

REFERAT Teknik- og Klimaudvalget d. 11-09-2019

Mødedato Onsdag d. 11. september 2019 kl. 13:00

Mødested Mødelokale 1.2 Vest

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

Indholdsfortegnelse

Temaorientering: Nyttejobindsatsen i beskæftigelsesprojektet Natur & Byg.....	3
Status - Bestiller Udfører Modellen (BUM) for Vej og Park.....	4
Anmodning om sag på dagsorden, Søren Rasmussen (O) - Manglende tilgængelighed for gangbesv	5
Dobbeltrettet fællessti fra Almind Vestergade til nord for hallen.....	7
Udbud af bybuskørsel samt lokal- og skolerutekørsel.....	10
Pålæg af vejbyggelinje langs Skamlingvejen v/Universitetsparken i Kolding.....	14
Lastbilkørsel og chaufførfaciliteter, opfølgning.....	16
Spildevandsplantillæg nr. 01 - Boligområde ved Donsvej i Vester Nebel.....	18
Delvis disponering af de afsatte midler i 2020 vedr. udvikling af Kolding midtby med start i Jernba	19
Ansøgning om udgiftsneutral anlægsbevilling til klimaprojekt.....	20
Mulige budgetreduktioner ifm. genopretningsplan for 2019 for Teknik- og Klimaudvalgets politiko	22
Deltagelse i aktiviteter.....	27
Orienteringspunkter.....	28
Orientering fra formanden.....	29

Punkt 1: Temaorientering: Nyttejobindsatsen i beskæftigelsesprojektet Natur & Byg

15/8097

Resumé

Udvalget får en mundtlig orientering om nyttejobindsatsen i beskæftigelsesprojektet Natur & Byg.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 12-06-2019

Sagen udsættes til næste møde.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Der vil blive givet en mundtlig orientering om beskæftigelsesprojektet Natur & Byg, Fabriksvej 17, Kolding.

Orienteringen bliver givet i et samarbejde mellem repræsentanter fra Jobcentret og Entreprenørafdelingen.

Orienteringen tager udgangspunkt i lovgivnings- og aftalemæssige rammer, herunder muligheder/begrænsninger af fagforeningspolitisk karakter, hvordan der arbejdes med nytteaktivering og hvilke opgaver, der løses.

Punkt 2: Status - Bestiller Udfører Modellen (BUM) for Vej og Park

19/24592

Resumé

Mundtlig orientering om Bestiller Udfører Modellen (BUM) for Vej og Park.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Der gives en mundtlig orientering om status på Bestiller Udfører Modellen (BUM) for Vej og Park på mødet.

Punkt 3: Anmodning om sag på dagsorden, Søren Rasmussen (O) - Manglende tilgængelighed for gangbesværede og ældre

17/21631

Resumé

”Formand for Seniorudvalget, Søren Rasmussen (O), foreslår, i mail den 14. juli 2019, følgende sag optaget på Seniorudvalgets dagsorden:

På baggrund af konkret henvendelse om dårlig belægning, stejle stisystemer samt nedkørsler fra fortove og lignende drøftes sagen og mulig henvendelse til f.eks. Teknikudvalget.”

Sagen behandles i

Seniorudvalget.

Forslag

Den konstituerede Senior-, Sundheds- og Fritidsdirektør foreslår,

at sagen drøftes.

Beslutning Seniorudvalget den 13-08-2019

Henvendelsen blev drøftet, videresendes til Teknik- og Klimaudvalget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Bemærkninger fra By- og Udviklingsforvaltningen:

By- og Udviklingsforvaltningen har årligt 250.000 kr. til at forbedre tilgængeligheden med udgangspunkt i brugerønsker, som indmeldes i ”Giv et Praj”. Dette gælder både ujævne fliser, rækværk, ramper m.m.

Her ud over lægges der stor vægt på, at nyanlæg udformes efter ”De Danske Vejregler” og herunder efter god tilgængelighed. Derfor bliver de større anlægsprojekter gennemgået af en tilgængelighedsrevisor, der ser på, om projektet lever op til ønskerne om god tilgængelighed med ganglinjer og ramper, der tilgodeser gangbesværede og synshandicappede.

Kolding Kommune er i gang med at udarbejde en bydesignguide, hvor principper for god tilgængelighed indarbejdes. I den forbindelse vil forvaltningen indskærpe overfor entreprenører, der arbejder i det offentlige vejareal, at tilgængeligheden skal indtænkes i de midlertidige afspærringer.

I 15 ud af 59 lyskrydsanlæg er der akustiske signaler i en eller flere retninger:

- Buen – Munkegade – Jernbanegade – Fredericiagade
- Sydbanegade – Bredgade – Haderslevvej – Tøndervej
- Sydbanegade – Riberdyb
- Vejlevej - Esbjergvej – Lærkevej
- Fredericiagade – Behrensvej – Ejlersvej
- Ndr. Ringvej – Skovvängen – Dyrehavegårdsvej
- Ndr. Ringvej – Skovbrynet
- Farverstræde – Søndergade (gågaden)
- Ndr. Ringvej – Koldingbjerg
- Divelshul – Rendebanen – Ny Vestergade
- Vejlevej – Vejlevej 249 (Bauhaus)
- Skovvängen – Ambulancevej
- Skovvängen – Lærkevej
- Skovvängen – Skovparken
- Skovvängen – Skovvängen (ny hovedadgang til sygehuset)

En forudsætning for at de akustiske signaler kan opsættes er, at signalstanderne står på en lige linje fra den ene side – over midterhellen – til den anden side. Er dette ikke tilfældet, giver de akustiske signaler ikke den tilstrækkelige hjælp for blinde og svagtseende.

En anden udfordring er, at lydfyrene ofte er placeret meget tæt op ad boliger til stor gene for beboerne, når de er hjemme. Forvaltningen får ofte henvendelser fra beboere, der ønsker at lydfyrene kobles fra eller skrues ned til minimum.

Forvaltningen vil sammen med Senior, Sundheds og Fritidsforvaltningen udarbejde et svarbrev til borgerne.

Bilag

Bilag 1 til dagsordenspunkt Manglende tilgængelighed for gangbesværedfe og ældre

Bilag 2 til dagsordenspunkt Manglende tilgængelighed for gangbesværedfe og ældre

Bilag 3 til dagsordenspunkt Manglende tilgængelighed for gangbesværedfe og ældre

Punkt 4: Dobbeltrettet fællessti fra Almind Vestergade til nord for hallen

18/23377

Resumé

Almind Borgerforening søger Teknik- og Klimaudvalget om bedre forhold for gående og cyklister på Almind Hule og Storgaden – fra Almind Vestergade til nord for hallen.

De har medsendt forslag til realisering af et projekt, hvor de ønsker en forlængelse af den dobbeltrettede fællessti fra Almind Vestergade til nord for hallen inden uge 32 i 2020.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at henvendelsen fra Almind Borgerforening drøftes samt

at det udarbejdede svarbrev godkendes

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Baggrund:

Almind Borgerforening sendte den 21. august 2019 en mail til By- og Udviklingsforvaltningen.

*”Til Teknik og Klimaudvalget
Kolding Kommune*

Almind Borgerforening søger hermed Teknik- og Klimaudvalget om bedre forhold for gående og cyklister på Almind Hule og Storgaden – fra Almind Vestergade til nord for hallen.

