde for at dispensere. Normalt er der gjort op med muligheden for byggeri inden for en reduceret linje. Argumentet for at dispensere i dette tilfælde er, at boligerne ikke kan placeres andre steder i kommunen.

Selv om den nuværende placering af Enghusene er i strid med lokalplanens principper, har det været muligt at meddele en tidsbegrænset dispensation i overensstemmelse med planlovens § 19, stk. 1 og efter Bolig- og Planstyrelsens vejledning til tidsbegrænsede dispensationer. Her fremgår det, at § 19, stk. 1, giver mulighed for at dispensere fra en lokalplan, selv om dispensationen er i strid med planens principper, men at det er en betingelse, at dispensationen tidsbegrænses til maksimalt 3 år.

Bestemmelsen kan fx anvendes i tilfælde, hvor en ældre lokalplan ikke længere er aktuel, men endnu ikke er erstattet af en ny plan eller hvor det ikke er ønskeligt med en ny plan, fordi der netop ikke ønskes en permanent ny anvendelse. En ny tidsbegrænset dispensation (og dermed en forlængelse) kan meddeles, hvis den er planmæssigt sagligt begrundet.

Forvaltningen vurderer, at det er en saglig begrundelse, at der er tale om en helt særlig og specifik gruppe borgere, der behøver individuelle og skærmede boliger, og som derfor er svære at placere i en bymæssig kontekst. De forskellige byggemuligheder i kommunen er blevet analyseret, og ud fra en planmæssig, pædagogisk og sikkerhedsmæssig vurdering har den nuværende placering stået tilbage som den eneste mulige. Der har, i den periode, hvor de midlertidige boliger har ligget der, ikke været problemer.

Forvaltningen vurderer, at det derfor vil være både muligt og hensigtsmæssigt i den givne situation at forlænge den tidsbegrænsede dispensation, der løber til udgangen af 2024 med den begrundelse, at der i det forløbne år er sket den fornødne afklaring af en hensigtsmæssig placering af Enghusene, men at der er behov for endnu for en forlængelse, før at det nødvendige plangrundlag (herunder dispensation til skovbyggelinje) kan tilvejebringes.

Den videre proces

Hvis udvalget tiltræder forvaltningens indstillinger, vil der blive meddelt en forlængelse af den tidsbegrænsede dispensation fra lokalplanen til Enghusene. Desuden vil processen med dispensation fra skovbyggelinjen blive sat i gang. Går dispensationen igennem, og der sættes midler af til opførelse af permanente boliger, bliver der endvidere sat gang i udarbejdelse af det nødvendige plangrundlag, som er en forudsætning for etablering af boligerne.

Økonomiske konsekvenser

Dispensationerne i sig selv giver ikke anledning til økonomiske konsekvenser for Brøndby Kommune.

Beslutning

Indstillingen tiltrædes.

Bilag

Bilag 1. Dispensationsansøgning for skovbyggelinje, Brøndbyøstervej 156B

Bilag 2. Ansøgning om forlængelse af gældende midlertidig dispensation, Brøndbyøstervej 156B

Bilag 3. Fremtidens Enghusene - Til- og ombygning

Bilag 4. Lokalisering af beskyttet botilbud i Brøndby Kommune

Punkt 91: Orientering om Movias økonomiske situation for 2022 og 2023

S2021-142491

Resume

På et bestyrelsesmøde den 30. juni 2022 har Movias bestyrelse godkendt estimat 1 for regnskabet for 2022, samt budgetforslag 2023 til førstebehandling. Samlet betyder det, at kommunerne og regionerne opkræves ekstraregninger for 2022 og 2023. Størrelsen af disse ekstraregninger er omfattet af nogen usikkerhed, da Movia, KL og Danske Regioner skal forhandle med staten i september 2022 om kompensation for disse udgifter. Et mere detaljeret notat om den økonomiske situation fra Movia er vedlagt som bilag 1, og de kommunespecifikke konsekvenser for Brøndby er vedlagt som hhv. bilag 2 og 3.

Brøndby Kommune afholder udgifter til Movia på Børne- og Skoleudvalget, Social- og Sundhedsudvalget, Teknik- og Miljøudvalgets områder.

Sagen behandles derfor i Børne- og Skoleudvalget, Social- og Sundhedsudvalget, Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Børne-, Kultur, og Idrætsforvaltningen, Social- og Sundhedsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Kommunalbestyrelsen tager orienteringen til efterretning, herunder at de forventede merforbrug for 2022 håndteres i kommende budgetopfølgninger.

Sagsfremstilling

Brøndby Kommune afholder udgifter til Movia på Børne- og Skoleudvalget, Social- og Sundhedsudvalget, Teknik- og Miljøudvalgets områder. Betydningen for de forskellige budgetområder beskrives kort nedenfor.

Børne- og Skoleudvalget

Udgifter til Movia på Børne og Skoleudvalgets område omfatter primært befordring til specialtilbud, specialundervisning og dagbehandlingstilbud. Budgettet til disse kørselsordninger er ikke opdelt efter leverandører. Det er derfor ikke umiddelbart muligt at vurdere det fremsendte forbrugsestimater fra Movia. Umiddelbart ser det dog ud til at udgifterne til Movia er på niveau med tidligere år, mens alene udgifterne til taxakørsel er steget.

Det samlede forventede forbrug til kørsel på Børne- og Skoleudvalgets område vil naturligt indgå i forbindelse med budgetopfølgning 3 pr. 30. september 2022.

