

REFERAT Teknik- og Klimaudvalget d. 16-01-2019

Mødedato Onsdag d. 16. januar 2019 kl. 13:15

Mødested Bronzevej 6, Kolding

Mødedeltagere Jakob Ville, Hans Holmer, Elvis Comic, Molle Lykke Nielsen, Tanya Buchreitz Löwenstein, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup

Indholdsfortegnelse

Perspektiverne ved alternative teknologier og drivmidler i bybusnettet.....	3
Prioritering for byggemodningsrammen 2019.....	8
Sydlig ringvejsforbindelse - Miljøkonsekvensrapport.....	11
Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering.....	17
Harmonisering af bemandede åbningstider på genbrugspladserne.....	35
Status på afsætning og behandling af madaffald.....	36
Energnet I/S - Vedtægtsændring samt plan for fremtidig forsyningssikkerhed.....	39
Høring af projektforslag om 1. prioritet på varmen fra Energnet.....	43
Deltagelse i aktiviteter.....	47
Orienteringspunkter.....	48
Orientering fra formanden.....	49

Punkt 1: Perspektiverne ved alternative teknologier og drivmidler i bybusnettet

18/6542

Resumé

Kontrakterne på Kolding Kommunes buskørsel med hensyn til lokalruter, skoleruter og bybuslinjer udløber tidligst i 2020 og senest i 2022 (på grund af option på mulig forlængelse af kontraktperiode på 2x1 år).

I forbindelse med forberedelserne til det kommende udbud, har By- og Udviklingsforvaltningen fået udarbejdet et notat, der afdækker perspektiverne ved at erstatte de dieseldrevne busser i bybusnettet med busser kørende på alternative drivmidler.

Repræsentanter fra Sydtrafik vil indlede behandlingen af punktet med en fremlæggelse af notatet.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning,

at det pålægges By- og Udviklingsforvaltningen, igennem Sydtrafik, at gå i dialog med de to vognmænd, der på nuværende tidspunkt driver kommunes busruter, vedrørende forlængelse af de gældende kontrakter til 2022.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Kolding Kommune ønsker en bæredygtig udvikling i transporten i kommunen. Derfor ønskes der, at den størst mulige del af transportarbejdet i kommunen søges overført til bæredygtige transportformer, som gang, cykling eller kollektiv trafik, så udviklingen af den kommunale infrastruktur sker på et bæredygtigt grundlag.

Kontrakterne på Kolding Kommunes buskørsel, det vil sige kørsel af lokalruter, skoleruter og bybuslinjer, udløber tidligst i 2020 og senest i 2022 (på grund af option på mulig forlængelse af kontraktperiode på 2x1 år).

Hovedtemaet i processen op til det kommende udbud af buskørslen vil blive at sikre en balance mellem økonomi og bæredygtig transport med et så lavt miljøaftryk som muligt. Det vil sige, at miljøbelastningen (emissioner af CO₂, NO_x, partikler og støj) som minimum skal leve op til de gældende krav på udbudstidspunktet og gerne være væsentligt bedre.

Spørgsmålet bliver derfor, hvad et lavt miljøaftryk må koste under hensyn til serviceniveau og planlægningsmuligheder. Svaret på disse spørgsmål vil have betydning for, hvilken alternativ teknologi, der vil kunne bydes ind med i udbuddet af buskørslen. Til afdækning af spørgsmålet, skal der bl.a. tages stilling til:

- Økonomi i forhold til miljøaftryk
- Fleksibilitet og planlægning i kørslen i forhold til valg af teknologi
- Fremtidssikring af den valgte teknologi, herunder infrastruktur m.m.

I dag udføres lokal- og skolebusruterne med 21 busser, hvoraf 6 stk. som minimum skal opfylde EURO 5-normen. De resterende skal minimum opfylde EURO 4-normen. De 21 busser kører tilsammen 3.077 km på en hverdag. Den korteste distance, der køres med en enkelt bus på en hverdag, er på 16 km, mens den længste er på 420 km.

Bybuskørslen udføres med 20 busser, som alle opfylder EURO 5-normen. Busserne kører tilsammen 5.121 km på en hverdag og kører i gennemsnit 2,15 km pr. liter. Den korteste distance, der køres med en enkelt bus på en hverdag, er på 116 km, mens den længste er på 372 km.

Euronormerne sætter grænser for, hvor meget nye køretøjer må forurene. Ny køretøjer skal i dag overholde EURO 6-normen.

I forbindelse med forberedelserne til det kommende udbud, har By- og Udviklingsforvaltningen fået udarbejdet et notat, der afdækker perspektiverne ved at erstatte de dieseldrevne busser i bybusnettet med busser kørende på alternative drivmidler.

I notatet behandles følgende alternative drivmidler/teknologier:

- Syntetisk diesel (HVO)
- Biogas
- Hybridbusser
- El

Disse drivmidler vurderes at være de mest relevante, når målet er at sikre lave emissioner af drivhusgasser og sundhedsskadelige stoffer og fortsat sikre høj driftssikkerhed af hensyn til passagererne.

Brint anses ikke for at ville kunne komme til at spille en rolle i det kommende udbud af bybuskørslen i Kolding. De primære årsager omhandler høje meromkostninger i forhold til driften i dag (især meget høje buspriser). Brint indgår derfor ikke i notatet.

Den aktuelle standard for dieselbusser (EURO 6-normen) anvendes som reference i forhold til de gennemførte analyser og vurderinger af driftsøkonomiske- og miljømæssige effekter for alternative drivmidler.

I det følgende beskrives de i notatet behandlede alternative drivmidler, og deres umiddelbare fordele og ulemper oplyses. Herefter opstilles hovedresultaterne fra analysen, hvor de forskellige drivmidler sammenlignes med hensyn til årlige driftsudgifter og de miljømæssige effekter.

Syntetisk diesel (HVO)

Syntetisk diesel produceres på basis af restprodukter fra slagterier, døde dyr fra landbruget samt fedt og olier, der er uegnet til fødevarerproduktion.

Fordelene ved syntetisk diesel er, at:

- Det kan anvendes i ren form eller iblandes fossil diesel i alle blandingsforhold.
- Det kan anvendes året rundt.
- Det er let at anvende uden modifikationer af busser, motorer, tanke eller andet.
- Anvendelse af 100 % syntetisk diesel kan reducere brændstofforbruget svagt på grund af højere energitæthed.

Ulemperne ved syntetisk diesel er, at:

- Der er forholdsvis få distributører i Danmark.
- Syntetisk diesel koster typisk 2-3 kr. mere pr. liter sammenholdt med traditionel diesel.

I forhold til den aktuelle bybusdrift i Kolding, kan syntetisk diesel anvendes på alle linjer og i alle busser som et 100% alternativ til almindelig diesel uden større forandringer eller tekniske modifikationer.

Biogas

Biogas er organisk materiale, der produceres ved, at husdyrgødning og andet organisk affald, for eksempel industriaffald fra slagterier, pumpes ind i en iltfri, opvarmet reaktor, der skaber en biologisk nedbrydningsproces af det organiske materiale, som danner metan.

Fordelene ved biogas er, at:

- Produktionen er gennemprøvet og teknologien er kendt.
- Der findes et udbygget distributionsnet til gas, så transport over lange afstande ikke er omkostningskrævende.
- Teknologien er driftssikker.
- Gasbusser er mere lydsvage end dieselbusser.

Ulemperne ved biogas er, at:

- Der er øgede udgifter til indkøb af gasbusser, typisk 200.000 kr. pr. bus
- Der er øgede udgifter til service og vedligeholdelse af busser, typisk ca. 15 %.
- Tankanlæg og fyldestationer skal etableres.

Alle bybusser i Kolding vil kunne køres på biogas.

Hybridbusser

Hybridbusser har to motorer – typisk en elmotor kombineret med en dieselmotor.

Den elektriske motor drives af energi, som skabes ved udnyttelse af bremseenergien, samt ved opladning af batterierne, når forbrændingsmotoren er i brug.

De såkaldte plugin-hybrider har en mindre batteripakke, som oplades ved endestationer eller andre passende lokaliteter. Dette betyder, at rækkevidden med emissionsfri kørsel (kørsel på el) øges. Opladningen af batterierne undervejs på ruten kræver etablering af ladestander i stil med de standere, der kendes fra rene elbusser.

Fordelene ved hybridbusser og plugin-hybrider er, at:

- Der er tale om en kommercielt udviklet teknologi.
- Der vil opleves mindre støj, idet elmotoren bruges til acceleration fra stoppesteder og kryds, hvor støjen ellers er størst.
- Lavere brændstofforbrug end en traditionel diseldrevet bus.
- Klimabelastningen og udledningen af sundhedsskadelige stoffer reduceres.

Ulemperne ved hybridbusser og plugin-hybrider er, at:

- Anskaffelsespriserne er høje, typisk en faktor 1,6 af en almindelig dieselbus.
- Batterierne har begrænset levetid og medfører betydelige udgifter, hvis de skal udskiftes.
- Udgifter til service- og vedligehold skønnes til at være 25 % højere i forhold til almindelig dieselbusser.
- De miljømæssige fordele kan være meget vanskelige at opnå i praksis.

Traditionelle hybridbusser vil uden videre kunne benyttes på samtlige bybuslinjer i Kolding.

Med hensyn til plugin-hybridbusser beregnes udnyttelsesgraden, det vil sige andelen af eldrift, til godt 10 % i gennemsnit, hvilken gerne som udgangspunkt skal overstige mindst 50 %, hvis den ønskede miljøgevinst skal opnås.

Den lave udnyttelsesgrad skyldes kombinationen af, at få af linjerne har fælles endestationer, hvor der kan etableres ladestationer, og at driften på linjerne medfører, at udnyttelsesgraden af de enkelte ladestationer vil blive lav (meget korte pauser, der kan udnyttes til at lade i). Investeringerne synes store sammenholdt med udbyttet. Den aktuelle drift vurderes derfor til at være forholdsvis uegnet til plugin-busser på alle linjer. En ændring af dette vil kræve en større revidering af køreplanerne for bybusnettet.

Eldrevne busser

De overordnede fordele ved elbusser er, at:

- Elmotorer isoleret betragtet er en gennemprøvet teknologi.
- 0-emission fra bussen – ingen udstødning overhovedet.
- Eksisterende net kan anvendes til distribution af strøm – stor tilgængelighed.
- Lave omkostninger til ”brændstof”, typisk 50 % lavere i øjeblikket.
- Lavere omkostninger til service og vedligeholdelse, typisk laves op til 25 %.
- Lavere udvendigt støjniveau fra bussen.

De overordnede ulemper ved elbusser er, at:

- Rækkevidden er kort.
- Busserne har mindre passagerkapacitet – typisk 10-20 % lavere for at holde vægten nede.
- Væsentlig højere anskaffelsespris, typisk en faktor 2 eller højere.
- Udgifter til ladestander – afhængigt af kapacitet fra 100.000-3 mio. kr. pr. stk.
- Opladningsstandere ved udvalgte stoppesteder/endestationer er pladskrævende.
- Opladning på ruterne begrænser mulighederne for ruteomlægninger, både midlertidige og permanente.
- Usikkerhed omkring udgifter til service og vedligehold på langt sigt.
- Gensalgsværdien efter endt kontrakt er usikker.

Der findes grundlæggende to opladningsmetoder – depot-charging og opportunity-charging.

Depot-charging foregår, når bussen er taget ud af drift, det vil sige typisk på operatørens garageanlæg om natten eller midt på dagen, hvis der er en lang pause. Den samlede kørsel, inden bussen kan vende tilbage til garagen til en genopladning, er udfaldsgivende for, om der kan anvendes en depot-charged bus.

I notatet vurderes det, at fire ud af de 20 busser i bybusnettet vil kunne køres som depot-charged elbusser.

Ved opportunity-charging oplades bussens batterier undervejs på ruten i forbindelse med stop ved udvalgte stoppesteder (fast charging). I praksis sker det typisk ved endestationer.

Sammenholdt med depot-charged busser er de umiddelbare fordele ved opportunity-charged busser øget rækkevidde samt mindre batterikapacitet (det vil sige lavere egenvægt for bussen).

I notatet vurderes det, at ingen af de 20 busser i bybusnettet vil kunne køres som opportunity-charged busser. Dette skyldes, at vognløbene i dag er optimeret i en sådan grad, at der ikke opnås de fornødne pauser til, at batterierne kan nå at blive ladet op i det nødvendige omfang. En ændring af dette vil kræve en større revidering af køreplanerne for bybusnettet, hvilket vil sige indsættelse af flere busser eller beskæring af ruter.

Hovedresultater fra analysen

Hovedresultater	Diesel (ref.)	Syntetisk diesel	Biogas	Hybrid	Plugin-hybrid	El Depot-charged	El, Opportunity-charged
Antal busser på: Diesel / Alternativt drivmiddel	20 / 0	0 / 20	0 / 20	0 / 20	0 / 20	16 / 4	20 / 0
Årlige driftsudgifter, mio. DKK TCO for 20 bybusser i Kolding	10,7	+3,3	+1,1	+1,6	+5,6	+0,7	-
CO ₂ -emission: Ton pr. år	1.940	- 87%	- 100%	- 17,5%	- 10,1%	- 32%	-
NO _x -emission: Kg pr. år	806	- 9%	Uændret	- 17,5%	- 10,1%	- 32%	-
Partikelemission: Kg pr. år	9	- 33%	Uændret	- 17,5%	- 10,1%	- 32%	-

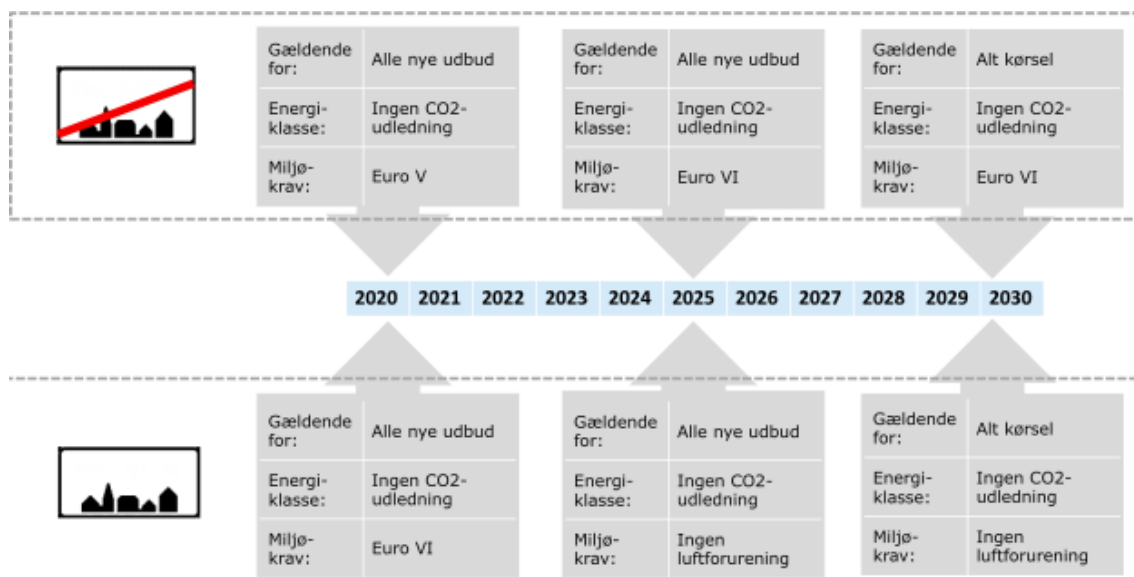
På nuværende tidspunkt virker biogas som det mest oplagte alternativ til diesel, hvis der tages hensyn til både økonomi og miljø. Alle 20 busser i bybusnettet vil kunne blive kørt på biogas.

Omlægning til biogas medfører en forventet merudgift på ca. 1,1 mio. kr. årligt, og der vil blive opnået den mest markante reduktion i udledning af CO₂ (100%). Emissionen af NO_x og partikler vil være uændret.

Busser, der benytter biogas som drivmiddel, vil også kunne benyttes på kommunes lokalruter og skoleruter.

Rent teknologisk kan der imidlertid nå at ske meget, inden Kolding Kommunes buskørsel skal i udbud – især, hvis udbuddet først finder sted i 2022.

I oktober 2018 præsenterede Regeringen sin luft- og klimaplan, hvori Regeringen går efter at gennemføre en grøn omstilling af busdriften. Det skal ske i tre trin: Første trin er i 2020, hvor nye busser overalt i landet skal være CO₂-neutrale. Næste trin er i 2025, hvor nye busser i byerne skal være nulemissionsbusser. Tredje trin er fra 2030, hvor alle rutebusser i byerne senest skal være omstillet til nulemission.



I 2020 vil energi- og miljøkravene kunne leveres af elbusser, brintbusser, biogasbusser samt busser, der anvender biodiesel.

Regeringen har udmeldt, at den vil invitere kommuner og regioner til en drøftelse om at gennemføre denne omstilling - herunder om adgang til delvis finansiering af meromkostninger gennem en modernisering af takststigningsloftet.

Som tidligere nævnt udløber kontrakterne på Kolding Kommunes buskørsel med hensyn til lokalruter, skoleruter og bybuslinjer tidligst i 2020 og senest i 2022. Første mulige udbud af buskørslen vil derfor kunne afholdes ultimo 2019.

Da der på nuværende tidspunkt ses en stor teknologisk udvikling inden for alternative drivmidler, og der ventes en stigning i omkostningerne til den kollektive trafik, såfremt Kolding Kommunes rutekørsel sendes i udbud i 2019 med ønske om brug af busser kørende på alternative drivmidler, foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at Sydtrafik pålægges at gå i dialog med de to vognmænd, der på nuværende tidspunkt driver kommunes busruter, om en mulig forlængelse af de gældende kontrakter til 2022. Da vil udgifterne til driften af de kommunale busruter være kendt frem til 2022, og der vil være mulighed for at følge den teknologiske udvikling nogle år endnu.