Ansøgningen er vedhæftet denne mail og indeholder:

- 1. Baggrund for ansøgningen.*
- 2. Ansøgningen med forslag til realisering.*
- 3. Borgerforeningens arbejde med forslaget.*

Vi anmoder om kvittering for modtagelsen. Vi vil endvidere blive glade for en tilbagemelding om, hvornår sagen bliver behandlet i Teknik- og Klimaudvalget.

På Almind Borgerforenings bestyrelses vegne

Ellen Dall”

Ansøgningen er vedhæftet som bilag.

Forvaltningens bemærkninger:

Der erindres om, at Byrådet den 28. maj 2019 bl.a. vedtog, at anlæg af enkeltrettet cykelsti langs Almind Hules østside skal udsættes til 2022/2023 og budgettet flyttes tilsvarende. Baggrunden var, at BlueKolding skal renovere ledninger i Almind og bl.a. på Almind Hule. Et arbejde, der forventes påbegyndt i 2022/2023.

Almind Hule består i dag, hvor den er smallest (umiddelbart syd for skolen), af en 2 m bred enkeltrettet fællessti i vestsiden afgrænset mod skråning af et betonautoværn. Herefter følger en ca. 4,8 m bred kørebane, som skal deles af begge kørselsretninger. Nærmest skråningen mod øst følger en cykelbane på 1,2 m (heraf 0,3 m stribe). I alt ca. 8 m.

I kørebanens østside er der på bakkestrækningen anbragt i alt 4 indsnævrende helleanlæg, som skal virke fartdæmpende for den biltrafik, som kører ned ad bakken mod skolen. Af samme grund er strækningen skiltet som fartdæmpet område med anbefalet max. 30 km/t.

Den smalle kørebane betyder bl.a., at specielt store køretøjer må trække delvist ind over cykelbanen, når de skal passere modkørende, hvilket er særdeles uheldigt, når der er tale om en skolevej.



Almind Hule set mod syd ("op ad bakken")

Borgerforeningen foreslår at omdisponere dette profil, således at der i vestsiden etableres en dobbeltrettet fællessti, hvorved cykelbanen i østsiden kan inddrages til kørebaneareal. For at kunne benytte den nuværende enkeltrettede fællessti til dobbeltrettet trafik foreslås det at udvide stien ved at inddrage lidt af den asfalterede kørebane. Desuden vil man fjerne helleanlæggene og etablere hastighedsbegrænsning på 30 km/t.

Vejreglerne for tværprofiler i byområder indeholder en lang række vejledninger og anbefalinger, men ikke ret mange ufravigelige normer. En af disse normer relaterer sig imidlertid til bredden af dobbeltrettede fællesstier, som skal have en bredde på mindst 3 m samt være adskilt fra kørebane af en mindst 1 m bred rabat. Dertil skal lægges et breddetillæg på 0,3 m for at skabe sikker afstand til autoværnet. Altså i alt 4,3 m.

Skillerabatten på 1 m kan undværes, men skal i stedet erstattes af særlige foranstaltninger til beskyttelse af stitrafikanterne, f.eks. hegn, autoværn eller heller. Opsættes f.eks. et hegn, vil der imidlertid også være afstandskrav til dette, hvorfor man højst kan vinde ca. 0,5 m.

Den samlede eksisterende bredde af sti, kørebane og cykelbane var som nævnt oven for ca. 8 m, hvoraf en ny dobbeltrettet fællessti inklusive adskillelse vil udgøre 3,8-4,3 m. Tilbage til dobbeltrettet kørebane er derfor 3,7-4,2 m, hvilket er for lidt, da vejreglerne anbefaler en kørebanebredde ved lav hastighedsklasse (30-40 km/t) på mindst 5,5 m. I den forbindelse skal der huskes på, at Almind Hule bl.a. benyttes af busstrafik i begge retninger.

Med andre ord er borgerforeningens forslag sympatisk, men ikke realiserbart uden udvidelse af tværprofilet. Foreningens forslag om at søge dispensation fra de beskrevne breddenormer kan ikke anbefales, da stien vil blive så smal, at forvaltningen finder, at den ikke vil kunne yde tilstrækkelig sikkerhed for gående og cyklende.



Gul: Eksisterende dobbeltrettet sti. Orange: Ønsket dobbeltrettet sti.

For god ordens skyld skal det bemærkes, at forvaltningen er bekendt med, at den eksisterende dobbeltrettede sti i vejens vestside nord fra skolen op mod hallen ikke overholder de nævnte breddekrav. Stien er formentligt anlagt før, at minimumsbredderne blev ophøjet til norm, og er så for øvrigt udvidet fra ca. 2 m til ca. 2,5 m på et tidspunkt i 1990'erne.

Forvaltningen vil fortsat anbefale en løsning med to enkeltrettede stier fremfor en dobbeltrettet løsning, da specielt små cykler ofte "svajer" meget, når de kører op ad bakke. Det kan skabe farlige situationer i forhold til hurtigkørende cykler i den modsatte retning.

Det skal også nævnes, at forvaltningen efter tidligere dialog med borgerforeningen kortsigtet vil arbejde for fjernelse af ukrudt på den eksisterende fællessti samt opretning af belægningen nærmest autoværnet. Desuden vil skiltningen blive suppleret, hvor stien ender ved Vestergade.

Borgerforeningen bemærker afslutningsvist, at "Almind Hule er en meget gammel, slidt og udsat vejstrækning, som kalder på en gennemgribende reovering", hvorfor de søger om, at vejen indenfor de næste 5 år gennemgår en reovering.

I forbindelse med BlueKoldings kommende reoveringsprojekt, samt den efterfølgende realisering af det af Byrådet vedtagne cykelstiprojekt, vil der forhåbentligt vise sig økonomisk mulighed for at give vejen en mere gennemgribende opgradering.

Forslag til svarbrev er vedhæftet som bilag.

Bilag

Borgerforening-Dobbeltrettet fællessti.pdf

Forslag til svarbrev

Punkt 5: Udbud af bybuskørsel samt lokal- og skolerutekørsel

16/2272

Resumé

De to kontrakter på Kolding Kommunes buskørsel (henholdsvis lokal- og skolerutekørsel samt bybuskørsel) udløber sommeren 2022.

Idet den mest optimale udbudsproces strækker sig over ca. 2,5 år, skal rammerne for det nye udbud af buskørslen fastsættes senest februar 2020.

I nærværende sag ridses kort op, hvad Teknik- og Klimaudvalget kan forvente af emner, der skal behandles under fastsættelsen af rammerne for det kommende udbud af buskørslen. Derudover fremlægges den tænkte tidsplan for udbudsprocessen.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Teknik- og Klimaudvalget tager redegørelsen til efterretning,

at By- og Udviklingsforvaltningen igangsætter udbudsprocessen med henblik på at gennemføre udbuddet af Kolding Kommunes buskørsel som et udbud med markedsdialog og forhandling i samarbejde med Vejle Kommune og Esbjerg Kommune.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

De to kontrakter på Kolding Kommunes buskørsel (henholdsvis lokal- og skolerutekørsel samt bybuskørsel) udløber sommeren 2022. Idet den mest optimale udbudsproces strækker sig over ca. 2,5 år, skal rammerne for det nye udbud af buskørslen fastsættes senest februar 2020.