Social- og Sundhedsudvalget

Udgifter til Movia på Social- og Sundhedsudvalgets område omfatter primært handicapkørsel efter servicelovens §117, kørsel til og fra genoptræning, kørsel til og fra Pensionisthusene, kørsel til og fra Dagcentret Oasen og kørsel til og fra Daghemmet Æblehaven. Det afsatte budget til disse områder udgør ca. 6,6 mio. kr. i 2022. Der estimeres merudgifter i størrelsesordenen 2,2 mio. kr. - heraf udgør efterreguleringen fra tidligere år en ikke-ubetydelig andel.

Det samlede forventede forbrug til kørsel på Social- og Sundhedsudvalgets område vil naturligt indgå i forbindelse med budgetopfølgning 3 pr. 30. september 2022.

Teknik- og Miljøudvalget

Udgifter til Movia på Teknik- og Miljøudvalgets område omfatter udgifter til busdrift og almindelig Flextur og der er afsat samlet 20,3 mio. kr. til formålet. Der forventes pt. et merforbrug i størrelsesordenen 0,5 mio. kr. i 2022. Det er særligt prisstigninger på diesel, el og renter der udløser ekstraregningen på busdriften.

Det samlede forventede forbrug vil indgå i forbindelse med budgetopfølgning 2, som behandles på udvalgets septemberrøde.

Endelig er der meromkostninger som følge af Covid-19, primært som følge af færre passagerindtægter. Håndteringen af denne ekstraregning drøftes først med staten til september. Først når forhandlingerne med staten er afsluttet i efteråret, vides det om der kommer en yderligere Covid-19-relateret efterregning. Denne vil i givet fald indgå i den efterregulering, som opkræves pr. januar 2024. Efterreguleringen er foreløbig estimeret til 1,3 mio. kr. for Brøndby Kommune.

Budgetforslag 1, 2023 på Teknik- og Miljøudvalgets område

Movias budgetforslag 2023 til førstebehandling viser en meromkostning på 163 mio. kr. i forhold til budget 2022, primært som følge af væsentligt stigende udgifter til energi, rente og lønninger. Særligt stigningen i brændstofpriser øger Movias udgifter til operatører og vognmænd. Omvendt forventes, at indtægterne i 2023 vil være tilbage på niveauet fra før Covid-19.

Der er imidlertid ekstraordinær usikkerhed knyttet til budgetforslag 2023 både pga. den aktuelle inflation, og at budgettet er baseret på en forudsætning om, at der ikke vil finde nye større Covid-19-nedlukninger sted i 2023. Derfor varsler Movia også allerede nu, at den normale budgetstabilitet mellem første og anden behandling af budgetforslag 2023 ophæves.

Reduktionsmuligheder på vej ift. den almindelige busdrift

Movia har på baggrund af den ovenfor beskrevne situation igangsat et arbejde med at beskrive og beregne de drifts- og passagermæssige konsekvenser ved eventuelle reduktioner ift. den almindelige busdrift og forventer i løbet af august 2022 at kunne præsentere et overblik over reduktionsmuligheder for den enkelte kommune/region. Når materialet er modtaget vil Teknik- og Miljøforvaltningen forelægge det i en separat sag til Teknik- og Miljøudvalget.

Allerede nu bemærker forvaltningen dog, at alle faste buslinjer i Brøndby Kommune også kører i andre kommuner, og at gennemførelse af besparelser på de almindelige buslinjer derfor vil kræve samarbejde på tværs af kommunerne og eventuelt regionen.

Den fremtidige drift af Letbanen og Nyt Ringet 2025

Af øvrige projekter med betydning for den fremadrettede økonomi til den kollektive trafik kan nævnes den fremtidige drift af letbanen, såvel som den med letbanen nødvendige omlægning af busnettet fra 2025, kaldet Nyt Ringnet. Det er p.t. uafklaret, hvordan den fremtidige drift af letbanen vil påvirke kommunens budgetter. I tilknytning hertil er Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med Movia begyndt at se på, hvordan vi kan få busserne til at køre, så de kommer til at servicere de nye letbanestationer, så passagererne kan komme til og fra letbanen.

Forvaltningen vil udarbejde en første sag herom, som forventes forelagt i løbet af efteråret 2022.

Movia forventer, at Nyt Ringnet bliver samlet 1. behandlet primo 2023.

Supplerende sagsfremstilling

Sagen behandles i Social- og Sundhedsudvalget den 24. august 2022

Økonomiske konsekvenser

Indstillingen har ikke i sig selv nogle økonomiske konsekvenser. De håndteres i kommende sager om budgetopfølgning.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Beslutning på møde Børne- og Skoleudvalget - 2022-2025 24-08-2022 - 11:30

Indstillingen anbefales.

Beslutning på møde Social- og Sundhedsudvalget - 2022-2025 24-08-2022 - 11:30

Til efterretning.

Beslutning på møde Seniorrådet 22-08-2022 - 14:00

Seniorrådet udtrykker bekymring, om merudgiften til MOVIA i 2022 kommer til at betyde besparelser på ældreområdet i Brøndby kommune. Seniorrådet forventer at blive orienteret i forbindelse med budgetopfølgning.