I Vejle Kommune har man ønsket mere tid til gennemførelse af processen vedrørende valg af drivmiddel i en ny lang kontraktperiode. Den nuværende kontrakt på kørsel af Vejle Kommunes bybusser udløber juni 2020. Teknisk Udvalg i Vejle Kommune besluttede på deres møde den 20. november 2018, at driften af Vejles bybusser skal udbydes for et år med muligheden for forlængelse et år. Driften udbydes med diseldrevne busser.

Bilag

Alternative drivmidler i bybusserne i Kolding

Punkt 2: Prioritering for byggemodningsrammen 2019

18/28589

Resumé

Prioritering for byggemodningsrammen 2019 med udgangspunkt i den prioritering, som blev præsenteret på fællesmødet mellem Økonomiudvalget, Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 20. november 2018.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at prioriteringen godkendes,

at de ekstra byggemodningsmidler, bevilliget på byrådsmødet den 27. november 2018 med et rådighedsbeløb på i alt 25 mio. kr. ligeligt fordelt mellem årene 2019-2022 (svarende til 6,25 mio. kr. pr. år), fremrykkes samlet til 2019,

at der udarbejdes status på byggemodningsrammen medio 2019.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Prioriteringen for byggemodningsrammen 2019 tager afsæt i den prioritering, som blev præsenteret på fællesmødet mellem Økonomiudvalget, Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 20. november 2018.

På fællesmødet præsenterede By- og Udviklingsforvaltningen en samlet prioritering for hele kommunen, som sikrer, at der bliver et bredt udbud af bosætningsmuligheder i Koldings centerbyer og lokalbyer. Præsentationen omfattede også et overblik over kommende storparceller, som kan udbydes til private projekter med tæt-lav boligbyggeri.

Byggemodningsprojekterne løber over flere år, og der er planlagt planprocesser for flere områder, hvilket vil påvirke byggemodningsrammerne i overslagsårene.

De nuværende afsatte rådighedsbeløb i investeringsoversigten er på 28.166.000 kr. i 2019, 30.353.000 kr. i 2020, 22.587.000 kr. i 2021 og 22.387.000 kr. i 2022.

Byggemodningsrammen er i 2019 på 28.166.000 kr. Der blev herudover ved bevillingskontrollen overført 8.580.000 kr. fra 2018 til 2019. På nuværende tidspunkt er status i 2018 et merforbrug på 6.100.000 kr. i forhold til det korrigerede budget. Merforbruget vil nedjustere budget 2019. Samlet ramme 2019 er derfor på nuværende tidspunkt på 30.646.000 kr.

Ud over rammen er der overført 2.000.000 kr. fra 2018 til 2019 vedrørende Venusvej 28, Kolding. Beløbet er reserveret til eventuelle funderingsudgifter, og kan derfor ikke disponeres, og er således ikke med i nedenstående opgørelse.

Ud over byggemodningsrammen besluttede Byrådet den 27. november 2018 at afsætte 25 mio. kr. til byggemodning og opkøb i perioden 2019-2022 – fordelt ligeligt mellem årene. Den endelige fordeling mellem opkøb og byggemodning er ikke fastlagt. Det afsatte beløb skal ses i sammenhæng med den allerede afsatte byggemodningsramme og de afsatte midler til opkøb af jorder.

I 2019, efter overførsler fra 2018, udgør budgettet til opkøb af jorder 8.043.000 kr., hvoraf de 3.580.000 kr. er disponeret til allerede besluttede opkøb. Der resterer således 4.463.000 kr., der endnu ikke er disponeret, og som ikke er forudsat lånefinansieret, hvorfor der ved eventuel lånefinansiering vil skulle findes finansiering af renter og afdrag.

I skemaet nedenfor er ovenstående listet op.

Byggemodningsprojekter (beløb i kr.)	2019	2020	Note
--------------------------------------	------	------	------

Boligformål:

Byggemodninger opstartet i 2018

Westerbygård, 14 grunde	10.400.000		1
Ved Allervej (Christiansfeld), 18-20 grunde	8.000.000	8.000.000	2
Ødis, 12 grunde	6.500.000		3
Stepping, 12 grunde	2.000.000	2.000.000	4

Udstykninger opstartet i 2019

Skanderup, 14-16 grunde deles	5.000.000	5.000.000	5
Hvidkærgårdsvej, Vamdrup, 15-20 grunde	10.000.000		6
Sdr. Stenderup, ca. 12 grunde deles	3.000.000	3.500.000	7
Arkæologi, forundersøgelser, analyser, planlægning	3.000.000		
Færdiggørelser boligudstyknings,	3.000.000		
Omkostninger ved salg af Kløvkærgrunden	2.500.000		8

Boligformål i alt 53.400.000 18.500.000

Erhvervsformål:

Nye industribyggemodninger	1.000.000	4.000.000	
Prioriteret af rammen i alt	54.400.000	22.500.000	
Byggemodningsramme i alt	30.646.000		
Ekstra til byggemodning og opkøb (andel ikke fastlagt)	25.000.000		
Difference mellem prioritering og afsat budget	1.246.000		

En fremrykning af de 6,25 mio. kr. for hvert af årene 2020, 2021 og 2022 betyder, at der tilføres 25 mio. kr. til byggemodningsrammen i 2019, hvilket vil være nødvendigt for igangsætning af de prioriterede projekter.

Da der kan ske tidsforskydninger, og der altid vil være elementer af usikkerhed i overslagene, foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at der ved bevillingskontrollen medio 2019 udarbejdes en status på byggemodningerne.

Det fremgår af skemaet, at byggemodningsrammen i 2020 kommer under pres i forhold til de prioriterede byggemodninger og de afsatte midler. Idet det må forventes, at der bliver behov for at prioritere midler til byggemodning af erhvervsområder inden for nære fremtid, må det imødeses, at der bliver behov for at styrke byggemodningsrammen fra 2020 og frem.

Noter:

Note 1:

Westerbygård, Sdr. Bjert. Lokalplan og projektering blev i første omgang udarbejdet sideløbende. I høringsperioden indkom der imidlertid høringssvar, der betød en omdisponering af området og ændring af lokalplan og skitseprojekt. Endelig lokalplan for Westerbygård blev herefter godkendt i december 2018. Projekteringen færdiggøres primo 2019 og selve byggemodningen igangsættes i foråret 2019. Grundene forventes at kunne sættes til salg fra sommeren 2019.

Note 2:

I Christiansfeld blev lokalplanen godkendt i november 2018. Projektering af byggemodningen fulgte umiddelbart efter og selve byggemodningen sker i foråret 2019.

Note 3:

Ødis. Lokalplanen blev sendt i høring i november 2017. Den blev påklaget af stiftet og revideret lokalplan blev godkendt november 2018. De 12 parcelhusgrunde forventes byggemodnet i foråret 2019, således salg af byggegrunde kan ske fra sommeren 2019.

Note 4:

I Stepping forventes det, at der indledes en eksproprieringssag i 2019. Dermed forventes selve byggemodningen tidligst i 2020.

Note 5:

I Skanderup er der opstartet lokalplanproces for et område ved Ejersmindevej. Der er en gældende lokalplan for det eksisterende boligområde. Der er ikke lokalplan for næste etape af Ejersmindevej. I den eksisterende lokalplan er der en principskitse, som næste etaper tager afsæt i, men denne kræver dog en opdatering. Lokalplan udarbejdes i første halvdel af 2019. Herefter igangsættes projektering og byggemodning, som eventuelt kan række ind i 2020.

Note 6:

Hvidkærgårdsvej, Vamdrup. Lokalplan udarbejdes i 2019, og der arbejdes hen imod en godkendt lokalplan maj 2019. Efter maj 2019 projekteres og byggemodnes en første etape med 15-20 grunde.

Note 7:

I Sdr. Stenderup er der opstartet lokalplanproces for et område ved Moshusevej. Området kom med i kommuneplanen ved den seneste revision. Lokalplanen udarbejdes i 2019. Projektering og byggemodning forventes igangsat i efteråret 2019 og vil formentlig række ind i 2020.

Note 8:

Kløvkær, Kolding. Der er reserveret beløb af byggemodningsrammen til omkostningerne i forbindelse med klargøring af storparceller til salg, herunder oprensning af grunde samt nedrivningsentreprise. I relation til byggemodningsrammen er disse aktiviteter mere at betragte som salgsomkostninger og ikke byggemodningsomkostninger, og By- og Udviklingsforvaltningen vil derfor gå i dialog med Strategisk Vækst i Centralforvaltningen, som står for salget, om en eventuelt medfinansiering af disses omkostninger.

Generelt:

Der er tale om en dynamisk proces omkring byggemodningerne og prioriteringerne. Dette betyder, at der løbende foretages vurderinger af projekterne. Omprioriteringer kan skyldes forsinkelser i eksempelvis lokalplanlægningen, som kan resultere i tidsforskydninger i projekternes gennemførelse.

By- og udviklingsdirektøren er bemyndiget til at budgetomplacere inden for byggemodningsrammen, så tilpasninger i byggemodningsrammen vil kunne ske ved budgetomplaceringer i løbet af året.

Centralforvaltningens bemærkninger

En fremrykning af rådighedsbeløb på 6,25 mio. kr. fra hvert af årene 2020, 2021 og 2022 til 2019 betyder et yderligere pres i forhold til overholdelse af anlægsloftet for 2019. De foreløbige skøn for regnskab 2018 betyder, at kommunerne samlet set forventes at overskride anlægsloftet med op til 2 mia. kr. Dette indebærer en risiko for sanktion allerede i 2019.

Punkt 3: Sydlig ringvejsforbindelse - Miljøkonsekvensrapport

15/536

Resumé

Der fremlægges miljøkonsekvensrapport for en ny sydlig ringvejsforbindelse syd for Dalby og Vonsild. Vejen forløber mellem Vonsildvej ved Ødisvej i sydvest og Skamlingvejen ved Skartved i nordøst.

Med rapporten fremlægges et endeligt forslag til vejens tracé, dog således, at der arbejdes videre med to varianter af Alléens eventuelle tilslutning til ringvejen. Endeligt valg af disse vil ske i forbindelse med detailprojekteringen og efter dialog med berørte lodsejere.

Forslaget til vejløsning er sammenholdt med et 0-alternativ, som fastholder det eksisterende vejnet, det vil sige uden en ringvejsforbindelse.

Kortlægningsrapporten fremlægges i en 8 ugers høringsperiode sammen med et udkast til en tilladelse med vilkår for projektets realisering.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forslaget til tracé for en sydlig ringvejsforbindelse godkendes, idet endelig stillingtagen til Alléens eventuelle tilslutning til ringvejen afklares i en detailfase.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Byrådet har den 20. marts 2018 truffet afgørelse om, at en sydlig ringvejsforbindelse forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet. Ringvejsforbindelsen er således omfattet af krav om miljøkonsekvensvurdering og tilhørende tilladelse efter § 21, stk. 1, i Lov om miljøvurdering af planer og projekter.

Proces:

Miljøvurderingsprocessen omfatter fire hovedtrin:

- For-offentlighed
- Projektforslag og Miljøkonsekvensrapport
- Offentlighedsfase
- Endeligt projekt og VVM-tilladelse

Som første trin i processen blev der i december 2017 gennemført en fordebat og høring af offentligheden og berørte myndigheder med henblik på at indhente forslag og idéer til arbejdet – herunder i forhold til undersøgelsens indhold. Fordebatten resulterede i 6 bemærkninger fra offentligheden samt 6 fra andre myndigheder.

På den baggrund traf Byrådet den 20. marts 2018 afgørelse om, at afdelingen for Trafik og Mobilitet, som bygherre, anmodes om at fremlægge en miljøkonsekvensvurderingsrapport for den sydlige ringvejs indvirkninger på miljøet.

Det vil sige, at Teknik- og Klimaudvalget i denne sag agerer som bygherre, mens forvaltningens afdeling for Klima og Bæredygtighed er miljøvurderingsmyndighed.

Helt konkret er det Teknik- og Klimaudvalgets opgave at tage stilling til vejens endelige tracé og derved, hvilket alternativ, der skal arbejdes videre med. Derefter vil Klima og Bæredygtighed gennemføre den nævnte offentlighedsfase (i 8 uger), hvorefter de vil fremlægge høringsresultaterne for Plan-, Bolig- og Miljøudvalg, Økonomiudvalg og Byråd med henblik på få dem til at træffe beslutning om at give tilladelse til vejen efter miljøvurderingslovens § 25.

En afgørelse efter § 25 bortfalder, hvis afgørelsen ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år. Det betyder, at det vil være muligt at etapeopdele anlægget, så længe der ikke går mere end tre år mellem de enkelte etaper.

Miljøkonsekvensrapporten:

Rapporten er nu udarbejdet og beskriver konsekvenserne samt eventuelle afværgeforanstaltninger inden for følgende temaer:

- Trafikforhold
- Befolkning og sundhed
- Landskab
- Kulturhistorie
- Natur
- Overfladevand
- Grundvand
- Øvrige miljøforhold

Siden de første skitser af ringvejens linjeføring blev udarbejdet, er denne blevet kvalificeret yderligere (de følgende afsnit er en komprimeret version af rapportens afsnit 2, Sammenfatning).

Der er tale om en ca. 5,2 km lang tosporet vejforbindelse med mulighed for enkeltrettede cykelstier i begge vejsider eller en dobbeltrettet cykelstiforbindelse langs vejens nordside.

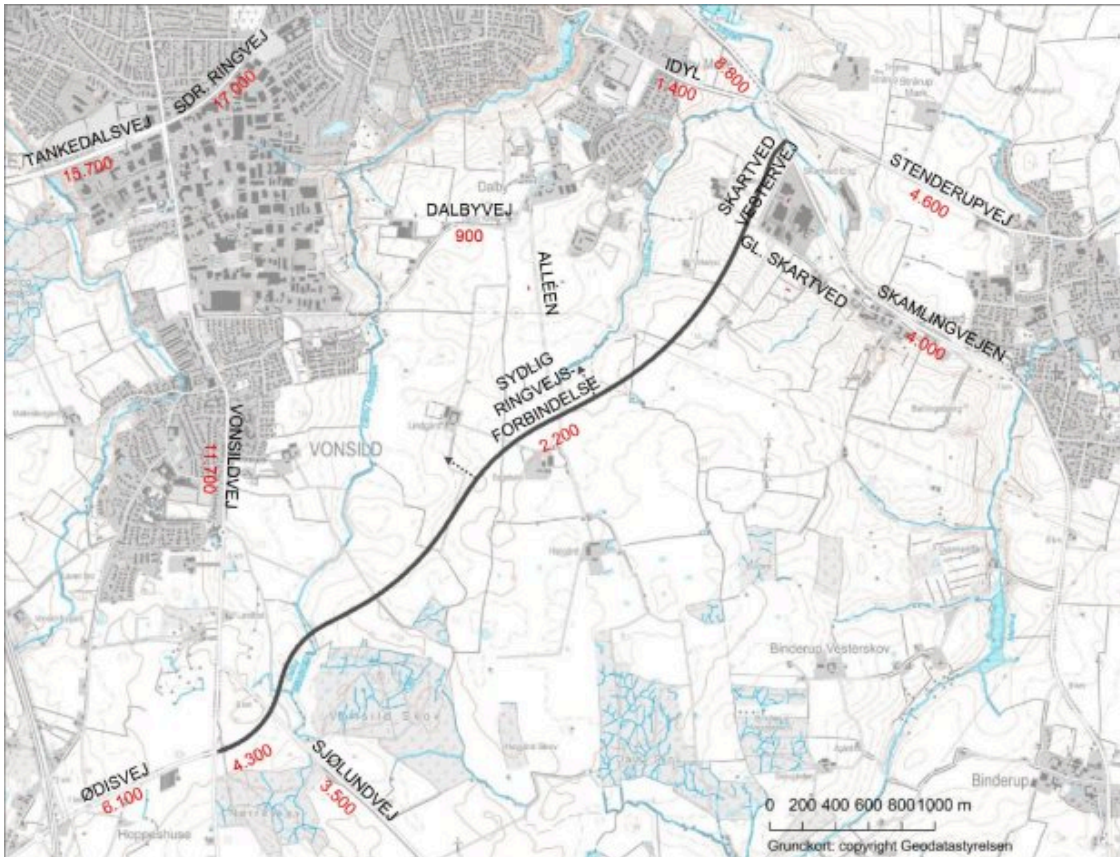
Den skiltede hastighed på vejen vil være 80 km/t, men lokalt omkring kryds vil lokale hastighedsbegrænsninger på f.eks. 60 km/t kunne komme på tale for at højne trafikikkerheden.

Vejen er tænkt tilsluttet Vonsildvej i rundkørslen ved Ødisvej. Ved Sjølundvej etableres en trebenet rundkørsel. Nord for denne rundkørsel nedlægges den eksisterende del af Sjølundvej frem til Vonsildvej.

Da en del af den fremtidige byvækst påregnes at ske i det sydlige Kolding i tilknytning til Vonsild og Dalby, vil der på strækningen være mulighed for på sigt at etablere vejtilslutninger mod nord til de fremtidige byvækstområder. Det har haft betydning for fastlæggelsen af linjeføringen.