Rammerne for udbuddet vil være en række overordnede principper for og betingelser i udbuddet, som Teknik- og Klimaudvalget skal tage stilling til med afsæt i verdensmål 9.1 fra Teknik- og Klimaudvalgets politik, som lyder:

Der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris.

Det er By- og Udviklingsforvaltningens opgave at klæde Teknik- og Klimaudvalget på til at kunne tage stilling til de ønskede rammer for udbuddet. Denne proces er påbegyndt, idet der på Teknik- og Klimaudvalgets møde den 16. januar 2019 blev fremlagt et notat, som afdækkede perspektiverne ved at erstatte diseldrevne busser i bybusnettet med busser kørende på alternative drivmidler. Herefter følger et besøg af Mercedes' nye elektriske bus, eCitrao, den 23. oktober 2019. Den 4. november 2019 er der arrangeret en studietur til Roskilde, hvor Teknik- og Klimaudvalget bl.a. vil komme til at høre om Roskildes nyligt afholdte udbud.

Denne udbudsproces skiller sig særligt ud i forhold til de forrige, idet det er blevet mere aktuelt at erstatte de diseldrevne busser med busser kørende på alternative drivmidler.

Busser kørende på alternative drivmidler er blevet mere udbredte, men er fortsat en dyrere løsning end diseldrevne busser, både med hensyn til indkøb af busser, men også med hensyn til driften af disse.

Der kan være stordriftsfordele at hente ved at gå sammen med Vejle Kommune om at lave et mere eller mindre fælles udbud af bybuskørslen i de 2 kommuner. Potentialet i at lave et fælles udbud med vejle Kommune vil blive belyst i den kommende udbudsproces. Et samarbejde med Vejle Kommune herom er opstartet.

I det efterfølgende opridses kort følgende emner:

- Miljøbelastning
- Busstørrelser
- Busindretning og komfort
- Kontraktlængder og busalder
- Tildelingskriterier
- Udbudsenheder/pakkestørrelser
- Udbudsform

som Teknik- og Klimaudvalget kan forvente, der skal behandles under fastsættelsen af rammerne for det kommende udbud af buskørslen.

Efterfølgende fremlægges den tænkte tidsplan for udbudsprocessen.

Miljøbelastning

Skal der i udbuddet stiles efter, at miljøbelastningen (emissioner af CO₂, NO_X, partikler og støj) bliver væsentligt mindre, end de på udbudstidspunktet lovgivningsmæssigt gældende minimumskrav? Må reservebusser køre på diesel? Hvad må et lavt miljøaftryk koste under hensyn til serviceniveau og planlægningsmuligheder? Skal kommunen stille ”tankstationer” til rådighed? Må der investeres i infrastruktur? Svaret på disse spørgsmål vil have betydning for, hvilken alternativ teknologi, der vil kunne bydes ind med i udbuddet af buskørslen.

På Teknik- og Klimaudvalgets møde den 16. januar 2019 blev der fremlagt et notat, som afdækkede perspektiverne ved at erstatte de dieseldrevne busser i bybusnettet med busser kørende på alternative drivmidler, uden at der gennemføres ændringer i bybusnettet.

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	+1,6	+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%	-
Partikelemmission: Kg pr. år	9	- 33%	Uændret	- 17,5%	- 10,1%	- 32%	-

Samlet pegede analysen på, at biogas på nuværende tidspunkt er mest oplagt som alternativ til diesel med hensyn til bybusserne i Kolding, efterfulgt af syntetisk diesel, hvis både økonomi og miljø tages i betragtning.

Et drivmiddel, som ikke nævnes i analysen, er brint. I 2017 modtog Kolding Kommune et tilsagn fra EU om at deltage i EU-projektet JIVE2 (Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe). EU's overordnede målsætning med JIVE2 var at støtte salget af busser, der bruger brint som drivmiddel. EU ville i projektet give et tilskud til dækning af de ekstraomkostninger, der ville være ved implementering af 10 brintbusser frem for en dieselbus i bybusnettet. De forventede ekstraomkostninger pr. bus for kommunens vedkommende ville da på daværende tidspunkt blive op til 2,0 mio. kr. pr. år over 10 år.

På Teknikudvalgets møde den 2. oktober 2017 besluttede udvalget at trække kommunens deltagelse i projektet med den samlede begrundelse, at projektdeltagelsen indebærer en stor ekstraomkostning over en lang tidshorisont, hvor der samtidig kunne ske stor teknologisk udvikling inden for miljøvenlige driftsformer. Desuden ønskedes det ikke at beslaglægge et så stort beløb af Vej- og Parkpolitikbudgettet.

Der pågår en stor teknologisk udvikling inden for miljøvenlige drivmidler, og et nyligt afholdt udbud på bybuskørslen i Roskilde har vist, at teknologien med hensyn til depotpladet el-busser måske er så langt, at størstedelen af bybuslinjerne i Kolding alligevel godt kan køres på denne teknologi, hvilket vil blive belyst i løbet af udbudsprocessen.

Kontraktlængder og busalder

De gængse kontraktlængder har hidtil været 6 eller 8 år med en option på forlængelse af løbetiden med 2 gange 1 år.

Busser kørende på alternative drivmidler er så ny en teknologi, at de vil være dyrere i indkøb, uanset hvilket teknologi der vælges, og brugtprisen er ukendt. Derfor bør basiskontakten af hensyn til det økonomiske aspekt være 10-12 år, så investeringerne kan afskrives over længere tid. Tilsvarende må busserne forventes at kunne blive det ældre.

Busstørrelser

Passagerbelastningen i spidsbelastningstimerne er som hovedregel udslagsgivende for, hvilken af de 2 standard busstørrelser; 12 meter busser eller 18 meter ledbusser, der udbydes med på den pågældende rute.

Der kan være et ønsket signalværdi i at indsætte mindre busser på ruter, der ikke kræver en standardbus. Her skal der dog have in mente, at der ved valg af en mindre bus går på kompromis med fleksibiliteten, idet mindre busser kan være svære at indsætte i andre trafikale sammenhænge end den, der var på udbudstidspunktet. Derudover skal det også tages i betragtning, at jo flere busstørrelser, der udbydes med, jo højere pris skal der forventes, både med hensyn til produktion af busserne og driften heraf.

Busindretning og komfort

Noget, der også skal tages stilling til, er hvor meget plads, der skal reserveres i bussen til barnevogne, kørestole og måske også cykler. Skal der afsættes mere plads hertil, end der er i en standard bus, vil der skulle gås på kompromis med antallet af siddepladser i bussen.

Skal der være lav indstigning på alle busser, eller kun på bybuslinjerne, vil også være noget, der skal tages stilling til.

Tildelingskriterier

Der findes 3 typer af tildelingskriterier, der kan anvendes til valg af den vindende tilbudsgiver:

1. Pris
2. Omkostninger (f.eks. priser, livscyklusomkostninger), eller
3. Bedste forhold mellem pris og kvalitet (f.eks. på grundlag af kvalitet, miljø, sociale aspekter)

Såfremt prisen ikke bliver valgt som det eneste tildelingskriterie, skal der tages stilling til, hvor meget de forskellige opstillede kriterier skal vægte i forhold til hinanden. Det kan f.eks. være en vægtning af pris, busmateriel, miljø samt drift og organisation med en nøjere beskrivelse af, hvad der lægges vægt på i vurderingen af det enkelte kriterier.