Bilag

Bilag 1: Notat om Estimat 1 2022 og Budget 2023

Bilag 2 - Brøndby Specifikation for Estimat 1 2022

Bilag 3 - Brøndby Specifikation for Budget 2023 1. beh

Punkt 92: Beslutning om fremrykning og frigivelse af midler til letbanen

S2018-4239

Resume

Teknik- og Miljøforvaltningen er løbende i kontakt med entreprenøren for letbanen, Aarsleff, om letbaneprojektet. I den forbindelse har vi talt med Aarsleff om hvad det vil koste at udskifte fortov og kantsten samt lægge nyt slidlag på cykelstien på strækningen fra Park Allé og til Vallensbækvej (vestlig side) og fra Bromarksvej og til Park Allé (vestlig side). Grunden til dette er, at det meste af fortov og cykelsti på den vestlige side af Søndre Ringvej, ikke bliver berørt af letbanearbejderne, og det er derfor planen, at de bliver liggende som de er. Strækningerne er meget slidte og præget af gravninger/lapninger, og de trænger til at blive renoveret. Desuden er det meningen, at cykelstien skal være en supercykelsti, når letbanen åbner. En supercykelsti er, som ordet indikerer en cykelsti, som er ekstra god for cyklister. Det vil blandt andet sige, at belægningen er jævn, hvilket den ikke er i dag. Vi kan desuden konstatere, at vi får meget svært ved at komme til at arbejde på arealerne efterfølgende, da arealerne ligger helt op ad letbanen, og der derfor vil være restriktioner på arbejderne, som følge af sikkerhed på letbanen.

Vi har desuden kigget på, hvilken stand vores regnvandsledninger, som ligger helt op ad letbanen på strækningen mellem Holbækmotorvejen og kommunegrænsen til Vallensbæk, er i. Vi har fået udskiftet 7 brønde og helt mod syd sætter Aarsleff nye brønde og lægger en ny ledning til afvanding af Søndre Ringvejs vestlige side.

Igen gør det sig her gældende, at det bliver noget nær umuligt at komme til disse ledninger, når først letbanen kører, da arbejderne ville skulle foregå lige op ad letbanetraceet, hvilket kræver tilladelse fra Hovedstadens letbane. Desuden vil udgifterne forventeligt være højere, hvis først skinnerne er lagt, da arbejderne så skal sikre, at de omkringliggende arealer ikke bliver berørt.

Årets budget i letbanepuljen er fuldt ud disponeret, og med denne sag anmoder forvaltningen derfor om fremrykning og frigivelse af midler fra 2025, hvor der p.t. er afsat 19,8 mio. kr. til finansiering af udførsel af ovenstående arbejder.

Sagen skal behandles i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at de to tilbud på udskiftning af fortov, kantsten samt udlægning af nyt slidlag på cykelstien på strækningerne mellem Park Allé og Vallensbækvej samt Bromarksvej og Park Allé, på henholdsvis 1.075 mio. kr. og 0,6 mio. kr. accepteres,
2. at der fremrykkes og frigives 1.075 mio. kr. til betaling af den første strækning i 2022, og 0,6 mio. kr. til betaling af den nordligste strækning i 2023,
3. at der fremrykkes og frigives yderligere 2 mio. kr. fra 2025 til udskiftning af regnvandsledning i rabatten langs Søndre Ringvej, syd for Holbækmotorvejen til 2022.

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen er løbende i kontakt med entreprenøren for letbanen, Aarsleff, om letbaneprojektet. I den forbindelse har vi talt med Aarsleff om hvad det vil koste at udskifte fortov og kantsten samt lægge nyt slidlag på cykelstien på strækningen fra Park Allé og til Vallensbækvej (vestlig side) og fra Bromarksvej og til Park Allé (vestlig side). Grunden til dette er, at det meste af fortov og cykelsti på den vestlige side af Søndre Ringvej, ikke bliver berørt af letbanearbejderne, og det er derfor planen, at de bliver liggende som de er.

Strækningerne er dog meget slidte og præget af gravninger/lapninger, og de trænger til at blive renoveret. Desuden er der meningen, at cykelstien skal være en supercykelsti, når letbanen åbner. En supercykelsti er, som ordet indikerer en cykelsti, som er ekstra god for cyklister. Det vil blandt andet sige, at belægningen er jævn, hvilket den ikke er i dag. Vi kan desuden konstatere, at vi får meget svært ved at komme til at arbejde på arealerne efterfølgende, da arealerne ligger helt op ad letbanen, og der derfor vil være restriktioner på arbejderne, som følge af sikkerhed på letbanen.

Udover dette er forvaltningen i gang med at få gennemgået de eksisterende regnvandsledninger, der ligger i de ovenstående cykelstiarealer. Nogle af ledningerne bliver skiftet af letbaneprojektet, men rendestensbrønde og nogle af stikledningerne, skal som udgangspunkt blive stående. Standen af disse ser desværre også ud til at være dårlig, hvorfor det indenfor en kort årrække må forventes at disse skal skiftes og renoveres. Ligesom med belægningerne må vi konstatere, at vi får meget svært ved at komme til at arbejde på arealerne, når først letbanen kører, da arealerne ligger helt op ad letbanen, og der derfor vil være restriktioner på arbejderne, som følge af sikkerhed på letbanen.

Endelig har forvaltningen kigget på standen af de regnvandsledninger, der ligger helt op ad letbanen, på strækningen mellem Holbækmotorvejen og kommunegrænsen til Vallensbæk. Her kan vi konstatere, at nogle af ledningerne er faldet sammen, at de eksisterende lerrør bare er stødt sammen (som man gjorde den gang), hvilket bevirker, at vandet pibler ud af rørene. Her har vi allerede fået udskiftet syv brønde og helt mod syd sætter Aarsleff nye brønde og lægger en ny regnvandsledning til afvanding af Søndre Ringvejs vestlige side, som en del af letbaneprojektet.