Ved Alléen foreligger to mulige løsninger for udformningen. Enten føres Alléen over ringvejen på en bro, alternativt afbrydes Alléen for biltrafik, så kun den sydlige del af Alléen er tilsluttet den nye vej i et T-kryds. Cyklister vil dog kunne krydse på tværs af vejen. Endelig valg af løsning vil ske i forbindelse med detailprojekteringen og efter dialog med de berørte lodsejere.

I øst tænkes vejen afsluttet i en ny rundkørsel på Skamlingvejen. Muligheden for at lave et fælles forløb mellem ringvejen og Skartved Vestervej har været undersøgt, men terrænforholdene på stedet gør, at betjening af de eksisterende erhvervsejendomme ikke vil være mulig. Dette alternativ er derfor fravalgt.



Figur: Vejnettet med den beregnede trafik i 2030 inklusive den planlagte byudvikling i kommuneplanen.

Trafikforhold:

Den nye vej beregnes at komme til at bære i størrelsesordenen 2.200-4.300 køretøjer pr. døgn. Den største trafik vil være vest for Sjølundvej.

Ved hændelser på Sydjyske Motorvej, vil ringvejen kunne bidrage til en fordeling af den gennemkørende trafik ind i Kolding.

Vejen vil ikke umiddelbart medføre en aflastning af Dalbyvej, men som led i en fortsat byudvikling ved Dalby og Vonsild, vil der kunne etableres forbindelser til ringvejen, som vil åbne mulighed for at aflaste Dalbyvej. Byudviklingen vil i sig selv kunne resultere i mertrafik på ringvejen – skønnet op til 1.700 flere biler/døgn.

Ringvejen vil komme til at udgøre en barriere både for stitrafikanter, der ønsker at komme på tværs, og for driften af landbrugsarealerne. Hvis Alléen overføres den nye vej, vil det være muligt at reducere barrieren lokalt.

Udgangspunktet for udformning af ringvejen er, at der etableres en facadeløs vej uden overkørsler til enkeltejendomme. Hensynet til landbrugsdriften i området gør dog, at det på enkelte lokaliteter kan være nødvendigt at gå på kompromis med dette princip og tillade krydsning på tværs af vejen mellem markoverkørsler.

Befolkning og sundhed:

En ringvejsforbindelse vil påvirke dem, der bor i nærområdet. Anlægget optager areal, som påvirker brugen af de tilstødende arealer. Tilgængeligheden ændres – for nogle som en forbedring, fordi nye muligheder for genveje opstår, og for andre som en forringelse, fordi krydsninger begrænses.

Realisering af ringvejen vil resultere i et arealtab for lodsejerne i området og et behov for tilpasninger i forhold til driften af arealerne. Enkelte arealer vil være helt afskåret som følge af vejen og de eksisterende jord- og stendiger i området. En jordfordeling kan eventuelt komme på tale for at optimere den fremadrettede drift af arealerne.

Usikkerheden, der knytter sig til projektet, vil være en stressfaktor for lodsejere. Usikkerheden kan kun til dels imødegås. Dette fordrer løbende information om projektet og dets fremdrift.

Både i forhold til anlægsstøj og støj i driftsfasen, når vejen er realiseret, er ringvejen relativt uproblematisk. Vejens tracering, det omgivende terræn og afstanden til vejens naboer gør, at støjen ved boligerne vil være lavere end de vejledende grænseværdier.

Påvirkningen af lokalbefolkningens sundhed vurderes ikke at blive væsentlig. Eventuelle stier langs vejen vil kunne åbne nye muligheder for cykeltrafikken, der kan være gunstige i sundhedsmæssig henseende. Uanset om Alléen føres over ringvejen, eller om der foretages en lukning af vejen for biltrafik til og fra nord, vil der blive opretholdt forbindelse for cyklister, så det fortsat vil være let at komme til skovområderne syd for Dalby.

Landskab:

Projektområdet er et bakket morænelandskab, der er dannet under istiden, og som i dag er præget af landbrugsdriften. Bebyggelsen er spredt, og der er få tekniske anlæg. Skovområder i syd og beplantede jorddiger giver sammen med det kuperede terræn varierende udsyn i området.

Ved tracéeringen af den nye vej, er den lagt lavt i terrænet. Udsynet fra vejen er prioriteret lavere end hensynet til de sammenhængende kig over landskabet. Fra større afstand vil det bakkede terræn samt læhegn og andre bevoksninger ofte begrænse synligheden af vejen, og på en stor del af strækningen vil vejanlægget derfor ikke være synligt ved kig på tværs af landskabet.

I den vestlige del findes flere karakteristiske landskabselementer i form af Dalby Møllebæk, Nørreskov og Vonsild Skov samt beskyttede diger med varieret beplantning. I dette område vil den nye vej løbe gennem landskabet med to rundkørsler og to konstruktioner med faunapassager nær hinanden. Det vil samlet blive synlige elementer og ændre landskabsoplevelsen i nærområdet. På dette stykke vurderes påvirkningen derfor at være væsentlig.

Hvor vejen krydser Alléen vil der også være en påvirkning, som dels er en konsekvens af de nødvendige ændringer af Alléen, dels en konsekvens af, at vejen skærer sig ned i det flade plateau mellem bebyggelsen i området og bryder sammenhængen mellem denne.

I den østlige del af projektområdet løber den nye vejforbindelse i afgravning gennem en markant dalside. Området er udpeget som bevaringsværdigt landskab og område med geologisk bevaringsværdi, og i retningslinjerne for udpegningerne fremgår blandt andet, at terrænformerne ikke må sløres. Den nye vej vil blive fremtrædende på dalsiden, og påvirkningen vurderes derfor at være væsentlig.

Kulturarv:

Den umiddelbart synlige kulturarv i projektområdet omfatter bl.a. et kulturmiljø med flere gårde omkring landsbyen Skartved, en række markante jorddiger i landskabet, kirken, flere bevaringsværdige gårde og en stenkiste.

Museum Sønderjylland har vurderet, at der er meget høj sandsynlighed for at støde på væsentlige, jordfaste fortidsminder og anbefaler derfor, at der udføres forundersøgelser inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Ringvejen vil gennembryde fem jorddiger og yderligere to diger kan blive berørt. Sikring af adgang til tre arealer, der omkranses af diger og den nye vej, kan nødvendiggøre yderligere indgreb i digerne. Gennembrydningen af digerne vurderes at være en væsentlig påvirkning. Det er ikke muligt at retablere digerne eller kompensere for påvirkningen på anden måde.

Den nye vej vil blive etableret inden for det udpegede område med kulturhistorisk bevaringsværdi omkring Skartved. Det bærende element i udpegningen i form af landsbyen bevares uændret, men der sker en markant ændring i det omgivende landbrugslandskab. Vejens nordlige placering og det forhold, at vejen på en stor del af strækningen ligger lavere end det omgivende terræn, gør dog, at påvirkningen ikke vurderes at blive stor.

Ringvejen vil forløbe inden for 100 meter-beskyttelseslinjen omkring et fredet fortidsminde, en stenkiste over Dalby Møllebæk. Selve fortidsmindet vil ikke blive berørt, og afstanden til den nye vej vil være cirka 60 meter. Tilstandsændringer inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen er ikke tilladt, og der skal derfor søges dispensation.

Natur:

En række naturområder er beskyttede i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 3. Dette gælder bl.a. vandløb, søer, eng og mosearealer m.v. Desuden gælder, at visse dyre- og plantearter er særligt beskyttede. Etableringen af en ny vej forudsætter derfor, at der tilvejebringes viden om naturforholdene i det berørte område, og at der tages de fornødne hensyn til naturområder samt dyre- og plantelivet.

Tætheden af beskyttede vandhuller er størst i et bånd på tværs ved skovområderne. Det er der taget højde for ved fastlæggelsen af linjeføringen. Projektet medfører derfor ikke direkte påvirkninger af § 3-beskyttet natur eller skove, men linjeføringen berører tre områder, der er udlagt som potentielle økologiske forbindelser, og vil desuden krydse to levende hegn.

Linjeføringen forløber desuden inden for skovbyggelinjerne for Nørreskov og Vonsild Skov, hvilket betyder, at skurvogne, master og lignende ikke kan opsættes uden dispensation.

Det vurderes, at lyset fra lysmasterne, som opsættes ved de to rundkørsler ved henholdsvis Sjølundvej og Vonsildvej, ikke vil have en væsentlig påvirkning på skovbrynets flora og fauna.

Feltundersøgelser har vist, at der i området lever flere beskyttede arter. Fire arter af flagermus og seks arter af padde er registreret. Andre beskyttede arter som odder, markfirben og hasselmus vil potentielt kunne forekomme i området.

For at sikre dyrelivets frie bevægelse etableres i alt fire faunapassager - heraf to større passager ved Dalby Møllebæk. Disse to passager vil gøre det muligt for hjortevildt at følge bækken under vejen, hvilket er til gavn for såvel dyrenes, som trafikanternes sikkerhed.

Flagermus, der søger føde langs bækken, vil ligeledes kunne passere sikkert under vejen.

Med de nævnte afværgetiltag kan den projekterede vej etableres uden væsentlig påvirkning af beskyttede arter eller naturforhold i øvrigt.

Overfladevand og grundvand:

Vejvandet fra ringvejen afledes via to regnvandsbassiner omtrent midt på strækningen og nær Skamlingvejen.

Udledningen fra de to bassiner vil kunne ske til henholdsvis Dalby Møllebæk og Skartved Bæk med Kolding Fjord som endelig modtager. Med bassinerne vurderes udledningen at kunne ske uden at medføre en overbelastning af vandløbene.

Udledningen kan påvirke vandtemperaturen i vandløbet samt medføre en tilledning af forurenende stoffer til vandløbet, men dette vurderes ikke at være af et omfang, der vil påvirke den økologiske tilstand i vandløb eller fjord.

Der er drikkevandsinteresser og indvindingsboringer i området, hvor vejen skal etableres. Derfor vil der være særlig fokus på at forebygge negative påvirkninger af grundvandet.

Løsningen for vejens afvandingssystem vil sikre, at der ikke bliver nedsivet vejvand inden for udpegede områder med særlige drikkevandsinteresser eller nærmere end 300 m fra eksisterende private indvindingsboringer. Nedsivning af vejvand er dog potentielt muligt på andre dele af traceet, hvor det kan medføre forøgelse af grundvandets saltindhold.

Vælges løsningen, hvor ringvejen er ført under Alléen, kan der være behov for midlertidig grundvandssænkning og/eller permanent dræning nær krydsningen. Ingen af disse aktiviteter vurderes at medføre en væsentlig påvirkning af grundvandet.

Øvrige miljøforhold:

Forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten er der foretaget en afgrænsning af rapportens indhold. Enkelte miljøforhold er allerede ved afgrænsningen blevet vurderet ikke at have nogen væsentlig betydning, hvorfor disse er udeladt. Det drejer sig om:

- Forurenet jord
- Luftforurening
- Klima
- Trafiksikkerhed

Tidsplan:

- Februar-marts 2019 Offentlighedsfase – eventuelt inklusive borgermøde
- April-maj 2019 Opsamling og sammenfattende redegørelse
- Ultimo maj 2019 Behandling i Plan-, Bolig- og Miljøudvalget
- Ultimo august 2019 Behandling i Økonomiudvalget og Byrådet
- Ultimo august 2019 Udstedelse af endelig tilladelse

Gives tilladelsen, vil plangrundlaget være til stede for, at der kan træffes endelig beslutning om realisering af en ny sydlig ringvejsforbindelse.

Bilag

Miljøkonsekvensrapport

Punkt 4: Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering

18/25266

Resumé

Folketinget har vedtaget en ny lov ”Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering”.

Loven betyder, at Kolding Kommune pr. 1. januar 2019 skal betale 70 % af kommunens indtægter på parkering til Staten. I henhold til loven sker det ved en reduktion i kommunes statstilskud.

By- og Udviklingsforvaltningen har undersøgt mulige alternativer til den nuværende betalingsparkering og parkeringskontrol:

- Samarbejdsmuligheder med private parkeringsselskaber
- Salg af offentlige parkeringsarealer til private med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen
- Afskaffelse af betalingsparkering
- Afskaffelse af kommunal parkeringskontrol

Yderligere har forvaltningen belyst de nuværende og fremtidige parkeringsudfordringer i centrum af Kolding by. Forvaltningen har igangsat en parkeringsanalyse, som analyserer parkeringsudfordringerne nærmere. Analysen forventes færdig ved årsskiftet 2018/19.

Med baggrund i de undersøgte alternativer, samt de nuværende og fremtidige udfordringer på parkering, anbefaler By- og Udviklingsforvaltningen, at betalingsparkering og den kommunale parkeringskontrol opretholdes som i dag.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at ordningen med betalt parkering og p-kontrol fortsætter efter samme regler og principper som i dag,

at der igangsættes en proces om undersøgelse af mulige placeringer af fremtidige offentlige p-huse, herunder kapacitetsudfordringer og finansieringsmuligheder.

Nyt forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at ordningen med betalt parkering (forslag 1) og p-kontrol fortsætter efter samme regler og principper som i dag,

at der i tillæg til oprindeligt forslag besluttes, at halvdelen af p-båsene på Riberdyb gøres gratis uden tidsbegrænsning.

Beslutning Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 06-12-2018

Forvaltningens indstilling vedrørende igangsættelse af proces om undersøgelse af mulige placeringer af fremtidige offentlige p-huse, herunder kapacitetsudfordringer og finansieringsmuligheder, blev godkendt.

Indstillingen vedrørende ordningen med betalt parkering og parkeringskontrol blev udsat til stillingtagen på et kommende møde i Teknik- og Klimaudvalget, idet de økonomiske konsekvenser skal afdækkes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Hans Holmer (F)) indstiller model 4 som fremtidig parkeringsmodel for Kolding midtby til Byrådets godkendelse.

Model 4 fastholder betalingsparkering på parkeringspladserne i Borchs Gård, Låsbybanke/Hyrdestræde og Ny Vestergade, hvor taksten hæves til 15 kr./time. På resten af de parkeringspladser, hvor der i dag er betalingsparkering, indføres gratis parkering med 3 timers tidsbegrænsning, mens de øvrige parkeringspladser med gratis parkering uden tidsbegrænsning bibeholdes. Parkeringskontrollen, via cityassistenterne, fortsætter som i dag.

Ovenstående iværksættes som en prøveperiode i 2019-2020 med en evaluering før sommerferien 2020. Indenfor prøveperioden ønskes der samtidig afprøvet nye tiltag og teknologier med eksempelvis parkeringsløsninger samt pendlertiltag og andre deleøkonomiske tiltag.

Det indstilles til Økonomiudvalget, at der afsættes 300.000 kr. til evaluering og omstilling.

Et mindretal (Hans Holmer (F)) indstiller forvaltningens forslag til godkendelse.

Sagsfremstilling

Den 8. juni 2018 vedtog folketinget en ny lov ”Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering”.

Loven er gældende fra 1. januar 2019 og betyder en ændring i afregningen af kommunens indtægter for parkering, så:

- 70 % af bruttoindtægten for betalingsparkering betales til staten mod tidligere ingen afregning til staten. Afregningen sker via bloktilskuddet og påvirker dermed ikke direkte Vej- og Parkpolitikens budget.
- I dag afregnes 50 % af bruttoindtægter på p-afgifter til Rigspolitiet. Dette forhøjes til 70 %, hvoraf de 20 % betales til Staten.

Betalingsparkering og udstedelse af p-afgifter

Formålet med betalt parkering og udstedelse af p-afgifter er at regulere parkanternes adfærd og højne trafiksikkerheden.

I Kolding bymidte er der et ønske om flow på p-pladserne, for at brugerne og de handlende kan bruge byen.

Det er allerede i dag svært at finde p-pladser i centrum af Kolding efter kl. 8 i hverdage. P-pladserne optages af personer, som arbejder eller studerer i centrum af Kolding. P-pladserne er derfor optaget det meste af en arbejdsdag. I hverdagen er der i dagtimerne stort set kun løbende udskiftning på enkelte af betalingsparkeringspladserne.

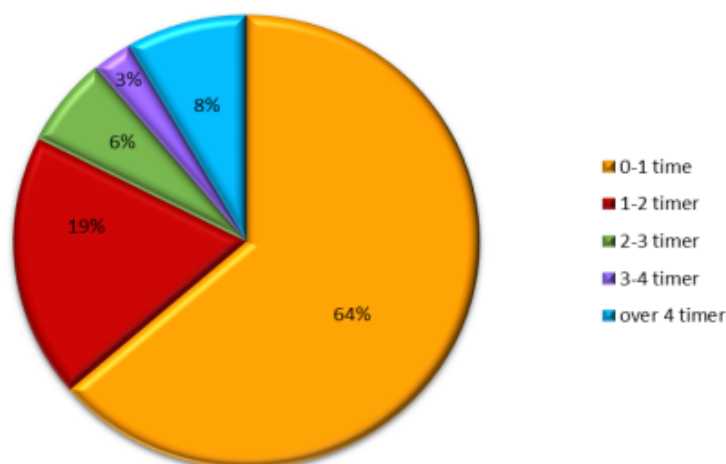
Konsekvenserne af for få p-pladser er, at parkanterne finder alternative parkeringsmuligheder, som medfører ulovlige parkeringer, der er til stor gene for den øvrige færdsel.

Betalingsparkering

Formålet med betalingsparkering er at sikre en løbende udskiftning på centrale p-pladser, så det i videst muligt omfang er muligt at finde en ledig p-plads.

Nedenstående graf tager udgangspunkt i udtræk fra p-automaterne i Kolding by. Grafen viser, at 64 % af parkeringerne har en varighed under 1 time og 19 % mellem 1 og 2 timer.

Parkeringsvarighed på betalingsparkeringspladser, 2017



Grafen viser udelukkende data fra parkeringsautomaterne og medtager ikke parkanter, som benytter andre betalingsformer som mobilbetaling, månedskort, skrabeбилletter og beboerlicenser.