Udbudsenheder/pakkestørrelser

Ved udbud af rutekørsel grupperes de udbudte ruter i såkaldte udbudsenheder/pakker.

Vognmændene kan frit give tilbud på de enkelte pakker, men har også mulighed for at give et kombinationstilbud på flere pakker.

Der skal tages stilling til, om det er mest hensigtsmæssigt, at lokal- og skoleruterne udbydes i samme pakke som bybuslinjerne, eller om de to kørselstyper skal udbydes i hver deres pakke.

En mulighed er også, at Vejle Kommune og Kolding Kommune udbyder de to kommuners bybuskørsel enten i samme pakke, eller i 2 meget enslydende pakker, således at der lægges op til et kombinationstilbud på de to pakker. Forudsætningen for, at der kan opnås stordriftsfordele ved en af de to muligheder er, at de to kommuner kan blive enige om en lang række udbudskriterier, såsom drivmiddel/teknologi, busindretning og tildelingskriterier.

Udbudsform

Der kan anvendes 3 udbudsformer ved udbud på rutekørsel:

1. Offentligt udbud
2. Begrænset udbud (prækvalifikation)
3. Udbud med forhandling

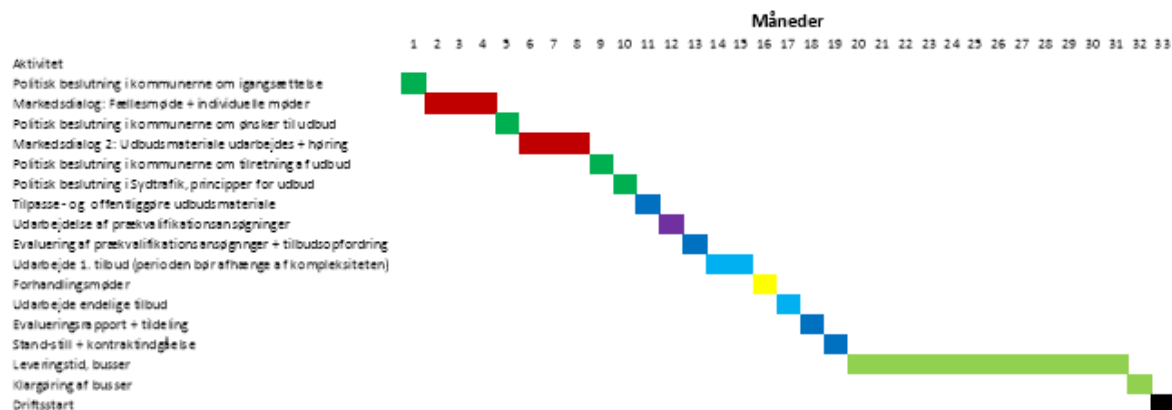
Indtil nu har buskørslen været udbudt som et offentligt udbud. En metode, der også vil kunne bruges i det nye udbud, såfremt der ønskes anvendt en specifik teknologi i den nye kontraktperiode.

Ønskes alle bolde smidt i luften, skal de bydende have mulighed for at komme med et bud på, hvad de finder som den økonomisk mest optimale løsning, ud fra de kriterier, der er opsat. I dette tilfælde vil ”udbud med forhandling” være den metode, der bør vælges, idet der her er mulighed for at have et samarbejde/dialog med tilbudsgiverne via markedsdialog samt forhandlingsmøder.

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler at udbudsformen ”Udbud med forhandling” anvendes ved det kommende udbud.

Udbudsprocessen

Såfremt udbudsformen ”Udbud med forhandling” anvendes ved det kommende udbud af Kolding Kommunes buskørsel, vurderes udbudsprocessen til at skulle strække sig over 32 måneder. Processen vil bestå af en række aktiviteter, hvoraf de væsentligste er opridset i efterfølgende diagram.



Processen opstartes med en markedsdialog, der er fastsat til at skulle strække sig over 3 måneder. Under markedsdialogen skal følgende bl.a. afklares:

- Vil der være stordriftsfordele ved et fælles udbud af bybuskørslen med Vejle, og i så fald, hvor stor forventes udbyttet at blive herved?
- Hvilke muligheder er der med hensyn til alternative drivmidler uden en ændring af de nuværende køreplaner?
- Hvilke funktionskrav til busserne skal der stilles for at der opnås mest miljø for pengene?
- Hvem skal tilvejebringe eventuelt ladeudstyr eller tankstation – kommune eller operatør?
- Hvordan sammensættes udbuddet, således at usikkerheder minimeres mest muligt?

Markedsdialogen tænkes gennemført med et indledende introduktionsmøde for potentielle bydere. Byderne har efterfølgende mulighed for at sende deres input skriftligt eller booke et møde med Sydtrafik (og eventuelle administrative repræsentanter fra kommunerne), hvor operatøren kan fremlægge dennes input.

Efter den gennemførte markedsdialog skal Teknik- og Klimaudvalget tages stilling til de ønskede rammer for udbuddet.

Når de ønskede rammer for udbuddet er fastlagt, kan en ny runde med markedsdialog påbegyndes. I forbindelse med dette påtænker forvaltningen at inddrage chauffører, Handicapråd og andre relevante interessenter. Under denne runde, hvilken også er fastsat til at skulle strække sig over 3 måneder, udarbejdes udbudsmaterialet, som herefter sendes i høring.

Efter afslutningen af anden runde af markedsdialogen, skal Teknik- og Klimaudvalget tage stilling til, om de tidligere besluttede rammer for udbuddet skal justeres.

Herefter kan det endelige udbud blive udarbejdet og sendt ud.

Med den opridsede procesplan vil følgende milepæle have betydning for Teknik- og Klimaudvalget:

- September 2019: Politisk beslutning om igangsættelse af udbudsprocessen
- Februar 2020: Politisk beslutning om ønsker til udbud
- Juni 2020: Politisk beslutning i kommunerne om tilretning af udbud

Punkt 6: Pålæg af vejbyggelinje langs Skamlingvejen v/Universitetsparken i Kolding

19/7684

Resumé

For at sikre en eventuel fremtidig vejudvidelse af Skamlingvejen ved Universitetsparken i Kolding påtænker Kolding Kommune at tinglyse en vejbyggelinje langs Skamlingvejen på ejendommen matr. nr. 335 Kolding Markjorder 1. Afd.

Vejbyggelinjepålægget har hjemmel i § 40 i lov nr. 1520 af 27-12-2014 om offentlige veje.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at vejbyggelinjepålægget tinglyses på ejendommen matr.nr. 335, Kolding Markjorder 1. Afd., i overensstemmelse med placeringen på oversigtskortet (se kortbilag).

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

For at sikre en eventuel fremtidig vejudvidelse af Skamlingvejen ved Universitetsparken i Kolding påtænker Kolding Kommune som vejmyndighed at tinglyse en vejbyggelinje på ejendommen matr.nr. 335, Kolding Markjorder 1. Afd. Vejbyggelinjen placeres som vist på vedlagte kortbilag.