Igen gør det sig her gældende, at det bliver noget nær umuligt at komme til disse ledninger, når først letbanen kører, da arbejderne ville skulle foregå lige op ad letbanetraceet.

Forvaltningen forventer dertil, at vi vil få en diskussion med Hovedstadens Letbane på et tidspunkt, hvis vi ikke renoverer vores ledninger i den vestlige side af Søndre Ringvej, da det vand, der skal afvandes fra vejen sandsynligvis vil løbe ind i letbanetraceet, hvorefter letbanen vil få problemer med for meget vand i deres system.

Økonomiske konsekvenser

De foreslåede tilkøb kan rummes inden for det eksisterende letbanebudget på anlæg, såfremt der fremrykkes 3,075 mio. kr. til 2022 og 0,6 mio. kr. til 2023, som er de år hvor arbejderne med mening kan udføres. Begge beløb foreslås fremrykket fra 2025, hvor budgettet er på 19,8 mio. kr. som ikke forventes fuldt disponeret i det år, da størstedelen af de letbanerelaterede arbejder i kommunen bør være fuldført.

Brøndby Kommunes anlægsramme udgør 131,3 mio. kr. i 2022. På nuværende tidspunkt har Kommunalbestyrelsen godkendt anlægsudgifter inden for rammen for 212,6 mio. kr. Det er en overskridelse af anlægsrammen på 81,3 mio. kr.

I denne sag ansøges der om 3,075 mio. kr. i 2022. Ved godkendelse i Kommunalbestyrelsen vil de godkendte anlægsudgifter inden for rammen udgøre 215,7 mio. kr. Det giver en overskridelse af anlægsrammen på 84,4 mio. kr.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Punkt 93: Beslutning om anlægsbevilling til indkøb af ny lastvogn til Materielgården

S2022-3823

Resume

På Materielgården i Teknik- og Miljøforvaltningen råder man over to store lastbiler, hvoraf den ene står foran en nødvendig udskiftning efter 15 års drift.

Med den aktuelle prisudvikling i markedet anbefaler forvaltningen, at udskiftningen af lastbilen sættes i gang allerede nu, og at der derfor afsættes den nødvendige anlægsbevilling i 2022.

Sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at indkøbet af en ny lastbil til Materielgården i 2022 godkendes,
2. at der i 2022 gives et rådighedsbeløb og en anlægsbevilling til indkøbet på 2,2 mio. kr., som finansieres af kassebeholdningen

Sagsfremstilling

På Materielgården i Teknik- og Miljøforvaltningen råder man over to store lastbiler, hvoraf den ene står foran en nødvendig udskiftning efter 15 års drift.

De to lastbiler bruges til grabning af og kørsel med materialer i tilknytning til Materielgårdens opgaver og er en central del af vintertjenesten på vejarealet med glatførebekæmpelse og snerydning med plov.

Lastbilen, der ønskes skiftet, er 15 år gammel, og de løbende driftsomkostninger til denne bil er stigende. Lastbilen skal således udskiftes for at vi kan sikre en daglig stabil drift.

Markedet for eldrevne lastbiler er undersøgt, men her lever lastbilerne endnu ikke op til kravet om driftstid. Derfor er det nødvendigt at indkøbe en lastbil på fossil brændstof. Materielgården følger naturligvis den teknologiske udvikling ved fremtidige udskiftninger af vognparken til Materielgården.

Oprindeligt var puljen til trafik og grønne områder også tiltænkt at rumme denne type investeringer, men på grund af de seneste års udfordringer med anlægsrammen har puljen i 2022 og forventeligt i 2023 reduceret med ca. 50% ift. det hidtidige niveau på 8,5 mio. kr. pr. år. Derfor har der i det foreløbige arbejde med investeringsoversigten for 2023 været indarbejdet et særskilt projekt til dette formål.

Forvaltningen indhentede primo 2022 overslagspris på indkøbet af en lastbil, og på daværende tidspunkt var vurderingen, at den ville koste 1,8 mio. kr. Lige som på mange andre områder konstateres også i dette marked markante prisstigninger, og i august 2022 lyder overslaget på 2,2 mio. kr.

Forvaltningens anbefaling er derfor, at vi igangsætter indkøbet hurtigst muligt for at foregribe yderligere prisstigninger. Træffes beslutning herom udgår budgetønsket naturligvis af investeringsoversigten for 2023.

Økonomiske konsekvenser

Brøndby Kommunes anlægsramme udgør 131,3 mio. kr. i 2022. På nuværende tidspunkt har Kommunalbestyrelsen godkendt anlægsudgifter inden for rammen for 212,6 mio. kr. Det er en overskridelse af anlægsrammen på 81,3 mio. kr.

I denne sag ansøges der om 2,2 mio. kr. i 2022. Ved Kommunalbestyrelsens godkendelse af denne og andre anlægsrelaterede sager på samme møde vil de godkendte anlægsudgifter inden for rammen udgøre 217,9 mio. kr. Det giver en beregnet overskridelse af anlægsrammen på 86,6 mio. kr.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Punkt 94: Beslutning om ændring af regulativ for erhvervsaffald og om fastholdelse af at Brøndby Kommune ikke indsamler husholdningslignende affald fra erhverv

S2021-73297

Resume

Brøndby Kommunes eksisterende regulativ for erhvervsaffald er fra 2014. Det lever ikke længere op til den gældende lovgivning, ej heller det eksisterende nationale paradigme for erhvervsaffaldsregulativer. Teknik og Miljøforvaltningen fremlægger derfor forslag til revision af regulativ for erhvervsaffald til godkendelse og udsendelse i offentlig høring i 4 uger.