Parkeringskontrol

Parkeringskontrol på offentlige tilgængelige parkeringsarealer varetages af Kolding Kommunes cityassistenter.

Formålet med at udøve parkeringskontrol er at sikre en trafikal adfærd, hvor trafikanterne tager hensyn til hinanden. Dette omfatter sikring af det trafikale flow på p-pladserne i forhold til overholdelse af tidsbegrænsning.

Parkeringskontrollen sikrer, at færdselslovens, samt lokale bestemmelser om standsning og parkering, overholdes til gavn for alle trafikanter, som færdes i Kolding.

En stor del af cityassistenternes arbejde omfatter kommunikation med de bilister, håndværkere og varetransporter, som ikke parkerer efter lovens forskrifter, med henblik på at skabe en rigtig adfærd.

Cityassistenterne er således med til at fremme trafiksikkerhed, skabe en bedre adfærd og sikre et flow på vores p-pladser.

Den nye lovs økonomiske konsekvenser

Med udgangspunkt i tal fra 2017 står Kolding Kommune til at få bloktilskuddet reduceret med 5,3 mio. kr. Kolding Kommune skal fortsat betale ca. 0,8 mio. kr. til Rigspolitiet.

2017	Eksisterende	Ny lov
Bruttoindtægt fra betalingsparkering	7.328.900	7.328.900
Indtægter fra parkeringsafgifter	1.676.370	1.676.370
Betaling til Rigspolitiet	793.050	793.050
Reduktion i bloktilskud	0	5.306.894
Kolding Kommunes indtægter på parkering efter afregning til Rigspolitiet og Staten	8.212.220	2.905.326
Udgifter	2.040.759	2.040.759
Resultat	6.171.461	864.567

I ovenstående tabel repræsenterer udgifter udelukkende de faktiske udgifter til drift og vedligehold af parkeringsautomater, leje af p-pladser og personaleudgifter til cityassistenter. Der er ikke medtaget afledte udgifter til det administrative personale til klagesagsbehandling.

Alternativer til nuværende betalingsparkering og kontrol

Forvaltningen har set på alternative muligheder for at sikre en god og funktionel parkeringsadfærd. Forslagene omfatter:

1. Samarbejdsmuligheder med private parkeringsselskaber
2. Salg af offentlige parkeringsarealer til private med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen
3. Afskaffelse af betalingsparkering
4. Afskaffelse af kommunal parkeringskontrol

Ad. 1 - Samarbejdsmuligheder med private parkeringsselskaber:

By- og Udviklingsforvaltningen modtog tidligere på året en henvendelse fra det private parkeringsselskab APCOA med henblik på, hvordan de kunne overtage parkeringskontrollen på de offentlige p-pladser.

Hensigten med APCOA's henvendelse var at vise en alternativ metode til fortsat at bevare parkeringskontrol uden, at indtægter til parkeringskontrollen ville være omfattet af den nye lov.

APCOA er efterfølgende kommet med et oplæg til et fremtidigt samarbejde, hvor APCOA overtager parkeringskontrollen af de offentlige p-pladser i Kolding Kommune. Oplægget er vedlagt som bilag. Oplægget forholder sig imidlertid ikke til den juridiske del af et muligt samarbejde.

For at undersøge, om Kolding Kommune rent juridisk kan benytte et privat parkeringsselskab til den kommunale parkeringskontrol og samtidig opretholde betalingsparkering, har By- og Udviklingsforvaltningen rådført sig med advokatfirmaet Nielsen Nørager.

Kommunal brug af privat parkeringsselskab?

Nielsen Nørager har udarbejdet en dybdegående juridisk vurdering ud fra den gældende lovgivning. Et kortfattet resume er vedlagt som bilag.

I forhold til, om Kolding Kommune kan overlade den kommunale parkeringskontrol på offentlige parkeringsarealer til et privat parkeringsselskab kræver det, at der i lovgivningen er udtrykkelig hjemmel til det.

I henhold til færdselslovens § 122 a er der kun hjemmel til, at en kommune kan delegerer sin kompetence til at foretage parkeringskontrol til en anden kommune. Nielsen Nørager konkluderer, at der i lovgivningen ikke er hjemmel til, at Kolding Kommune kan delegerer denne kompetence videre til private selskaber.

Nielsen Nørager vurderer, at en kommune normalt ikke kan udvide sit retlige råderum ved at indskyde et ekstra led, som f.eks. et privat parkeringsselskab.

Kan Kolding Kommune udleje et areal med betalingsparkering til et privat parkeringsselskab?

I den juridiske vurderingen fremgår det, at det ikke er lovligt, hvis Kolding Kommune udlejer en offentlig p-plads til et privat parkeringsselskab. Den juridiske vurdering er vedlagt som bilag.

Det er gældende for alle offentlige tilgængelige parkeringsarealer, hvad enten de er beliggende på et offentligt vejareal, en privat fællesvej eller på et privatareal, herunder også matrikler, hvor Kolding Kommune er grundejer.

Juridisk lægges der vægt på:

- at Kolding Kommune ikke kan udvide sit retlige råderum ved at overdrage en opgave til en privat tredjemand. Kommunen kan ikke regulere parkeringsforhold og foretage parkeringskontrol på et privatretligt grundlag (privat p-kontrolselskab).
- at Trafikministeriet i 1996 har udtalt, at det var i strid med færdselslovens § 121, at Odense Kommune indgik en aftale med Carpark A/S om udlejning af to offentlige p-pladser med henblik på at foretage privat parkeringskontrol. Kontrakten mellem de to parter blev anset som ulovlig.
- at Trafikministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet i 2003 har udtalt, at det var i strid med lovgivningen, at Københavns Kommune havde indgået en aftale med private vejejere om, at kommunen kunne varetage parkeringskontrollen på et privatretligt grundlag.

Konklusion – ad. 1

Med udgangspunkt i de juridiske vurderinger om kommunens mulighed for brug af private parkeringsselskaber, anses det som værende ulovligt for Kolding Kommune at indgå i et samarbejde med private parkeringsselskaber omkring varetagelse af den kommunale parkeringskontrol på offentligt tilgængelige p-pladser.

Kolding Kommune kan ikke indgå et samarbejde med APCOA med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen.

Ad. 2 - Salg af offentlige parkeringsarealer til private med henblik på varetagelse af parkeringskontrollen:
Ved et salg af en offentlig p-plads, hvor formålet er, at arealet fortsat skal bruges til p-plads, men hvor parkeringskontrollen varetages af et privat parkeringsselskab, skal parkeringskontrollen forvaltes under en anden lovgivning end den kommunale parkeringskontrol.

Ved et salg bliver parkeringsarealet privatejet, hvilket medfører, at ejeren af arealet bestemmer, hvordan det skal forvaltes ud fra et privatretligt grundlag. Parkeringsarealet bliver et rent privat parkeringsareal, hvor Kolding Kommune ikke har mulighed for at fastlægge regler for f.eks. betalingsparkering eller parkeringsrestriktioner på arealet.

Den private ejer af arealet bestemmer betingelserne for parkeringsarealet, herunder hvorvidt parkeringsarealet skal være tilgængeligt for offentligheden. Hvis p-pladsen ikke længere er tilgængelig for offentligheden, vil det skabe et øget pres på de øvrige offentligt tilgængelige p-pladser.

Hvis parkeringsarealerne i midtbyen er privatejede, har kommunen ikke mulighed for at bruge parkeringsarealerne som et redskab til at påvirke, hvordan byen skal bruges, og hvor trafikken og parkanterne skal færdes.

Konklusion – ad. 2

Vurderingen er, at et salg af offentlige p-pladser til en privat aktør ikke er hensigtsmæssig for Kolding Kommune. Kommunen vil ikke længere være garanteret, at parkeringsarealet er tilgængeligt for offentligheden.

Ligeledes vil kommunen ikke have indflydelse på eller mulighed for at påvirke de parkeringsrestriktioner, som virker for parkeringsarealet. Timeprisen for en eventuel betalingsparkering på området bestemmes af ejeren af parkeringsarealet.

By- og Udviklingsforvaltningen kan ikke anbefale, at der sælges offentlige parkeringsarealer til private aktører, uden at der findes løsninger for at opretholde offentlige p-pladser.

Ad. 3 – Afskaffelse af betalingsparkering:

I henhold til Kolding Kommunens mobilitetsplan er målsætningen indenfor parkering, at det altid skal være muligt at finde en p-plads i Kolding Midtby.

En afskaffelse af betalingsparkeringen vil have store konsekvenser for handelslivet og turister i Kolding bymidte, som vil have svært ved at finde en ledig p-plads i midtbyen. Selvom der i stedet indføres tidsbegrænset parkering vurderes det, at parkeringsbehovet til arbejdspladserne i centrum er så stort, at langt de fleste gratis p-pladser med eller uden tidsbegrænsning, vil blive optaget af langtidsparkerter i forbindelse med deres arbejdsplads.

På trods af tidsbegrænset parkering oplever forvaltningen allerede i dag, at færdselsloven i nogle tilfælde overtrædes og parkeringsskiven blot ændres.

Ved indførelse af f.eks. gratis parkering i de første 2 timer af en parkering, vil det økonomisk betyde et indtægtstab på omkring 80 % af betalinger i betalingsautomaterne.

Kommunens cityassistenter foretager løbende ventilkontrol af de parkerede biler på tidsbegrænset p-pladser. I 2017 pålagde cityassistenterne afgifter for denne forseelse i ca. 20 % af parkeringsovertrædelserne. Dette er en indikation på, at tidsbegrænset parkering ikke har den effekt, som det var tiltænkt i forhold til at skabe et flow blandt parkanterne.

Investorer til parkeringshuse

Afskaffelse af betalingsparkering har ligeledes stor betydning for, hvorvidt private investorer kan se mulighederne for at investere i offentligt tilgængelige parkeringsløsninger i Kolding.

En investor skal kunne fremvise en forretningsmodel for investeringen, hvor omkostninger til byggeriet og den efterfølgende drift af parkeringshuset, skal kunne matche de indtægter, som parkeringshuset vil kunne indbringe fra parkanterne.

By- og Udviklingsforvaltningen har forespurgt en række investorer om, hvilken betydning betalingsparkering har i forhold til at udvide parkeringsudbuddet gennem private investorer.

Nedenfor fremgår to af udtalelserne. De resterende er vedlagt som bilag.

Pierre Legarth, administrerende direktør,
Pierre Ejendomme A/S.

"Det er min opfattelse, at man bør kombinere parkeringsstrategien. Herunder etablering af flere elektroniske informationstavler, som viser aktuelle ledige parkeringspladser i midtbyen. Endvidere bør parkeringspladserne i midtbyen være forbeholdt korttidsparkering, mens langtidsparkering bør ske i parkeringshuse eller i randgaderne/periferien omkring bymidten – hvor også fortovsparkering kunne være attraktivt som beboerparkering.

Det er tvingende nødvendigt, at der udarbejdes en 2050-parkeringsplan med faste retningslinjer for Kolding bymidte, hvis man ønsker, at tiltrække private investorer i forbindelse med etablering af nye parkeringshuse i Kolding."

Claus Ravn, Chefkonsulent, Realdania By & Byg

"Gennemtænkte parkeringsløsninger kan bidrage væsentligt til at skabe byer med kvalitet og byliv, der giver mennesker lyst til at bo, arbejde og opholde sig i byen. Vi har derfor også lavet et inspirationshæfte og en eksempelsamling om Parkering og Bykvalitet.

Nogle steder kan en veludført overfladeparkering være en løsning, mens man især i tæt bebyggelse andre gange vil foretrække parkering i konstruktion, dvs. i P-kælder eller P-hus. Da parkering i konstruktion er bekostelig, bliver finansieringen desto mere udfordrende, og vil enten forudsætte en betydelig kommunal investering, eller at der vil være et grundlag for at kunne tiltrække private investeringer.

Den enkelte bilist vælger den løsning, der samlet set vurderes som den mest attraktive, så selvfølgelig vil placering, tilgængelighed, omfang, kvalitet og evt. pris for kommunalt ejede parkeringspladser være afgørende for, om der vil være tilstrækkeligt indtægtsgrundlag for privatfinansierede parkeringsanlæg."

Det kan være hensigtsmæssigt at sikre, at det offentlige parkeringstilbud er af en sådan karakter, at parkanterne kan se en fordel i at parkere i investorens parkeringshus. I den sammenhæng bør kommunen have fokus på at skabe gode muligheder for, at det vil være en god forretning for en privat investor at bygge parkeringshuse i Kolding.

Selv ved et kommunalt finansieret parkeringshus antages det, at der vil være et ønske om, at brugerne af parkeringshuset vil bidrage til at finansiere parkeringshuset.

Konklusion – ad. 3

Betalingsparkering er et vigtigt værktøj til at sikre et flow på de offentlige p-pladser, så det er muligt at tilbyde parkeringsmuligheder for parkanter, som har behov for kortere ophold i Kolding bymidte.

Det vurderes, at investorer ikke vil vælge at investere i parkeringsmuligheder i Kolding, hvis betalingsparkering afskaffes.

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler, at betalingsparkering bibeholdes.

Ad. 4 – Afskaffelse af kommunal parkeringskontrol:

Forvaltningen konstaterer, at der opleves udfordringer med adfærden blandt parkanter. Forvaltningen modtager mange henvendelser fra borgere, erhvervslivet og bilister om uhensigtsmæssige parkeringer, som er til gene for den øvrige trafik.

Ligeledes oplever forvaltningen udfordringer med standsning og parkering af varetransporter, håndværkere og bilister i gågaderne, som er til gene for de handlende i gågaderne og butikkerne.

Der er samtidig udfordringer med ulovlige parkeringer i flere af midtbyens smalle gader, som f.eks. adgangsvejen til Koldinghus.

Med udgangspunkt i p-afgifterne udgør overskridelser af tidsbegrænsninger en stor andel.

En afskaffelse af parkeringskontrollen vil medføre, at parkeringsrestriktioner ikke vil blive håndhævet. Politiet har meddelt, at de ikke længere vil varetage den løbende håndhævelse af ulovlige standsninger og parkeringer.

Uden parkeringskontrol vil det med stor sandsynlighed påvirke borgernes, turisternes og erhvervslivets indtryk af Kolding i en negativ retning.

Konklusion – ad. 4

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler, at den kommunale parkeringskontrol opretholdes for at sikre den trafikale adfærd inden for parkering og standsning samt højne trafikikkerheden til stor gavn for borgerne, handelslivet og turismen.

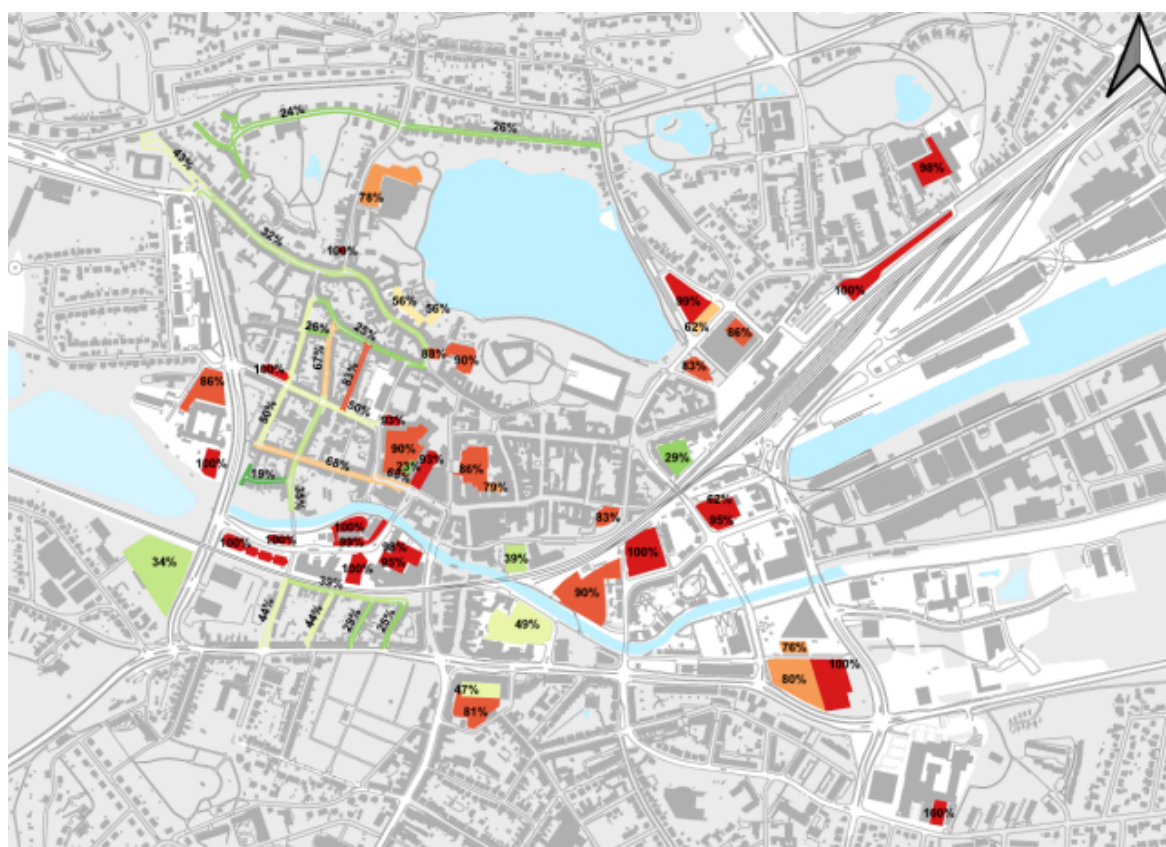
Byfortætning i Kolding bymidte og dens konsekvenser for parkeringsmulighederne

Med den nuværende og fremtidige fortætning af Kolding bymidte samt stigende bilejerskab, forventes presset på parkeringsarealerne kun at stige yderligere over de kommende år. Byudviklingen i bymidten peger i retning af, at det vil ske på de store offentlige parkeringsarealer.

