

REFERAT Teknik- og Klimaudvalget d. 13-03-2019

Mødedato Onsdag d. 13. marts 2019 kl. 13:00

Mødested Mødelokale 1.2 Vest

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

Indholdsfortegnelse

Udvalgspolitik 2019-22, Teknik- og Klimaudvalget.....	3
Teknik- og Klimaområdet, status på konstitueringsaftalen: Grundlag for Byrådets arbejde 2018-202	8
Decentral ledelse.....	13
Parkeringsanalyse.....	14
Kommunal bekendtgørelse om standsning og parkering.....	21
Arbejdsprocessen med den nye parkeringsstruktur.....	22
Status for lastbilkparkerings.....	25
Evaluerings af trafikforsøg i krydset Vejlevej/Skovbogade.....	27
Evaluerings driftsåret 2018 - Differentieret grøn drift.....	33
Afslutning af gadelysrenovering Fase 1.....	37
Affaldssortering i alle kommunale institutioner og forvaltninger.....	41
Udviklingsplan for Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads.....	42
Revideret betalingsvedtægt BlueKolding.....	45
Budget 2019 - Teknik- og Klimaudvalgets andel af udviklingspuljen for 2019, herunder konsekvens	46
Serviceudgifter, Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, pr. ultimo januar 2019.....	52
Deltagelse i aktiviteter.....	54
Orienteringspunkter.....	55
Orientering fra formanden.....	56

Punkt 1: Udvalgspolitik 2019-22, Teknik- og Klimaudvalget

17/14905

Resumé

Forslag til Udvalgspolitik 2019-22, Teknik- og Klimaudvalget sendes til udvalget til godkendelse.

Politikken er udarbejdet på baggrund af Teknik- og Klimaudvalgets temamøder i starten af 2018, udvalgets seminar før sommerferien samt kommentarerne til det oplæg til udvalgspolitik, som udvalget behandlede på mødet den 12. september 2018.

Udvalgspolitikken fremsendes nu til endelig godkendelse efter Byrådets godkendelse af den opdaterede vision.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at udvalget godkender 'Udvalgspolitik 2019-22, Teknik- og Klimaudvalget' herunder fokusområderne for 2019-20.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Proces og udvalgspolitik

Vedhæftede udvalgspolitik for Teknik- og Klimaudvalget er udviklet i fællesskab mellem politikere og medarbejdere i Kolding Kommune med input fra eksterne eksperter og forskellige samarbejdspartnere.

Udvalgspolitikken tager afsæt i Kolding Kommunes opdaterede vision og i mindsettet Borgerens Centrum, og markerer den politiske retning for udvalgets virke i byrådsperioden 2018-2021. Udvalgspolitikken rækker dog ind i 2022, da det kommende udvalg under næste byrådsperiode dermed har god tid til at udarbejde deres udvalgspolitik. Derfor vil gængen med fokusområder ligeledes spænde over perioderne 2019-22 med en midtvejsevaluering i slutningen af 2020.

Der vil ske en årlig evaluering/opfølgning på fokusområderne, og der vil blive igangsat en mindre proces medio-ultimo 2020, således at udvalget kan beslutte om de vedtagne fokusområder fortsat skal være gældende for 2021-22, eller om der skal skiftes fokus.

Forvaltningen vil i løbet af kort tid udarbejde forslag til konkrete mål under nogle eller samtlige fokusområder for at gøre dem mere operationelle.

Fokusområder 2019-20

Under afsnit Trafik og mobilitet lyder fokusområderne:

- Vi vil skabe bedre fremkommelighed gennem adfærdsændringer, vejudbygninger og intelligent trafikstyring.
- Vi vil øge trafiksikkerheden med særlig fokus på adfærdsregulerende tiltag.

Under afsnit Anlæg og drift af veje, parker og grønne områder lyder fokusområderne:

- Vi vil forbedre veje og broers kvalitet og levetid.
- Vi vil skabe en ren og indbydende Kolding midtby gennem synlig og effektiv drift.
- Vi vil sikre mere grønt i byerne og mere 'Vild Med Vilje'.

Under afsnit Klimatilpasning lyder fokusområderne:

- Vi vil forhindre oversvømmelser, der ødelægger værdier.
- Vi vil indtænke klimatilpasning og merværdier, når vi planlægger og når vi udfører bygge- og anlægsopgaver.
- Vi vil inspirere og aktivere borgere til at håndtere regnvand på egen grund.

Under afsnit Rent vand lyder fokusområderne:

- Vi vil minimere spildevandsoverløb til vandløb, søer og kyst.
- Vi vil fastholde høj forsyningsikkerhed og drikkevandskvalitet.

Under afsnit Affald og genbrug lyder fokusområderne:

- Vi vil øge andelen af affald, der genbruges, herunder udvikle Kolding som frontløber for cirkulær økonomi.
- Vi vil prioritere affaldsløsninger, der tilbyder stor frihed, mange valgmuligheder og et højt serviceniveau for borgere og virksomheder.

FN's Verdensmål

Teksten i udvalgspolitikken er, siden behandlingen på udvalgsrådet den 12. september 2018, suppleret med indhold omkring verdensmålene, ud fra en administrativ screening af hvilke verdensmål, det er relevant for udvalget at arbejde med.

De 17 Verdensmål er screenet op imod fokusområderne, og følgende mål er fundet relevante:

Fokusområde

Verdensmål

Trafik og Mobilitet

Vi vil skabe bedre fremkommelighed gennem adfærdsændringer, vejudbygninger og intelligent trafikstyring.



Mål 11: Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige.

Vi vil øge trafikikkerheden med særlig fokus på adfærdsregulerende tiltag.



Delmål 9.1: 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.

Anlæg og drift af veje, parker og grønne områder

Vi vil forbedre veje og broers kvalitet og levetid.



Delmål 9.1: 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.

Vi vil skabe en ren og indbydende Kolding midtby gennem synlig og effektiv drift.



Delmål 11.6: Inden 2030 skal den negative miljøbelastning pr. indbygger reduceres, herunder ved at lægge særlig vægt på luftkvalitet og på husholdnings- og anden affaldsforvaltning.

Vi vil sikre mere grønt i byerne og mere 'Vild Med Vilje'.



Delmål 11.7: Inden 2030 skal der gives universel adgang til sikre, inkluderende og tilgængelige, grønne og offentlige rum, især for kvinder og børn, for ældre mennesker og for personer med handicap.



Mål 15: Beskytte, genoprette og støtte bæredygtig brug af økosystemer på land, bekæmpe ørkendannelse, standse udpining af jorden og tab af biodiversitet.

Klimatilpasning

Vi vil forhindre oversvømmelser, der ødelægger værdier.



Vi vil indtænke klimatilpasning og merværdier, når vi planlægger og når vi udfører bygge- og anlægsopgaver.

Delmål 13.1: Modstandskraft og tilpasningsevne til klimarelaterede risici og naturkatastrofer i alle lande skal styrkes.

Vi vil inspirere og aktivere borgere til at håndtere regnvand på egen grund.



Delmål 13.3: Undervisning, oplysning og den menneskelige og institutionelle kapacitet skal forbedres ift. modvirkning, tilpasning, skadesbegrænsning og tidlig varsling af klimaændringer.

Rent vand

Vi vil minimere spildevandsoverløb til vandløb, søer og kyst.



Delmål 6.3: Inden 2030 skal vandkvaliteten forbedres ved at reducere forurening, afskaffe affaldsdumping og minimere udslip af farlige kemikalier og materialer, og halvere andelen af ubehandlet spildevand og væsentligt øge genanvendelse og sikker genbrug globalt.



Delmål 14.1: Inden 2025 skal alle former for havforurening forhindres og væsentligt reduceres, især forurening forårsaget af landbaserede aktiviteter, herunder havaffald og forurening med næringsstoffer.

Vi vil fastholde høj forsyningssikkerhed og drikkevandskvalitet.



Delmål 6.1: Inden 2030 skal der opnås universel og lige adgang til sikkert drikkevand til en overkommelig pris for alle.

Affald og genbrug

Vi vil øge andelen af affald, der genbruges, herunder udvikle Kolding som frontløber for cirkulær økonomi.



Delmål 12.2: Inden 2030 skal der opnås en bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer.

Vi vil prioritere affaldsløsninger, der tilbyder stor frihed, mange valgmuligheder og et højt serviceniveau for borgere og virksomheder.



Delmål 12.2: Inden 2030 skal der opnås en bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer.



Delmål 11.3: Inden 2030 skal byudvikling gøres mere inkluderende og bæredygtig, og kapaciteten til en inddragende, integreret og bæredygtig

boligplanlægning og forvaltning i alle lande skal styrkes.

Den årlige evaluering/opfølgning på fokusområderne bliver suppleret med hvilke og hvordan verdensmålene er blevet adresseret.

Samspil og dialog

Samspil, dialog og kommunikation er vigtige elementer i implementeringen af udvalgspolitikken. Det gælder såvel politisk som administrativt.

I flere henseender er der fællestræk og samarbejdsområder imellem denne udvalgspolitik og andre udvalgs politikker. Eksempelvis spiller temaet 'Anlæg og drift af veje, parker og grønne områder' sammen med fokusområdet 'Mere plads til natur' i udvalgs politikken for Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.

Som det også sås ved 'bogstationerne' i 2017, i blandt andet Nicolai kompleksets gård, der blandt andet handlede om at videregive bøger til nye læsere, i stedet for at smide dem på genbrugspladsen, er der potentiale for at dyrke samspillet mellem kulturen og for eksempel opgaverne under Affald og genbrug i endnu højere grad.

Der er potentiale for samspil stort set alle steder - mellem alle politikområder - og de skal dyrkes bevidst og systematisk.

Bilag

Teknik- og Klimaudvalget - Udvalgs politik

Punkt 2: Teknik- og Klimaområdet, status på konstitueringsaftalen: Grundlag for Byrådets arbejde 2018-2021

19/1776

Resumé

I forventning om godkendelsen af Udvalgspolitikken 2019-2022, og som udgangspunkt for udvalgspolitikken fremadrettede virke, har By- og Udviklingsforvaltningen lavet et forslag til en status på konstitueringsaftalens tilkendegivelser på Teknik- og Klimaområdet.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forslaget drøftes og godkendes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Med forventning om godkendelse af Udvalgspolitikken 2019-2022, vurderer forvaltningen det hensigtsmæssigt at komme med en vurdering af sammenhæng mellem udvalgspolitik og konstitueringsaftalens tilkendegivelser på Teknik- og Klimaområdet.

Endvidere præsenterer forvaltningen et forslag til, hvornår og hvordan tilkendegivelsen i konstitueringsaftalen forventes igangsat og effektueret, således at forvaltning og udvalg kan forventningsafstemme i forhold til en tidsramme.

Ordlyden i konstitueringsaftalen Grundlag for Byrådets arbejde 2018-2021 lyder således på Teknik- og Klimaområdet: *”Vi skal skabe rammerne om det gode liv for kommunens borgere og erhvervsdrivende, og med afsæt i borgerens og virksomhedernes centrum sikre stabil forsyningsvirksomhed, klimasikring, gode kollektive trafikmuligheder, en styrket infrastruktur, tilgængelighed og et højt pleje- og vedligeholdelsesniveau af kommunens grønne områder, belægninger, bygværker og stier. Dette skal ske gennem en stabil og effektiv drift og styring af opgaverne.*

Der skal arbejdes for, at Bybusnettet styrkes, og generelt skal den kollektive trafik, infrastruktur, parkeringsmuligheder og pladser i byrummet styrkes og tilrettelægges således, at flest mulige borgere tilgodeses. Eksempler kan være: øget udbredelse af flextur, dele-mobilitet, cykelstier og pendlerparkering.

Der skal en tydelig plan for vedligeholdelse på veje, stier, fortove, bygninger osv. til gavn for borgerne. Det kan fx være igennem brugerinddragelse, der belyser brugernes oplevelse af serviceniveauet på konkrete områder, forankring af medbestemmelse om serviceniveauer i lokalområder etc.

Den fremtidige organisering og driftsform for opgaver, der løses i kommunalt regi (BUM-modeller, konkurrenceudsættelser, helhedsorienteret drift mfl.) skal vurderes.

Vi skal sikre bedst mulig afvejning af økonomi, hastighed og gener for borgerne, når der gennemføres store infrastrukturprojekter - eksempelvis ved at indbygge valgmuligheder i udbudsformen der prissætter optioner på forskellige varighedsscenarioer på anlægsarbejder.

Vi gennemfører klimaprojekter, hvor der er størst risiko for oversvømmelser og med en beskyttelsesgrad, der giver det bedste forhold mellem investeringer og omkostninger ved oversvømmelse. Udover at håndtere vandet kan de også skabe andre konkrete merværdier for lokalområdet, fx. rekreative muligheder, parkering, natur, sundhed og renere badevand.

Borgerne skal klædes godt på, så de kan hjælpe med at nå målene om genbruge dobbelt så meget affald.”

Tabel: sammenhæng ml. konstitueringsaftale og udvalgspolitik

Ordlyd i konstitueringsaftalen	Sammenhæng til udvalgspolitik og fokusområde (hvornår og hvilke(t))	Evt. tidshorisont	Hvordan sker effektueringen
<p>Vi skal skabe rammerne om det gode liv for kommunens borgere og erhvervsdrivende, og med afsæt i borgerens og virksomhedernes centrum sikre stabil forsyningsvirksomhed, klimasikring, gode kollektive trafikmuligheder, en styrket infrastruktur, tilgængelighed og et højt pleje- og vedligeholdelsesniveau af kommunens grønne områder, belægnings, bygværker og stier. Dette skal ske gennem en stabil og effektiv drift og styring af opgaverne.</p>	<p>” Den samlede udvalgsperiode ”</p>	<p>Hele udvalgsperioden</p>	<p>Der vil ske en række indsatser i forhold til udvalgspolitikken, som løbende eller via handlingsplaner præsenteres for udvalget.</p> <p>Eks. Vil der sker en årlig udpegning af de mest uheldsbelastede kryds og strækninger i Kolding Kommune.</p>
<p>Der skal arbejdes for, at Bybusnettet styrkes, og generelt skal den kollektive trafik, infrastruktur, parkeringsmuligheder og pladser i byrummet styrkes og tilrettelægges således, at flest mulige borgere tilgodeses. Eksempler kan være: øget udbredelse af flexitur, dele-mobilitet, cykelstier og pendlerparkering.</p>	<p>”Bedre fremkommelighed ved adfærdsændringer, vejudbygninger og intelligent trafikstyring.”</p>	<p>Hele udvalgsperioden.</p>	<p>Der gennemføres 1 trafiksikkerhedskampagne i 2019.</p> <p>Der oprettes et lokalt færdselssikkerhedsråd, som primo 2020 kommer med anbefalinger til trafiksikkerhedsfremmende indsatser i en 4-årig periode.</p> <p>I løbet af 2019 og 2020 udvides 2 vejkryds på det overordnede vejnet. Der er sket tilbagekøb af reduktioner på linje 5 i bybusnettet.</p> <p>Der er indgået aftaler med 2 deleøkonomifirmaer om fremme af samkørsel samt bedre udnyttelse af private og offentlige pladser.</p> <p>Der gennemføres p-analyser og optimering af p-kapaciteten i Kolding by.</p>
<p>Der skal udarbejdes en tydelig plan for vedligeholdelse på veje, stier, fortove, bygninger osv. til gavn for</p>	<p>”Vi vil skabe en ren og indbydende Kolding midtby gennem synlig og effektiv drift.”</p>	<p>Hele udvalgsperioden</p>	<p>I løbet af 2019 udarbejdes der en rapport med plan for opretholdelse af</p>

borgerne. Det kan f.eks. være igennem brugerinddragelse, der belyser brugernes oplevelse af serviceniveauet på konkrete områder, forankring af medbestemmelse om serviceniveauer i lokalområder etc.

"Vi vil forbedre veje og broers kvalitet og levetid."

kapitalværdien på de nævnte elementer. Dette vil ske i samarbejde med eksterne rådgivere og med udgangspunkt i de tilstandsvurderinger og registreringer, der er blevet gennemført i de sidste 2 år. Serviceniveauet for de enkelte elementer kan herefter fastlægges ud fra rapporten og budgettet lægges derefter. Tilpasning af budgettet i forhold til rapporten og det serviceniveau, der politisk vedtages, vil kunne synliggøres i budgettet fra 2021.

Der blev til budget 2019 fremført et forslag op opgradering af renhold i Kolding bymidte. Forslaget blev ikke prioriteret. Det vil være nødvendig med en fælles indsats i sammenhæng med byens aktører.

Den fremtidige organisering og driftsform for opgaver, der løses i kommunalt regi (BUM-modeller, konkurrenceudsættelser, helhedsorienteret drift mfl.) skal vurderes.

"Vi vil sikre god og effektiv drift."

Vil ske i relation til drøftelserne i byrådet angående konkurrenceudsættelse.

Vil ske gennem fremlæggelse og dialog i udvalget.

Vi skal sikre bedst mulig afvejning af økonomi, hastighed og gener for borgerne, når der gennemføres store infrastrukturprojekter - eksempelvis ved at indbygge valgmuligheder i udbudsformen der prissætter optioner på forskellige varighedsscenarioer på anlægsarbejder.

”Bedre fremkommelighed ved adfærdsændringer, vejudbygninger og intelligent trafikstyring.”