Revisionen af regulativet består primært af præciseringer, konsekvensrettelser og mindre formuleringsmæssige ændringer.

Den nye Affaldsbekendtgørelse giver desuden kommunen mulighed for at indsamle husholdningslignende affald fra erhverv til markedspris, hvilket forvaltningen foreslår, at vi ikke gør.

Sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og i Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Kommunalbestyrelsen godkender ændringer i regulativ for erhvervsaffald og at regulativet bliver sendt i offentlig høring.
2. at Kommunalbestyrelsen beslutter at Brøndby Kommune fortsat ikke indsamler husholdningslignende affald fra virksomheder.
3. at Kommunalbestyrelsen bemyndiger Teknik- og Miljøudvalget til at godkende det endelige regulativ for erhvervsaffald efter høringsperioden, hvis der ikke er væsentlige ændringer fra høringen.

Sagsfremstilling

Som følge af en række lovændringer er det nuværende regulativ forældet. Dette er årsag til behovet for et nyt Regulativ for erhvervsaffald. Langt de fleste ændringer er dog små og de ændrede formuleringer har ikke nogen praktisk konsekvens. Det nye forslag til Regulativ for erhvervsaffald er vedlagt i bilag 1.

Regulativet indeholder en beskrivelse af de eksisterende ordninger. Det er alle de samme ordninger som var med i det seneste regulativ, så kommunens erhvervsliv vil ikke opleve ændringer i deres daglige affaldshåndtering, som følge af det nye regulativ, hvilket de heller ikke har ønsket.

Ændringer

Der er foretaget følgende nævneværdige ændringer i indholdet i regulativet:

- under § 13.3 Ordning for klinisk risikoaffald er det blevet præciseret, at affaldet skal afleveres til SMOKA I/S.
- under § 14.3 Ordning for ikke-genanvendeligt PVC-affald er det blevet præciseret, at affaldet skal afleveres til AV Miljø.
- under § 16.3 Ordning for deponeringsegnet affald er det blevet præciseret, at affaldet normalt skal afleveres til AV Miljø.
- under § 17.3 Ordning for affald fra olie- og benzinudskillere er det blevet præciseret, at affaldet skal afleveres til SMOKA I/S.

Endvidere er der ændret i Ordning for ikke-genanvendeligt farligt affald, hvor virksomheder ikke længere skal anmelde affaldet til Kommunen. Det skyldes at den paragraf i Affaldsbekendtgørelsen, der lå til grund for kravet, ikke længere findes. I praksis har det dog mindre betydning, da virksomhederne stadig er forpligtet til at oplyse kommunen, hvis der er

væsentlige ændringer af virksomhedens mængder og typer af affald omfattet af de kommunale ordninger, inklusiv farligt affald, jævnfør Affaldsaktørbekendtgørelsen.

Foruden ovennævnte er der udelukkende foretaget redaktionelle ændringer i regulativet.

Nyt gebyr

I den nye udgave af Affaldsaktørbekendtgørelsen er der krav om at indføre gebyr for konkret anvisning af affald. Dette gebyr gælder ikke for affald, som bliver anvist gennem de eksisterende affaldsordninger, og som er beskrevet i regulativet. Vi har på den baggrund præciseret i de enkelte ordninger, hvor de pågældende affaldstyper skal afleveres, således at det giver så få sager som muligt med gebyr for anvist affald.

Information om sortering

Den nye Affaldsbekendtgørelse stiller krav til landets virksomheder om at indsamle deres husholdningslignende affald i de samme ti fraktioner som en almindelig husholdning og at man skal benytte de landsdækkende piktogrammer. Miljøafdelingen planlægger derfor en kampagne for kommunens virksomheder om de nye regler i andet halvår af 2022, ligesom vi vil oplyse virksomhederne om de nye regler på efterårets planlagte tilsyn.

Indsamling af husholdningslignende affald fra erhverv

Affaldsbekendtgørelsen giver landets kommuner mulighed for at indsamle husholdningslignende affald fra erhverv, der producerer affald i art og mængder svarende til en husholdning. Dette affald skal indsamles til markedspris og ikke på sammen vilkår som kommunens husholdninger, af hensyn til de private indsamlingsvirksomheder. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Brøndby Kommune undlader at indgå i indsamling af husholdningslignende erhvervsaffald, da de vil kræve en selvstændigt administration af gebyr og tilmelding mm.

Tidsplan for regulativændringer

I henhold til Bekendtgørelse om affaldsregulativer, -gebyrer og -aktører m.v. skal regulativforslag sendes i offentlig høring i 4 uger efter godkendelsen i Kommunalbestyrelsen. Forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøudvalget bemyndiges til at godkende det endelige regulativ på sit møde i november, hvis der ikke kommer høringssvar, som vil give anledning til rettelser i forslaget. Efter endelig godkendelse vil regulativet blive offentliggjort i regulativdatabasen (NSTAR) og på kommunens hjemmeside med ikrafttræden den 31. december 2022.

Økonomiske konsekvenser

Det gebyr, der blev indført for et år siden for konkret anvisning af særlige affaldsfraktioner, er endnu ikke blevet benyttet. Forvaltningen formoder at det kun meget sjældent kommer i brug. Den forventede indtægt til kommunen bliver derfor ligeledes helt ubetydelig.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Bilag

Bilag 1 - Regulativ for erhvervsaffald

Punkt 95: Beslutning om godkendelse af udbud for ladestandere

S2021-95670

Resume

Brøndby Kommune skal sørge for, at der bliver etableret flere ladestandere til elbiler i kommunen, dels for at leve op til Ladestanderbekendtgørelsen, dels for at understøtte den grønne omstilling.