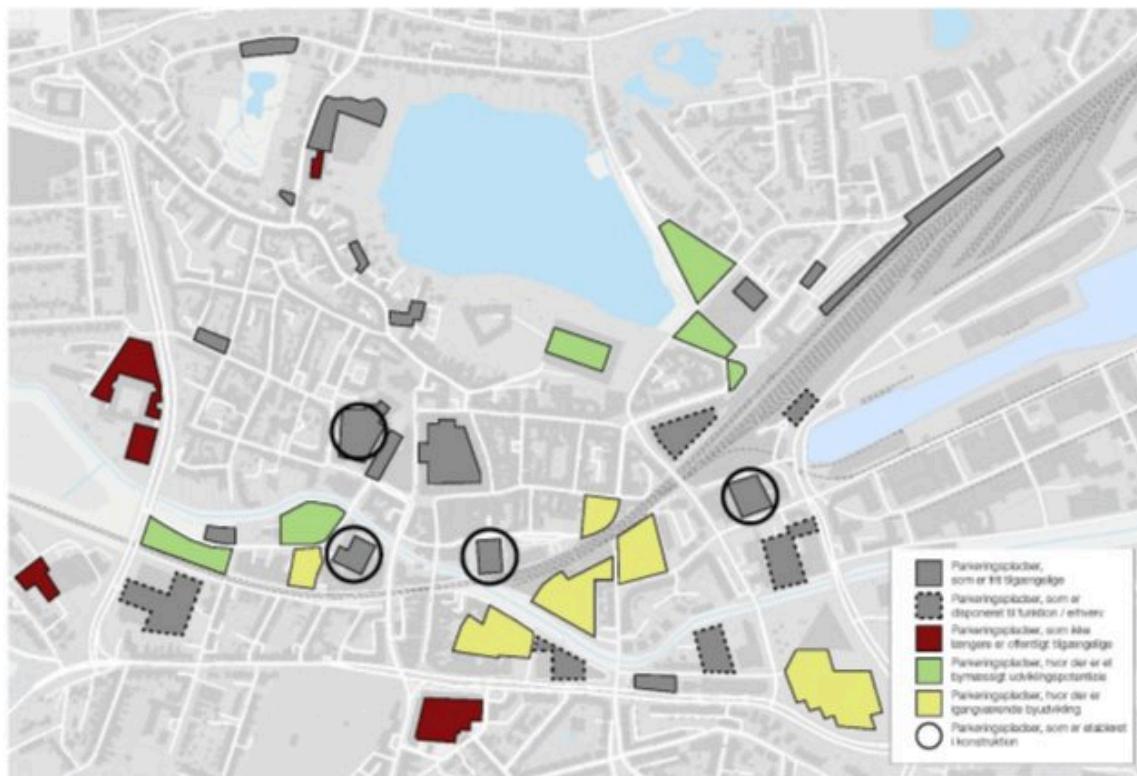
Den nuværende udvikling med nye boliger, uddannelser, butikker og erhverv skaber et behov for flere p-pladser. For nogle dele af midtbyen er situationen allerede så problematisk, at Kolding Kommune ikke længere kan løse parkeringsudfordringerne uden, at det kræver store anlægsinvesteringer i offentlige p-pladser eller -huse.

Konsekvenserne af udviklingen er, at Kolding i nogle områder vil opleve et voksende parkeringsunderskud, som i værste fald vil have en negativ påvirkning på byens udvikling.

Belægningsgraden på de offentligt tilgængelige parkeringspladser fremgår af nedenstående figur.



Situationen med manglende parkeringsmuligheder kræver derfor en stor bevågenhed omkring de vilkår og muligheder, der er for den fremtidige byfortætning. Som udviklingen ser ud nu, vil omdannelse og fortætning i bymidten langt hen ad vejen ske på arealer, der i dag anvendes til parkering, se nedenstående figur.



Offentligt tilgængelige parkeringsarealer i Kolding Bymidte 2018

Kilde: Eksisterende plangrundlag, Helhedsplan for Kolding By og konkrete udviklingsprojekter

I tilknytning hertil er det desuden nødvendigt at overveje, hvordan bymidtens parkeringskapacitet håndteres under realiseringen af de igangværende og kommende udviklingsprojekter.

For selvom, at der i planlægningen søges indarbejdet offentligt tilgængelige parkeringsarealer svarende til eksisterende, vil disse under anlægsfasen for udviklingsprojekterne være utilgængelige, hvorved der opstår et parkeringsunderskud i bymidten.

Med afsæt i igangværende planlægning, vil der med stor sandsynlighed ske et sammenfald i realiseringen af projekterne for UC SYD, Klostergården og Holmsminde/Riberdyb.

For parkeringskapaciteten i bymidten betyder det, at der samlet set vil opstå et parkeringsunderskud på offentlige parkeringspladser under anlægsfasen for disse projekter. Hertil kan opgaven med at finde erstatningspladser i acceptabel nærhed vise sig svær at løse, idet hovedparten af nærliggende arealer allerede er bebygget eller benyttes på anden vis. En opgørelse af de offentlige parkeringspladser for henholdsvis de gule og grønne arealer på kortet, fremgår af nedenstående tabel.

	Arealer med igangværende byudvikling (gule arealer på kortet)	Arealer med udviklingspotentiale (grønne arealer på kortet)
Offentlige gratis p-pladser	622	200
Offentlige betalings p-pladser	217	180
Samlet	839	380

Forvaltningen ser det som hensigtsmæssigt, at man begynder at tænke i nye løsninger for parkering – herunder færre og større anlæg, der ligger lettilgængeligt fra det overordnede vejnet, eventuelt i form af parkeringshuse. Herved vil den nødvendige parkeringskapacitet i bymidten blive sikret, og visionen om et bedre byliv blive understøttet, idet parkeringsarealerne omdannes og frigives til nye attraktive bymiljøer.

Med baggrund i den udvikling, som sker for fortætningen, har forvaltningen igangsat arbejdet med en parkeringsanalyse af centrum af Kolding. Analysen skal belyse den aktuelle parkeringssituation ud fra de data, som kommunen har, samt analysere den fremtidige parkeringssituation med udgangspunkt i de fortætningsplaner, som kommunen har kendskab til. Analysen udføres i flere etaper og resultatet af analysen forventes at ligge klar omkring årsskiftet 2018/19.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at der igangsættes en analyse af de kapacitetsudfordringer, som byfortætningen medfører.

Tilføjelse til sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet 4 forslag til betalingsparkering i Kolding midtby.

1. Uændret betalingsparkering
2. 10 kr. på 4 p-pladser og de første 3 timer gratis på øvrige betalingspladser
3. 15 kr. på 4 p-pladser og de første 3 timer gratis på øvrige betalingspladser
4. 15 kr. på 4 p-pladser og 3 timers tidsbegrænsning på øvrige tidligere betalingspladser

Det overordnede mål med betalingsparkeringen er at sikre, at der er en høj udskiftning på de centrale p-pladser i Kolding midtby. Erfaringsmæssigt sker dette bedst, og mest fleksibelt, med betalingsparkering.

Beregningsforudsætningerne for de 4 forslag er:

- Fordelingen af indtægter på mobilbetaling på p-pladser er den samme, som fordelingen af indtægter på betalingsautomater på p-pladser.
- Udgifter omfatter udgiftsniveauet fra regnskabet i 2017 samt kendte fremtidige udgiftsstigninger for 2019.
- For alle forslagene er indtægter fra skrabebilletter, månedskort og beboerlicenser de samme, da de ikke vurderes at blive påvirket i større omfang.
- I forbindelse med evalueringen af forsøget bør det overvejes, om taksten for månedskort og skrabebilletter skal ændres for at forbedre parkeringsmulighederne for parkanter, som har behov for at parkere en hel arbejdsdag.

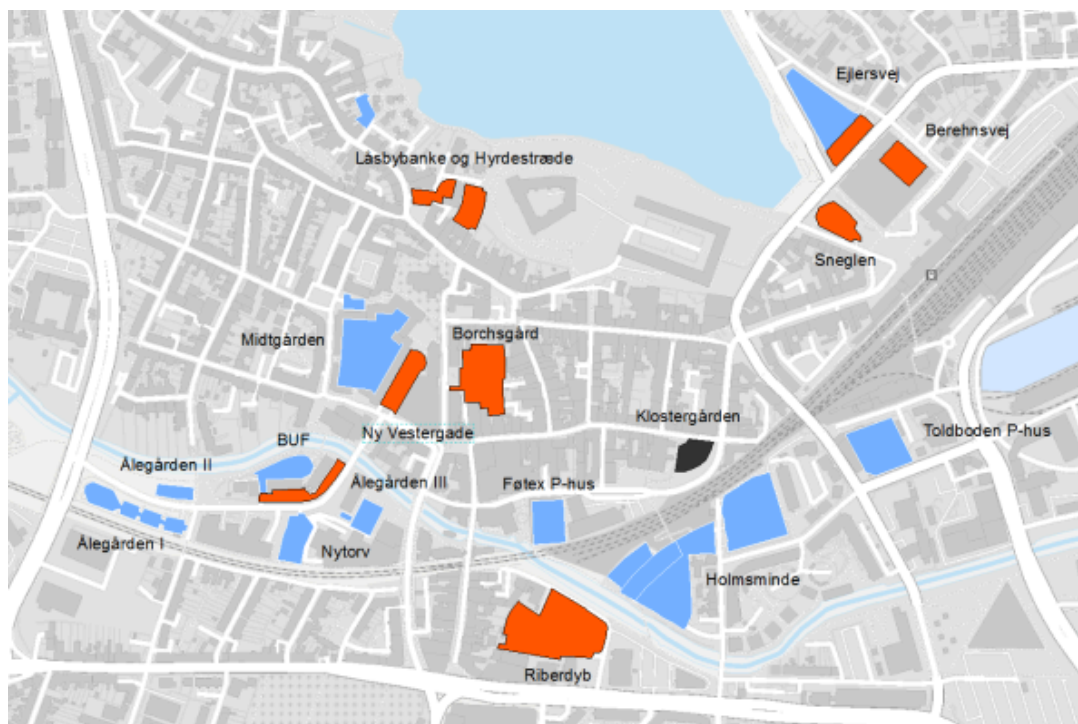
FORSLAG 1 - Uændret betalingsparkering

Takst, 10 kr. betaling på alle pladser (dagens situation)

P-Pladser	Antal p-båse	Dagens situation i kr.	Indtægt staten i kr.	Indtægt KK i kr.
Borchs Gård	97	2.030.026	1.421.018	609.008
Låsbybanke	26	350.663	245.464	105.199
Ny Vestergade	32	728.901	510.231	218.670
Hyrdestræde	35	241.703	169.192	72.511
Behrensvej	47	118.413	82.889	35.524
Ålegården	29	306.224	214.357	91.867
Slotsalle	58	433.204	303.243	129.961
Slotssøen	43	401.558	281.091	120.467
Riberdyb	178	520.587	364.411	156.176
Mobilbetaling		93.908	65.736	28.172
Månedskort og skrabekort		499.595	349.717	149.879

P-licenser	227.487	159.241	68.246
SUM INDTÆGT BETALT PARKERING	5.952.269	4.166.588	1.785.681
BUDGET	7.000.000		
P-afgifter	883.320	969.714	502.911
P-afgifter budget	797.000		
TOTAL INDTÆGT	6.835.589	5.136.302	2.288.592
TOTAL BUDGET	7.797.000		
OVERSKUD IFHT BUDGET V&P	-961.411		
Reduceret bloktilskud 2019	5.282.000		
Reduktion af bloktilskud	145.698		
SUM overskud budget + reduktion bloktilskud	-815.713		
Udgifter til betalt parkering			-2.040.000
RESULTAT VEJ&PARK			248.592

Indtjeningen er under forudsætningen, at parkanternes adfærd ikke ændrer sig.



Signaturforklaring: Blå markering er gratis parkeringspladser og rød markerer betalingsparkeringspladser.

Fordele:

- Forholdsvist nemt at finde en p-plads på en af betalingspladserne.
- Kræver ingen ændringer i skiltning og kommunikation.

- Der er flow på parkeringspladserne til gavn for handlende og besøgende i byen.

Ulemper:

- Forholdsvist store driftsudgifter på Hyrdestræde og Behrensvej til p-automater i forhold til indtægten.

Øvrige:

- Riberdyb er forholdsvist dårligt udnyttet og oftest er halvdelen af p-pladsen tom. Halvdelen af p-pladsen kan med fordel gøres gratis og uden tidsbegrænsning. Forventet nettotab er ca. 100.000 kr./år.

FORSLAG 2 – 10 kr. på 4 p-pladser og de første 3 timer gratis på øvrige betalingspladser

Fuld betaling på p-pladserne Borchs Gård, Ny Vestergade, Hyrdestræde og Låsbybanke, så der er en vis balance mellem fuldbetalingspladserne nord og syd for gågadesystemet. På de øvrige p-pladser er der 3 timers gratis parkering med efterfølgende betaling.

Takst forbliver 10 kr./time.

Takst, 10 kr. første 3 timer gratis, efterfølgende betaling

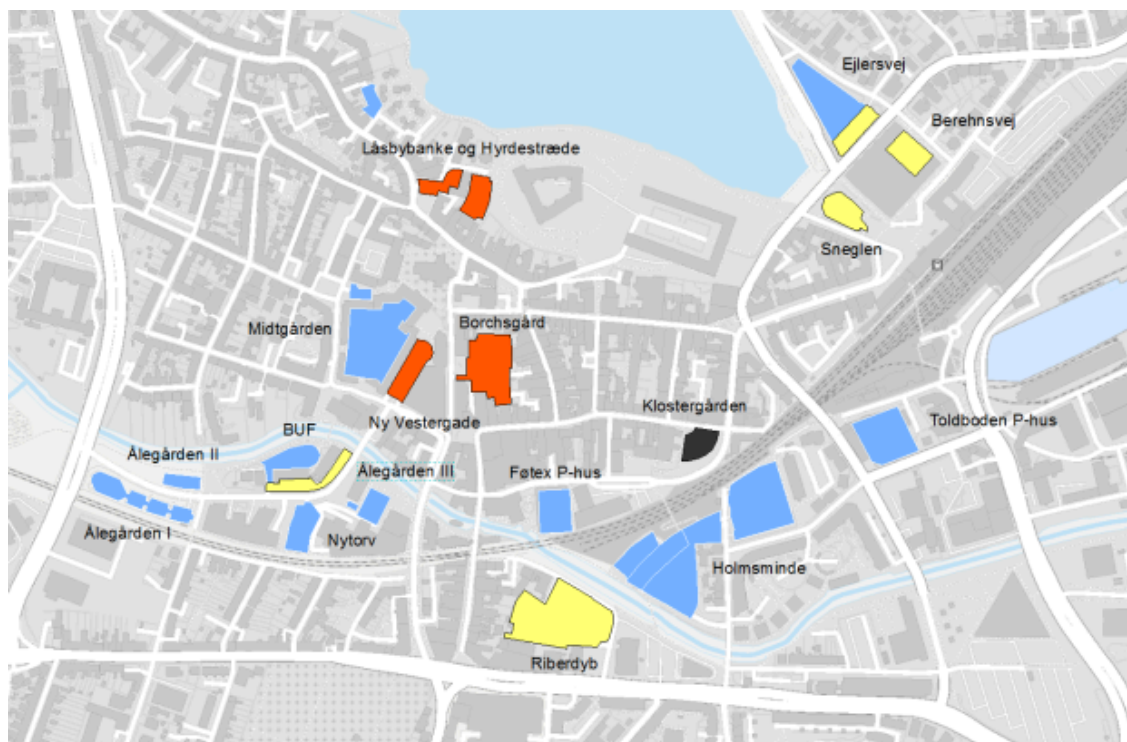
P-Pladser	Scenarie 10 kr.	Indtægt staten i kr.	Indtægt KK i kr.
* Borchs Gård	2.030.026	1.421.018	609.008
* Låsbybanke	350.663	245.464	105.199
* Ny Vestergade	728.901	510.231	218.670
* Hyrdestræde	241.703	169.192	72.511
** Behrensvej	13.025	9.118	3.908
** Ålegården	33.685	23.579	10.105
** Slotsalle	47.652	33.357	14.296
** Slotssøen	44.171	30.920	13.251
** Riberdyb	28.632	20.043	8.590
** Mobilbetaling	93.908	65.736	28.172
** Måned- og skrabe kort	499.595	349.717	149.879
** P-licenser	227.487	159.241	68.246
SUM INDTÆGT BETALT PARKERING	4.339.449	3.037.614	1.301.835
BUDGET	7.000.000		
P-afgifter	883.320	969.714	502.911

P-afgifter budget	797.000		
TOTAL INDTÆGT	5.222.769	4.007.328	1.804.746
TOTAL BUDGET	7.797.000		
OVERSKUD IFHT BUDGET V&P	-2.574.231		
Reduceret bloktilskud 2019	5.282.000		
Reduktion af bloktilskud	1.274.672		
SUM overskud budget + reduktion bloktilskud	-1.299.559		
Udgifter til betalt parkering			-2.040.000
RESULTAT VEJ&PARK			-235.254

* Fuld betaling på p-pladsen.