Hele udvalgsperioden.

Muligheder for samgravninger sker løbende og koordineres på kvartalsmøder, hvor alle graveaktører i Kolding Kommune indkaldes.

Der sker en løbende koordinering af gravearbejder i Kolding Kommune. Dette sker i GravMed.

Gravearbejder på indfaldsveje, som har stor betydning for trafikafvikling, indskrænkes som udgangspunkt til ferieperioder. I udbud af de store vejprojekter kan der skeles til samfundsøkonomiske besparelser i anlægsperioden mod en større anlægspris.

Undersøgelser pågår af sanktioner ved aftalebrud ved samgravninger og generelt ved gravearbejder, der har betydning for trafikafviklingen på det overordnede vejnet.

Vi gennemfører klimaprojekter, hvor der er størst risiko for oversvømmelser og med en beskyttelsesgrad, der giver det bedste forhold mellem investeringer og omkostninger ved oversvømmelse. Udover at håndtere vandet kan de også skabe andre konkrete merværdier for lokalområdet, fx. rekreative muligheder, parkering, natur, sundhed og renere badevand.

”Vi vil forhindre oversvømmelser der ødelægger værdier.”

”Vi vil indtænke klimatilpasning og merværdier, når vi planlægger og når vi udfører bygge- og anlægsopgaver.”

Hele udvalgsperioden.

Hvad angår de takstfinansierede klimatilpasningsprojekter, så sikres omkostningseffektivitet i forhold til traditionelle rør/bassin-løsninger gennem Forsyningssekretariatets godkendelse af det enkelte projekt.

Den netop vedtagne Blå Plan Kolding indebærer, at der fremadrettet skal arbejdes med differentieret serviceniveau ud fra

en værdibaseret risikovurdering – altså hvilket hændelsesniveau er det mest omkostningseffektivt at sikre til?

Blå Plan Kolding fastlægger også at der skal være fokus på at skabe merværdier – så langt som det er muligt at tilvejebringe økonomi til det da det ikke er takstfinansieret.

Opnåelse af et renere vandmiljø i kystområdet er et centralt fokus i Blå Plan Kolding – og herigennem også en bedre badevandskvalitet.

Ved at gennemføre 11 aktiviteter i den nye affaldsplan:

1. Strategi for cirkulær økonomi i Renovation.
2. Mere direkte genbrug.
3. Tilpasse gebyrstruktur.
4. Borgere som affaldsambassadører.
5. Affaldseksperter inden 7. klasse.
6. Midtbyløsninger til indsamling af organisk affald.
7. Forsøg med minigenbrugsstationer.
8. Udvikle storskraldsordning.
9. Udbygge miljøstationerne.
10. Aflevering af farligt affald på genbrugspladserne.
11. Sortering af forurenede bygge- og anlægsaffald.

Borgerne skal klædes godt på, så de kan hjælpe med at nå målene om at genbruge dobbelt så meget affald.

”Vi vil øge andelen af affald der genbruges, herunder udvikle Kolding som frontløber for cirkulær økonomi.

”
”Vi vil prioritere affaldsløsninger der tilbyder stor frihed, mange valgmuligheder og et højt serviceniveau for borgere og virksomheder”

2019-2024 er affaldsplanens tidshorisont.

Affaldsplanen er pt. i offentlig høring i 8 uger.

Affaldsplanen forventes vedtaget i Byrådet i maj/juni 2019.

Punkt 3: Decentral ledelse

19/3215

Resumé

Der sættes fokus på implementering af budgetnote 2 i budget 2019 "Borgerens Centrum via regelforenkling, mindre bureaukrati og decentralisering", dette med henblik på et ønske om at højne arbejdsmiljøet, herunder nedbringe sygefraværet.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at budgetnoten drøftes med henblik på konkrete tiltag inden for udvalgets politikområde.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Drøftet.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget og Byrådet har på møder i januar 2019 behandlet sagen "Budget 2019, fordeling af økonomisk råderum". Det blev i den forbindelse besluttet, at direktørerne dagsordensætter budgetnote 2 med henblik på en politisk drøftelse af konkrete tiltag på området.

Note 2: Borgerens Centrum via regelforenkling, mindre bureaukrati og decentralisering:

"Kolding Kommunes bevillingsregler fastlægger, at det stående udvalg delegerer bevillingen til forvaltningsdirektøren, der kan videredelegere inden for egen organisation. De eksisterende bevillingsregler giver dermed den enkelte direktør udstrakte frihedsgrader for at realisere et decentralt ansvar både budgetmæssigt og fagligt.

Det pålægges den enkelte direktør at sikre, at friheden til at disponere inden for fagområdet øges yderligere med det mål at sikre, at beslutninger træffes der, hvor fag- og områdekendskabet er størst.

Det forventes, at en afledt effekt af en lavere grad af central kontrol og styring vil øge arbejdsglæde, ansvarlighed og trivsel i organisationen med det afledte resultat, at den oplevede borgerservice forbedres.

Redegørelse for øget decentralisering forelægges Økonomiudvalget inden udgangen af første kvartal 2019."

Punkt 4: Parkeringsanalyse

18/38546

Resumé

Kolding Kommune igangsatte i efteråret 2018 en analyse af parkeringsforholdene i Kolding by, for at vurdere det nuværende og fremtidige parkeringsbehov i midtbyen. Analyserne viser, at der allerede i dag er et parkeringsunderskud i flere områder af Kolding Midtby. Parkeringsunderskuddet bliver kritisk i forhold til den forventede fremtidige byudvikling i midtbyen. Redegørelsen sammenfatter resultater, konklusioner og anbefalinger fra rapporterne.

Sagen behandles i

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

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at analysen af den nuværende og fremtidige parkeringssituation tages til efterretning.

at forvaltningen udarbejder et oplæg til et nyt regelsæt for P-fonden.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Der er foretaget en optælling og kortlægning af alle større parkeringsarealer i Kolding Midtby. Optællingen omfatter både offentligt tilgængelige og private parkeringsarealer, som omfatter mere end 3-4 parkeringspladser. Kantstensparkering indgår også i kortlægningen.

Kolding midtby er i parkeringsanalysen inddelt i 5 zoner for at sammenholde parkeringsudbud og –efterspørgsel i de enkelte bydele, da parkanterne typisk ønsker at parkere relativt tæt på destinationen. Desuden kan zonernes primære anvendelsesformål (f.eks. bolig, erhverv, handel mv.) indikere i hvor høj grad p-pladserne i den enkelte zone bliver udnyttet hen over døgnet. Eksempelvis har p-pladser i handelszoner højere dobbeltudnyttelse end p-pladser i beboelseszoner. De 5 zoner har følgende overordnede anvendelsesformål:

Zone 1 Beboelse

Zone 2 Erhverv

Zone 3 Handel og erhverv, herunder restauranter mm.

Zone 4 Kultur og beboelse

Zone 5 Uddannelse

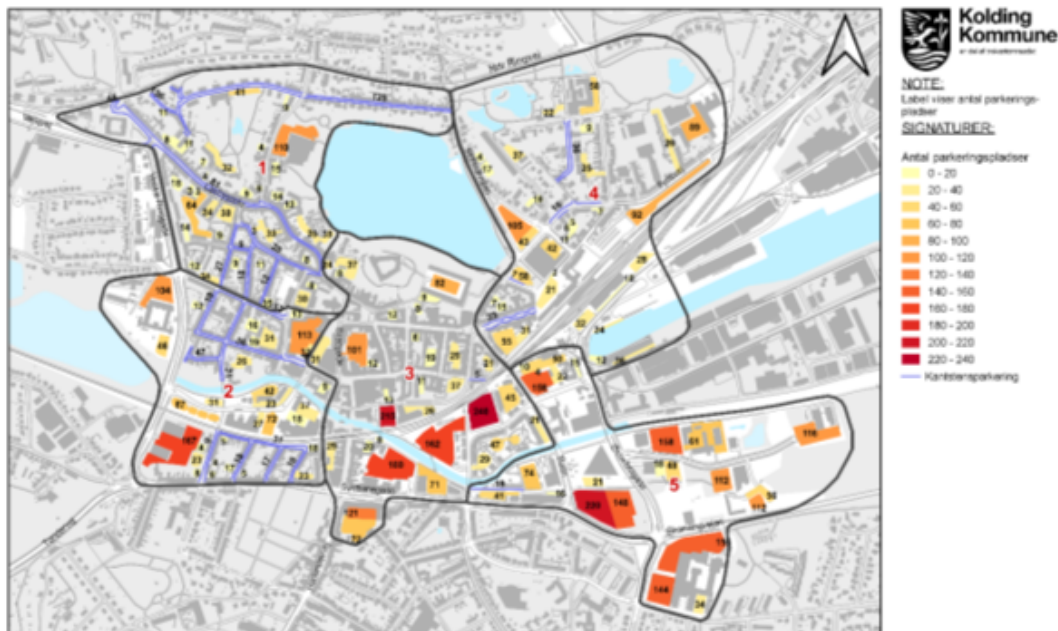
Tabel 1 og figur 1 viser antallet af hhv. private og offentlige p-pladser. Tabel 2 viser gældende restriktioner for alle offentligt tilgængelige p-pladser. Samlet er der godt 7.000 parkeringspladser i de 5 zoner. 70 % af p-pladserne er offentligt tilgængelige, mens resten kræver særlig tilladelse.

Zoner	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	I alt
Offentligt tilgængelige p-pladser	706	990	1403	645	1212	4956
Privat p-pladser (særlig tilladelse)	446	309	350	390	600	2095
I alt	1152	1299	1753	1035	1812	7051

Tabel 1 - Antal parkeringspladser i zonerne for Kolding Midtby, både offentlige og private p-pladser.

Zone	Restriktioner							Betaling	Ingen	I alt
	15 min	30 min	1 time	2 timer	2½ timer	3 timer	4 timer			
1		20	4	158		6	110	25	383	706
2		104	12	264	167	117		23	303	990
3			206	294				501	402	1403
4	51		107					143	344	645
5				18				224	970	1212
I alt	51	124	329	734	167	123	110	916	2402	4956

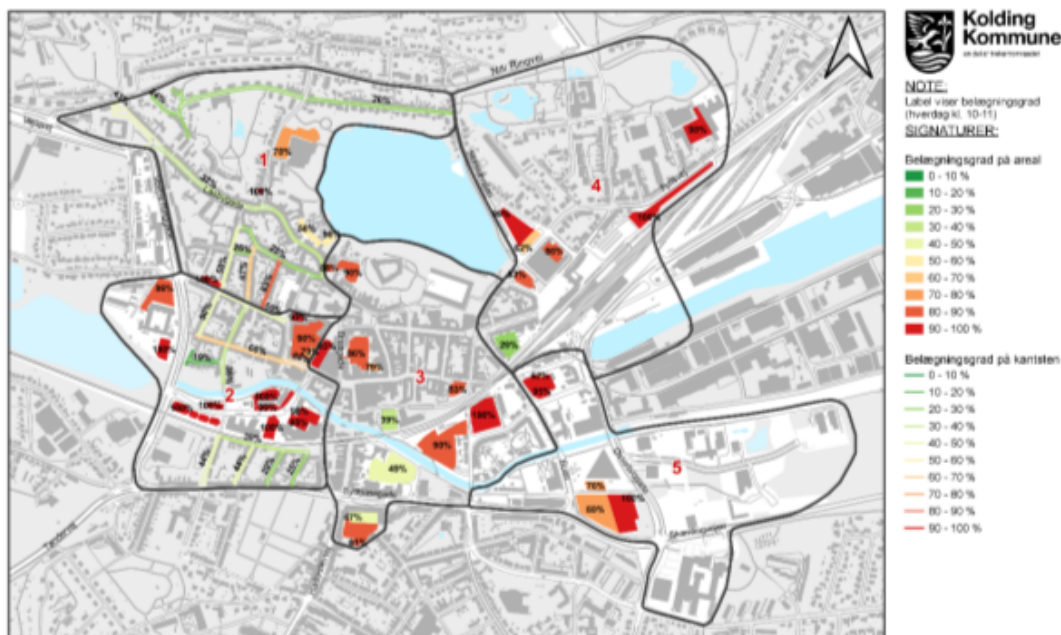
Tabel 2 - Antal offentlig tilgængelige parkeringspladser i zonerne opdelt efter restriktioner på parkeringstid.



Figur 1 - Antal parkeringspladser på de kortlagte områder i Kolding Midtby, både offentlige og private.

Efterspørgsel

Efterspørgslen på parkering er opgjort på baggrund af belægningsgrader på forskellige tider af døgnet og ugen. Belægningsgraderne er baseret på tilgængelige data fra hhv. byens p-henvisningssystem og manuelle registreringer. Figur 2 viser belægningsgraden for hverdage i dagtimerne.



Figur 2 - Belægningsgrader (hverdage 10-11) på de enkelte parkeringsområder

Tabel 3 viser belægningsgraden for pladser uden tidsrestriktioner. For alle zoner, undtagen zone 1, er belægningsgraden ca. 100 % for de gratis og tidsubegrænsede p-pladser på hverdagsmorgener.

Zone	Belagte pladser, hverdag 10-11	Pladser uden tidsbegrænsning	Belægningsgrad
1	55	72	77%
2	294	295	100%
3	395	414	95%
4	283	286	99%
5	301	310	97%
I alt	1.329	1.377	96%

Tabel 3 - Antal p-pladser uden tidsbegrænsning og belægningsgrader for hverdage kl. 10-11.

Parkeringsbehov

Belægningsgraderne indikerer, at efterspørgslen er stor, men de fortæller ikke direkte hvad parkeringsbehovet er. Parkeringsbehovet er bestemt på forskellige måder, dels vha. Kolding Kommunes nuværende p-norm og dels vha. beregning af turrater, som viser hvor meget biltrafik de forskellige byfunktioner tiltrækker. Turrater er en faktor for hvor meget trafik en given funktion genererer, f.eks. en bolig, butik eller kontorerhverv.

Parkeringsbehov baseret på kommunens P-norm

Kolding Kommune har en parkeringsnorm, som er grundlaget for udlæg af parkeringspladser i forbindelse med etablering af bolig og erhverv. Parkeringsnormen er knyttet til kommunens parkeringsfond, som bygherrer indbetaler til i tilfælde af, at de ikke kan etablere de påkrævede p-pladser på egen grund. Midlerne i P-fonden, som er gældende i 5 år, går til at etablere offentlige p-pladser, som den enkelte virksomhed i stedet vil kunne benytte. P-normens krav fremgår af tabel 4.

Bolig- og erhvervstype	Antal udlagte pladser
Enfamiliehuse - herunder dobbelt-, række-, kæde-, gruppehuse og lignende	2,0 pladser pr. bolig
Etageboliger	1,5 pladser pr. bolig
Etageboliger i bymidten.	1,0 pladser pr. bolig
Ungdomsboliger og ældreboliger	0,33 pladser pr. bolig
Butikker og andet erhverv i centrale bydele	2,0 pladser pr. 100 m ²
Erhvervs- og industriområder	1,0 pladser pr. 100 m ²

Tabel 4 – Krav til antal udlagte p-pladser for boliger og erhverv iht. Kolding Kommunes parkeringsnorm.

Med afsæt i den aktuelle p-norm, virksomhedsdata fra CVR-registeret og data vedrørende boliger fra BBR-registeret, er parkeringsbehovet for Kolding Midtby beregnet. Fritliggende enfamiliehuse er ikke medtaget i analysen, da det forudsættes at parkering til disse foregår på egen grund. Tabel 5 viser, at p-behovet overstiger udbuddet af pladser for alle zoner undtagen zone 5. Overordnet viser udregningerne vha. p-normen, at p-behovet er ca. 26 % større end udbuddet.

Zone	1	2	3	4	5	I alt
Eksisterende parkeringspladser	1152	1299	1753	1035	1812	7051
Boliger	1559	1133	864	494	33	4083
Erhverv	432	799	1523	836	1224	4813
Parkeringsbehov jf. nuværende P-norm	1992	1931	2386	1330	1257	8896

Tabel 5 - Antal p-pladser i Kolding som udløses af P-normerne sammenholdt med eksisterende p-pladser

Parkeringsbehov over døgnet

Baseret på kendskab til byens funktioner fra hhv. CVR- og BBR-registeret kombineret med officielle turrater for de forskellige funktioner, er der foretaget en detaljeret beregning af antallet af bilture, som genereres i de enkelte zoner. Antallet af bilture, der genereres af byens funktioner, sammenholdes med en typisk parkeringstid for de respektive funktioner, for derigennem at vurdere, hvor mange p-pladser der er behov for.

Behovet for parkering varierer over tid, og parkeringsbehovet er derfor opgjort for hhv. dag, aften og nat. Beboerne har størst behov for parkering i aften- og nattetimerne samt i weekenden. Ansatte har behov for parkering i dagtimerne på hverdage, mens byens butikker overvejende udløser et p-behov i dagtimerne på hverdage og på lørdag formiddage. Det virkelige billede er dog mere nuanceret, og derfor er mulighederne for dobbeltudnyttelse på tværs af funktioner belyst baseret på en specifik vurdering af, hvor stor en procentdel af turene tilknyttet de forskellige funktioner, der kan forventes at foregå hhv. i dag-, aften- og natperioderne.