Vejbyggelinjepålægget har hjemmel i § 40 i lov nr. 1520 af 27-12-2014 om offentlige veje.

Vejbyggelinjen pålægges 5 meter fra bagkant fortov på den offentlige vej Skamlingvejen på ejendommen matr.nr. 335, Kolding Markjorder 1. Afd.

Ved niveauforskel kommer dertil et højde- og passagetillæg svarende til to gange højdeforskellen i forhold til vejmidten plus 1,5 meter til passage.

Retsvirkningen af et vejbyggelinjepålæg er blandt andet, at der på arealer inden for vejbyggelinjen ikke må opføres ny bebyggelse eller andre anlæg af blivende art, jf. vejlovens § 40, stk. 2. Der må således ikke opføres bygninger og ej heller indrettes eksempelvis sportspladser, udstillingsarealer, tankanlæg eller andre anlæg af blivende art.

Samtidig må der ikke ske genopførelse af nedbrændt eller nedrevet bebyggelse, ligesom der heller ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse.

Pålæg af vejbyggelinjer medfører imidlertid ikke krav til ændringer i forhold til eksisterende anvendelser af arealet, der er lovligt etableret på tidspunktet, hvor vejbyggelinjen pålægges.

Begæring om overtagelse

Der ydes ikke erstatning for pålæg af vejbyggelinjer, idet der er tale om en erstatningsfri regulering.

Når afgørelse om pålæg af vejbyggelinjen er truffet og meddelt berørte grundejere, kan arealet dog begæres overtaget af vejmyndigheden.

Begæring om overtagelse af arealet er ikke aktuel i denne sag, hvor Kolding Kommune fortsat er arealejer på tidspunktet for vejbyggelinjepålæggets tinglysning på ejendommen.

Arealet planlægges afhændet til UC Syd forud for lokalplanlægning af området.

Høring

Sagen har været i høring i perioden 6. maj til 21. maj 2019, og der er ikke indkommet høringssvar.

Bilag

Kortbilag.pdf

Punkt 7: Lastbilkøring og chaufførfaciliteter, opfølgning

18/35361

Resumé

På fællesmødet mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 6. december 2018 besluttede udvalgene at sætte ind mod ulovlig parkering af lastbiler i Kolding kommune.

Dette har haft en god effekt.

Sagen behandles i

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

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at kontrollen med ulovlig lastbilkøring reduceres til stikprøvekontroller frem for den hyppige overvågning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Hans Holmer og Elvis Comic) godkendte indstillingen.

Et mindretal (Hans Holmer og Elvis Comic) stemte imod, med den forklaring, at der ønskes fortsat opprioritering af p-kontrollen af lastbiler i erhvervsområderne med henblik på at opretholde en præventiv effekt.

Udvalget anmodede forvaltningen om at give en fornyet status om ca. 6 måneder.

Sagsfremstilling

På fællesmødet mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 6. december 2018 besluttede udvalgene at sætte ind mod ulovlig parkering af lastbiler i Kolding kommune.

Beslutningen var: På baggrund af udvalgenes tilkendegivelse af at ville ulovlige parkering af lastbiler i Kolding Kommune til livs, at ville imødegå eventuelle brud på lokalplanbestemmelser og tilladelser i forhold til overnatning i industriområder, og at ville skabe lokale rammer for, at chaufførernes lange hvil (45 timer) kan afholdes udenfor lastbilerne, senest ved ikrafttræden af EU's netop aftalte vejpakke juli 2020, opnåede udvalgene enighed om følgende overordnede handlingsplan:

1. Der sker opprioritering af p-kontrollen af lastbiler i erhvervsområderne (max. 6 timer), idet en samlet indsats koordineres med samarbejdskommunerne i Sydøstjyllands politikreds og politiet (primo 2019)
2. Forvaltningen iværksætter opfølgende dialog og tilsyn i forhold til de virksomheder, som har diverse faciliteter til chauffører (primo 2019)
3. Der arrangeres opfølgende dialogmøde med kommunens logistikvirksomheder i samarbejde med Business Kolding med henblik på at afklare vilkårene for etablering af fælles overnatningsfaciliteter (transportcenter) (primo 2019)
4. Der igangsættes lokalplanlægning for transportcenter på baggrund af konkrete henvendelser (2019)

idet forvaltningen fremlægger en nærmere konkretisering af handlingsplanens punkter i løbet af 1. kvartal 2019.

Forvaltningen har iværksat følgende aktiviteter:

Ad. 1

I uge 8 2019, blev parkeringskontrollen skærpet med hensyn til weekend og aftenkontrol i industriområderne.

Cityassistenterne havde op til uge 8 lavet rekognosceringer i industriområderne for at finde de tidspunkter, hvor det er mest formålstjenesteligt at gennemføre kontrol.

Ulovligt parkerede lastbiler modtager ud over en afgift også en folder om, hvor den nærmeste lastbilkøring findes. Folderen er på 5 sprog og med kort, der viser, hvor der findes langtidsparkering for lastbiler.

Lastbilkøringmulighederne er desuden suppleret med QR kode, som beskriver hvor den nærmeste lastbilkøring er i forhold til chaufførens lokation.

Status august 2019

Udviklingen er gået i den rigtige retning, og antallet af ulovlige parkeringer er kraftigt nedadgående.

Cityassistenterne har haft mange gode og konstruktive dialoger med chauffører fra forskellige lande, men også mange dialoger med chauffører, der har kørt for lokale firmaer.

Chaufførerne har taget godt imod de informationer, de har fået, og cityassistenterne har ikke haft gengangere af chauffører, der har parkeret ulovligt. Cityassistenterne beretter, at det efterhånden er sjældent, at de ser, at der parkeres ulovligt.

Der blev den første måned i 2019 givet 28 afgifter og uddelt foldere om alternative parkeringsmuligheder. Der er siden den 24. marts 2019 givet 6 afgifter, og der udleveres fortsat foldere.

Det er ikke muligt at følge op på, om alle afgifter betales.

Alle pålagte afgifter på danske biler bliver betalt, da de går til SKAT, hvis afgiften ikke betales.

Betalingen af afgifter, der er givet til udenlandske køretøjer, kan tage op til et år, før de er gennemført. Det er ikke muligt at følge op på de enkelte køretøjer, idet der ikke skelnes mellem personbiler og lastbiler i afgiftssystemet. Ca. 40 % af de udenlandske afgifter bliver betalt, og det er langt overvejende afgifter givet til køretøjer indregistreret i nabolandene.

Ad. 2

Forvaltningen ville i marts 2019 gennemføre kontrol af velfærdsfaciliteter til chauffører, som Kolding Kommune har givet tilladelse til.

Status august 2019

Forvaltningen har i de sidste 2 år ikke modtaget nogen anmeldelser eller klager over ulovlig overnatning hos transportvirksomheder. Der har derfor ikke været grundlag for uden retskendelse at forlange adgang til virksomhederne for at undersøge, om der var forhold af ulovlig karakter.

For kontrol med velfærdsfaciliteter og behov herfor har forvaltningen rettet henvendelse til transportvirksomheder, der indenfor de seneste år har ansøgt om tilladelse til at opføre velfærdsfaciliteter til deres chauffører. De faciliteter, der er givet tilladelse til, er køkkener, toiletter, bad, vaskerum samt opholds- og hvilerum.