** Gratis de første 3 timer. Herefter betaling.

Indtjeningen er under forudsætningen, at parkanternes adfærd ikke ændrer sig.



Signaturforklaring: Blå markerer gratis parkeringspladser, rød markerer betalingsparkeringspladser, gul markerer betalingsparkeringspladser, som gøres gratis de første 3 timer.

Fordele:

- Flere gratis p-pladser.

Ulemper:

- Store driftsudgifter på hovedparten af p-pladserne Behrensvej, Ålegården, Slotsalle, Slotssøen, Ribberdyb til p-automater i forhold til indtægten.
- Adfærd ikke ændrer sig i forhold til dagens situation.
- Kræver en stor løbende kommunikationsindsats samt ændret skiltning.

- Risiko for, at der stilles på p-skiver, så betalingspladserne med 3 timers gratis reelt kommer til at fungere som langtidsparkeringspladser.
- Forvirring blandt parkanterne omkring hvilke regler, som er gældende på hvilke p-pladser.
- Forventning af, at der er mindre flow på betalingspladserne med 3 timers gratis parkering.

Øvrige:

- For at sikre flow bør de 4 pladser med fuld betaling ikke have mulighed for betaling med månedskort, skrabe billet og beboerlicenser.
- Riberdyb er forholdsvist dårligt udnyttet og oftest er halvdelen af p-pladsen tom. Halvdelen af p-pladsen kan med fordel gøres gratis og uden tidsbegrænsning. Forventet nettotab er ca. 15.000 kr.

FORSLAG 3 - 15 kr. på 4 p-pladser og de første 3 timer gratis på øvrige betalingspladser

Fuld betaling på p-pladserne Borchs Gård, Ny Vestergade, Hyrdestræde og Låsbybanke, så der er en vis balance mellem fuldbetalingspladserne nord og syd for gågadesystemet. På de øvrige p-pladser er der 3 timers gratis parkering med efterfølgende betaling.

Takst ændres til 15 kr./time.

Takst, 15 kr. første 3 timer gratis, efterfølgende betaling

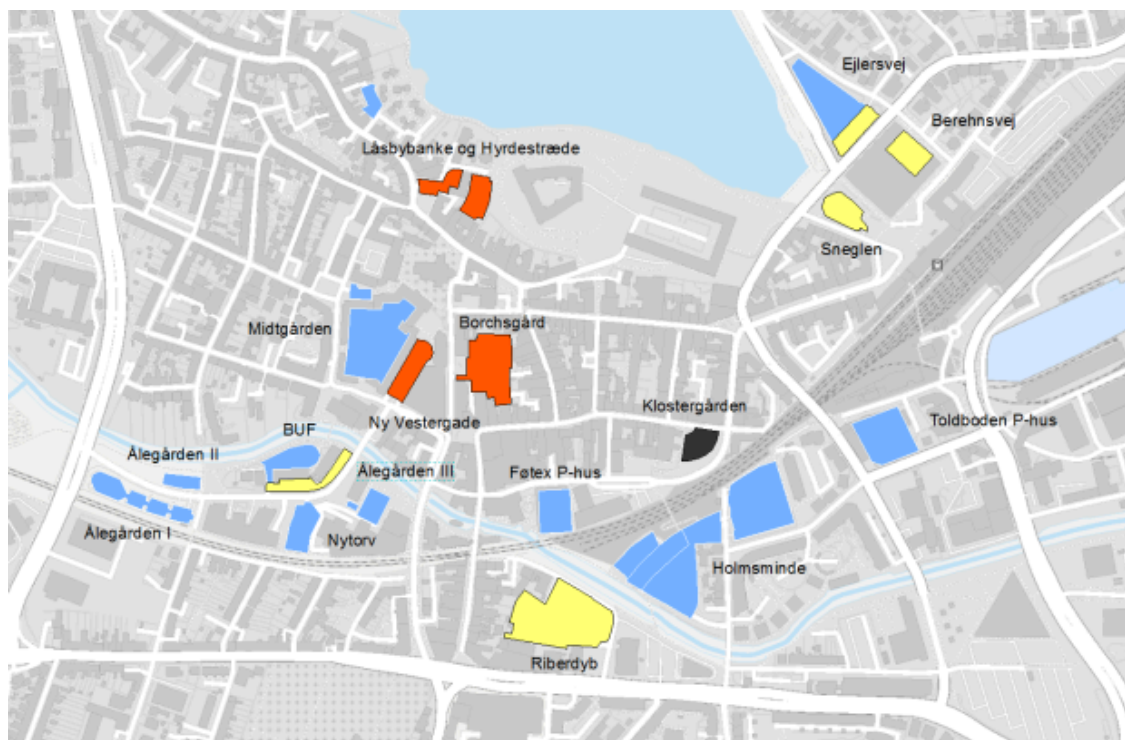
P-Pladser	Scenarie 15 kr.	Indtægt staten i kr.	Indtægt KK i kr.
* Borchs Gård	3.045.039	2.131.527	913.512
* Låsbybanke	525.995	368.196	157.798
* Ny Vestergade	1.093.352	765.346	328.005
* Hyrdestræde	362.555	253.788	108.766
** Behrensvej	19.538	13.677	5.861
** Ålegården	50.527	35.369	15.158
** Slotsalle	71.479	50.035	21.444
** Slotssøen	66.257	46.380	19.877
** Riberdyb	42.948	30.064	12.885
** Mobilbetaling	93.908	65.736	28.172
** Måned- og skrabe kort	499.595	349.717	149.879
** P-licenser	227.487	159.241	68.246
SUM INDTÆGT BETALT PARKERING	6.098.679	4.269.075	1.829.604
BUDGET	7.000.000		
P-afgifter	883.320	969.714	502.911

P-afgifter budget	797.000		
TOTAL INDTÆGT	6.981.999	5.238.789	2.332.515
TOTAL BUDGET	7.797.000		
OVERSKUD IFHT BUDGET V&P	-815.001		
Reduceret bloktilskud 2019	5.282.000		
Reduktion af bloktilskud	43.211		
SUM overskud budget + reduktion bloktilskud	-771.790		
Udgifter til betalt parkering			-2.040.000
RESULTAT VEJ&PARK			292.515

* Fuld betaling på p-pladsen.

** Gratis de første 3 timer. Herefter betaling.

Indtjeningen er under forudsætningen, at parkanternes adfærd ikke ændrer sig.



Signaturforklaring: Blå markerer gratis parkeringspladser, rød markerer betalingsparkeringspladser, gul markerer betalingsparkeringspladser, som gøres gratis de første 3 timer.

Fordele:

- Med takststigningen kan der være mulighed for, at flowet stiger på pladserne med fuld betaling.

Ulemper:

- Store driftsudgifter på hovedparten af p-pladserne Behrensvej, Ålegården, Slotsalle, Slotssøen, Ribergyb til p-automater i forhold til indtægten.
- Kræver en stor løbende kommunikationsindsats samt ændret skiltning.

- Risiko for, at der stilles på p-skiver, så betalingspladserne med 3 timers gratis parkering reelt kommer til at fungere som langtidsparkeringspladser.
- Forvirring blandt parkanterne omkring hvilke regler, som er gældende på hvilke p-pladser.
- Forventning af, at der er mindre flow på betalingspladserne med 3 timers gratis.
- Det kan blive dyrere for de handlende og besøgende at parkere i byen.

Øvrige:

- Ribberdyb er forholdsvist dårligt udnyttet og oftest er halvdelen af p-pladsen tom. Halvdelen af p-pladsen kan med fordel gøres gratis og uden tidsbegrænsning. Forventet tab er ca. 25.000 kr.
- For at sikre flow, bør de 4 pladser med fuld betaling ikke have mulighed for betaling med månedskort, skrabe billet og beboerlicenser.

FORSLAG 4 - 15 kr. på 4 p-pladser og 3 timers tidsbegrænsning på øvrige tidligere betalingspladser

Takst, 15 kr. 3 timers tidsbegrænsning uden betaling

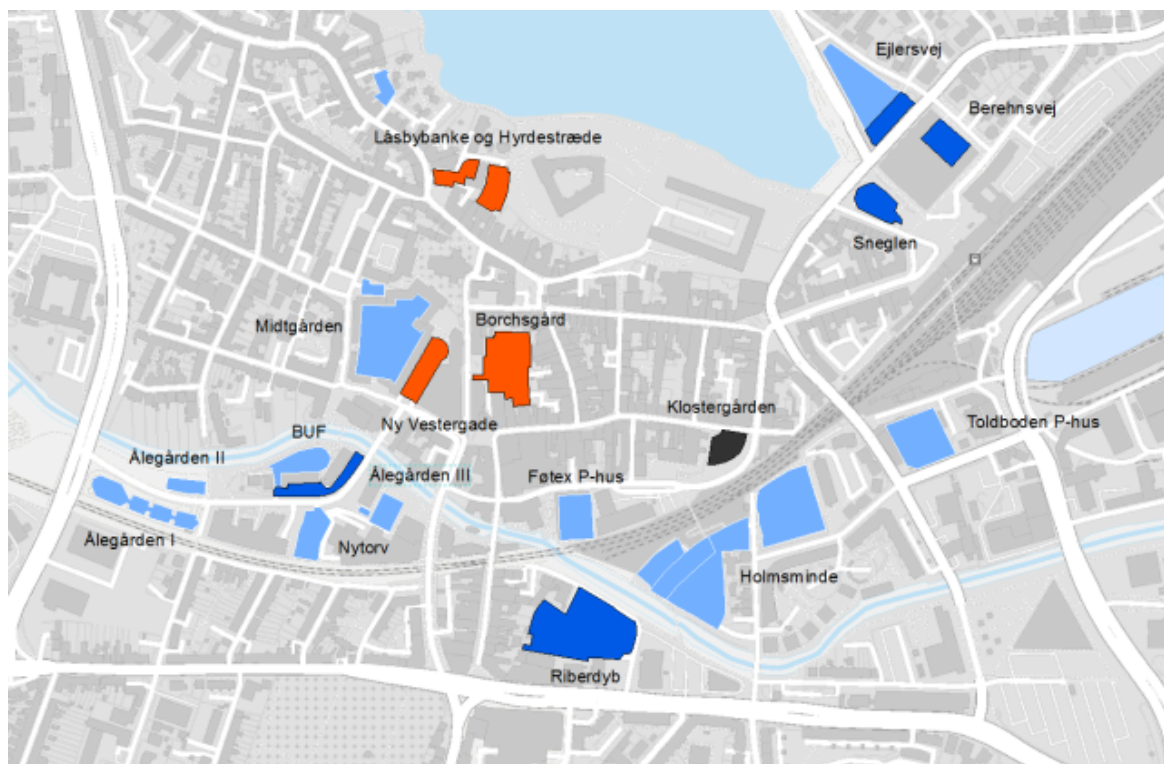
P-Pladser	Scenarie 15 kr.	Indtægt staten i kr.	Indtægt KK i kr.
* Borchs Gård	3.045.039	2.131.527	913.512
* Låsbybanke	525.995	368.196	157.798
* Ny Vestergade	1.093.352	765.346	328.005
* Hyrdestræde	362.555	253.788	108.766
Behrensvej	0	0	0
Ålegården	0	0	0
Slotsalle	0	0	0
Slotssøen	0	0	0
Ribberdyb	0	0	0
Mobilbetaling	93.908	65.736	28.172
Månedskort og skrabe billet	499.595	349.717	149.879
P-licenser	227.487	159.241	68.246
SUM INDTÆGT BETALT PARKERING	5.847.929	4.093.551	1.754.379
BUDGET	7.000.000		
P-afgifter	883.320	969.714	502.911
P-afgifter budget	797.000		
TOTAL INDTÆGT	6.731.249	5.063.265	2.257.290
TOTAL BUDGET	7.797.000		

OVERSKUD IFHT BUDGET V&P	-1.065.751	
Reduceret bloktilskud 2019	5.282.000	
Reduktion af bloktilskud	218.735	
SUM overskud budget + reduktion bloktilskud	-847.015	
Udgifter til betalt parkering	-1.750.000	*11 færre p-automater
RESULTAT VEJ&PARK	507.290	

* Fuld betaling på p-pladsen.

Gratis med tidsbegrænsning på 3 timer

Indtjeningen er under forudsætningen, at parkanternes adfærd ikke ændrer sig.



Signaturforklaring: Blå markerer gratis parkeringspladser, rød markerer betalingsparkeringspladser. Mørkeblå markerer betalingsparkeringspladser, som gøres gratis med 3 timers tidsbegrænsning.

Fordele:

- Der spares driftsudgifter til p-automater og betalingsgebyrer på de pladser, hvor betalingsparkeringen stoppes.

Ulemper:

- Kræver en stor løbende kommunikationsindsats samt ændret skiltning.
- Risiko for, at der stilles på p-skiver, så betalingspladserne med 3 timers gratis parkering reelt kommer til at fungere som langtidsparkeringspladser.
- Ufleksibelt, hvis der er behov for at holde mere end 3 timer.

- Manglende p-pladser til de mange parkanter, som skal holde mere end 3 timer f.eks. en hel arbejdsdag.
- Det bliver dyrere for de handlende og besøgende at parkere i byen.

Øvrige:

- For at sikre flow bør de 4 pladser med fuld betaling ikke have mulighed for betaling med månedskort, skræbebillet og beboerlicenser.

Inden det valgte forslag kan føres ud i livet, kræver det:

- Byrådet godkender takstændring.
- Ændringen af parkeringsrestriktionerne kræver et samtykke fra Politiet.
- Der skal opsættes skilte med de nye parkeringsrestriktioner på de parkeringspladser, som berøres af forslaget.
- Der skal forventeligt forberedes og gennemføres en informationskampagne om ændringerne.
- Afhængigt af hvilket forslag, der vælges, kan der blive behov for at omprogrammere p-automaterne til nye takster og 3 timers gratis.

Usikkerheder ved beregninger

Hvilken indflydelse nye takster har på p-adfærden er svært at sige noget om, og der findes ikke nogen dækkende undersøgelser heraf i Danmark.

Det forventes dog, at antallet af langtidsparkeringer reduceres, fordi prisen bliver 50 % dyrere. F.eks. betyder det, at prisen for parkering for en almindelig arbejdsdag er 120 kr. mod tidligere 80 kr.

Parkeret tid, timer	Pris 10 kr. pr. time	Pris 15 kr. pr. time
1	10 kr.	15 kr.
2	20 kr.	30 kr.
3	30 kr.	45 kr.
4	40 kr.	60 kr.
5	50 kr.	75 kr.
6	60 kr.	90 kr.
7	70 kr.	105 kr.
8	80 kr.	120 kr.
9	90 kr.	135 kr.
10	100 kr.	150 kr.

Hvis der mod forventning sker færre korttidsparkeringer, vil det hurtigt få betydning for indtægten, fordi den nu er koncentreret til 4 p-pladser. Korttidsparkering under 2 timer udgør 80 % af indtægterne i dag, og hvis parkanterne vælger at undgå den forhøjede parkeringsafgift, giver det hurtigt underskud.

Forsøgsordning

Forslaget er tænkt som en forsøgsordning frem til sommeren 2020 og skal evalueres.

I betalingsautomaterne kan der i dag udtrækkes data om varigheden af de enkelte parkeringer, som er foretaget. I forbindelse med en omstilling til 3 timers gratis parkering mistes data om korttidsparkeringer, der er vigtige for at kunne sige noget om flowet på p-pladsen. Der vil derfor være behov for at gennemføre manuelle tællinger.

Med baggrund i de beskrevne processer for omstillingen og evalueringen vurderes det, at forsøgsordningen tidligst kan træde i kraft den 1. maj 2019 under forudsætningen af, at en takstændring beslattes i Byrådet i februar 2019.

Økonomi i forbindelse med omstilling til forsøgsordning

Skiltning	30.000 kr.
Programmering af p-automater	20.000 kr.
Dataindsamling og databehandling	200.000 kr.
I alt	250.000 kr.

Bilag

Oplæg fra APCOA.pdf

Juridisk notat om mulighederne for at udleje offentlige parkeringsarealer.pdf

Juridisk notat om mulighederne for at anvende privat parkeringskontrol.pdf

udtalelser.pdf

Punkt 5: Harmonisering af bemandede åbningstider på genbrugspladserne

18/32162

Resumé

Kommunens genbrugspladser har i længere tid haft en daglig bemanded åbningstid mere om sommeren end om vinteren for at imødekomme, at antallet af besøgende var større i sommerhalvåret.

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at åbningstiderne, som et forsøg i 2019, bliver ens hele året, da muligheden for at benytte genbrugspladserne gennem 24/7 adgangsordningen har gjort borgernes besøgstidspunkter helt fleksible.

De timer, der ikke bruges på længere åbningstid om sommeren, vil blive anvendt til serviceforbedringer uden for den bemandede åbningstid.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By og udviklingsdirektøren foreslår,

at åbningstiderne på kommunens genbrugspladser bliver ens i sommer- og vinterhalvåret som et forsøg i 2019, og

at de arbejdstimer, der opspares ved harmoniseringen, anvendes til serviceforbedringer uden for den bemandede åbningstid og i spidsbelastningsperioder,

at ordningen evalueres primo 2020.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Harmonisering af åbningstiderne på genbrugspladserne

Indtil nu har den bemandede åbningstid skiftet i forhold til årstiderne.

Om sommeren har den bemandede åbningstid været til kl. 18, og om vinteren lukkede genbrugspladserne kl. 17. By- og Udviklingsforvaltningen foreslår nu at indføre samme åbningstid, kl. 17, hele året, da ordningen 24/7 giver borgerne den fleksible adgang alligevel. Det vil også være nemmere for borgerne at huske, når åbningstiderne er ens hele året. I første omgang omlægges arbejdstiderne som et forsøg i 2019.