Tabel 6 viser parkeringsbehovet for de enkelte zoner. Resultaterne viser, at det største parkeringsbehov optræder i dagtimerne, hvor pendlertrafikken har behov for langtidsparkering. For zone 2, 3 og 5 er parkeringsbehovet højere end parkeringsudbuddet i dagtimerne. For zone 1 (beboelseszone) er parkeringsunderskuddet størst i aften- og natperioden. Det betyder, at beboerne eller besøgende må søge parkering i tilstødende zoner og dermed gå længere til deres destination, men det kan også lede til en højere grad af ulovlig parkering.

Generelt er p-behovet beregnet vha. turrater lavere end behovet baseret på P-normen, og øjensynligt mere realistiske. I disse beregninger, er p-behovet for dagperioden samlet ca. 2,5 % højere end udbuddet af pladser, men for zone 2 og 3 er behovet hhv. 21 % og 15 % højere end udbuddet.

Zone	1	2	3	4	5	I alt
Eksisterende parkeringspladser	1152	1299	1753	1035	1812	7051
Parkeringsbehov (p-pladser) for dagsperiode, kl. 07-17	704	1569	2018	1025	1902	7217
Parkeringsbehov (p-pladser) for aftenperiode, kl. 17-22	1258	935	1208	507	110	4018
Parkeringsbehov (p-pladser) for natperiode, kl. 22-07	1481	1112	872	476	33	3974

Tabel 6 - Samlet oversigt over parkeringsudbud og -behov på forskellige tidsperioder

Parkeringsbehov i fremtiden

Flere større nybyggerier og byudviklingsprojekter er under planlægning i Kolding Midtby. Beregninger af det fremtidige p-behov er baseret på forventninger til fremtidige byggeriers volumener og funktioner. Der er inkluderet 19 områder i analysen, se figur 3. Det skal bemærkes, at der i flere af områderne endnu ikke foreligger konkrete projekter og derfor er byudviklingen i områderne forvaltningens bedste bud.

Flere af de fremtidige byudviklingsprojekter har søgt om at kunne reducere antallet af p-pladser i forhold til p-normen. Sammenlagt er der ønsket om en reduktion på knap 900 p-pladser. Dette vil lægge yderligere pres på de offentlige p-pladser i Kolding by, som ikke kan håndteres, medmindre der laves aftaler med bygherrer om at medfinansiere byggeri af p-huse i nærheden af deres projekt.

Dobbeltudnyttelse

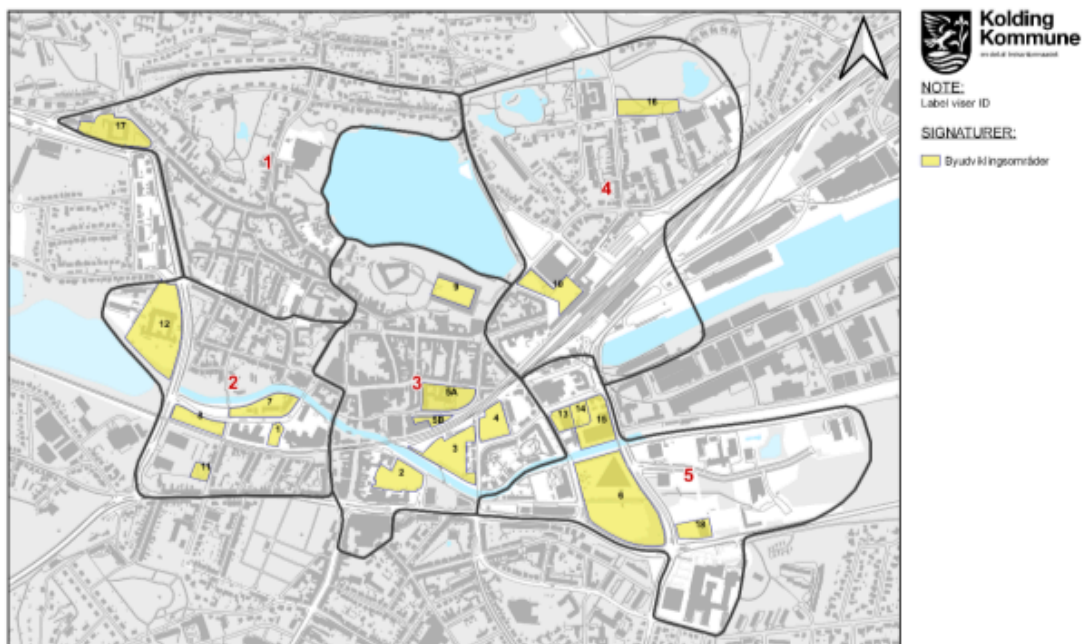
Den nuværende p-norm tager ikke højde for mulig dobbeltudnyttelse ved blandede byggerier. Derfor er parkeringsbehovet med dobbeltudnyttelse beregnet separat. Grundtanken er, at der afhængig af sammensætningen af funktionerne i et område, kan opnås en reduktion af det samlede behov for parkeringspladser, idet eksempelvis boligparkering typisk foregår i aften- og nattetimerne samt i weekenden, mens erhvervsparkering typisk er i dagtimerne på hverdage mellem kl. 8.00 og 17.00.

Blandet bolig og kontor		Blandet bolig og butikker		Blandet kontor og butikker	
Andel bolig	Red. Faktor	Andel bolig	Red. Faktor	Andel kontor	Red. Faktor
0	1	0	1	0	1
0.1	0.95	0.1	0.97	0.1	0.90
0.2	0.89	0.2	0.94	0.2	0.81
0.3	0.84	0.3	0.91	0.3	0.81
0.4	0.78	0.4	0.88	0.4	0.84
0.5	0.73	0.5	0.86	0.5	0.87
0.6	0.70	0.6	0.84	0.6	0.90
0.7	0.72	0.7	0.81	0.7	0.92
0.8	0.81	0.8	0.81	0.8	0.95
0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.98
1	1	1	1	1	1

Tabel 7. Reduktionsfaktor for sammensætning af forskellige byfunktioner. Eks. ved en sammensætning af 60 % boliger og 40 % kontor kan parkeringsbehovet reduceres med op til 30 %.

Anvendelse af dobbeltudnyttelse forudsætter, at der er tale om større byggerier med et stort antal p-pladser.

P-analysen viser, at det store pres på parkeringen i midtbyen vil stige fremover som en afledt konsekvens af øget bilejerskab, byudvikling, byfortætning samt ønske om at bygge færre p-pladser end hvad p-normen forudsætter. De 5 zoner i midtbyen vil i den forventede fremtidige situation have et p-underskud. En stor del af byudviklingen sker på de store offentlige p-arealer, hvilket stiller krav om genetablering samt anlæg af nye p-pladser afledt af byggeriet. Beregningerne viser, at der i fremtiden skal findes 3.950 p-pladser, hvis den nuværende P-norm følges, og 3.650 ved indregning af dobbeltudnyttelse.

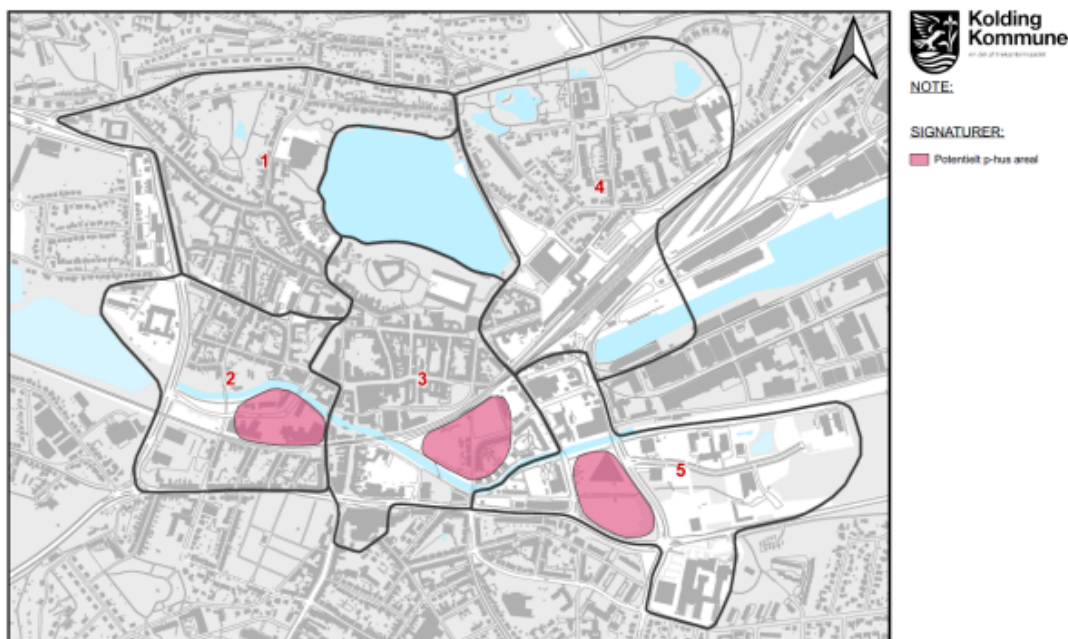


Figur 3 - Områder i Kolding midtby, som er under planlægning

Område	1	2	3	4	5	I alt
Eksisterende parkeringspladser	1152	1299	1753	1035	1812	7051
Nuværende parkeringsbehov	1481	1569	2018	1025	1902	7995
Eks. parkering på byudviklingsarealer der nedlægges	0	361	147	0	188	696
P-pladser som skal opføres som følge af nybyggeri. Nuværende P-norm <u>uden</u> dobbeltudnyttelse	134	453	755	61	904	2307
P-pladser som skal opføres som følge af nybyggeri. Nuværende P-norm <u>med</u> dobbeltudnyttelse	134	415	540	61	850	2000
Fremtidigt parkeringsbehov, med nuværende P-norm <u>uden</u> dobbeltudnyttelse	1620	2380	2920	1090	2990	11000
Fremtidigt parkeringsbehov, med nuværende P-norm <u>med</u> dobbeltudnyttelse	1620	2350	2710	1090	2950	10720
Antal p-pladser der skal opføres i fremtiden m. nuv. P-norm <u>uden</u> dobbeltudnyttelse	460	1080	1170	50	1180	3950
Antal p-pladser der skal opføres i fremtiden m. nuv. P-norm <u>med</u> dobbeltudnyttelse	460	1050	950	50	1140	3650

Tabel 8. Eksisterende parkering og p-behov (med og uden dobbeltudnyttelse) som følge af nybyggeri opgjort for områder i Kolding Midtby.

Analysen viser, at der er behov for at opføre p-huse i forbindelse med byudviklingen af midtbyen. Figur 4 viser, hvor i midtbyen der bør arbejdes med placering af p-huse, for at de bedst muligt kan betjene funktionerne i midtbyen.



Figur 4 – Mulige arealer for placering af p-huse i Kolding midtby

Konklusion og det videre arbejde

Der er i dag et stort pres på p-pladserne i Kolding Midtby. For de fleste af byens zoner overstiger p-behovet antallet af udbudte p-pladser. Det gælder især i dagtimerne, hvor behovet for langtidsparkering er stort. Belægningsgraderne for disse pladser er ca. 100 % for næsten hele midtbyen, og for enkelte zoner er p-behovet op til 21 % højere end udbuddet af p-pladser i dagtimerne. I fremtiden forventes presset på p-pladserne at stige yderligere, og p-behovet vil overstige udbuddet for alle byens zoner. Beregningerne af det fremtidige p-behov bør dog genberegnes i takt med at projekterne detaljeres.

Mere parkering, P-huse

Parkeringsforholdene i midtbyen vil fortsat være kritiske og der er behov for at bygge p-huse fordi der ikke er plads til store parkeringsarealer i terrænen. Der vil især i zone 2, 3 og 5 være behov for at bygge p-huse. I forbindelse med placeringen af p-huse skal der gennemføres analyser af de afledte trafikale konsekvenser i forbindelse med om vejanlæggene skal udvides for at kunne afvikle trafikken fra P-husene.

Bedre udnyttelse af private p-pladser

Efterspørgsel efter langtidsparkering i Kolding er stor, og pendlere har derfor svært ved at finde parkering. Omvendt forventes det, at flere private p-båse (tilknyttet boligenheder i byen) står uudnyttede i dagtimerne. For at minimere behovet for anlæg af p-pladser anbefales det, at undersøge muligheden for dobbeltudnyttelse af private p-anlæg. I de mest belastede zoner (2, 3 og 5) er der ca. 1.200 private p-pladser. Det er ingen viden om hvornår eller hvor meget de private p-pladser benyttes og det vil være op til markedet at regulere priser og tilgængelighed.

Forvaltningen er i gang med at undersøge mulighederne for, at private kan bringe deres p-pladser i spil på en ”parkeringsbørs”. Forvaltningen arbejder med private aktører, som f.eks. Hamsto, der via en deleøkonomisk platform kan stille private parkeringspladser til rådighed for offentligheden.

Dobbeltudnyttelse af p-pladser ved at sammensætte byfunktioner

Det anbefales, at kravene i P-normen for Kolding kommune revideres i forhold til udviklingen i befolkningens bilejerskab og mulighed for dobbeltudnyttelse.

Set i lyset af det store pres på parkeringsarealerne bør der foretages en detaljeret parkeringsanalyse for alle kommende byggerier, hvor der tages afsæt i de konkrete funktioner, som planlægges, og det parkeringsbehov, de udløser. På den måde kan kravene til parkering afspejle de præcise behov og mulighederne for dobbeltudnyttelse. Ved den mest optimale sammensætning af f.eks. bolig og erhverv kan der opnås en dobbeltudnyttelse på 30 %.

Forvaltningen planlægger at indarbejde mulighederne for dobbeltudnyttelse i en fremtidig opdatering af p-fonden.

Gentænkning af p-fonden

Endelig anbefales det, at proceduren for den nuværende P-fond gentænkes. Projektudviklere, der ikke kan afholde parkering på egen grund, kan indbetale til Kolding Kommunes p-fond. Hvis ikke Kolding kommune kan tilvejebringe p-pladserne inden for 5 år, skal pengene betales tilbage. Der er ikke mulighed for at etablere p-pladserne i terræn og derfor skal der bygges i p-hus. Da det er meget vanskeligt at indsamle tilstrækkelige midler til et p-hus inden for en 5-års periode, har det medført, at der ikke er opført p-anlæg svarende til indbetalingerne til p-fonden. Ordningen fungerer derfor ikke efter hensigten og skaber et parkeringsunderskud i stedet for at løse parkeringsproblemerne.

Bilag

Parkeringsanalyse Kolding Midtby

Parkeringsanalyse_Fremtidigt_behov

Punkt 5: Kommunal bekendtgørelse om standsning og parkering

19/3975

Resumé

By- og Udviklingsforvaltningen har ændret parkeringsbekendtgørelsen som konsekvens af den ændrede parkeringsstruktur. Forudsat politiet giver deres samtykke træder bekendtgørelsen i kraft pr. 1. maj 2019.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at den ændrede parkeringsbekendtgørelse godkendes, under forudsætning af politiets godkendelse.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen har ændret parkeringsbekendtgørelsen som konsekvens af den ændrede parkeringsstruktur der blev besluttet på Byrådsmødet den. 29. januar 2019, som træder i kraft pr. 1. maj 2019.

Derudover opdateres bekendtgørelsen i henhold til den nyeste lovgivning og andre nødvendige parkeringsrestriktioner.

Bekendtgørelsen er fremsendt til Sydøstjyllands Politi, som i henhold til lovgivningen skal give deres samtykke.

Den ændrede parkeringsbekendtgørelse er vedhæftet som bilag.

I den ændrede parkeringsbekendtgørelse er følgende indskrevet/tilrettet:

- Henvisning til den gældende lovgivning er opdateret
- Definitioner af generelle begreber, som vej, parkeringsplads, strækning §1
- Særlige parkeringsregler for køretøjer med reklame §3
- Særlige parkeringsregler for køretøjer indrettet til overnatning §4
- Særlige regler for parkering på parkeringspladser §5
- Særlige parkeringsregler for parkering på tidsbegrænset parkeringspladser §6
 - Herunder en klar definition på en ny parkering i forhold til at flytte på bilen ved udløbet af tidsbegrænsningen
 - Regler for benyttelse af beboerlicens, månedskort og dagskort på udvalgte parkeringspladser skiltet med "Licens gyldig"
- For parkering på fortov er der tilføjet et min. passageareal på fortovet ved en parkeret bil §7
- Tunge køretøjer er opsat og sammenskrevet på en anden måde §8
- Præcisering af reglerne for betalingsparkering §9
 - Herunder er fjernet muligheden for, at motorcykler og påhængskøretøjer kan undlade at betale, da der nu findes mobile betalingsløsninger, som giver en digital billet, der er tilknyttet køretøjets registreringsnummer
 - Muligheden for at benytte beboerlicenser, månedskort og skræbebilletter på betalingsparkeringspladserne

Bilag

Kommunal bekendtgørelse om standsning og parkering.docx

Punkt 6: Arbejdsprocessen med den nye parkeringsstruktur

19/3975

Resumé

For at sikre den mest gnidningsfrie overgang til den nye parkeringsstruktur pr. 1. maj 2019, har forvaltningen udarbejdet en plan for alle de arbejdsprocesser, som den nye p-struktur medfører.