Forvaltningen har været i kontakt med 5 virksomheder (Kaj Madsen Fjelstrup A/S, H. Daugaard A/S, Contrans A/S, Scandic Logistics og Svend E. Sørensen) og har herunder besøgt 2 virksomheder (H. Daugaard A/S og Contrans A/S) og haft møde med 1 virksomhed (Kaj Madsen Fjelstrup A/S).

Forvaltningen har ikke været i kontakt med Lidl, der alene har faciliteter i form af toiletter og en kaffeautomat.

De hørte transportvirksomheder er enige om, at reglerne om køre/hviletid yderligere medfører, at der er brug for overnatning til udenlandske chauffører, der skal holde hvil i 45 timer. En virksomhed (Kaj Madsen Fjelstrup A/S) leder efter et sted med det fornødne plangrundlag. En anden virksomhed (Contrans A/S) har købt en ejendom i Vejle, hvor deres chauffører overnatter. Der er enighed om, at det bedste vil være, at der opføres et "Autohof" ved motorvejen, hvor alle chauffører kan få billig overnatning.

Ad 3

Det er afholdt møde med vognmandsbranchen og Business Kolding om faciliteter til chauffører.

På mødet blev der nedsat en arbejdsgruppe, der bl.a. skal se på "Autohof" konceptet fra Tyskland, og hvordan det kan drives. Branchen ønsker p.t. ikke at deltage i oprettelse af et lokalt areal til parkering.

Status august 2019

Business Kolding er i færd med at planlægge tur til et tysk "Autohof" koncept.

Ad 4

Transportbranchen har p.t. ingen kendskab til investorer, der vil investere i et overnatningsanlæg for chauffører.

Der arbejdes videre med at finde interesserede investorer, hvorefter lokalplanlægning kan igangsættes.

Punkt 8: Spildevandsplantillæg nr. 01 - Boligområde ved Donsvej i Vester Nebel

19/15384

Resumé

Et forslag til et spildevandsplantillæg for et nyt boligområde ved Donsvej i Vester Nebel har været i offentlig høring i 8 uger, og der er ikke kommet bemærkninger til forslaget i høringsperioden.

Området ønskes ændret fra *planlagt separatkloakeret* til *planlagt spildevandskloakeret* således, at det kun er husspildevand, der tilsluttes kloak, mens regnvand håndteres lokalt i området.

Fremtidige grundejere skal således selv håndtere regnvand på matriklen med mulighed for afledning til et privatfælles regnvandssystem, som også skal kunne håndtere regnvand fra områdets veje, stier og fælles arealer.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Spildevandstillæg nr. 01 til Kolding Kommunes Spildevandsplan 2018-2025 vedtages.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Tillæg nr. 01 til Kolding Kommunes Spildevandsplan 2018-2025 er udarbejdet for at ændre et nyt boligområde ved Donsvej i Vester Nebel fra *planlagt separatkloakeret* til *planlagt spildevandskloakeret*.

Spildevandet fra boligerne ønskes håndteret på traditionel vis med BlueKolding som aktør, og regnvandsdelen fra stier og fællesarealer ønskes håndteret lokalt i et fælles privat system ejet og drevet af grundejerne. Grundejerne skal selv håndtere regnvand på egen matrikel, men der skal være mulighed for at aflede regnvand til det fælles private system ved ekstremhændelser.

Spildevandsplanen tager udgangspunkt i Kolding Kommunes målsætning om at klimatilpasse nye byudviklingsområder.

Regnvandshåndteringen vil ske i regnvandsbassiner og åbne render, som skal skabe naturprægede fællesarealer og samtidig tilbageholde nedbøren på fælles stier og arealer. Anlæggene vil blive etableret af en privat udstykker, og efterfølgende vil ansvaret for drift og vedligeholdelse af det fælles private regnvandssystem blive overdraget til et regnvandslaug.

Regnvand på egen grund håndteres særskilt.

Et forslag til spildevandsplantillægget har været fremlagt i 8 ugers offentlig høring fra uge 24 til uge 32 2019. I høringsperioden er der ikke indkommet nogle høringssvar.

Bilag

Spildevandsplantillæg 01-2018

Punkt 9: Delvis disponering af de afsatte midler i 2020 vedr. udvikling af Kolding midtby med start i Jernbanegade

19/8077

Resumé

Der har været afholdt licitation i slutningen af august 2019 vedr. projektet om renovering af Jernbanegade, som er en del af indsatsen med at give Kolding Bymidte et løft og samtidig anvende Bydesignguidens anvisninger.

Licitationsresultatet fra ultimo august 2019 viste højere priser end forventet, så der er behov for at tilføre op til 1 mio. kr. ekstra for at udføre projektet i sin helhed. Det foreslås, at de manglende budgetmidler på op til 1 mio. kr. disponeres af de afsatte 3 mio. kr. i 2020.

Der arbejdes samtidig på at tilføre ekstra ekstern finansiering til nogle af posterne i projektet. Der forventes afklaring herpå i løbet af september 2019. Såfremt det lykkes at sikre ekstra ekstern finansiering vil behovet for ekstra disponering af midler fra 2020 tilsvarende reduceres.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at der disponeres op til 1 mio.kr. ud af de afsatte 3 mio. kr. i budget 2020, således at der kan indgås kontrakt på udførelsen af anlægget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Projektet omfatter renovering af Jernbanegade, fra Buen til Banegårdspladsen.

I investeringsoversigten er afsat en udviklingspulje fordelt med 3 mio. kr. i 2019 og 3 mio. kr. i 2020. Heraf er de 3 mio. kr. i 2019 afsat til forskønnelse af Jernbanegade. Derudover er tilført yderligere i alt 1 mio. kr. fra Erhvervsklubben i Kolding samt fra driftsmidler, således at det samlede anlægsbudget for Jernbanegade lyder på 4 mio. kr.

Licitationsresultatet d. 22. august 2019 gav højere priser end forventet og der har været gennemført en sparerunde for at tilpasse projektet i forhold til budgettet. På trods af det, mangler der stadig 1 mio. kr. til at sikre gennemførelse af projektet i sin helhed. Det anbefales ikke at udføre f.eks. halvdelen af projektet.

Det uventede høje samlede udbud skyldes primært, at referencepriser på lægning af klinkebelægningen fra bl.a. Odense har været væsentligt lavere. Der er desuden medtaget ekstra byinventar og elementer, som følge af indspil fra de afholdte borgerworkshops.

Der arbejdes samtidig på at tilføre ekstra ekstern finansiering til nogle af posterne i projektet. Der forventes afklaring herpå i løbet af september 2019. Såfremt det lykkes at sikre ekstra ekstern finansiering vil behovet for ekstra disponering af midler fra 2020 tilsvarende reduceres.

Ved Byrådets vedtagelse af bevillingen til Jernbanegade den 30. april 2019 blev det anført, at Teknik- og Klimaudvalget forestår disponeringen af de afsatte 3 mio. kr. i 2020.

Det foreslås, at det manglende beløb på op til 1 mio. kr. disponeres af det afsatte budget 2020, således at der kan tegnes kontrakt med Hededanmark, som havde det laveste bud.