Da borgerne i stigende grad benytter genbrugspladserne uden for den bemandede åbningstid, vil det blive prioriteret at holde pladserne fuldt funktionsdygtige hele døgnet ved fleksibel bemanning aften- og morgentimer.

Åbningstiderne på Lunderskov Genbrugsplads ændres ikke, da åbningstiderne der indtil videre reguleres af den gældende miljøgodkendelse.

Ændret bemanning

Medarbejderne har en mindre ugentlig arbejdstid i månederne fra november til og med februar og en tilsvarende længere resten af året. Dette princip fastholdes. De ekstra mandskabstimer, der akkumuleres ved at lukke kl. 17 om sommeren, planlægges anvendt til serviceforbedringer uden for den bemandede åbningstid.

De ekstra mandskabstimer planlægges anvendt på serviceopgaver uden for den normale bemandede åbningstid. Der gennemføres forsøg med at lade et tilsynshold køre rundt og servicere på genbrugspladserne i spidsbelastningsperioder. De sørger for den fortsatte drift af komprimatorer og forebygger fejlsortering m.v.

Tillidsrepræsentant i Renovation Lasse Hansen har været inddraget i sagen og har ikke yderligere kommentarer.

Bilag

Oversigt over ændring af åbningstiderne på genbrugspladserne

Punkt 6: Status på afsætning og behandling af madaffald

17/10804

Resumé

Kolding Kommune indsamler nu madaffald fra Vamdrup, Lunderskov og Christiansfeld, og afsætter i dag madaffaldet hos en ekstern entreprenør, som aftager madaffaldet indtil ordningen er fuldt implementeret.

I løbet af 2019 arbejdes der videre med de løsninger, der er beskrevet i sagen, således der vælges den bedste løsning, når ordningen med indsamling af madaffald er fuldt implementeret i løbet af 2020.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Teknikudvalget godkendte den 4. december 2017, at der etableres en aftale med en ekstern entreprenør for håndtering af madaffald, indtil ordningen er implementeret i hele kommunen.

Af de tre entreprenører, som forvaltningen var i dialog med i forbindelse med løsning af opgaven, blev Ragn-Sells Danmark A/S valgt.

Ragn-Sells stiller omlasteplads til rådighed inden for minimum 1,2 km, hvorefter madaffaldet transporteres til deres behandlingsanlæg i Holsted. Kolding Kommune har således ingen ekstra udgifter til omlastning og transport.

Madaffaldet aflæsses direkte fra renovationsbilen hos Ragn-Sells på Stålvej 6, Kolding, uden omlastning hos Kolding Kommune. Efter, at Ragn-Sells har omlastet materialet og transporteret det til deres behandlingsanlæg, NC Miljø (ejet af Ragn-Sells), forbehandles madaffaldet, hvorefter den producerede biopulp ledes direkte over i biogasanlægget NGF Nature Energy Holsted A/S. På biogasanlægget hygiejniseres pulpen inden den bioforgasses med gyllen.

Restproduktet fra biogasanlægget anvendes som gødning på landbrugsjord, også til økologiske landbrug.

Indsamling af madaffald (KOD) i Vamdrup, Lunderskov og Christiansfeld (ca. 9.000 husstande) er nu fuldt implementeret, og mellem 35 og 38 % af dagrenovationen indsamles som madaffald i disse områder. Vamdrup og Lunderskov startede 23. april 2018 og Christiansfeld 1. oktober 2018. Et enkelt sorteringsforsøg (på ca. 380 kg) viser, at fejlsorteringen ikke er særlig stor. Over 95% var sorteret rigtigt.

Hvis alle borgere i kommunen sorterer som disse tre områder, vil der på baggrund af den indsamlede mængde dagrenovation i 2017 kunne indsamles mellem 7.200 ton og 7.800 ton madaffald om året, når alle områder er implementeret i løbet af 2020.

I kontraktperioden med Ragn-Sells, som løber frem til 31.12.2019, vil erfaringer blive opsamlet til brug for den efterfølgende plan for håndtering af affaldet. Det vil jævnfør kontrakten være muligt at forlænge aftalen med et år.

På baggrund af udviklingen og de erfaringer, der opnås gennem samarbejdet med Ragn-Sells, vil By- og Udviklingsforvaltningen fortsætte drøftelserne omkring en fremtidig aftale på håndteringen af madaffaldet i forhold til fire løsninger:

1. Håndtering ved udbud på afsætning

Ved denne løsning udbyder Kolding Kommune opgaven som nu med håndtering af madaffald hos en ekstern entreprenør.

Opgaven udbydes som en samlet opgave, hvor entreprenøren stiller omlasteplads til rådighed på Bronzevej eller i umiddelbar nærhed af Bronzevej. Alternativt kan Kolding Kommune etablere egen omlasteplads, således entreprenøren kun byder på afhentning og behandling.

Ved at foretage udbud på afsætningen sikres, at prisen på håndteringen af madaffaldet følger markedsudviklingen. Behandlingspriser af madaffald (KOD), som er kendte på markedet i dag, ligger mellem 150 kr./ton KOD til 270 kr./ton KOD eksklusive omlaste- og transportomkostninger.

Der er i dag fokus på, at madaffald er en god katalysator til processen på biogasanlæg, og med de mange biogasanlæg, som etableres i øjeblikket, forventes madaffald at blive en efterspurgt råvare, hvilket også forventes at påvirke de fremtidige priser.

Typisk indgås disse kontrakter for 1-2 år med mulighed for forlængelse.

Prisen for Kolding Kommunes håndtering af madaffald er i dag en udgift på 270 kr. pr. ton madaffald inklusive omlastning og transport til Holsted. Det forventes, at prisen vil blive lavere i forbindelse med et samlet udbud.

2. Et forbehandlingsanlæg etableret i det eksisterende selskab, Energnist I/S

Denne løsning omfatter et forbehandlingsanlæg hos Energnist på Bronzevej, hvorved både restaffald og madaffald kan afleveres på samme lokalitet. Dette vil for Kolding Kommune betyde, at der ikke skal etableres egen omlasteplads.

I løbet af 2017 var Energnist I/S i dialog med sine 16 ejerkommuner om en samlet løsning på behandling af madaffald. 9 kommuner viste interesse for løsningen, men på nær Kolding Kommune faldt alle kommuner fra i processen.

Det vurderes, at der skal være 15.000-20.000 ton madaffald pr. år for at etablere et rentabelt anlæg til forbehandlingen, hvorfor det giver god mening, hvis flere kommuner indgår i aftalen.

På baggrund af beregninger foretaget af Energnist I/S i september 2017, skønnes udgifterne til behandling af madaffaldet at udgøre ca. 100 kr. pr. ton.

I løsningen arbejdes der med en tidsramme for en aftale på omkring 5 år.

Energnist I/S er pt. i gang med at etablere et tilsvarende forbehandlingsanlæg i FASTERHOLT til behandling/pulping af madaffald i AFLD-regi. Anlægget forventes at stå klar ved udgangen af februar 2019, og AFLD vil efterfølgende optimere på dette anlæg, således det ultimo 2019 står klar og overholder de nødvendige lovmæssige krav til pulpens kvalitet.

AFLD ejes af Billund, Hedensted, Herning, Ikast-Brande, Ringkøbing-Skjern og Varde kommuner.

Hvis der kan etableres en favorabel aftale, kunne det også være en mulighed at aflevere Koldings madaffald på dette anlæg.

3. Et fælles forbehandlingsanlæg/pulpningsanlæg i trekantsområdet

Der har det seneste år pågået en udredning af en løsning med et fælles anlæg i trekantområdet med deltagelse af Vejle, Middelfart, Fredericia og Kolding kommuner samt spildevandsselskaberne i de fire kommuner.

Formålet med projektet var at afklare muligheder for et fælles anlæg for pulping af Kildesorteret Organisk Dagrenovation (KOD) fra de deltagende kommuner, herunder bl.a. rammebetingelserne som teknik, transport, økonomi m.v.

Der afdækkes muligheder og udfordringer for løsninger under hensyntagen til, at de enkelte kommuner sandsynligvis ikke har tilstrækkeligt madaffald til selvstændigt at drive et pulperanlæg effektivt og økonomisk bæredygtigt.

Der blev tænkt anlægsinvesteringer i størrelsesordenen 30-40 mio. kr. med afsætning af biopulp til spildevandsanlæg. På spildevandsanlægget tænkes pulpen udrådnat med kommunalt spildevandsslam.

I dette projekt arbejdes der med en kontraktforpligtigelse på 5 eller 10 år.

Slam fra biogasprocessen kan anvendes som gødning på landbrugsjord, men ikke til økologiske landbrug, med mindre det

køres i to separate linjer.

Projektet er pt. sat i bero, idet Vejle Kommune på et møde i Natur- og Miljøudvalget i oktober 2018 vedtog, at der ikke skal indgås kontrakt med Vejle Spildevand på aflevering af madaffald. Beslutningen blev foretaget ud fra økonomiske vurderinger efter, at Vejle havde haft afsætning af madaffald i udbud til private entreprenører. Herefter har både Vejle Spildevand og AffaldGenbrug, Vejle, trukket sig fra udredningsarbejdet.

I projektet blev der ikke opnået enighed om rammer og forudsætninger, hvorfor der ikke foreligger en endelig indikation på behandlingsprisen.

Arbejdsgruppen har efter Vejles beslutning ikke været aktiv.

Beregninger udført med udgangspunkt i et kendt pulpeanlæg (Gemidan) indikerer en udgift på ca. 280 kr./ton ved en tilbagebetalings tid på 7 år. Afhængig af anlæggets placering kan der komme ekstra udgifter til omlastning og transport.

På baggrund af et ønske om fortsat samarbejde mellem de fire affaldsenheder, er der indledt en dialog for at afklare mulighederne for at lave et fælles udbud på afsætning af madaffald. Dette vil være med samme vilkår, som beskrevet i løsning 1.

4. Et samarbejde med BlueKolding

Samarbejdet med BlueKolding er en løsning, hvor BlueKolding etablerer et anlæg til modtagelse, neddeling og hygiejnisering af kommunens madaffald, hvorefter materialet udrådnes med kommunens spildevandsslam. Princippet for denne løsning svarer til løsningen beskrevet i løsning 3 (Fællesanlæg i trekantsområdet).

Anlægget er beliggende i Agrtrup, og vil kræve, at der etableres en omlasteplads på Bronzevej (eller i umiddelbar nærhed).

Kontraktforpligtigelsen i forhold til afskrivning/tilbagebetaling forventes at blive 15 år.

Beregninger udført af BlueKolding indikerer en behandlingspris på ca. 400 kr./ton ved fuld implementering ved en tilbagebetalingstid på 15 år. Denne pris er eksklusiv omlastning og transport.

Slam fra processen kan anvendes som gødning på landbrugsjord, men ikke til økologiske landbrug. Der arbejdes dog på at kunne godkende udrådet KOD som økologisk gødning, hvis processen opdeles i to linjer. Dette vil være muligt på BlueKolding anlægget.

Borgernes madaffald vil blive behandlet i kommunen, og der vil ikke være udbudspligt for Kolding Kommune, hvis opgaven løses af BlueKolding.

I forhold til de øvrige løsninger er den kontraktlige forpligtelse relativ lang, og vil tillige kræve ekstra udgifter til både omlasteplads og transport.

Det forventes, at der afholdes møde mellem By- og Udviklingsforvaltningen og BlueKolding i januar/februar 2019 med henblik på en nærmere afklaring af samarbejdsmulighederne.

Priserne angivet i løsningsforslagene er kun indikationspriser, idet de er bedste bud på baggrund af de nuværende erfaringer.

De fire løsningsmuligheder skal afdækkes yderligere i forhold til priser, teknik, logistik, cirkulær økonomi m.v., og der forventes i foråret 2019 udarbejdet en analysesag på de mest sandsynlige løsninger.

Punkt 7: Energnist I/S - Vedtægtsændring samt plan for fremtidig forsyningssikkerhed

18/8302

Resumé

Kolding Kommune er sammen med 15 andre kommuner interessenter i det fælleskommunale § 60-selskab, Energnist I/S. Energnist I/S blev stiftet den 1. januar 2015 som resultat af en fusion mellem TAS I/S og L90.

Selskabet ejer 2 affaldsforbrændingsanlæg beliggende i henholdsvis Kolding og Esbjerg. Selskabet har kapacitetsmangel, der ifølge selskabets plan for fremtidig forsyningssikkerhed blandt andet ønskes løst ved køb af den nødvendige ejerandel i relation til den udvide in-house regel i Maabjerg Energy Center – BioHeat & Power A/S (MEC-BHP) i Holstebro og samtidig indgåelse af leveringsaftale. Dette kræver en vedtægtsændring samt en accept fra ejerkommunerne, ligesom selskabets plan for forsyningssikkerhed forelægges.

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler ikke Energnist's anmodning tiltrådt i sin fulde ordlyd, men kan anbefale, at dele af anmodningen godkendes under særlige forudsætninger.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

- at vedtægterne i Energnist I/S af 5. april 2016 punkt 3.5 ændres til:

”Interessentskabet kan helt eller delvist varetage de i pkt. 3.1.1– 3.3 nævnte aktiviteter via helt eller delvist ejede kapitalselskaber. Interessentskabet kan endvidere eje andele i kapitalselskaber, hvis formål i overvejende grad består i at udføre serviceaktiviteter for de kommunalt ejede affaldsselskaber, som er medejere heraf. Der skal til enhver tid være en rimelig sammenhæng mellem ejerandel, investeret kapital og den mængde serviceopgaver, som sådanne selskaber udfører for interessentskabet, eller med interessentskabet koncernforbundne selskaber”,

under forudsætning af, at vedtægterne i Energnist I/S af 5. april 2016 i punkt 10.7 præciseres således, at beslutninger vedrørende køb af andele i kapitalselskaber - hvis formål består i at udføre serviceaktiviteter for de kommunalt ejede affaldsselskaber, som er medejere heraf - bliver omfattet af godkendelsesproceduren i punkt 10.7 (nr. 2) – samt, at råderummet begrænses til serviceaktiviteter i nær tilknytning til de i punkt 3.1.1-3.3 nævnte aktiviteter.

- at Energnist I/S i henhold til selskabets vedtægter punkt 10.7 kan indgå et længerevarende strategisk samarbejde med Maabjerg Energy Center – BioHeat & Power A/S via køb af de nødvendige kapitalandele i relation til den udvidede ”in-house regel”, og forudsat, at der udarbejdes en konkret juridisk redegørelse, som blåstempler et eventuelt fremtidigt samarbejde,

- at ”Plan for sikring af fremtidig forsyningssikkerhed i Energnist” (svarende til prioritet 1, 2 og 3 jævnfør sagsfremstillingen) ikke godkendes på nuværende tidspunkt, idet forvaltningen anbefaler, at beslutningen om en langsigtet strategi afventer et mere sikkert grundlag angående rammevilkårene for forbrændingskapacitet,

- at Energistyrelsens afslag på det ansøgte affaldsgrundlag søges klarlagt, herunder forudsætninger og rammer for afslaget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Teknik- og Klimaudvalget indstiller forslaget til godkendelse med den tilføjelse (til 3. ”at”), at udvalget anbefaler, at der som et alternativ til en langsigtet strategi arbejdes med kortsigtede udvidelser af forbrændingskapaciteten, som eksempelvis kan være køb af mindre ejerandele i andre selskaber samt undersøgelse af mulige levetidsforlængelser eller lignende korterevarende kapacitetsudvidelser.

Sagsfremstilling

Energnist I/S har den 26. november 2018, på baggrund af sit arbejde med plan for sikring af fremtidig forsyningssikkerhed, anmodet ejerkommunerne om fremlæggelse af nedenstående (anført i kursiv) til politisk godkendelse senest med udgangen af januar 2019.

- at vedtægterne i Energnist I/S af 5. april 2016 punkt 3.5 ændres til: "Interessentskabet kan helt eller delvist varetage de i pkt. 3.1.1– 3.3 nævnte aktiviteter via helt eller delvist ejede kapitalselskaber. Interessentskabet kan endvidere eje andele i kapitalselskaber, hvis formål i overvejende grad består i at udføre serviceaktiviteter for de kommunalt ejede affaldsselskaber, som er medejere heraf. Der skal til enhver tid være en rimelig sammenhæng mellem ejerandel, investeret kapital og den mængde serviceopgaver, som sådanne selskaber udfører for interessentskabet, eller med interessentskabet koncernforbundne selskaber",
- at Energnist I/S i henhold til selskabets vedtægter punkt 10.7 kan indgå et længerevarende strategisk samarbejde med Maabjerg Energy Center – BioHeat & Power A/S via køb af kapitalandele,
- at "Plan for sikring af fremtidig forsyningssikkerhed i Energnist" godkendes.

Planen er blevet forelagt ejerkommunerne i løbet af 2018, hvor den har været til kommentering samt teknisk høring, og tager udgangspunkt i et forslag udarbejdet af Energnist, med følgende prioritering for sikring af forbrændingskapacitet:

Helt overordnet skal Energnist fortsat eje og drive forbrændingsanlæg med henblik på forbrænding i eget regi af både kommunalt affald og erhvervsaffald.

Løbende vil der ske afsætning af overskydende affaldsmængder på markedet samt fastlæggelse af levetidsforlængelser på egne affaldsforbrændingslinjer for derved at sikre balancen mellem mængde og kapacitet.

Prioritet 1:

Forbrændingskapacitet sikres via Måbjergværket ved Holstebro (MEC-BHP) samt ved etablering af ny tilpasset forbrændingskapacitet i Esbjerg.