Processerne er nærmere beskrevet i sagsfremstillingen.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen om arbejdsprocessen for den nye parkeringsstruktur tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt med den bemærkning, at udvalget ønsker at få forelagt et oplæg til evalueringsmetoden.

Sagsfremstilling

På baggrund af de kommende ændringer i parkeringsstrukturen i Kolding midtby pr. 1 maj 2019, belyses de arbejdsprocesser, som forvaltningen arbejder med for at sikre den bedst mulige overgang.

Arbejdsprocesserne er beskrevet nedenfor i punkter:

- *Ændringer af p-automater*

Takstændringen medfører en omprogrammering af softwaren i p-automaterne.

- *Nedtagning af p-automater*

P-automaterne nedtages på de p-pladser, som ikke længere skal være betalingsparkering. Automaterne nedtages for at passe bedst på dem, hvis det efter forsøgsordningen besluttes, at de skal opstilles igen. P-automaterne nedtages løbende efter 1. maj 2019.

- *Opsigelse af p-automater*

Alle nedtagne automater skal opsiges, da der betales gebyr til leverandøren og nets pr. aktive automat.

- *Oplysning om ændringerne til mobilbetalings-udbydere*

Foruden p-automaterne er det muligt at benytte diverse parkeringsbetalings-apps. Mobilbetalingsudbydere skal oplyses om den nye struktur, så de kan tilpasse deres produkt til de faktiske forhold. Der er op til 6 ugers varslingsperiode.

- *Ændring af Kolding Kommunes parkeringsbekendtgørelse*

Ændringerne i parkeringsstrukturen medfører, at der skal ændres i Kolding Kommunes kommunale parkeringsbekendtgørelse. Parkeringsbekendtgørelsen behandles forrige sag i Teknik- og Klimaudvalget og behandles i Byrådet i marts 2019.

- *Opgradering af beboerlicenssystem fra Easypark*

Easypark, som er leverandør af kommunens beboerlicenssystem, har opsagt det nuværende licenssystem, da de overgår til et nyt licenssystem. Overgangen til det nye system er blevet udskudt til den nye parkeringsstruktur træder i kraft 1. maj. Det nye licenssystem gør, at alle licenser kun er digitale, så der ikke længere skal være en fysisk kopi i køretøjerne. Kontrollen foregår elektronisk ved scanning af køretøjets nummerplade. De nuværende beboerlicenser opsiges med udgangen af april 2019. Det vil være muligt at få resttiden refunderet frem til medio december 2019. Det vil også være muligt at få licensen overført til det nye system. Fra 1. maj 2019 vil det derfor udelukkende køre digitalt.

- *Overgang til elektroniske månedskort og skræbebilletter*

Det nye licenssystem gør det muligt at få de nuværende månedskort og skræbebilletter konverteret til elektroniske billetter, som er tilknyttet køretøjets registreringsnummer. Fra 1. maj bliver månedskort og dagskort digitale og skal købes via det nye licenssystem. Månedskort og dagskort bliver derved mere tilgængelige for alle og det bliver nemmere at købe. Kontrollen foregår elektronisk ved scanning af køretøjets nummerplade.

De nuværende fysiske månedskort og skræbebilletter opsiges med udgangen af april 2019. Der vil være mulighed for at få pengene tilbage for hele månedskort og for ubrugte skræbebilletter frem til medio december 2019. Fra 1. maj 2019 vil det derfor udelukkende køre digitalt.

- *Bestilling af HUB fra Easypark samt integration med mobilbetalingsudbydere og kontrolapparat*

I forbindelse med, at der ikke længere er en fysisk kopi af beboerlicenser, månedskort og skræbebilletter i køretøjerne, skal kontrollen af disse licenser ændres.

Cityassistenterne skal i stedet foretage kontrol via køretøjernes nummerplade. Den nuværende metode er tidskrævende og vil, ved overgangen til det nye system, have indflydelse på, hvor meget, der hver dag når at blive kontrolleret.

Easypark HUB samler alle registreringsnumre på køretøjer, hvor der enten er tilknyttet en beboerlicens, et månedskort, et dagskort eller betalingsparkering via mobilbetalingsudbydere. Ved en integration med cityassistenternes kontrolapparater kan de hurtigt og effektivt scanne alle nummerplader og et samlet sted tjekke om bilen har en gyldig parkering i HUB'en.

- *Plan for kontrol af p-pladser med 3 timer*

Kontrollen af de nye 3-timers parkeringspladser er tidskrævende og der skal derfor laves en plan for hvordan kontrollen skal foregå, således at det laves mest effektivt.

- *Opsætning af skilte*

Der skal opsættes nye skilte på de p-pladser, som ikke længere skal være betalingsparkering. Skiltning skal godkendes af Sydøstjyllands Politi.

- *Kommunikation af den nye parkeringsstruktur*

For at gøre parkanterne opmærksomme på den nye parkeringsstruktur vil der frem til 1. maj 2019 løbende blive informeret om den nye parkeringsstruktur og hvad det kommer til at betyde. Der vil ske opdatering af:

- *Opdatering af hjemmeside www.parkering.kolding.dk*

P-henvisningshjemmesiden skal opdateres med de nye forhold i den nye p-struktur.

- *Opdatering af hjemmeside www.kolding.dk*

Kommunens hjemmeside skal opdateres i forhold til de ændringer, som kommer den 1. maj.

- Emner som skal kommunikeres ud:
 - Den nye parkeringsstruktur
 - Ny parkeringsbekendtgørelse
 - Opsigelse af beboerlicenser, månedskort og skræbebilletter

Informationerne udsendes via:

- Pressen – generel information til alle.
- Annoncer i aviserne – generel information til alle.
- Facebook – generel information til alle.
- Kolding.dk – generel information til alle.
- Cityforeningen – information til alle deres medlemmer samt informationer til kunderne via alle butikkerne.
- Hercules – information til kommunens egne medarbejdere, som udgør en stor del af parkanterne i midtbyen.
- Plakater og skilte på de berørte parkeringspladser.
- Beboerlicenssystem – alle nuværende og nye kunder informeres om ændringerne.

- *Evaluering*

Der skal laves en metode for evaluering i forhold til hvilke data som skal bruges.

Datagrundlaget for situationen før den nye p-struktur indføres kan muligvis være data fra parkeringsautomaterne.

På de fremtidige betalingsparkeringspladser er datagrundlaget for situationen efter implementeringen begrænset.

På de nye 3-timers tidsbegrænsede parkeringspladser er der løbende opsamling af data i dag, og som bortfalder med den nye ordning, hvilket betyder, at der skal findes en ny måde at fremskaffe data på, som kan være lige så repræsentativt, som datagrundlaget fra før implementeringen.

Der skal gennemføres en evaluering af forsøget.

Punkt 7: Status for lastbilparkering

18/35361

Resumé

På et fællesmøde 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. Udvalgene besluttede også at ville imødegå eventuelle brud på lokalplanbestemmelser og tilladelser i forhold til overnatning i industriområder, og at skabe lokale rammer for, at chaufførernes lange hvil (45 timer) kan afholdes uden for lastbilerne.

Sagen behandles i

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

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

På et fællesmøde 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. Udvalgene besluttede også at ville imødegå eventuelle brud på lokalplanbestemmelser og tilladelser i forhold til overnatning i industriområder, og at skabe lokale rammer for, at chaufførernes lange hvil (45 timer) kan afholdes udenfor lastbilerne.

Konkret blev følgende besluttet på fællesmødet.

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).*

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

Forvaltningen har iværksat følgende aktiviteter:

Ad 1

Fra uge 8 blev parkeringskontrollen skærpet mht. weekend- og aftenkontrol i industriområderne. Cityassistenterne har op til uge 8 lavet rekognosceringer i industriområderne for at finde de tidspunkter, hvor det er mest formålstjenligt at gennemføre kontrol. Ulovligt parkerede lastbiler modtager ud over en afgift også en folder om, hvor den nærmeste lastbilparkering findes. Folderen er på 5 sprog og med et kort, som viser hvor der findes langtidsparkering for lastbiler. Lastbilparkeringsmulighederne er desuden suppleret med en QR kode, som beskriver, hvor den nærmeste lastbilparkering er i forhold til chaufførens lokation.

Ad 2

Forvaltningen vil i april måned gennemføre kontrol af velfærdsfaciliteter til chauffører, som Kolding Kommune har givet tilladelse til.

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 pt. ikke at deltage i oprettelse af et lokalt areal til parkering.

Ad 4

Transportbranchen har pt. intet 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: Evaluering af trafikforsøg i krydset Vejlevej/Skovbogade

18/7697

Resumé

Krydset Vejlevej/Skovbogade er udpeget som en uheldsbelastet lokalitet. Der er registreret uforholdsmæssigt mange uheld med cyklister, der påkøres af trafik til og fra Skovbogade. Krydset er desuden medvirkende til at der i myldretiden opstår forsinkelser på Vejlevej, når trafikken på Vejlevej bremser op for at give hul til trafik til/fra Skovbogade.

Teknik- og Klimaudvalget besluttede derfor på forvaltningens anbefaling i mødet den 13. juni 2018, at forvaltningen skulle gennemføre et forsøg i 2 uger, hvor det kun var tilladt at køre højre ud fra Skovbogade.

Forvaltningen har evalueret forsøget via indsamling af data, observationer, borgerhenvendelser og input fra Ålykkeskolen. Forvaltningen anbefaler på baggrund af forsøget, at svingrestriktionerne i krydset Vejlevej/Skovbogade gøres permanente. Erfaringerne fra forsøget viser, at dette kræver ombygninger i krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade. Ombygninger skal ses i sammenhæng med det kommende byudviklingsprojekt på Engstien, der også kræver ombygninger i krydset.

Projektet skal ses i sammenhæng med byudvikling på Engstien, som vil tilføre området en væsentlig trafikbelastning. Trafikken til dette område svarer til den trafikmængde, der blev flyttet i forbindelse med forsøget på Skovbogade. Men dog med en væsentlig øget belastning på krydset Ålykkegade/Engstien, der er placeret uhensigtsmæssigt tæt på Vestre Ringgade. Det vurderes derfor, at en udvikling af området vil kræve ombygninger på Ålykkegade og Vestre Ringgade, som dem der er nødvendige, hvis der indføres svingrestriktioner i krydset Vejlevej/Skovbogade.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at evalueringen tages til efterretning,

at forvaltningen udarbejder et ændringsforslag til budget 2020 for ombygning af krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade, der muliggør permanente svingrestriktioner i krydset Vejlevej/Skovbogade.

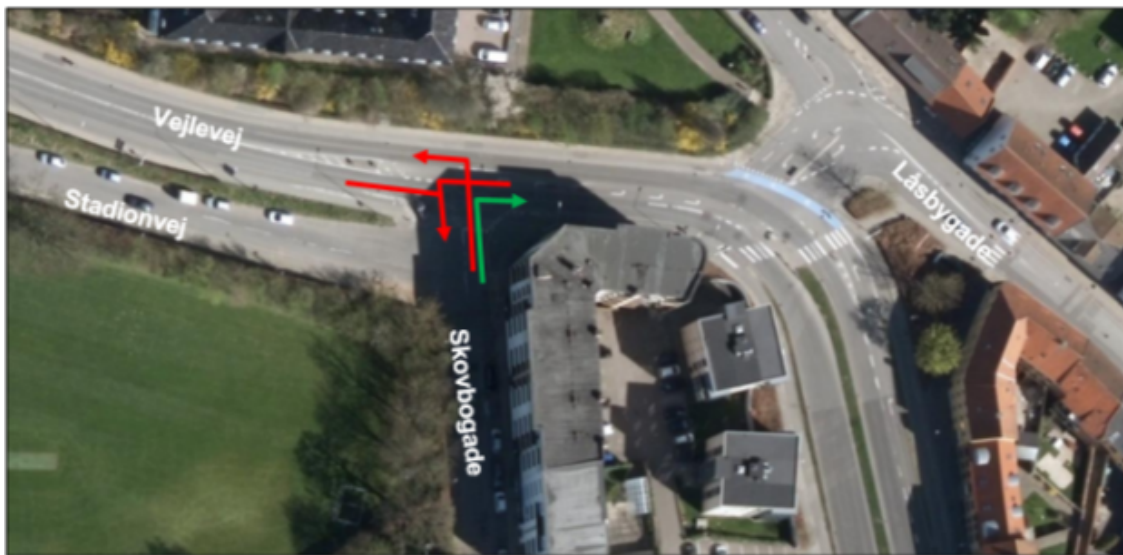
Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Krydset Vejlevej/Skovbogade er udpeget som en uheldsbelastet lokalitet. Der er registreret uforholdsmæssigt mange uheld med cyklister, der påkøres af trafik til og fra Skovbogade. Krydset er desuden medvirkende til at der i myldretiden opstår forsinkelser på Vejlevej, når trafikken på Vejlevej bremser op for at give hul til trafik til/fra Skovbogade. Kolding Kommune ønsker at forbedre forholdene.

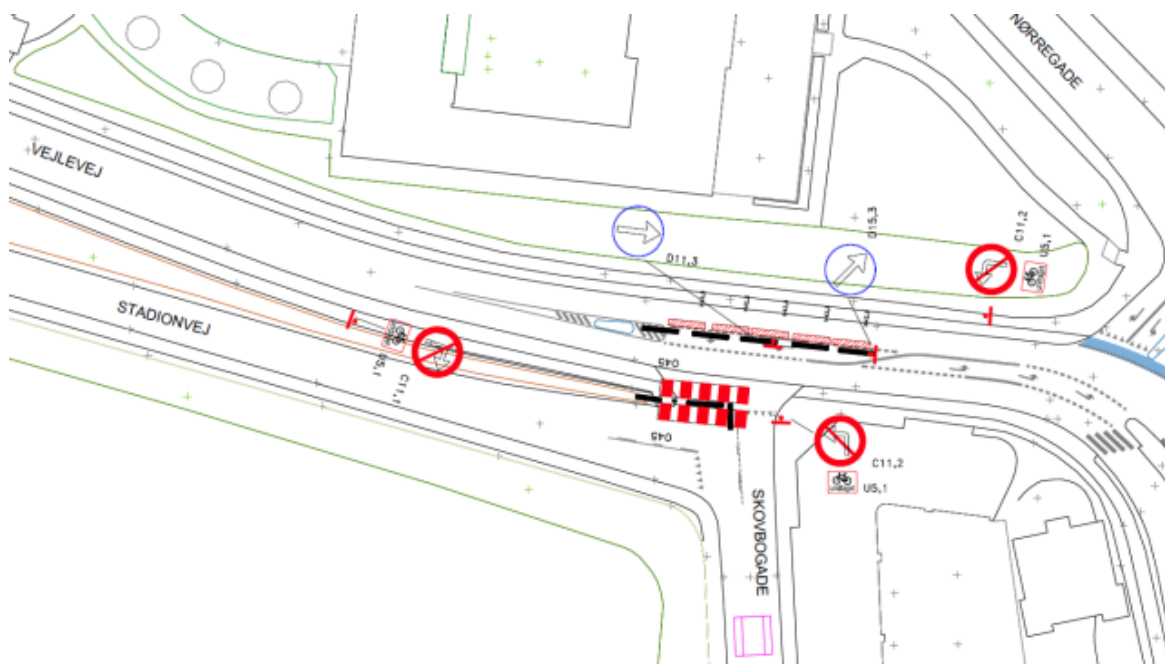
Teknik- og Klimaudvalget besluttede derfor på forvaltningens anbefaling, at undersøge konsekvenserne af tiltag, der kan afhjælpe problemstillingerne. Der blev derfor gennemført et forsøg i ugerne 43 og 44 i 2018, hvor det kun var tilladt at køre højre ud fra Skovbogade. Forsøget startede mandag den 22. oktober og blev afsluttet fredag den 2. november 2018.



Figur 1. I forsøgsperioden var kun svingbevægelsen vist med grønt mulig.

Forsøget blev gennemført ved at opstille midlertidige afspærringer og skilte. Figur 2 viser vejprojektet, der blev godkendt af Sydøstjyllands Politi. Der blev desuden opsat informationstavler på Vejlevej, Låsbygade og Vestre Ringgade.

Venstresvingsbanen på Vejlevej var afspærret med betonklodser, så venstresving ikke var muligt. På Skovbogade var der opsat betonklodser, så kun udkørsel var muligt.



Figur 2. Afspærring af krydset.

Observationer fra forsøget

Kolding Kommunes trafikplanlæggere og cityassistenter gennemførte flere besigtigelser i forsøgsperioden for at vurdere forsøgets konsekvenser for trafikafviklingen og trafiksikkerheden i lokalområdet.

Ved forsøgets opstart var der kaotiske forhold i lokalområdet. Allerede efter få dage var trafikafviklingen dog mere flydende.

På Skovbogade foregik afsætningen af skolebørn uden problemer. I krydset Vejlevej/Skovbogade blev der observeret enkelte bilister, der foretog højresving fra Vejlevej trods forbuddet.

I krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade/Katrinegade blev der observeret følgende:

- Trafikken kunne umiddelbart afvikles med enkelte forsinkelser på Ålykkegade lige omkring skolens mødetid. På sigt må dog formentligt forventes behov for følgende:
 - 2 spor fra Ålykkegade
 - Højresvingsbane på Vestre Ringgade mod Ålykkegade
 - Længere venstresvingsbaner på Vestre Ringgade
- Trafik til Engstien er en udfordring. De venstresvingende fra Ålykkegade mod Engstien blokerer Ålykkegade, så trafik på enkelte tidspunkter næsten når ud i krydset. De venstresvingende kan i visse perioder kun afvikles, når der gives plads af de modkørende. En løsning kan være en kort venstresvingsbane samt at der som skrevet tidligere laves to opmarchbaner til krydset, så køen ikke er så lang.
- Cyklisten på Ålykkegade mod krydset bliver presset af trafikken i det snoede forløb. En cykelsti frem mod krydset kan afhjælpe problemstillingen.
- Der er mange lette trafikanter i krydset.



Figur 3. Venstresving fra Ålykkegade mod Engstien blokeres af kø til signalanlægget ved Vestre Ringgade.

Data fra forsøget

Der blev gennemført trafiktællinger i 9 snit i området, jf. bilag 1. Tællingerne blev gennemført før, under og efter forsøget. Data fra forsøgsperioden blev indsamlet i perioden 23.-30. oktober 2018.

Tællingerne angiver, at der generelt er små ændringer i trafikmængderne på størstedelen af vejene i lokalområdet, når data fra forsøgsperioden sammenlignes med de øvrige data. De største ændringer er naturligt nok på Skovbogade, hvor trafikken på den sydlige del steg fra 1.076 køretøjer til 1.522 køretøjer samt på Ålykkegade mellem Vestre Ringgade og Skovbogade, hvor trafikken steg fra 1.904 køretøjer til 2.744 køretøjer. Trafiktal fremgår af bilag 1.

Kolding Kommune kan udtrække rejsetider for bilister på det overordnede vejnet. Et af formålene med forsøget var at undersøge, om svingrestriktionerne kunne forbedre fremkommeligheden i den sydlige retning på Vejlevej.

Data for rejsetider viser, at rejsetiden i forsøgsperioden faldt med 30-60 sekunder i spidsbelastningsperioderne om morgenen, når der sammenlignes med data fra før forsøget. Dataene har en vis usikkerhed, men det tyder på, at restriktionerne forbedrede trafikafviklingen om morgenen i sydgående retning.

Borgerhenvendelser via e-mail

I forbindelse med projektet blev der udsendt ca. 1.200 breve i e-boks til borgere og virksomheder i området.

Forud for forsøget modtog forvaltningen 4 mails på baggrund af den udsendte orientering. I to af henvendelserne udtrykte borgerne sig positivt i forhold til projektet, da de oplevede krydset Vejlevej/Skovbogade som farligt. De to øvrige henvendelser var bekymrede for afviklingen af trafikken fra området omkring Alpedalen samt at der vil komme for meget trafik forbi skolen.

Efter forsøget har forvaltningen modtaget to henvendelser. En borger fra lokalområdet skrev til forvaltningen, at han ikke håbede at ordningen blev permanent, da den gav omvejskørsel.

Den anden henvendelse var fra en forælder på skolen der håber, at ordningen gøres permanent. Der blev blandt andet skrevet dette:

"I afspæringsperioden har vi oplevet en rolig og sikker skolevej for vores børn, og vi har endda turdet lade vores ældste datter færdes på egen hånd i krydset, hvilket vi ellers er meget tilbageholdende overfor."

Borgerhenvendelser til kommunens personale i forbindelse med forsøget

I forbindelse med projektet modtog kommunens personale cirka 15 positive tilkendegivelser i forhold til forsøget. Størstedelen af de borgere, der henvendte sig til personalet, var forældre til elever på skolen. Enkelte var borgere i området.

Fælles for henvendelserne var, at borgerne var positive i forhold til projektet, da de tidligere har oplevet uheld eller nærved-uheld i krydset Vejlevej/Skovbogade.

Dialog med Ålykkeskolen

Forvaltningen havde et møde med Ålykkeskolens ledelse forud for forsøget. Skolen udtrykte bekymring for at der ville komme for meget tryk på trafikken ud for skolen på grund af projektet. Skolen orienterede elevernes forældre om forsøget ligesom de anviste hvordan afsætning skulle ske under forsøget.

Forvaltningen har efter forsøget været i dialog med skolens leder. Skolebestyrelsen er meget optaget af projektet og har udtalt følgende til denne evalueringsrapport :

”Skolebestyrelsen på Aalykkeskolen har umiddelbar en positiv vurdering af trafikforsøget i uge 43 og 44.

Vi noterer os, at rejsetiden på Vejlevej er nedbragt i forsøgsperioden, men også at trafikmængden i samme periode er øget i Ålykkegade, Skovbogade, Skovløkkevej og Harths Alle.

Uagtet af om trafikforsøget gøres permanent eller ej, må vi konstatere, at afvikling af trafikken i myldretiden omkring skolen er en stor udfordring og afsætningsproblemerne vil fortsætte, hvorfor vi er meget positive overfor By- og Udviklingsforvaltningens anbefalinger til forbedring af trafikafvikling. Trafikmængden på Skovbogade er en naturlig fardæmpning. Vi vil dog anbefale, at der er cykelsti i begge sider af Ålykkegade. Desuden vil vi stille forslag om, at By- og Udviklingsforvaltningen overvejer muligheden for en decideret afsætningsbane ved skolen (”mut og smut”) f.eks. langs med Vestre Ringgade.”

Skolelederen oplyste desuden, at der de første to dage var kaotiske trafikale forhold om morgenen. Det trafikale kaos skyldes, at ordningen var ny, men regnvejr kan også have øget antallet af bilister. I resten af forsøgsperioden blev trafikken afviklet mere tilfredsstillende.

Skolen erfarede, at nogle elever blev afsat i buslommen på Vestre Ringgade under forsøget. Enkelte elever blev også afsat på Vestre Ringgade i krydset ved Ålykkegade, når bilisterne afventede grønt. Disse afsætninger i krydset skulle gå stærkt til fare for cyklister og den enkelte skoleelev.

By- og Udviklingsforvaltningen medtager skolens ønsker/forslag i den videre proces. Afsætningsmuligheder langs Vestre Ringgade forventes dog ikke indarbejdet, da vejen er for trafikeret.

Udvikling af Engstien

På Engstien pågår et planlægningsarbejde i forhold til udviklingen af et større område. I forbindelse med lokalplanarbejdet har By- og Udviklingsforvaltningen vurderet, at området forventeligt vil skabe ca. 600 nye bilture til lokalområdet. Udviklingen af Engstien fremmer behovet for trafikale forbedringer i området. Engstiens tilslutning er placeret meget tæt på signalanlægget ved Vestre Ringgade.



Figur 4. Kort over krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade/Engstien.

Trafik på Ålykkegade går i myldretiden fra signalanlægget ved Vestre Ringgade forbi Engstien, så adgang til/fra Engstien i visse situationer blokeres. Byudviklingen på Engstien vil øge udfordringerne i forbindelse med denne situation. En udbygning på Engstien bør derfor omfatte tiltag på Ålykkegade, så der etableres en venstresvingsbane mod Engstien samt 2 spor og cykelsti frem mod det signalregulerede kryds ved Vestre Ringgade.

Udviklingen af Engstien vil desuden øge behovet for en højresvingsbane på Vestre Ringgade fra nord mod Ålykkegade.

Projektudvikling af Engstien kræver således en stor del af de vejforbedringer, som også er nødvendige såfremt der indføres svingrestriktioner i krydset Vejlevej/Skovbogade. En ombygning som vist i figur 5 anses som nødvendig i forbindelse med udviklingen af Engstien.

Sammenfatning

Forsøget med svingrestriktioner i krydset Vejlevej/Skovbogade gav gode erfaringer med konsekvenserne af at etablere svingrestriktioner ligesom observationer i området har givet gode erfaringer med generelle trafikale udfordringer i området.

Forsøget blev generelt taget godt imod. Forvaltningen modtager ofte primært negative henvendelser i forbindelse med vejprojekter, da de tilfredse borgere ikke ser anledning til at henvende sig. På trods af dette var der generelt mange positive tilkendegivelser fra borgere vedrørende dette projekt. Der var få negative henvendelser i betragtning af, at der blev udsendt orientering til 1.200 borgere eller virksomheder.

Trafikken kunne afvikles i projektperioden med undtagelse af morgener ved forsøgets opstart. Der blev dog observeret trafikale forhold, der bør forbedres, hvis svingrestriktionerne skal gøres permanente. Forbedringerne skal sikre trafikafviklingen på sigt samt forbedre trafikikkerheden for de lette trafikanter.

Byudvikling på Engstien medfører et behov for forbedringer på Ålykkegade, da nyudviklingen vil medføre de samme problemstillinger, der blev observeret ved forsøget.

Såfremt svingrestriktionerne skal gøres permanente og/eller der byudvikles på Engstien anbefales følgende tiltag:

- 2 spor fra Ålykkegade frem mod lyskrydset ved Vestre Ringgade
- Højresvingsbane på Vestre Ringgade mod Ålykkegade
- Venstresvingsbane mod Engstien
- Cykelsti på Ålykkegade forbi Engstien frem til lyskrydset

Længere venstresvingsbaner på Vestre Ringgade er desuden nødvendigt. Fra nord mod Katrinegade er en længere venstresvingsbane allerede nødvendig i dag.

Såfremt der indføres svingrestriktioner bør der desuden gennemføres en vurdering af behov for fartdæmpere og yderligere afsætningsmuligheder på Skovbogade.

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre på at svingrestriktioner gøres permanente. Svingrestriktionerne bør indføres i forbindelse med ombygningen af krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade, da der forventes trafikafviklingsproblemer i dette kryds på sigt. De anbefalede tiltag er således allerede en del af at forbedre trafikafviklingen i dette kryds.

Figur 5 viser hvordan Ålykkegade kan udformes, så der sikres bedre trafikafvikling.



Figur 5. Principskitse for ombygning af kryds.

Bilag

Bilag 1 - Trafikafvikling i Ålykkegadekvarteret - Evaluering af trafikforsøg samt konsekvenser af byudvikling.pdf

Punkt 9: Evaluering driftsåret 2018 - Differentieret grøn drift

18/10272

Resumé

Forvaltningen har evalueret på den grønne drift i driftsåret 2018, herunder særligt den differentierede grønne drift og borgerinddragelse, som Teknik- og Klimaudvalget blev orienteret om på mødet den 13. juni 2018. Udover de konkrete ændringer, som blev fremlagt på mødet den 13. juni 2018, har forvaltningen evalueret på yderligere drifts- og optimeringstiltag foretaget i 2018. Forvaltningen fortsætter i 2019 med at have fokus på borgerdifferentieret grøn drift.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen taget til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

På Teknik- og Klimaudvalgets seminar den 24. maj 2018 var der en gennemgang og dialog omkring den nuværende differentierede drift på grønne områder. Bl.a. hvordan de arealer, som Vej & Park drifter og administrerer, er kortlagt i GIS og elementerne er registreret og plejes efter kvalitetsbeskrivelserne.

Vej & Park udfører differentieret drift på elementniveau og tager løbende stilling til serviceniveauerne på arealerne. Ændringer i serviceniveauet sker som oftest pga. ændret brug af arealerne. Ved øget brug højnes serviceniveauet, hvis muligt, og på arealer, der ikke længere bruges, sænkes serviceniveauet.

Kort sagt; serviceniveauet følger borgernes brug af arealerne.

På Teknik- og Klimaudvalgets møde den 13. juni 2018 blev der fremlagt et orienteringspunkt om status og tiltag på differentieret drift. I den forbindelse ønskede udvalget en evaluering på baggrund af driftssæson 2018 på ændringer i driftstiltag og kvalitetsbeskrivelser på de grønne områder i driftsåret 2018.

De konkrete ændringer/kvalitetsløft i kvalitetsbeskrivelserne til driftssæsonen 2018, nævnt i orienteringspunktet den 13. juni 2018, var følgende;

- Græsklipning GR3 og GR2 - skærpet krav til accept af frøstande og afklip.
- Udvalgte hække/pur klippes 2 gange - pga. oversigtsforhold
- Fejemaskine til ukrudtsbekæmpelse på kommunens fortove
- Klimaprojekt Bypark Øst - samarbejde omkring merværdi projektet, der skal give parken et rekreativt løft. Dette sker i høj grad ved at løfte de grønne elementer på arealet
- Via den grønne pulje blev der i efteråret 2017 etableret et midlertidigt projekt på tombolapladsen, og i Søndergade et grønt løft i gaden med plads til ophold for borgere og turister i midtbyen. Puljen for 2018 anvendes til at forskønne og skabe mere grønt i Sydbanegade ved plantning af træer og stauder, som etableres i foråret 2019
- Der er indført fælleskontroller mellem Bestiller og Udfører, med en ekstern facilitator på kontrollerne.

Kendetegnet for mange af driftsopgaverne og de projekter, der nævnes her er, at der har været en kontinuerlig borgerinddragelse, der involverer flere af de elementer, der arbejdes med i driften. Det sker ikke kun ved nye anlægsprojekter, men også i forbindelse med omlægning af arealer til Vild med Vilje eller etablering af mere grønt i byen, det fælles ansvar i at holde byen og naturen ren i Danmark, blot for at fremhæve nogle af de samarbejdsrum, hvor borgerne har været inviteret indenfor.

Græsklipning GR3 og GR2 - skærpet krav til accept af frøstande og afklip

GR2 og GR3 er de to fineste græsniveauer vi har i kvalitetsbeskrivelsen og dermed også de dyreste.

I kvalitetsbeskrivelserne for 2018 blev kravene til græsklipning på elementerne GR3 og GR2 skærpet.

Denne skærpelse betød, at GR3 og GR2 arealer fik et mere ensartet udtryk og at den generelle klippehøjde blev mindsket. Forvaltningen og Entreprenørafdelingen har gennem 2018-sæsonen gentænkt og udviklet på driftsmetoder i forhold til græsklipningen.

De skærpede krav har resulteret i omlægning af klipperuter, indkøb af ekstra klipper, nytænkning i forhold til udnyttelse af materiel, f.eks. 2 holds skift.

Det er specielt på 1 område, der er blevet prioriteret anderledes i forhold til sidste år.

- Alle græsklippere buskrydder nu selv omkring faste genstande, træer mv. på deres egne arealer. Det har bevirket et bedre finish og at medarbejderen oplever en højere faglig tilfredsstillelse, ved at arealet færdiggøres i en arbejdsgang.

Konsekvensen ved at medarbejderen, der kører klipperen, skal ud af maskinen for at trimme omkring faste genstande er, at klipperen i den periode holder stille og derved fås en lavere kapacitet på klipperen. Denne konsekvens vurderes dog opvejet af et bedre og pænere resultat, hvilket også er bemærket af borgerne.

Resultatet af skærpelsen i kvalitetsbeskrivelserne, sammenholdt med Entreprenørafdelingens omlægning, har gjort, at forvaltningen har oplevet væsentlig færre henvendelser omkring manglende græsklipning og mangelfuld klipning. Det skal nævnes, at sæsonen-2018 var en meget tør sæson, hvor væksten i græsset i perioder var begrænset. Dette har betydet at udgifterne til det højere plejeniveau på græs i 2018 ikke har medført ekstra udgifter. Dette vil ikke kunne forventes i en mere almindelig dansk sommer, hvilket forvaltningen har fokus på i de kommende sæsoner.

Til den kommende sæson (2019), arbejdes der videre med de skærpede kvalitetskrav på græsklip samt udvikling af metoderne med fokus på yderligere kapacitetsforøgelser – andre maskiner og det at differentiere måden at klippe på. Desuden arbejdes der med en ny arbejdstidsbeskrivelse, der giver mulighed for en bedre udnyttelse af materiellet i den periode i foråret, hvor græsset vokser mest. Dette betyder, at der på visse tidspunkter og på visse ruter arbejdes med flerholdsskift på klipperne, så klipperne arbejder flere timer i visse perioder, hvilket giver en kapacitetsforøgelse på 20% i spidsbelastningstidspunkterne, og samtidig sikrer at borgerne oplever et bedre klippe niveau der, hvor græsset vokser mest.

Udvalgte hække/pur klippes 2 gange - pga. oversigtsforhold

De hække og pur, som forvaltningen erfaringsmæssigt ved er problematiske i forhold til oversigtsforhold, er blevet registreret i GIS og indskrevet i kvalitetsbeskrivelserne, således at disse klippes 2 gange årligt. Registreringen i GIS giver Entreprenørafdelingen mulighed for bedre at kunne plan- og rutelægge klipningen. Dette mindsker først og fremmest farlige situationer, samt borgerhenvendelser.

Rent visuelt vil en hæk, der klippes 2 gange årligt, stå mere skarpt og give det pågældende område et kvalitetsløft og de grønne linjer i byområderne trækkes op.

At opgradere samtlige af kommunens hække og pur til 2 gange klipning, vil medføre et synligt kvalitetsløft, som alle borgere kan forholde sig til. Dette vil i så fald kræve, at der afsættes det dobbelte i budgettet til hækklipning, hvilket ikke er muligt med det nuværende budget.

Fejemaskine til ukrudtsbekæmpelse på kommunens fortove

For at højne standarden på stier og fortove samt gøre ukrudtsbekæmpelse mindre sårbar i forhold til sprøjtning og afbrændingsforbud, blev der i foråret 2018 indkøbt en Hako fejmaskine til fejning af belægningerne og ukrudtsbekæmpelse langs kantsten.