Forvaltningens analyse viser, at det giver bedst mening at starte med at etablere ladestandere på 18 lokaliteter - 12 hvor vi skal, samt 6 knudepunkter (se bilag 1).

Det er et krav fra staten, at kommercielle operatører skal opsætte og drive ladestanderne. Forvaltningen er derfor i gang med at forberede et udbud, der vil blive gennemført i september og oktober 2022.

Sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Kommunalbestyrelsen godkender lokaliteterne for kommende ladestandere, og at etableringen af ladestanderne bliver sendt i udbud.

Sagsfremstilling

Brøndby Kommune skal sørge for, at der bliver etableret flere ladestandere til elbiler i kommunen, af to årsager:

1. For at leve op til Ladestanderbekendtgørelsen (bek. nr. 181). Bekendtgørelsen forpligter kommunen til at etablere mindst én ladestander ved alle kommunale ejendomme, der har mere end 20 parkeringspladser tilknyttet. Det skal ske inden 1. januar 2025.
2. For at understøtte den grønne omstilling. Halvdelen af CO₂-udledningerne i Brøndby kommer fra trafik, især personbiler. Derfor er det vigtigt, at kommunen understøtter omstillingen fra fossile biler til elbiler hos borgerne. I strategi Brøndby 2030 har Kommunalbestyrelsen besluttet, at kommunen tager medansvar for at løse klimaudfordringerne, og det er et af de mest effektfulde virkemidler i *Klimaplan for Brøndby* at øge andelen af elbiler. I klimaplanen er det et delmål, at der skal være mindst 20% elbiler i Brøndby i 2030. Der er endnu ikke ret mange elbiler i kommunen, men forvaltningen vurderer, at antallet vil stige markant i de kommende år.

Ladestandere og grøn omstilling af trafikken bliver desuden en del af den Planstrategi, som forvaltningen er i færd med at udarbejde.

Hvor skal borgerne lade

Borgerne kommer først og fremmest til at oplade deres elbiler hjemme og på arbejdspladsen. I kommunen har vi en del villaer og rækkehuse med egen parkering, og der skal borgerne selv sørge for mulighed for opladning. Vi har også mange almene boligafdelinger og etageboliger med fælles parkering, og der er det boligafdelingen eller ejer/udlejer, der har ansvaret for at etablere ladestandere.

En række virksomheder har allerede etableret ladere, ligesom flere tankstationer og supermarkeder også er i gang. Forvaltningen forventer, at mange tankstationer og supermarkeder med parkeringsplads vil etablere ladestandere i de kommende år - flere af dem bliver de såkaldte hurtigladdere.

Ud over de ladestandere, som Brøndby Kommune er forpligtet til at etablere, er det altså kun på vigtige knudepunkter, det i første omgang giver mening at etablere ekstra offentlige ladestandere. Ladestanderne ved kommunale ejendomme vil være offentligt tilgængelige, og de kan derfor også bruges af medarbejdere og borgere, der bor i nærheden. Det kan

hjælpe med at sætte gang i omstillingen til elbiler for fx beboere i boligafdelinger, som har svært ved at komme i gang med at etablere egne muligheder for opladning.

Analyse af behovet

Forvaltningen har udarbejdet en analyse af, hvor det vil give bedst mening, at der kommer ladestandere. Ud over de 12 lokaliteter, hvor kommunen er forpligtet til at etablere, er der yderligere 6 lokaliteter, hvor det vil være relevant. Lokaliteterne kan ses på kortet i Bilag 1.

Lokaliteter, der skal have en eller flere ladestandere ifølge Ladestanderbekendtgørelsen:

- Brøndby Golfklub - Nybovej 46
- Brøndby Rådhus - Park Allé 160
- Brøndby Strand Idrætsklub / Jobcenter Langbjerg / JAC Vestegnen - Tybjergparken 2-12
- Brøndby Strand Skole - Dyringparken 1
- Brøndby Strand Skole Indskoling - Strandskolevej 300
- Brøndby Strand Tennisklub / nyttehaver - Strandesplanaden 95
- Brøndbyvester Skole - Tornehøj 3
- Brøndbyvester Skole Indskoling - Krogagervej 34
- Brøndbyøster Skole - Bredager 160
- Hjemmepleje / genoptræning / ungdomsskole mm. - Horsedammen 36-42
- Uddannelsescentret Nygård - Nykær 44
- Ældrecenter Nygårds Plads - Nygårds Plads 30

Knudepunkter, hvor forvaltningen anbefaler ladestandere:

- Brøndby Havn
- Brøndby Stadion / Sportsbyen (3-4 forskellige steder på området)
- Brøndby Strand Station
- Brøndbyøster Station
- Strandporten
- Vestbad

Parkeringsarealet foran Brønden / Brøndby Strand Centrum bliver måske inkluderet som en option i udbuddet, da udviklingsplanen for området endnu ikke er færdig, og det derfor ikke står klart, om det giver mening at etablere ladestandere der.

Kommende udbud

Det er regeringens ønske, at markedet skal løse opgaven med opladning af elbiler. Kommunerne må derfor ikke selv opstille og drive ladestandere. Endvidere er det et krav, at kommunerne skal gennemføre udbud hos operatørerne af ladestandere. Det vil være op til operatørernes vurdering, hvor mange ladestandere der skal etableres på de forskellige lokaliteter. Forvaltningen forventer, at der i alt skal etableres 50-100 ladestik (gerne på ladestandere med to stik på hver).