Da projektet har en meget stram tidsplan og nu er forsinket 3 uger grundet licitationsresultatet, forventes det ikke, at anlægsarbejdet kan afsluttes helt i indeværende år. Det vil blive afklaret nærmere, hvordan der kan færdiggøres en del af området, så det stadig kan indgå i Lightfestivalen i december. Der vil i forbindelse med kontraktindgåelse blive udarbejdet en tilpasset tidsplan.

Punkt 10: Ansøgning om udgiftsneutralt anlægsbevilling til klimaprojekt

19/21731

Resumé

Der søges om anlægsbevilling til klimaprojekt, Brændkjær, med en samlet udgift i perioden 2019 til 2023 på 36,36 mio. kr.

Udgiften lånefinansieres og fremtidige ydelser på lån betales af BlueKolding. Det samlede projekt er dermed udgiftsneutralt for Kolding Kommune både i det enkelte år og i hele projektets og lånets løbetid.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at bevillingsansøgningerne imødekommes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

P.nr. 4995 Klimatilpasning – Brændkjær

Ansøgningens bevillingsmæssige forudsætninger:

Udgift 36.360.000 kr.

Rådighedsbeløbet fordeles således:

2019 1.800.000 kr.

2020 9.548.000 kr.

2021 7.659.000 kr.

2022 11.140.000 kr.

2023 6.213.000 kr.

Brændkjær-projektet blev startet for 3 år siden som et Smart Spildevands-projekt under EU.

Projektet blev udført som et projekt med primær fokus på borgerinvolvering i processen med at udarbejde et forslag til, hvordan området kan klimatilpasses i forhold til håndtering af regnvand. Ved at håndtere regnvandet i det område, hvor det falder, vil det mindske udfordringer med pladsmangel i kloakrørene og således afhjælpe yderligere problemer med oversvømmelser i den nedre del af Kolding by.

Ved afslutningen af Smart Spildevand-projektet er Brændkjær-projektet overgået til at være et takstfinansieret klimatilpasningsprojekt på linje med de andre klimatilpasningsprojekter, der er i kommunen. Formålet er at gennemføre det tekniske ”forprojekt” og fysisk etablere de anbefalede løsninger til håndtering af regnvand samt at skabe rekreative elementer til værdi for beboerne i området.

Alternativet til klimatilpasningsprojektet vil være en traditionel separering af spildevand og regnvand. Dette vil være mere omkostningsfuldt (51,5 mio. kr.), ligesom der heller ikke ved det traditionelle projekt vil indgå rekreative elementer.

Finansiering

Projektet finansieres via låneoptagelse og fremtidige ydelser betales fuldt ud af Blue Kolding, der finansierer udgiften via spildevandstaksten.

Projektet gennemføres i tæt samarbejde med BlueKolding og er godkendt af Forsyningssekretariatet. I projektperioden opretter Kolding Kommune en byggekredit hos Kommunekredit. Renter på byggelånet finansieres af det samlede budget på 36,36 mio. kr.

Efter projektets gennemførelse hjemtages lån til projektet gennem Kommunekredit. En gang årligt (forud) opkræves renter og afdrag hos BlueKolding. Lånene optages i overensstemmelse med gældende regler i lånebekendtgørelsen og afvikles over 20 år. Det samlede projekt er dermed udgiftsneutralt for Kolding Kommune, men skal jævnfør bekendtgørelsen fremgå af Kolding Kommunes regnskab.

Der vil kunne opstå udgifter, der vil skulle finansieres af Kolding Kommune. I så fald afholdes disse udgifter af Teknik- og Klimaudvalgets budget.

Den samlede økonomi for Kolding Kommune kan opstilles således:

(I hele 1.000 kr.)	2019	2020	2021	2022	2023	Årligt fra 2024
Anlægsudgift	1.800	9.548	7.659	11.140	6.213	0
Byggelån	-1.800	-9.548	-7.659	-11.140	30.147	0
Låneoptagelse	0	0	0	0	-36.360	0
Årlig ydelse	0	0	0	0	0	2.200
Betaling fra BlueKolding	0	0	0	0	0	-2.200
I alt	0	0	0	0	0	0

Centralforvaltningens bemærkninger

Der er ikke yderligere bemærkninger til punktet.

Punkt 11: Mulige budgetreduktioner ifm. genopretningsplan for 2019 for Teknik- og Klimaudvalgets politikområder

19/5207

Resumé

I henhold til Økonomiudvalgets beslutning den 13. august 2019 opgøres mulige budgetreduktioner for 2019 gældende for Teknik- og Klimaudvalgets politikområder.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at udvalget drøfter reduktionsforslagene til genopretning af budget 2019 med henblik på at forslagene indgår i en samlet opgørelse til Økonomiudvalgsmødet den 17. september 2019.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Et enigt Teknik- og Klimaudvalg besluttede følgende reduktioner (nr. 1, 2, 4, 5 og 16) på driftsbudgettet for Vej- og Parkpolitik og Klimapolitik for 2019, jævnfør de 2 skemaer nedenfor.

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Oluf Lykke Nielsen (O)) besluttede følgende reduktion for Trafikdæmpning Stenholt, Sdr. Stenderup (nr. 3).

Et mindretal (Oluf Lykke Nielsen) ønskede beløbet for Trafikdæmpning Stenholt, Sdr Stenderup (nr. 3) overført til 2020.

Vej- og Parkpolitik - Drift (i 1.000 kr.)

Nummer	Forslag	Reduktion 2019
1	Grøn drift, legepladser m.m.	50
2	Færdselstavler, skilte, busstop, trafiksikkerhed	75
3	Trafikdæmpning Stenholt, Sdr. Stenderup	200
4	Vakante stillinger	150
5	Tilgængelighedsprojekter	140
	Drift i alt	615

Klimapolitik - Drift (i 1.000 kr.)

Nummer	Forslag	Reduktion 2019
16	Badevandskontrol – Blå flag	80
	Drift i alt	80

Et enigt Teknik- og Klimaudvalg besluttede følgende reduktioner og udskydelser på anlægsbudgettet for 2019 (nr. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14 og 15), jævnfør skemaet nedenfor.

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Hans Holmer (F)) besluttede at udskyde 700.000 kr. til 2020 vedrørende omfartsvej nord om Nr. Bjert (nr. 12)

Et mindretal (Hans Holmer) ønskede reduktion af det fulde beløb på 1.000.000 kr. til omfartsvej nord om Nr. Bjert (nr. 12) i 2019.

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Hans Holmer (F)) besluttede at reducere beløbet på 620.000 kr. til cykelby, udenfor pulje i 2019 (nr. 13)

Et mindretal (Hans Holmer (F)) ønskede beløbet på 620.000 kr. til Cykelby udenfor Pulje (nr. 13) fastholdt i 2019.

Vej- og Parkpolitik - Reduktion/udskydelse - Anlæg (i 1.000 kr.)