Fejemaskinen har i løbet af året fjernet ukrudt i vandrender, langs bygværker og kantsten i hele kommunen. I forbindelse med brændingsforbuddet i sommer var det en stor hjælp, at ukrudtet blev yderligere stresset ved gentagne fejninger.

Normal ukrudtsbekæmpelse med brænder og sprøjte udføres i perioden 1. april til 31. oktober, hvorefter fejmaskinen fortsætter fejning så længe der ikke er frost og sne. Det ekstra fejarbejde i efteråret og vinteren har væsentlig betydning for mængden af genvækst af ukrudtet i foråret. Forvaltningens erfaring viser, at der er ca. 15% mindre genvækst på ukrudtet efterfølgende, hvilket også medfører, at borgerne vil opleve et bedre plejeniveau.

Ukrudtsbekæmpelse i 2019.

Kolding Kommune står over for flere udfordringer med ukrudtsbekæmpelse i sæson 2019. Dels er ukrudtsmidlet, som p.t. benyttes "Top Gun" (et organisk fedtsyreprodukt) til revurdering og det er endnu uvist, om det fortsat kan opnå godkendelse. Det er derfor vigtigt at der arbejdes med alternative løsninger. Samtidig står entreprenørafdelingens maskinpark foran en renovering eller udskiftning, så der bliver lagt kræfter i at undersøge alternative muligheder, f.eks. at ukrudtsbekæmpe med kogende vand.

Holstebro Kommune har gode erfaringer med ukrudtsbekæmpelse vha. kogende vand. Maskineriet hertil kræver investeringer, hvorfor der p.t. udarbejdes en businesscase herpå. Fordelen er, at det på sigt vurderes, at være muligt helt at

udfase sprøjtning og brænding af ukrudt. Forvaltningen vender tilbage med mulighederne for at anvende kogende vand til ukrudtsbekæmpelse

Til sæson 2019 arbejdes der fortsat på yderligere fastlæggelse af ruter tilpasset de enkelte maskiner og områder, samt optimering af ukrudtsbekæmpelsen i trafikerede områder og på helleanlæg.

Klimaprojekt Bypark Øst

Klimaprojektet i Bypark Øst og særligt merværdiprojektet, blev præget af store borgerinddragelsesprocesser og workshops, hvor input og ønsker fra borgerne resulterede i 3 skitseforslag.

Der blev i budget 2019 ikke afsat midler til afledt drift af klimaprojektet, hvilket medfører at anlægget i 2019 og fremadrettet driftes på et minimum, dvs. der slås græs 2 gange årligt, som også skete før det nye projekt blev anlagt. Det betyder, at beplantning og faciliteter anlagt gennem merværdiprojektet også vedligeholdes på et minimums niveau, og parkens rekreative værdi støt vil falde. Såfremt det ønskes at Bypark Øst skal give et løft til det grønne og rekreative i et bynært område, er det nødvendigt at der afsættes driftsmidler i budget 2020 og ud i årene.

Via den grønne pulje blev der er i efteråret 2017 etableret et midlertidigt projekt på Tombolapladsen, og i Søndergade et grønt løft i gaden med plads til ophold for borgere og turister i midtbyen

Dette er et godt eksempel på, hvordan borgerinddragelse er i fokus i den grønne drift. Medarbejdere fra Kolding Kommune stod 4 dage i Helligkorsgade, hvor de forbi passerende borgere blev spurgt om deres holdning til forskellige emner om Kolding bymidte. Ud af 175 adspurgte, ønskede 111 en grønnere bymidte. Det var dermed det emne, der interesserede flest borgere. 47 ønskede bedre opholdspladser. 13 sagde uopfordret, at det midlertidige anlæg på Tombolapladsen, var et tiltag, de godt kunne lide. Efterfølgende har Kolding Kommune og City Kolding bemærket, at pladsen bliver flittigt brugt og at indretningen gør, at folk har lyst til at opholde sig her i kortere eller længere tid. Det midlertidige anlæg bliver fjernet i løbet af 2019.

Fælleskontroller mellem Bestiller og Udfører, med ekstern facilitator på kontrollerne

I 2018 startede Vej og Park og Entreprenøraftdelingen en proces, hvor fælleskontroller af de grønne driftselementer blev sat i system og gennemgået med en ekstern rådgiver som facilitator. Vej og Park og Entreprenøraftdelingen får på dagen at vide, hvor fælleskontrollerne udføres. Herved er områderne uvildig udvalgt og ingen af parterne har haft mulighed for at forberede arealerne inden besøget. Fælleskontrollerne resulterer i konkret dialog omkring kvaliteten af de udførte arbejder, ændringer i GIS, ekstraopgaver i forhold til genopretninger af elementer eller som følge af ændringer i GIS, optimeringer og vurdering af arealernes udtryk og muligheder jf. borgerens brug af arealerne. Fælleskontrollerne fortsætter i 2019.

Udover de punkter, der blev fremhævet i orienteringspunktet på Teknik og Klimaudvalgets møde den 13. juni 2018, giver det også god mening at orientere om nedenstående projekter/driftsopgaver, der er blevet arbejdet med i de sidste 1-2 år inden for Vej & Parks driftsområde.

Evaluering af yderligere tiltag og forsøg i 2018

- Vild med Vilje
- Big Belly skraldespande
- Ukrudtsbekæmpelse

Vild Med Vilje

De sidste par år har forvaltningen arbejdet med pilotprojekter indenfor Vild Med Vilje konceptet. Der vil blive fremlagt en konkret evaluering af projektet for udvalget i april 2019. De nuværende 9 Vild Med Vilje projekter har forskellig karakter, hvor der afprøves forskellige driftsmetoder til gavn for biodiversiteten og med bedre oplevelsesværdi for brugerne. Vild Med Vilje projekterne afføder ændringer i vanlige driftsmetoder, hvor det kan konstateres at nogle omlægninger resulterer i en billigere drift, hvor andre projekter fordyrer driften af arealerne. Forvaltningen og Entreprenøraftdelingen udvider løbende med nye Vild Med Vilje tiltag, for at imødekomme efterspørgslen og samtidig være både effektive og omkostningsansvarlige. Fælles for alle 9 pilotprojekter er, at der er rigtig meget borgerinddragelse igennem processen.

I de kommende år forventes det, at der omlægges og tilføjes flere Vild Med Vilje elementer, hvor det er relevant og hensigtsmæssigt. På nogle skoler vil der allerede i 2019 komme Vild Med Vilje høslet og kvashegn i forskellige afskygninger. Både til gavn for biodiversiteten og til brug i undervisningen. Dette sker naturligvis i tæt dialog med de enkelte skolers personale og elever.

Renhold i Kolding 2019 – affaldshåndtering

Til forbedring og optimering af renholdelse i midtbyen har forvaltningen henover vinteren testet 17 stk. intelligente affaldsspande fra firmaet Big Belly. Affaldsspandene er udstyret med komprimator til affaldet og tilhørende kildesortering

til flasker og papir. Affaldsspanden sender dagligt information omkring fyldningsgrad, så de kan tømmes på det mest optimale tidspunkt.

Forsøget har været en stor succes hvor der har været store besparelser på tømningerne.

Samlet er tømningerne reduceret med 90%. Dette har betydet, at der er blevet flyttet tid til opsamling af løst affald på gader og pladser, som samlet set højner niveauet i bybilledet. Investeringen i affaldssystemet forventes at være tjent hjem i løbet af 4-5 år. Forvaltningen forventer at fremsætte et ændringsforslag til budget 2020 på implementering af Big Belly spandene som en permanent ordning.

Ren Natur 2019 - Borgerinddragelse

Som udviklingskommune indgik Kolding Kommune i 2018 et samarbejde med Hold Danmark Rent samt Næstved, Vordingborg og Århus Kommuner om udvikling af et landsdækkende koncept "Ren Natur", der faciliterer affaldsopsamlinger på en bred vifte af de grønne offentlige arealer i kommunen, ved at udbyde sponsorerede indsamlingsruter til lokale frivillighedsforeninger.

Formålet er at styrke bevidstheden hos danskerne om henkastet affald, og dette gøres ved at skabe lokale fællesskaber, hvor både kommune, virksomheder og borgere arbejder sammen om et endnu renere nærområde. Et rent nærområde betyder mere glæde, tryghed og livskvalitet for den enkelte beboer.

Projektet er blevet testet med 10 affaldsruter i hver kommune hvor i alt 23 foreninger deltog med knapt 500 personer til indsamling af affald.

Sideløbende blev der evalueret og udviklet på informationsmateriale og instruktion samt udvidelse af private sponsorater.

Der er til 2019 kommet private sponsorater for over 2 mio. kr. til konceptet, hvilket giver mulighed for at få konceptet spredt til yderligere 20 kommuner. Kolding Kommune fortsætter samarbejdet om udviklingen og tilbyder igen i år minimum 10 ruter til lokale foreninger, hvor der kan samles affald.

Forvaltningen fortsætter i 2019 med at have fokus på borgerdifferentieret grøn drift. Dette sker i samarbejde med Entreprenøraftdelingen, hvor fokus er at tilbyde rentabel og effektiv drift og samtidig levere det produkt, borgere og brugere efterspørger og som lever op til vores kvalitetsbeskrivelser og tilhørende driftsbudget på det grønne område.

Punkt 10: Afslutning af gadelysrenovering Fase 1

12/1526

Resumé

Gadelysrenovering Fase 1 er nu afsluttet og der er udskiftet 15.282 ud af kommunens i alt 24.867 armaturer. Renoveringen begyndte i 2013 og blev afsluttet med udgangen af 2018.

Dog er renoveringen af ca. 350 armaturer sat i bero, det gælder gadebelysningen i Kolding midtby, Vamdrup, Lunderskov og Christiansfeld. Dette er gjort i respekt for det arbejde, der har været i gang med en ny designguide, hvor det har været vigtigt at se disse områder i en helhed inkl. gadebelysning.

Den forventede besparelse på 44 % er opnået og den tidligere beslutning om slukning af 2 ud af 3 gadelamper om natten er ophævet.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har afsluttet første etape af en omfattende gadelysrenovering i Kolding Kommune. Projektet havde en samlet investering på knap 85 mio. kr., og blev startet i 2013. Det skulle have været afsluttet i 2017, men forløbet strakte sig ind i 2018, først og fremmest pga. højere registreringsindsats end forventet, men også fordi der var flere ekstra armaturer end oprindeligt registreret.

Beslutningen betød, at der for alvor blev sat gang i renoveringen af vejbelysningen, som var etableret og udbygget gennem de sidste 40-50 år og derfor anlagt under vidt forskellige forudsætninger. Disse anlæg opfyldte for en stor dels vedkommende ikke længere de nugældende vejregler, som sikrer et ensartet og tilstrækkeligt oplyst færdselsareal.

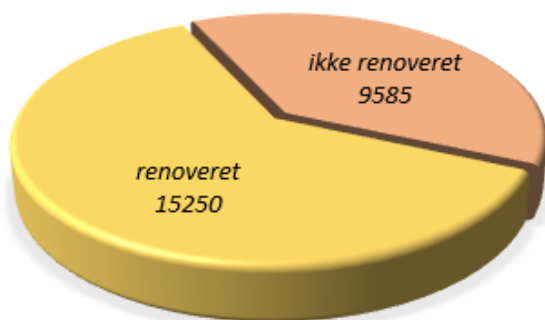
Renoveringen har også medført, at kommunen har fået udskiftet alle kviksvølvholdige lyskilder, lysstofrør og ældre glødepærer, som var omfattet af de nye EU-krav om udfasning i en periode frem til 2015. Samtidig er alle ca. 800 træmaster og ca. 1.630 gittermaster med luftledninger blevet udskiftet.

Ved renoveringen af gadelyset har Kolding Kommune fået en opdateret belysning, der følger de gældende vejregler. Samtidig er der opnået en mere stabil og regelmæssig belysning af færdselsarealerne, et lavere energiforbrug og lavere CO₂-udledning samt lavere vedligeholdelses- og reparationsomkostninger. De ældre lyskilder havde en levetid på 2-4 år, hvor det vurderes, at de nye LED lyskilders levetid er 15-20 år.

De nye armaturer har også givet mulighed for at kunne dæmpe lyset, hvilket betyder, at der kan være dæmpet lys i alle armaturer, i stedet for kun at have hvert 3. armatur tændt i natlukningsperioden. Der opnås stadig en reduktion i strømforbruget, da dæmpningen af de nyeste armaturer kan nedsætte strømforbruget betydeligt. Samtidig betyder det, at den besparelse omkring natlukning (hver 3. armatur fra kl. 23-06) som blev indført i 2010, er ophævet.

Kolding Kommune har i alt 24.835 armaturer til vejbelysning, hvor forvaltningen til og med december 2018 har udskiftet 15.282 armaturer, lidt flere end der oprindeligt var kalkuleret med i kontrakten. Der resterer stadig ca. 350 armaturer for at færdiggøre 1. etape. Der er på nuværende tidspunkt stadig 9.585 armaturer i Kolding kommune, som ikke er udskiftet til LED. Armaturer, som fortsat har en teknisk levetid på ca. 5 år og som overholder gældende love og regler. Nedenfor ses renoveringsstatus fordelt på armaturtyper og årstal.

RENOVERINGSSTATUS 2019



	2015	2016	2017	2018	Afsl. Fase 1.
Vintergækker	722	166	80	9	977
Træmaster	607	129	88	14	838
Gittermaster	496	370	686	84	1636
Div. Armaturer, master og lyskilder.					11831
Armaturer i alt	9033	3967	1900	382	15282

*1. Der er udskiftet flere armaturer end planlagt. Det er nødvendigt pga. sammensætningen af mast og armatur.

Det mindre antal armaturer/lamper på væg/skilte, som mangler at blive udskiftet, er fordelt ud over hele kommunen og vil blive udskiftet i løbet af 2019-21. Den manglende udskiftning har ikke påvirket selve energibesparelsesmålet, da målet på 15.250 allerede blev opnået i 2018, med udskiftningen af i alt 15.282 som beskrevet ovenfor.

Midtbyerne i Kolding, Lunderskov og Vamdrup har endnu ikke fået udskiftet til ny belysning, da udskiftningen har afventet den nye Bydesignguide, som for Kolding midtby blev godkendt i efteråret 2018.

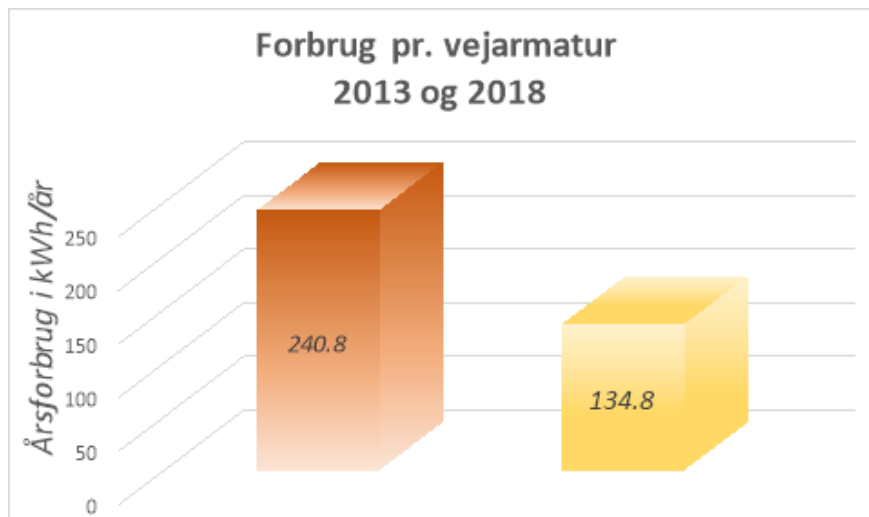
Designmanualen implementeres på belysningen i løbet af 2019-20 for Kolding, Lunderskov og Christiansfeld, og i Vamdrup i 2020.

Udskiftning af belysning i Kolding Midtby og centerbyerne betyder, at endnu 3-400 armaturer vil være udskiftet med udgangen af 2020.

Strømbesparelse:

Ifølge den oprindelige plan skulle EWII, ved gennemførelse af projektet, kunne levere en besparelse til Kolding Kommune på 2.6 mio. kWh. pr. år, svarende til en besparelse på 44 %, når alle 15.250 armaturer var udskiftet. Nedenstående sammenligning viser, at besparelsen på de 44 % er opnået.

Med denne væsentlige reduktion af strømforbruget og samtidig en forbedret belysning (bedre lysfordeling, ingen natslukning, øget sikkerhed) er Kolding Kommune kommet et godt skridt på vej mod at skabe forbedringer indenfor FN's verdensmål nr. 9 – Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv bæredygtighed og industrialisering og understøtte innovation og FN's verdensmål nr. 11 – Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige.



Tidligere årlige belastning pr. armatur pr. år var 240,8 kWh og nuværende belastning pr. armatur pr. år er 134,8. I alt en besparelse på 44 %.

Fremtid:

Der resterer nu 9.585 armaturer i Kolding kommune, der på sigt bør udskiftes i en etape 2. Disse armaturer er alle lovlige, de er de mindst forbrugende og de vurderes at have en teknisk levetid på endnu 5-6 år.