Udbuddet for Brøndby er ved at blive forberedt, og det vil omfatte alle de ovenfor nævnte lokaliteter. Udbuddet vil blive gennemført i september-oktober 2022. I udbuddet lægger forvaltningen vægt på at gøre udgifterne for Brøndby Kommune lavest mulige. Ved at kæde de kommercielt attraktive lokaliteter (fx Stadion og S-togstationerne) sammen med de mindre attraktive lokaliteter prøver vi at få operatørerne til at bære den størst mulige del af investeringerne til etablering.

Det er dog en mulighed for operatørerne at kræve medfinansiering fra kommunen på de lokaliteter, hvor de ikke mener, der er en god forretning. Derfor ved vi ikke på forhånd, hvor stor udgiften for Brøndby Kommune vil blive.

Kommunens rolle som myndighed

Ladestanderbekendtgørelsen forpligter også virksomheder og almene boligafdelinger. Ved opførelse af nye beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser - eller større ombygninger - skal alle parkeringspladser

forberedes til ladestandere. Ved større ombygninger af andre slags bygninger med mere end 10 parkeringspladser skal der etableres mindst en ladestander og forberedes til flere.

Opgaven med at sikre, at disse krav bliver fulgt, vil blive udført af Miljøafdelingen i Teknik- og Miljøforvaltningen, som også vil understøtte virksomhedernes og boligafdelingernes generelle udbygning af infrastruktur til opladning.

Tidsplan

Juli-august 2022: Markedsdialog med operatører og indhentning af erfaringer fra andre kommuner

September-oktober 2022: Udbud

31. oktober 2022: Deadline for at søge statslig tilskudspulje for medfinansiering

Første halvdel af 2023: Ladestanderne fra udbuddet etableres

2023 og de kommende år: Forvaltningen følger omstillingen til grøn transport tæt og vurderer, om der er behov for flere offentlige ladestandere

Økonomiske konsekvenser

Først når udbuddet er gennemført ved vi, om der bliver brug for medfinansiering fra Brøndby Kommune for nogle af lokaliteterne. I så fald søger forvaltningen den statslige pulje, der dækker 50% af denne medfinansiering, såfremt udbudsprocessen kan blive afsluttet inden fristen den 31. oktober 2022.

Der er stillet forslag til budgetterne 2023-25 om 1,0 mio. kr. pr. år til "opsætning af ladestandere" for at sikre tilstrækkelige midler til en eventuel medfinansiering.

Alt efter hvilken forretningsmodel, vi vælger, kan udgifterne til den løbende drift af ladestanderne efter etableringen ligge lige fra ca. 120 kr. til ca. 1200 kr. pr. ladestander (med to stik) pr. måned. Det ved vi først efter udbuddet.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Bilag

Bilag 1: Ladestandere oversigtskort

Punkt 96: Beslutning om gebyr for virksomheders brug af genbrugsstationer (budget 2023)

S2022-37403

Resume

Virksomheder, der benytter Brøndby Genbrugsstation samt andre genbrugsstationer i Vestforbrændings opland, skal betale gebyr for at bruge disse.

Vestforbrændings bestyrelse har på møde den 25. maj 2022 godkendt gebyrerne for adgang til genbrugsstationer i 2023, hvorefter de enkelte kommuner hver især skal godkende dem.

På baggrund af brugerundersøgelser er gebyrerne reguleret i forhold til 2022. Gebyrændringerne vil gøre det en smule billigere for flertallet af virksomheder - nogle få kategorier vil få en lille stigning.

Sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Brøndby Kommune tilslutter sig I/S Vestforbrændings forslag til gebyrer for 2023 for, at virksomheder kan bruge Brøndby Genbrugsstation samt andre genbrugsstationer i Vestforbrændings opland.

Sagsfremstilling

Virksomheder, der benytter Brøndby Genbrugsstation samt genbrugsstationer i Vestforbrændings opland, skal betale gebyr for at bruge disse. Til denne betaling har vi i Vestforbrændings regi, etableret en fælles tilmeldeordning for virksomheders betaling for adgangen til genbrugsstationerne.

Virksomhederne kan vælge enten at betale hver gang, de kommer på genbrugsstationen eller tegne et årskort. Gebyrerne er forskellige afhængigt af bilens størrelse samt virksomhedens branche. Gebyrernes størrelse er fastsat på baggrund af brugerundersøgelser på genbrugsstationer gennemført af Vestforbrænding.

På baggrund af brugerundersøgelser (om blandt andet hvilke brancher/køretøjer og hvilke mængder affald virksomhederne kommer med) gennemført i 2018, 2019, 2020 og 2021 har Vestforbrænding reguleret på taksterne. Ændringerne af gebyrerne i forhold til 2022 kan ses i bilag 1.

I henhold til de aftaler, der er indgået mellem Vestforbrænding og de 18 deltagende kommuner, skal Vestforbrændings bestyrelse godkende forslag til gebyrer for det kommende år. Kommunerne skal efterfølgende hver især vedtage gebyrer for virksomheders adgang til genbrugsstationerne, for at disse er gyldige. Gebyrerne for adgang til genbrugsstationerne i 2023 er vedtaget af Vestforbrændings bestyrelse den 25. maj 2022.