Nummer	Forslag	Reduktion 2019	Overførsel 2020	Overførsel 2021
6	P.nr. 4892 Åhaven i Kolding Åpark		1600	
7	P.nr. 2171 Kolding Å, udvikling (Åstederne)	500	500	
8	P.nr 4721 Outdoor ruter til motion		400	
9	P.nr. 4782 Mindre vejprojekter		630	
10	P.nr. 4846 Vestergade/Persillevej, udvidelse		700	
11	P.nr. 4725 Infrastrukturpulje - Tøndervej/Vestre Ringgade	8.000	10.000	
12	P.nr. 4986 Omfartsvej nord om Nr. Bjert		700	
13	P.nr. 4748 Cykelby, udenfor pulje	620		
14	P.nr. 4894 Støjskærm Klostergårds projektet			750
15	P.nr. 4911 Legepladser - uderum		160	
	I alt	9.120	14.690	750

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede den 13. august 2019 at pålægge de stående udvalg at gennemgå det korrigerede budget for 2019 for serviceudgifter, anlæg og øvrige udgifter med henblik på at reducere budgettet for 2019.

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet nedenstående liste over mulige budgetreduktioner for 2019 gældende for Vej- og Parkpolitik samt Klimapolitik, som udvalget skal drøfte og tage stilling til.

Vej- og Parkpolitik

Da Vej- og Parkpolitikens budget er udfordret, samt at der er reserveret budget til ekstra udgifter i forbindelse med lynnedslag i Bramdrupdam, til LER-loven, vejafvanding samt ekstra udgifter til Sydtrafik, har det kun været muligt at finde en mindre reduktion på området.

Vej- og Parkpolitik - Drift (i 1.000 kr.)

Forslag	Korr.budget 2019	Mulig reduktion 2019	Beskrivelse af konsekvenser
---------	---------------------	----------------------------	-----------------------------

1	Grøn drift, legepladser m.m.	11.702	50	Stoppe for eksterne opgaver i resten af 2019.
2	Færdselstavler, skilte, busstop, trafikikkerhed.	2.348	75	Stoppe mindre lokale trafikikkerhedsprojekter.
3	Trafikdæmpning Stenholt, Sdr. Stenderup	200	200	Er ikke igangsat.
4	Vakante stillinger	150	150	Ingen genbesættelse i 2019.
5	Tilgængelighedsprojekter	256	140	Der er igangsat en række projekter, men ikke alle midler er allokeret. Der vil ikke kunne gennemføres flere tilgængelighedsprojekter i 2019.
	Drift i alt	14.656	615	

Inden for Vej- og Parkpolitikens anlægsprojekter, har forvaltningen gennemgået projektporteføljen og oplyst de anlægsprojekter, som ikke er kontraktbundet eller på anden vis vil være mulige at reducere eller udskyde. I vedhæftede bilag ses den samlede liste over anlægsprojekter.

Vej- og Parkpolitik - Reduktion/udskydelse - Anlæg (i 1.000 kr.)

	Forslag	Korr.budget 2019	Mulig reduktion 2019	Beskrivelse af konsekvenser
6	P.nr. 4892 Åhaven i Kolding Åpark	1.800	1.600	Der er 3 partnere om projektet, Blue Kolding, Kolding Kommune og UC Syd. Det samlede projekt er på 9,8 mio. kr. Heraf er Koldings andel 1,8 mio. kr. Der er endnu ikke indgået kontrakt på udførsel, men kontrakt på rådgiverdel. Kolding har brugt 200.000 kr. til det. Hvis Kolding sparer de resterende 1,6 mio. kr., bortfalder projektet helt.
7	P.nr. 2171 Kolding Å, udvikling (Åstederne)	1.221	1.000	Der udføres ikke åsted, 1 km stiforløb til Plovfuren og bro ved dødeå. Der er forbrugt et mindre beløb i 2019. Restbeløbet på ca. 400.000 kr. er forudsat som egenfinansiering til scenarie 1 i Hylkedalsprojektet, som er politisk godkendt til igangsætning på betingelse af, at der findes midler til afledt drift fra 2021 og fremefter. Hvis beløbet fjernes, kommer Kolding Kommune til at aflevere fyrtårnsbudgettet tilbage til ministeriet.
8	P.nr 4721 Outdoor ruter til motion	598	400	

9	P.nr. 4782 Mindre vejprojekter	3.725	630	En række projekter er udbudt og i udførsel for 2019. 2 projekter er ikke igangsat Gl. Tved og Petersbjerggård forlængelse af fællessti.
10	P.nr. 4846 Vestergade/Persillevej, udvidelse	700	700	Der er tale om 3. og sidste etape af vejudvidelsen. Der er igangsat fysisk afmærkning på stedet efter sommerferien, men projektet er bremsset op, da der ikke er indgået kontrakt. Arbejdet udføres via rammeaftale.
11	P.nr. 4725 Infrastrukturpulje - Tøndervej/Vestre Ringgade	20.546	18.000	Der er brugt midler til rådgivning og projektering, men der er ikke indgået kontrakt om udførelsen. En gennemførelse af det besluttede projekt kræver ekstra finansiering jf. udarbejdet udvidelsesforslag. Forvaltningen er i gang med at afklare muligheden for en eventuel etapeopdeling. Der redegøres nærmere for mulighederne herfor på selve udvalgs mødet.
12	P.nr. 4986 Omfartsvej nord om Nr. Bjert	1.000	1.000	Der pågår indledende vurderinger, og forvaltningen har igangsat dialog med rådgiver. Der er ikke indgået endelig aftale.
13	P.nr. 4748 Cykelby, udenfor pulje	910	620	En række kampagner/projekter er ikke igangsat. 2 projekter omkring brug af cykelpendlerpladser og kombinationsrejser er i gangsat.
14	P.nr. 4894 Støjskærm Klostergårds projektet	750	750	I forbindelse med realisering af 92 almene boliger ved Klostergården, skal der sikres støjafskærmning i forhold til jernbanen. Der er indgået aftale mellem Domea og Kolding Kommune om, at omkostningerne deles. Støjafskærmningen realiseres ikke i 2019, hvorfor midlerne kan overflyttes til 2021.
15	P.nr. 4911 Legepladser - uderum	160	160	Beløb disponeret men ikke igangsat til Lyshøj bænken, samt klatrearealer omkring kunstprojektet. Der er ydermere opnået 50.000 kr. i tilskud fra Bydelspuljen. Projektet er skubbet til 2020.

Klimapolitik

Klimapolitik - Drift (i 1.000 kr.)

Forslag	Korr.Budget 2019	Mulig reduktion 2019	Beskrivelse af konsekvenser
15 Badevandskontrol – Blå flag	313	80	Der har været færre overløb med behov for badevandskontrol i år end hidtil.

Oversigt over de anlæg som Teknik- og Klimaudvalget har ansvar for i perioden 2019-2023 er vedlagt som bilag.

Bilag

Anlæg 2019 - 2020-2023, Teknik- og Klimaudvalget.

Punkt 12: 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 11-09-2019

Godkendt.

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:

- 10. oktober 2019, kl. 15.00-16.00
Officiel indvielse af den nye genbrugsplads på Bronzevej, Kolding
- 4. november 2019 - studietur til Roskilde vedr. elbusser

Punkt 13: 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 11-09-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

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

Bilag

Elløbehjul

Samarbejde mellem Kolding IF Fodbold og Kolding Kommune om parkering

Tidsplan for indfasning af madaffaldsordningen

Udgivelsen af Genbrugsavisen er indstillet.docx

Indvielse af genbrugscenteret på Bronzevej

Privat aktør til drift af genbrugsbutik

Klage over vedtagelse af lokalplan 1113-31 Ved Slugten

Punkt 14: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 11-09-2019

Godkendt.