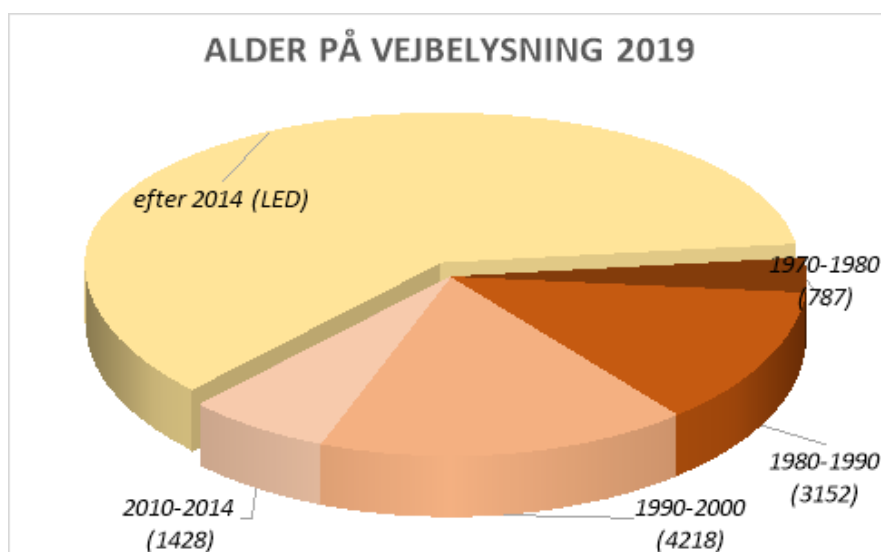
Det bør derfor nøje overvejes hvornår det optimale tidspunkt for udskiftning af de resterende armaturer er.

Den tekniske levetid på endnu 5-6 år, og det faktum, at armaturerne har et væsentligt mindre elforbrug end de første godt 15.000 armaturer, gør, at tilbagebetalingstiden på disse armaturer vil være længere end ved første etapes armaturer. Dertil kommer, at der i de kommende år arbejdes intenst med bydesignguiden, Smart City tiltag og en teknologisk udvikling, der indbyder til at der afsættes tid til at vurdere potentialet for at få indarbejdet den nye teknologi og det rigtige design i de resterende armaturer.

Det er derfor forvaltningens anbefaling, at udskiftningen af belysningen tager afsæt i designmanualen, og at der over de næste par år, ses på mulige kommende fordele ved f.eks. Smart City, LoRaWAN net, m.m. der kan tages med i en generel betragtning, og derved yderligt højne både besparelsen og brugervenligheden. Ligesom Cirkulær Økonomi også bør indgå i renoveringsbetragtningerne.

LoRaWAN står for Long Range Wide Area Network. LoRaWAN er den nye teknologi, der gør det muligt at koble sig på nettet uden brug af 3G eller Wi-Fi, og kan anvendes til at sende data fra målere mm, til brug i Smart City sammenhæng. LoRaWAN kan forsyne en hel by med dataforbindelse. Amsterdam blev f.eks. dækket på 4 uger.

Herunder ses de resterende armaturer inddelt efter alder.



Diagrammet viser, at der pt. kun er ca. 15 % af alle armaturer (før 1990). Erfaringsmæssigt er det en alder hvor netop disse armaturer normalt når deres tekniske levetid. De er dog alle blevet renoveret, dvs. alle kabler og lyskilder er blevet

opdateret. Derfor er behovet for yderligere renovering ikke stort set ud fra et teknisk perspektiv de næste 2-4 år, der vil dog kunne opnås yderligere energibesparelser ved udskiftning med LED armaturer. Energibesparelsen vil ikke være mindre end den, der blev opnået i 1. etape. Der kan derfor være en økonomisk fordel ved indenfor de næste par år at indlede en 2. fase i renovering af gadelys, således at der opnås både en økonomisk gevinst, og en teknisk forbedret levetid.

Forvaltningen vil på Teknik- og Klimaudvalgsmødet i april 2019 fremsætte forslag til renovering af de resterende armaturer. Der arbejdes p.t. med 2 forskellige modeller, som bliver underbygget med såvel økonomiske som energimæssige beregninger.

Punkt 11: Affaldssortering i alle kommunale institutioner og forvaltninger

19/6194

Resumé

Der er udpeget 3 skoler til et forsøgsprojekt vedrørende affaldssortering på folkeskoler i Kolding kommune.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt med den tilføjelse, at udvalget ønsker, at kommunen som virksomhed optræder som et godt eksempel og går forrest inden for cirkulær økonomi og affaldssortering - og udvalget pålægger i den forbindelse forvaltningen at udarbejde et konkret og ambitiøst forslag til en udrulningsplan for affaldssortering i hele kommunen som virksomhed.

Sagsfremstilling

Gennem de seneste 3½ år har Renovation besøgt mere end 100 kommunale institutioner, og hjulpet dem med processen omkring indførelse af en bedre affaldssortering. En af erfaringerne er, at der er stor forskel på hvor meget de enkelte institutioner sorterer deres affald. Der er ligeledes stor forskel på mængden af affald pr. elev på skolerne.

I forbindelse med besøgene anbefaler Renovation, at institutionerne frasorterer glas, metal, plast, pap/papir samt madaffald fra deres restaffald. Hvis institutionerne samtidig minimerer deres restaffald med 20%, så vil det ifølge Renovations beregninger sammenlagt lede til en besparelse, der opvejer udgiften til at få afhentet madaffald. Som et forsøg er der startet et projekt, der er funderet i den tværsektorielle programgruppe, som skal understøtte Kolding Kommunes vision om at blive cirkulær økonomi kommune.

Der er nedsat en tværgående gruppe fra Skoleafdelingen og Renovation, og udpeget 3 skoler (Eltang Skole, Brændkjærskolen og Alminde-Viuf Fællesskole).

Der er i fællesskab udarbejdet et kommissorium for forsøgsprojektet.

Formålet med forsøgsprojektet er,

- at elever og medarbejdere fra de involverede skoler får fokus på deres affald, og på den baggrund reducerer mængden,
- at projektet skaber viden om ressourcer og giver parterne indsigt i hvorfor og hvordan man reducerer affaldsmængden,
- at projektet medvirker til at gøre verdensmålene mere konkrete og nærværende for elever og lærere, herunder verdensmålenes delmål 12.5; som siger "Inden 2030 skal affaldsgenereringen væsentligt reduceres gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug",
- at projektet skal medvirke til at alle elever opnår viden og læring omkring "Grøn Dannelse", og dette kan f.eks. ske gennem involvering i design-/praksis-/undervisningsforløb,
- at eleverne vil tage de gode vaner med hjem, og diskutere affaldsminimering med deres forældre, og på denne måde gøre børnene til ambassadører for både verdensmålene - og i særdeleshed ovennævnte delmål 12.5.,
- at konceptet er skalerbart, så det kan videreføres til andre skoler i kommunen – og derefter tilpasses daginstitutioner og andre kommunale enheder.

Som en del af forslaget til en ny affaldsplan er forvaltningen ved at udarbejde kommunens strategi for cirkulær økonomi. Et af de foreslåede indsatsområder heri vil være at indføre obligatorisk affaldssortering på kommunens institutioner og forvaltninger.

Forvaltningen vil i den forbindelse med behandling af den kommende affaldsplan udarbejde et forslag til en obligatorisk affaldssortering på alle kommunens institutioner og forvaltninger, herunder det organisatoriske set-up, økonomi og ressourcer til implementering og drift.

Punkt 12: Udviklingsplan for Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads

18/26880

Resumé

Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads er under udvikling til et spændende naturområde med plads til både aktivitet og ophold for mange forskellige brugergrupper. Der er igangsat en udviklingsplan, der skal sikre sammenhæng og overblik over ønsker og behov i området.

Den kommende udviklingsplan skal til sin tid ligeledes sikre sammenhæng mellem de to igangværende projekter i området, henholdsvis Trailcenter og Fyrtårnsprojektet Seest Mølleå.

Hylkedalen samt Seest Grusgrav og Losseplads er udpeget som hotspots i Kolding Kommunes outdoorstrategi.

Der redegøres for de foreløbige ideer og indholdet i henholdsvis udviklingsplanen samt de to delprojekter, den videre proces, tidsplan og økonomien.

Sagen behandles i

Plan-, Bolig- og Miljøudvalget og Teknik- og Klimaudvalget, til orientering i Fritids- og Idrætsudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

Beslutning Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 06-03-2019

Godkendt.

Fraværende:

Asger Christensen

Beslutning Fritids- og Idrætsudvalget den 12-03-2019

Godkendt.

Fraværende:

Ole Alsted

Hanne Dam

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Baggrunden for at igangsætte udviklingsplanen for Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads er de to store delprojekter, ”Fyrtårnsprojekt Seest Mølleå- Klimatilpasning med synergieffekter” og Trailcenteret ved Seest Idrætspark. Begge projekter bidrager til den rekreative udvikling i Hylkedalen.

Udviklingsplanen for Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads, skal skabe overblik og sammenhæng mellem ønsker og behov for den rekreative udvikling af området. Området er udpeget som et hotspot i Outdoorstrategien og planen konkretiserer områdets samlede udviklingspotentialer.

I tilknytning til de to delprojekter er der gennemført workshops med borgere, foreninger og selvorganiserede grupper med tilknytning til området. Det er med udgangspunkt i de fremkomne ønsker og behov samt de udpegede potentialer i Outdoorstrategien, at forvaltningen har iværksat udviklingsplanen for Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads.

Geografisk udbredelse

Udviklingsplanen for Hylkedalen, Seest Grusgrav og Losseplads dækker et stort geografisk område, der dækker både Seest gamle losseplads, grusgraven ved Vranderupvej samt hele Hylkedalen fra Hylkedalvej til Tankedalsvej. Området hænger naturligt sammen via den udpegede hovedfærdsselsåre ”Den grønne ring”, der løber hele vejen rundt om Kolding

midtby og som har forbindelse til både Hartesløjfen og Troldhedebanen nord for byen. Området ligger i udkanten af den sydvestlige del af Kolding by og anvendes i dag af mange borgere, foreninger og selvorganiserede grupper som det daglige udgangspunkt for naturoplevelser og motion.



Fokuspunkter for Udviklingsplanen

I udviklingsplanen er der fokus på at finde en ligevægt mellem at benytte området til opmagasinering af vand (klimatekniske anlæg), beskyttelse af naturen og landskabet samt hvordan området kan udvikles til en øget rekreativ benyttelse. Igennem de sidste år er flere og flere borgergrupper aktivt, af sig selv eller med Kolding Kommunes hjælp, begyndt at bruge naturen som udgangspunkt for idræt og motion. Det stiller krav til stier og faciliteter, så der er plads til den øgede brug.

I udviklingsplanen er der særlig fokus på, hvordan man kan forbinde det kommende Trailcenter med de eksisterende stier og udbygge stinettet, så der er mulighed for at adskille og tilbyde stier og spor til både gående, løbende, cyklende og ridende. Der er ligeledes fokuseret på hvordan og med hvilke faciliteter man kan understøtte både den stille naturoplevelse og den stigende efterspørgsel på faciliteter til aktiv leg og træning for både børn, mountainbikere, trail- og OCR løbere. Dette er fx gjort ved at zoneinddele landskabet, så der udpeges områder, der er bedst til den stille naturoplevelse og områder, der kan bruges til mere "larmende" eller hurtige aktiviteter. Samtidig laves en vægtning af benyttelse og beskyttelse ved at sikre at de mest følsomme naturtyper ikke påvirkes af øget færdsel.

Forvaltningen fokuserer særligt på at finde områder, hvor der kan udvikles mtb-spor og teknikbaner, da netop denne brugergruppe er særlig stor og kan skabe konflikter med andre brugere. Med flere tilbud til mountainbikere i sydbyen håber forvaltningen også på at kunne aflaste Marielundskoven. Med et kommende trailcenter, vil der i Hylkedalsområdet netop være nogle støttefunktioner, som ikke kan tilbydes i nord byen i dag.

I ådalen i Hylkedalen arbejdes der i tilknytning til klimaprojektet med at bygge diger på tværs i ådalen og lægge vandløbet tilbage i sit naturlige forløb. Det vil give en ændret landskabsoplevelse og skaber samtidig nogle rammer for nye rekreative oplevelser. Bl.a. arbejdes der på at bruge digerne til stiforbindelser på tværs af ådalen og give borgerne tættere kontakt til vandet i ådalen.

I grusgraven og lossepladsområdet arbejdes der på, hvordan arealerne kan benyttes uden, at skabe konflikt mellem de retningslinjer Miljøstyrelsen har lagt for området i forhold til områdernes tidligere brug som deponi og losseplads. Begge områder har i mange år været udlagt til rekreative formål, men forvaltningen forventer et øget brug af områderne i fremtiden og ønsker derfor at etablere flere stier, spor og faciliteter for at understøtte ønsker og behov for borgerne.

I planen peges endvidere på, hvor indgangene til området er. Både i forhold til parkeringsmuligheder og hvordan områdets muligheder og faciliteter formidles i form af skilte over stier, spor og opholdssteder. Desuden skal der formidles om områdets sjældne dyr og planter og ikke mindst de særlige forhistoriske fund af bl.a. uldhårnæsehorn.

Fyrtårnsprojekt Seest Mølleå - Klimatilpasning med synergieffekter – nærmere om delprojektet

Fyrtårnsprojektet består af to tætforbundne projekter – klimatilpasning og udvikling af synergieffekter. Fyrtårnsprojektet gennemføres som ét projekt og er geografisk placeret mellem Tankedalsvej og Hylkedalvej.

Vandløbet Seest Mølleå løber i bunden af Hylkedalen og er en del af Kolding å-systemet. Under kraftige regnhændelser sker der stor og hurtig afstrømning til Kolding å. Kolding å løber gennem Kolding by og er undertiden årsag til oversvømmelser af de ånære arealer i byen. Med Fyrtårnsprojektet vil der ske en tilbageholdelse af vandet i Seest Mølleå ved, at vandet fra vandløbet ledes på terræn og oversvømmer de ånære græsarealer i Hylkedalen. Vandet tilbageholdes ved, at der bygges to jorddiger på tværs af ådalen. Samtidig foretages genslyngning af åen således at vandets strømning mod Kolding by dæmpes eller forsinkes under kraftige regnhændelser.

Udvikling og gennemførelse af synergieffekter skal give klimaprojektet i Hylkedalen et væsentligt løft, og projektet skal således virke som et fyrtårn for, hvordan man kan samtænke klimatilpasning og merværdier. Det er således fokus på, at klimatilpasningen ikke kun gør byen mere robust mod oversvømmelser, men at det samtidig sker i synergi med forbedring af naturen, kvælstoffjernelse og nye rekreative muligheder. Fx vil jorddigerne på tværs af ådalen også kunne fungere som stiforbindelse mellem de to ådals skrænter.

En forudsætning i projektet er, at udvikling af de rekreative muligheder sker ved aktiv inddragelse af borgerne, og at borgerne oplever, at de er blevet hørt i udviklingen af området. Der er derfor blevet afholdt fem ideworkshops, hvor over 30 forskellige foreninger og organisationer og andre lokale aktører er blevet inddraget. Ligeledes er der afholdt møder med alle berørte lodsejere langs Seest Mølleå. På baggrund heraf er der blevet udarbejdet et idekatalog, som danner baggrund for udvikling af friluftsfaciliteter i området. Desuden er der blevet nedsat en følgegruppe, som har været med til at kvalificere og prioritere de forskellige faciliteter.

Klimatilpasningsdelen finansieres af Kolding å klimaprojektet, og Miljøstyrelsen har bevillet i alt 2,5 mio. kr. til udvikling og gennemførelse af synergieffekter. Sidstnævnte bevilling er betinget af, at det sker i synergi med gennemførelse af et klimaprojekt. Projektet forventes at være gennemført i løbet af 2020.

Trailcenteret – nærmere beskrivelse af delprojektet

Kolding Kommune er udvalgt til at indgå i et projekt omkring udviklingen og etableringen af et trailcenter ved Seest Idrætspark i samarbejde med Danmarks Idrætsforbund og Lokale- og Anlægsfonden (LOA). Koldings trailcenter er et blandt fem eksempler på trailcentre, der udvikles rundt omkring i Danmark.

Et trailcenter er et kombineret klubhus, depot og mødested ude i naturen. En facilitet med servicefunktioner, der kan understøtte de mange idræts- og motionsaktive brugere af stier og ruter i naturen, og som kan inspirere nye brugergrupper til at komme ud. Trailcenteret er for både idrætsforeninger og selvorganiserede idrætsudøvere. I arbejdet med at udvikle trailcenteret har relevante foreninger, borgere og brugere med relation til området i efteråret 2018 været inddraget.

Skitseprojektet og realiseringsansøgning vedr. trailcenteret afleveres til LOA i marts og der forventes svar på ansøgningen i starten af april 2019. Trailcenteret forventes opført i 2019/2020. Omkostninger til opførelse af Trailcenteret er estimeret til 5 mio. kr. og der forventes et tilskud fra LOA på en tredje del af beløbet. På Kolding Kommunes budget er der afsat 3,5 mio. kr. til formålet. I forbindelse med politisk sag om frigivelse af det afsatte budget, vil der blive fremlagt et overslag over den fremtidige driftsudgift. Det må forventes, at der efterfølgende i forbindelse med budget 2020 fremlægges et udvidelsesforslag på den fremtidige driftsudgift.