Prioritet 2:

Forbrændingskapacitet sikres ved etablering af ny affaldsforbrændingslinje i Esbjerg.

Prioritet 3:

Forbrændingskapacitet søges sikret ved afklaring af muligheder for etablering af nyt affaldsforbrændingsanlæg ved Herning/Ikast (forventet mulig fra år 2027).

Varmeafsætning er et afgørende forhold for mulighederne for forbrænding af affald. Derfor skal udviklingen af de relevante varmemarkeder løbende afdækkes.

Alternativer til MEC-BHP vil også være en mulighed, ligesom fortsat drift af den ældste ovnlinje i Kolding (linje 2) medtages i den fremtidige planlægning efter 2023.

Forvaltningens bemærkninger

Til indstilling om vedtægtsændring samt godkendelse til køb af ejerandele i MEC-BHP har By- og Udviklingsforvaltningen følgende bemærkninger:

Ud fra en juridisk synsvinkel skal det bemærkes, at hverken kommuner eller § 60-selskaber må beskæftige sig med aktiviteter, som ikke er lovlig, kommunal virksomhed i henhold til lov eller kommunalfuldmagten. Dette vil gælde uanset, hvad der står i Energnist's vedtægter.

MEC-koncernen består udover MEC-BioHeat & Power ligeledes af MEC-Bioethanol og MEC-Biogas. Koncernen varetager således også aktiviteter, som ikke umiddelbart vurderes at være lovlig, kommunal virksomhed (bl.a. ønske om fremstilling af bioethanol).

DLA Piper Danmark har, på vegne af Energnist I/S, udarbejdet et juridisk notat, hvor det bemærkes, at MEC-BHP, på tidspunktet for notatets udarbejdelse, udover at drive virksomhed med kraftvarmeproduktion, også driver en varmetransmissionsvirksomhed. I notatet forudsættes det, at drift og ejerskab af varmetransmissionsvirksomheden udskilles af MEC-BHP, inden Energnist I/S eventuelt kan købe kapitalandele.

Det juridiske notat kommer ikke nærmere ind på, hvad det konkret vil betyde, hvis Energnist køber kapitalandele i MEC-BHP, eller hvordan hele MEC-koncernen er bygget op, rent ejermæssigt.

Med udgangspunkt i ovenstående vurderer By- og Udviklingsforvaltningen, at vedtægtsændringen kan indstilles, da Energnist, uanset hvad der måtte stå i vedtægterne, kun må beskæftige sig med aktiviteter, der er fastsat ved lov for § 60-selskaber eller i henhold til kommunalfuldmagten.

Dog finder forvaltningen det hensigtsmæssigt, at adgangen til at indgå i en række nye serviceaktiviteter begrænses til at omfatte nært tilknyttede aktiviteter i relation til de kommunalt ejede affaldsselskaber, jævnfør punkterne 3.1.1-3.3 i vedtægterne for Energnist I/S af 5. april 2016.

Desuden anbefaler forvaltningen, at beslutninger om at købe andele i kapitalselskaber, hvis formål er at udføre serviceaktiviteter for de kommunalt ejede affaldsskaber, som er medejere heraf - omfattes af godkendelsesproceduren i punkt 10.7 (nr. 2) i vedtægterne for Energnist I/S af 5. april 2016. Hvilket betyder, at der skal tages konkret stilling til hver enkelt sag angående køb (2/3 flertal på et repræsentantskabsmøde samt byrådsgodkendelse svarende til minimum 85% af ejerkredsens andele).

For så vidt angår godkendelse af muligheden for køb af kapitalandele i MEC-BHP vurderer forvaltningen, at dette kan ske under forudsætning af, at varmetransmissionsvirksomheden i MEC-BHP selskabsudskilles, jævnfør det juridiske notat, og at der ligeledes udarbejdes en konkret juridisk redegørelse for, hvad et eventuelt køb af kapitalandele i MEC-BHP vil have af betydning for Energnist.

Til indstilling om godkendelse af ”Plan for sikring af fremtidig forsyningssikkerhed i Energnist” har forvaltningen følgende bemærkninger:

I forbindelse med etablering af ny forbrændingskapacitet skal der foreligge et godkendt affaldsgrundlag. Energnist søgte Energistyrelsen om godkendelse af affaldsgrundlag, som Energistyrelsen i september 2018 gav afslag på. Afslaget fra Energistyrelsen betyder således, at det for nuværende ikke er muligt at etablere ny forbrændingskapacitet i hverken Esbjerg eller Herning/Ikast-området, som figurerer af Energnist’s prioriterede plan.

Sammen med Energistyrelsens afslag på affaldsgrundlaget foreligger der en række andre usikkerheder, bl.a. Ørstedes fremtidige disponering i Esbjerg-området, liberalisering af affaldsområdet, ny lovgivning på affaldsområdet vedrørende udsortering (Cirkulær Økonomi), varmeplanlægning m.v.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer således, at der er væsentlige usikkerheder forbundet med den nuværende plan og anbefaler derfor, at der er behov for yderligere afklaring af bl.a. forudsætninger og rammer af Energistyrelsens afslag, inden ”Plan om fremtidig forsyningssikkerhed” i sin helhed kan fremsættes til politisk behandling.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at Kolding Kommune har været med til at pege på muligheden for en levetidsforlængelse af ovnlinje 2 på forbrændingsanlægget i Kolding, og at dette er medtaget i den fremtidig planlægning. Sigtet med dette har været at fremføre mere kortsigtede alternative tiltag, mens der tilvejebringes et mere sikkert grundlag for en langsigtet planlægning. Det forudsætter dog, at det vil være teknisk/økonomisk muligt at levetidsforlænge ovnlinjen – ligesom der skal sikres varmeafsætning. Det er forvaltningens udgangspunkt, at det alene vil være hensigtsmæssigt, hvis levetidsforlængelsen kan hænge godt sammen med den samlede varmeplanlægning for Trekantområdet.

Bemærkning til bilag:

Der er vedlagt en bilagsoversigt for at overskueliggøre det omfattende baggrundsmateriale, der er ligger til grund for ”Plan for sikring af fremtidig forsyningssikkerhed i Energnist”.

Bilag

Bilagsoversigt.pdf

Bilag nr. 1 - Bestyrelsens anbefalinger og anmodninger.pdf

Bilag nr. 2 - Forsyningssikkerhed for energjudnyttelse af affald i Energnists opland - marts 2018.pdf

Bilag nr. 3 - Rambøll - Scenarie analyse for fremtidig forbrændingskapacitet - august 2018.pdf

Bilag nr. 4 - Rambøll - Tilstandsvurdering af ovn 2, Energnist Kolding - august 2018.pdf

Bilag nr. 5 - Rambøll - Beslutningsgrundlag for ny affaldsline - maj 2018.pdf

Bilag nr. 6 - Høringsbrev – opfølgning på spørgemøde.pdf

Bilag nr. 7 - Energistyrelsens afgørelse.pdf

Bilag nr. 8 - Notat vedr. liberalisering af affaldsenergisektoren.pdf

Bilag nr. 9 - DLA Piper notat af 2. nov. 2018 om vedtægtsændring.pdf

Bilag nr. 10 - Energnist vedtægter af 05. april 2016.pdf

Bilag nr. 11 - Den kommunale sagsbehandling - forslag til sagsfremstilling.docx

Bilag nr. 12 - Notat vedr. ejerkommunernes hæftelse.pdf

Punkt 8: Høring af projektforslag om 1. prioritet på varmen fra Energnist

18/5171

Resumé

Energist har indsendt et projektforslag efter varmforsyningsloven, hvor de dels søger om at få 1. prioritet på afsætning af varmen, dels at forøge varmeproduktionen med 250 TJ/år svarende til maksimal drift på begge ovnlinjer.

Projektforslaget skal sendes i 4 ugers høring hos berørte parter inden der kan træffes afgørelse i sagen.

Sagen behandles i

Plan-, Bolig- og Miljøudvalget og Teknik- og Klimaudvalget (til orientering).

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at udvalget tager til efterretning, at projektforslaget sendes i 4 ugers høring hos de berørte parter TREFOR, TVIS, Ejerkommunerne i TVIS, øvrige varmeleverandører til TVIS.

Beslutning Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 09-01-2019

Godkendt.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Orienteringen blev taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Energist har indsendt projektforslag til Kolding Kommune som myndighed på varmforsyningsområdet.

Hvad søges der om

For at kunne udnytte anlæggets forbrændingskapacitet maksimalt, søger Energist om:

- 1. prioritet på levering af varme til TREFORS fjernvarmenet i Kolding i forhold til det aktuelle varmebehov i området.
- Samt at det pålægges TREFOR jf. varmforsyningslovens §§6-7 at indrette og drifte distributionsanlægget således, at udnyttelsen af affaldsvarmen i nettet maksimeres
- Udvidelse af varmeproduktionen med 250 TJ/år
- Etablering af ny transmissionsledning til TREFOR

Som alternativ projekt beskrives levering via TVIS transmissionsledning. Der er ikke indgået aftale med TVIS herom.

Regelgrundlag

Projekter om kollektive varmforsyningsanlæg skal godkendes iht. Bekendtgørelsen om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg.

Kommunen kan iht. projektbekendtgørelsen efter ansøgning godkende et varmforsyningsprojekt iht. § 23, stk. 1, nr. 4, hvor forsyningsområde, varmebehov og varmekilde er beskrevet.

Kommunen har desuden mulighed for at supplere med pålæg efter varmforsyningslovens §§ 6 og 7 om at gennemføre et godkendt projektforslag.

Efter § 27 i projektbekendtgørelsen skal godkendelsen omfatte blandt andet forsyningsområde og grundlag for beslutning af anvendelse af varmforsyningslovens § 6, stk. 3, og § 7, der drejer sig om muligheden for at give pålæg.

Da der er tale om en usædvanlig situation, har forvaltningen bedt om en vejledende udtalelse fra til Energistyrelsen om hjemmelsgrundlaget. Der er endnu ikke modtaget svar fra Energistyrelsen.

Inden der kan træffes afgørelse skal projektforslaget iht. §25 i bekendtgørelsen om godkendelse af projekter for kollektive varmforsyningsanlæg sendes i 4 ugers ekstern høring hos berørte parter herunder berørte forsyningsselskaber, kommuner, varmeleverandører samt grundejere, der skal afgive areal eller pålægges servitut.

De berørte parter er TREFOR, TVIS, Ejerkommuner i TVIS, øvrige varmeproducenter til TVIS, berørte grundejere ved etablering af ny transmissionsledning fra Energnist til TREFOR.

Det forventes, at de enkelte parter vil komme med hørings svar, der vil belyse fordele og ulemper ved projektforslaget yderligere.

Nedenfor beskrives indholdet i projektforslaget.

Forsyningsområde

Energnist søger om 1. prioritet på levering af varme til TREFORS fjernvarmenet i områderne Kolding Syd, Kolding Midt og Kolding Nord afgrænset som vist på nedenstående kort.



Arealafståelse og servitutter

Ved etablering af ny supplerende transmissionsledning fra Energnist affaldsforbrændingsanlæg til TREFOR's Varmecentral Syd er tracéet for nærværende ikke endelig fastlagt, og der arbejdes med 3 forskellige tracéforslag som vist i nedenstående figurer.



Løsning A Løsning B Løsning C

Samfundsøkonomi

Ved vurdering af et projektforslag efter varmeforsyningsloven kan kommunen kun godkende et projektforslag, hvis det er en samfundsøkonomisk fordel.

Energnist har regnet samfundsøkonomi over en projektperiode på 20 år (2018-2037).

I projektet, hvor der forudsættes 1. prioritet af varmen fra Energnist til TREFOR samt en forøgelse af varmeproduktionen med 250 TJ/år, fortsætter både ovnlinje 2 og 5 driften. Der er p.t. ingen langsigtede beslutninger for forbrændingsanlæggets skæbne. Ovnlinje 2 er i 2023 30 år gammel og den fortsatte drift kan ikke forudsiges. I beregningerne er lagt ind, at driften på ovnlinje 2 reduceres fra 2023 og 5 år frem. Ovnlinje 5 er fra 2007, og det forventes, at ovnlinjen kan driftes frem til 2037.

Som reference i beregningerne forudsættes, at der ikke leveres varme fra Energnist til TREFOR, men kun leveres 110 TJ/år til TVIS (svarende til en eksisterende aftale med TVIS). Varmen til TREFOR leveres udelukkende fra TVIS. Varmen fra TVIS til TREFOR vil være en blanding af de varmeproduktionsenheder, der i dag forsyner til TVIS.

Når varmemængden fra Energnist i projektet øges fortrænges primært varme fra Skærbækværket.

Den samfundsøkonomiske beregning viser et samfundsøkonomisk overskud på projektet på ca. 57 mio. kr. årligt faldende til ca. 18 mio. kr. årligt i periodens sidste år. Akkumuleret til en nutidsværdi for beregningsperioden på 20 år giver dette en nutidsværdi ca. 427 mio. kr.

I beregningerne indgår investering i ny transmissionsledning samt ændrede omkostninger til brændsels, drift og vedligehold.

Den primære årsag til det samfundsøkonomiske overskud er sparede udgifter til brændsel på Skærbækværket.

Energnist har i beregningerne anvendt de af Energistyrelsen udmeldte beregningsforudsætninger og ikke TVIS' konkrete forudsætninger for samfundsøkonomiske beregninger.

Brugerøkonomi og selskabsøkonomi

Der er ikke indgået en endelig aftale om varmelevering mellem Energnist og TREFOR. På baggrund af den manglende aftale har Energnist ikke beregnet selskabsøkonomi for de enkelte selskaber, men en samlet selskabsøkonomi. Beregningerne viser en samlet selskabsøkonomisk fordel for de to selskaber. Hvordan denne fordel fordeler sig mellem de to selskaber er ikke nærmere belyst.

Ved prioritering af affaldsvarmeproduktion fra Energnist til TREFOR vil det betyde ændringer for følgende forbrugergrupper:

- Fjernvarmebrugere, der er tilknyttet TREFOR's fjernvarmenet
- Affaldskunder, der leverer affald til Energnist.

Energnist har beregnet brugerøkonomi pr. husstand på baggrund af de samlede selskabsøkonomiske omkostninger og med en maksimal varmepris på varmen fra Energnist på 88 kr./GJ (Forsyningsstyrelsens udmeldte affaldsvarmeprisloft) og en minimums varmepris fra TVIS på 56 kr./GJ.

Det medfører en øget udgift på 784 kr./år pr. husstand med et standardvarmeforbrug på 18MWh/år.

Energi og miljø

Energimæssigt fortrænges primært varme produceret på Skærbækværket ved afbrænding af træflis med varme fra forbrænding af affald.

Det medfører en ændret miljøpåvirkning, idet mængden af affald der forbrændes øges og mængden af træflis, der afbrændes på skærbækværket mindskes.

Den øgede affaldsforbrænding er indeholdt i anlæggets gældende miljøgodkendelse.

Den samlede reduktion af emissionerne SO₂, NO_x og partikler er følgende:

Parameter (ton/år)	2019	2024	2029
SO ₂	-18	-15	-9
NO _x	11	15	18
Partikler	7,6	7,2	4,7

Det ses, at emissionen af SO₂ stiger og emissionen af NO_x og partikler falder.

Ved forøgelse af forbrænding af affald mindskes mængden af flis, der afbrændes på Skærbækværket. Det betyder, at der produceres mindre mængde el på skærbækværket og den el skal produceres et andet sted i stedet for.

Ændringen i emissionerne skyldes primært ændringen til den kompenserende elproduktion i projektet i forhold til produktionen på skærbækværket.

Ved forøgelse af affaldsforbrændingen øges udledningen af CO₂-ækvivalenter.

Der er i dag ingen officiel stillingtagen til, hvorledes CO₂ udledningen fra kompenserende elproduktion skal håndteres, hvorfor der kan argumenteres for, at projektet både kan betragtes som CO₂ neutralt uden forøget CO₂ udledning til at medføre en øget CO₂ emission på op til 139.000 ton årligt.

Punkt 9: Deltagelse i aktiviteter

Resumé

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Teknik- og Klimaudvalget drøfter, om der er behov for, at et eller flere medlemmer af udvalget varetager andre kommunale hverv.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Alle medlemmer af Teknik- og Klimaudvalget kan deltage i Teknik & Miljø' 19 konferencen den 25. og 26. april 2019.

Alle medlemmer af Teknik- og Klimaudvalget kan deltage i rejsegildet vedrørende den ny genbrugsplads på Bronzevej den 16. januar 2019.

Sagsfremstilling

Det fremgår af Kolding Kommunes Regulativ om Vederlag og godtgørelse til Byrådets medlemmer, punkt 2, at der kan tillægges erstatning for tabt arbejdsfortjeneste for varetagelse af andre kommunale hverv, når deltagelsen sker efter anmodning fra Byrådet eller et af Byrådets udvalg, på grund af en protokolleret beslutning.

Aktivitet:

· Ingen.

Punkt 10: Orienteringspunkter

Resumé

På mødet orienteres om nyt fra By-og Udviklingsforvaltningen inden for udvalgets område.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Der kan ikke træffes beslutning under punktet, fordi det kun er et orienteringspunkt.

Bilag

Status på Driftweb / Giv et praj

Anderup Skovvej 18 - afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet over tilladelse til råstofindvinding

Stormfloden den 2. januar 2019

GPS styring af containere på genbrugspladserne.docx

Ny lov om afskaffelse af administrationsgebyret for erhvervsaffald

Forsøg med nye skilte på Vamdrup genbrugsplads

Status - Indsamling af restaffald og madaffald i Kolding Kommune.

Punkt 11: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 16-01-2019

Godkendt.