Retsgrundlag

Kommunerne skal i henhold til Affaldsaktørbekendtgørelsens § 19 (bek. nr. 938 af 20. juni 2022) opkræve gebyr hos de virksomheder, der gør brug af tilbuddet om at aflevere affald på genbrugsstationerne.

Økonomiske konsekvenser

Vestforbrændings afregning til kommunerne for gebyrbetalingerne for adgang til genbrugsstationerne sker i kalenderåret efter opkrævningen.

Gebyrindtægten til Brøndby Kommune for 2021 blev efter fradrag af omkostninger til at drive betalingsordningen ca. 150.000 kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at indtægterne for 2023 vil ligge på det samme niveau.

Beslutning

Indstillingen anbefales.

Bilag

Bilag 1 Gebyrblad for virksomheders adgang til genbrugsstationer i Vestforbrændings opland - 2023

Punkt 97: Orientering om opsamling af kommentarer fra borgere og interessenter i forlængelse af parallelopdraget om Fremtidens Brøndby Strand

S2020-69641

Resume

Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger til orientering opsamling af borgere og interessenters kommentarer i forlængelse af parallelopdraget om Fremtidens Brøndby Strand. Der er i alt modtaget ca. 100 kommentarer. Opsamlingen indgår, sammen med vurderingerne fra parallelopdragets bedømmelsesrapport, i det videre arbejde med en endelig udviklingsplan for Fremtidens Brøndby Strand.

Sagen er til orientering i Teknik- og Miljøudvalget, og til efterretning i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at opsamling af kommentarer fra borgere og interessenter i forbindelse med parallelopdraget for Fremtidens Brøndby Strand tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I forlængelse af offentliggørelsen af de tre forslag til udviklingsplan for Fremtidens Brøndby Strand fra Team Cobe, Team Henning Larsen og Team Vandkunsten har forvaltningen afholdt en uformel "høringsperiode" fra den 5. maj til den 30. juni 2022, hvor kommentarer fra borgere og interessenter er blevet indsamlet.

Den uformelle høring har bestået af et borgermøde, en udstilling ved Strandboxen og bemandet åbningstid i Strandboxen 24 gange i perioden. Desuden er der blevet annonceret efter input via opslag på Facebook, hjemmeside samt annoncer i Folkebladet og ved KulturWeekend22. Sekretariatet har derudover gennemført en række møder med interessenter og følgegrupper. Formålet med udstillingen og "høringen" har været og er at skabe dialog, synlighed og at fortsætte den brede involvering i projektet, som blev etableret i projektets opstartsfasen. De indkomne kommentarer og bemærkninger er samlet i vedhæftede bilag - i alt er modtaget lige godt 100 bemærkninger.

De forskellige input og kommentarer er opdelt i fem afsnit, der følger visionens fire fokusområder samt et afsnit 'Øvrige kommentarer'. Under afsnittet 'Boliger og beboere' er der bl.a. fokus på, hvordan vi når målet om at skabe den blandede by og sikrer forskellige ejerformer. Under afsnittet om 'Bymidten, kulturlivet og de fælles byfunktioner' er der bl.a. fokus på, at bymidten forventes at være åbningstrækket, hvorfor sikring af høj kvalitet, gode mødesteder, bæredygtige ambitioner og en ny skole er afgørende. Under overskriften 'Veje, stier og mobilitet' er der bl.a. kommet kommentarer om, at Gl. Køge Landevej og de tværgående forbindelser er vigtige at have fokus på, for at hele bydelen bliver løftet. Under 'Natur, bevægelse og bæredygtighed' er der bl.a. fokus på balancen mellem aktivitet og rolige naturområder samt vigtigheden af at klima og energi behandles mere eksplicit i den endelige udviklingsplan.

Bemærkningerne indgår, sammen med vurderingerne i bedømmelsesrapporten, i det videre arbejde med en endelig udviklingsplan for Fremtidens Brøndby Strand. Kommentarerne er pr. 09.08.22 blevet samlet og givet videre til det vindende rådgiverteam (Team Cobe), så de kan bidrage til refleksion og tilpasning i arbejdet med den endelige udviklingsplan.

Økonomiske konsekvenser

Orienteringen har i sig selv ikke nogen økonomiske konsekvenser.

Beslutning

Til efterretning. Fremsendes Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Punkt 98: Meddelelser

S2021-73043

Indstilling

.

Beslutning

Status på Sportsbyen ift. halbyggeri og igangværende gravearbejder.

Status på nedrivning herunder løbende tilsyn.

Status på samarbejdet med ny renovatør. Udvalgssag forventes i septembermødet.

Status på Kirkebjerg og §8-tilladelser.

Organisering i Teknik- og Miljøforvaltningen det kommende år.

Til efterretning.

Punkt 99: Ønsker til kommende møder

S2021-73043

Indstilling

.

Beslutning

En rundtur for Teknik- og Miljøudvalget til udvalgte, relevante lokationer som input til principielle politiske drøftelser.

Mulighed for højresving for cyklister.

Til efterretning.

Punkt 100: Lukket: Beslutning om påtænkte arealerhvervelser og anlægsøkonomi i forbindelse med projekt ved Mudilles Sø, Kirkebjerg

S2022-37305

Indstillingen anbefales.

Punkt 101: Godkendelse af beslutningsprotokol

S2021-73043

Indstilling

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende beslutningsprotokollen, når den mundligt er blevet læst højt på mødet. For at godkende beslutningsprotokollen, skal hvert medlem underskrive ved at trykke på Godkend.

Beslutning

Beslutningerne til de enkelte dagsordenspunkter blev læst op.

Godkendt.