Proces, tidsplan og økonomi

Udviklingsplanen for Hylkedalen forventes færdig til præsentation på borgermøde i Seest den 10. april 2019. På borgermødet vil interesserede borgere og foreninger blive orienteret om udviklingsplanens ideer og indhold. Indholdet i de to delprojekter – Trailcenter og Fyrtårnsprojektet præsenteres ved samme lejlighed.

Efterfølgende udarbejdes et realiseringskatalog, hvor alle tiltag og faciliteter er beskrevet i forhold til anlægsøkonomi og afledt drift. Dele af udviklingsplanen for Hylkedalen kan prioriteres og realiseres inden for det budget der er afsat til realisering af Trailcenteret og Fyrtårnsprojektet for Seest Mølleå – klimatilpasning med synergieffekt. Realiseringen af størstedelen af planens forslag vil kræve yderligere finansiering fra fonde eller budgetbevillinger.

Udviklingsplanen med tilhørende realiseringskatalog præsenteres efterfølgende på et politisk fællesmøde mellem PBMU, TKU og FIU i juni. Ved samme møde skal der politisk tages stilling til hvilke faciliteter, der skal for realiseres for den bevilling på 2,5 mio. kr. der er givet til Fyrtårnsprojektet Seest Mølleå.

Punkt 13: Revideret betalingsvedtægt BlueKolding

19/6245

Resumé

BlueKolding har ændret selskabets betalingsvedtægt, som en konsekvens af en byretsdom i København fra juni 2018. Dommen fastslår, at kloakeringsarbejder knyttet til, at en tidligere tilsluttet erhvervsejendom ændres/udstykket til boliger, ikke kan kræves betalt af forsyningsselskabet, selv om spildevandsanlæggene overtages af forsyningsselskabet.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By-og udviklingsdirektøren foreslår,

at Byrådet godkender de reviderede betalingsvedtægter.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Som en konsekvens af en byretsdom i København har BlueKolding ændret selskabets betalingsvedtægt. Vedtægtsændring skal godkendes af Byrådet for at kunne træde i kraft.

Ændringen består af følgende tilføjelse i afsnit 4.4 på side 24 (markeret med gult i bilaget).

Aftalen om overtagelse af anlægget og økonomisk afregning herfor sker i respekt af gældende regler og retspraksis, herunder blandt andet byretsdommen af 28. juni 2018 fra byretten i København. Den fastslår, at kloakeringsarbejder knyttet til, at en tilsluttet erhvervsejendom ændres/udstykket til boliger, ikke kan kræves betalt af forsyningsselskabet, selv om spildevandsanlæggene overtages af forsyningsselskabet

Baggrund og konsekvenser for beslutningen

Konsekvensen af vedtægtsændringen er, at omkostningerne til de ændrede kloakforhold til boligudstykkningen bliver en del af anlægsomkostningerne til byggeriet.

Bilag

BlueKolding - betalingsvedtægt

Punkt 14: Budget 2019 - Teknik- og Klimaudvalgets andel af udviklingspuljen for 2019, herunder konsekvenserne af de projekter som ikke er blevet prioriteret

18/16275

Resumé

Beskrivelse af konsekvenserne for Teknik- og Klimaudvalgets budget 2019 afsatte udviklingspulje, der er prioriteret på udvalgets område, herunder konsekvenserne af de ændringsforslag til budget 2019, der ikke er blevet prioriteret ved disponeringen af udviklingspuljen for 2019.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning,

at de foreslåede omdisponeringer godkendes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Byrådet har i møde den 29. januar 2019 disponeret den i budget 2019 afsatte udviklingspulje. I budget 2019 er der afsat et økonomisk råderum på 20 mio. kr. i 2019 og 8 mio. kr. i hvert af årene 2020, 2021 og 2022. Der er på Teknik- og Klimaudvalgets områder blevet prioriteret følgende tiltag og projekter:

I 1.000 kr.	2019	2020	2021	2022	Bemærkninger
-------------	------	------	------	------	--------------

Drift

Bramdrupdam, bybus til betjening af almene boliger	500	1.000	1.000	1.000	Ved køreplansskiftet den 30. juni 2019 vil linje 5 igen betjene Skovæblevej og vendepladsen på Bramdrupskovvej med samme frekvens som før køreplansskiftet den 9. december 2018. Samtidig vendes linje 6's kørselsretning i Bramdrupdam, så den kører samme retning som før køreplansskiftet den 9. december 2018.
--	-----	-------	-------	-------	--

Anlæg:

Å-steder	500	500	500	500	Der udarbejdes et oplæg til fremdrift i forhold til de afsatte midler. Det skal ses i sammenhæng med de tillæggende arealer, således at etablering af åsteder også har sammenhæng med stier, belysning mm.
----------	-----	-----	-----	-----	--

Mindre vejprojekter	500	0	0	0	Midlerne er allerede prioriteret i henhold til puljen for mindre vejprojekter, som er fremlagt og godkendt i Teknik- og Klimaudvalgets møde 6. februar 2019.
Udvikling af Kolding Midtby med start i Jernbanegade	3.000	3.000	0	0	De afsatte midler anvendes i 2019 til Jernbanegade, som omforandres i overensstemmelse med den nye Bydesignguide for Kolding midtby. For 2020 anvendes de afsatte midler efter en prioritering med baggrund i arbejdet omkring Task Force for Kolding midtby.

Udover ovenstående er der reserveret 1,0 mio. kr. af den afsatte Investeringsfond, som er afsat på investeringsoversigten for 2019, til brug for VVM-redegørelse m.v. vedrørende en eventuel omfartsvej ved Nr. Bjert.

I forhold til en eventuel omfartsvej ved Nr. Bjert er Kolding Kommune i gang med at belyse potentialerne for ny byudvikling i den nordøstlige del af Kolding by. Baggrunden er, at udbygningsmulighederne inden for eksisterende arealudlæg er ved at være udtømt og interessen fra investorer i at investere i området er stor. Byudviklingen kræver, at der anlægges nye veje og i den forbindelse er der behov for at se på forskellige alternativer til linjeføringen for omfartsvejen nord om Nr. Bjert. Der vil derfor i forbindelse med en VVM-redegørelse først ske en planmæssig og politisk afklaring af, hvilken linjeføring, der vil understøtte en kommende byudvikling i Kolding NØ bedst.

By- og Udviklingsforvaltningen har til Teknik- og Klimaudvalget den 11. november 2018 udarbejdet en redegørelse om konsekvenserne af det vedtagne budget 2019 for de ændringsforslag, som ikke er medtaget i budgetforliget for 2019. Redegørelsen er vedlagt som bilag.

For de ikke prioriterede ændringsforslag i forbindelse med disponeringen af råderummet har følgende konsekvenser og behov for omdisponering.

Anlæg og Drift området (Vej og parkpolitik)

VEJ-S-01 Samkørsel – ”Brug bilen”. Udvikling af pendler-app

Adfærdsændringer og bedre udnyttelser af eksisterende bilpark er nøgleelementerne i at forbedre fremkommeligheden, og samtidig udskyde/undgå konkrete fysiske infrastrukturprojekter.

Den manglende prioritering, betyder at der ikke kan arbejdes med samkørsel ud over de eksisterende tiltag, der er i gang.

VEJ-S-02 Udvidelse af ramme til kollektiv trafik

Sydtrafiks budgetforslag for 2019 viser, at budgetrammen overskrides i 2019 pga. øget forbrug på flexitur og stigning i omkostningsindekset. I perioden 2020-2022 skal bybuskørslen udbydes, hvilket forventeligt ændrer på finansieringsbehovet. For at holde det eksisterende budget i 2020, skal der gennemføres besparelser i form af reduktion af afgang og nedlæggelse af en/flere bybuslinjer. Der skal derfor igangsættes analyser af, hvilke besparelser, som skal igangsættes for at

holde budgettet i ro. Analysen vil blive fremlagt til politisk beslutning i 2. kvartal 2019.

VEJ-
S-04 Omlægning af toiletbygning Stejlbjerg

Omlægningen kan ikke ske, og det kan forventes, at toilettet lukkes så snart det er muligt og nedrives i 2019.

VEJ-
S-05 Ny LER-lov (ledningsejerregisteret)

Den manglende prioritering betyder, at det uafviselige krav, som LER-loven stiller, fortsat skal opfyldes, selvom der ikke er tilført budget til opgaven.

Der skal inden 2023 ske en fuld digitalisering af LER opgaver (ledningsregistrering) –Der forventes at skulle bruges mellem 1½-2½ PE/år i perioden frem til 2023, hertil kommer rådgiverydelser i form af opmåling, tv-inspektioner og programmeringsydelser, hvortil der yderligere skal afsættes midler. Dette vil ske ved forbrug af driftsmidler, hvor der i 2019 er afsat ca. 1,7 mio. kr. i Vej og Parks budget. Dette vil ske på bekostning af andre driftsopgaver (asfalt og fortove) inden for Vej- og Parkpolitikens område, hvormed serviceniveauet sænkes på de berørte opgaver.

Der vil blive fremsat et ændringsforslag på ovennævnte opgave til budget 2020.

VEJ-
S-06 Kapitalværdi af broer og bygværker

Den manglende prioritering betyder, at:

- Kapitalværdien af kommunens broer ikke vil blive opretholdt, og det må forventes, at drift og vedligeholdelsesudgifterne for broer og bygværker i fremtiden vil stige. Den manglende vedligeholdelse betyder større omkostninger i fremtidige budgetter til renovering.

Der vil blive fremsat et udvidelsesforslag på kapitalværdier af broer og bygværker til budget 2020.

- Der igangsættes en udarbejdelse en ny reduceret drifts- og vedligeholdelsesplan ud fra det tilbageværende budget for 2019.

- Æstetiske hensyn, renhold, maling og lignende forhold vil blive nedprioriteret i forhold til sikkerhedsmæssige hensyn.

- Det vil blive vurderet, om der er nogle konkrete broer, der kan sættes i kontrolleret forfald.

VEJ-
S-07 Byparken

Der vil til merværdiprojektet i Bypark Øst ikke være midler til drift og vedligeholdelse af det nye anlæg. Driften vil blive holdt på et absolut minimum.

De udgifter, der er nødvendige at anvende på anlægget til drift og vedligeholdelse, vil blive afholdt inden for Vej- og Parkpolitikens driftsbudget

og dermed medføre en forringelse af serviceniveauet andre steder i kommunen.

Der vil blive fremsendt et udvidelsesforslag til budget 2020.

VEJ-
S-09 Model for fælles renholdelse af Kolding midtby

Den manglende prioritering bevirker, at ovennævnte ikke igangsættes, herunder igangsættes der ikke synlig rengøring om eftermiddagen i butikkernes åbningstid.

Den nuværende rengøringsmodel for midtbyen bibeholdes, med rengøring og tømning af affaldsspande om morgenen inden butikkernes åbningstid.

Der er i budget 2019 afsat midler til en Task Force for både Kolding by og øvrige handelsbyer. Der vil her blive arbejdet med sammenhænge og samarbejder, der kan styrke og udvikle midtbyen og handelsbyerne.

VEJ-
A-11 Renovering af særlige broer og bygværker

Det manglende prioritering betyder at:

- Bro ved det gamle elværk ikke renoveres. Broen sættes i kontrolleret forfald. Hvis den vurderes at være farlig for fodgængere og kajakroere, lukkes, afspærres eller nedrives broen.

- ”Den Blå bro” ved Christiansfeld sættes i kontrolleret forfald, og nedrives, hvis den vurderes at være farlig for trafikken på omfartsvejen under broen ved Christiansfeld.

- Bro ved Riberdyb sættes i kontrolleret forfald og lukkes/afspærres, hvis det vurderes at være nødvendigt for trafikken over/under broen.

- Bro ved Gåskærvej sættes i kontrolleret forfald og lukkes og afspærres, hvis broen vurderes at være i uforsvarlig stand.

Der vil blive fremsat et udvidelsesforslag til budget 2020 på ovennævnte.

VEJ-
A-12 Renovering af Borchs Gård

Der vil ikke kunne gennemføres en opgradering og omlægning af Borchs Gård. Pladsen fremstår i dag som slidt, og det vil være nødvendigt at bruge eksisterende driftsmidler til opretning af belægning samt fældning af de træer, der er gået ud og som ikke har ordentlige vækstvilkår.

Forvaltningen vil i 2019 reservere et beløb i Vej og Parks driftsbudget til renovering af belægningerne i Borchs Gård, således disse ikke udgør en sikkerhedsmæssig risiko for gående og kørende trafikanter. Der vil ikke indenfor Vej og Parks driftsbudget være plads til at udføre noget rekreativt eller nyt ved pladsen. Der vil udelukkende være tale om vedligeholdelse af eksisterende belægninger samt fjernelse af døende og syge træer.

Der vil blive fremsat et udvidelsesforslag på forbedringer af Borchs Gård til budget 2020.

Derudover er der fra budget 2019 sket administrative besparelser for Vej og Park området, som har følgende konsekvenser.

Vej og Park områdets samlede ressource er reduceret med 2 PE/år – dette berører Teknik- og Klimaudvalgets ansvarsområde. Besparelsen søges effektueret ved effektiviseringer, udsættelse af projekter og opgaver, forlængelse af tidsplaner og sagsbehandlingstider m.m.

Helt konkret har besparelserne på det administrative område følgende konsekvenser:

- Arbejdet med trafikikkerhed og cykelfremme reduceres, så kun nødvendige projekter håndteres. Der vil være længere sagsbehandlingstid på henvendelser vedrørende trafikikkerhed, og der vil kun blive gennemført 1 trafik kampagne pr år.
- Løbende rådgiverassistance til diverse trafikanalyser og trafiksimuleringer reduceres til et minimum og gennemføres i årets sidste halvdel ud fra en samlet vurdering af henvendelser og egne forslag. Det betyder, at ønsker fra borgere og erhvervsliv samt forvaltningens egne forslag kun udføres i et yderst begrænset omfang.
- Der vil være reducerede ressourcer til tilsyn af driftsopgaver og projekter, som vil have konsekvenser for kvaliteten efter reetableringsarbejder efter gravearbejder fra eksterne entreprenører.

Miljøområdet:

Forslag:

MU-S-09 Klimatilpasnings-koordinator

På grund af den manglende bevilling vil kommunen kun have ressourcer til de takstfinansierede store projekter.

Det vil derfor foreløbigt kun i begrænset omfang være muligt at deltage i klimatilpasning tværfagligt på tværs i forvaltningen og dermed understøtte udvalgets politik på dette område.

Der er desuden ingen ressourcer i forhold til at skabe merværdi eller søge fundraising til projekter.

Revisionen af klimatilpasningsstrategi udskydes og det tværkommunale samarbejde omkring klimatilpasningsstrategi minimeres. Projektet Grøn Søndergade må sættes i bero indtil videre.

MU-S-10 Regnvandshåndtering på egen grund

Den manglende prioritering betyder, at det indtil videre bliver nødvendigt at begrænse LAR-ansøgninger til indenfor Vamdrup-renoveringen.

MU-S-11 Merværdiprojekt i Christiansfeld - nyt regnvandsbassin, som driver for nytænkning og lokal udvikling i det sydlige Christiansfeld

På grund af manglende bevilling arbejdes der ikke med merværdier i projektet.

Derudover er der fra budget 2019 sket administrative besparelser, som har følgende konsekvenser.

Miljøområdet samlede ressource er reduceret med 2,75 PE/år – dette berører både Plan-, Bolig- og Miljøudvalgets samt Teknik- og Klimaudvalgets ansvarsområde. Besparelsen søges effektueret ved effektiviseringer, udsættelse af projekter og opgaver, forlængelse af tidsplaner og sagsbehandlingstider m.m.

Helt konkret har besparelserne på det administrative område følgende konsekvenser:

- Arbejdet med at revidere vandforsyningsplanen strækker sig over 2 år (tidsplan er godkendt af Teknik- og Klimaudvalget ved møde i februar 2019).

- Opfølgning på indsatser i indsatsplaner for beskyttelse af grundvand reduceres til hvert andet år.
- Tilsyn på vandværker foretages i dag hvert andet år, dette ændres til forskellig frekvens i forhold til vandværkets drift og forsyningssikkerhed.

Afslutningsvis gør Forvaltningen opmærksom på, at Miljøområdet har en række myndighedsopgaver, som man har pligt til at følge op på, men som der med den afsatte normering før besparelser i forbindelse med budget 2019, ikke har været ressourcer til at følge op på.

Det drejer sig konkret om følgende opgaver:

- Miljøbeskyttelsesloven: Opfølgninger på påbud til enkelt ejendomme spildevandsrensning i det åbne land, godkendelse af allerede etablerede regnvandsbassiner.
- Vandforsyningsloven: Forlængelse af en række indvindingstilladelser til markvanding, større husdyrbrug og vandværker.

Bilag

Konsekvenser af budget 2019, anlæg og drift for ikke medtagne ændringsforslag for Vej- og Parkpolitik samt klimadelen uden Miljøpolitik

Punkt 15: Serviceudgifter, Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, pr. ultimo januar 2019

19/5140

Resumé

Ultimo januar 2019 er forventningerne til Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, som omfatter Vej- og Parkpolitik, Forsyningspolitik, en andel af Miljøpolitik og en andel af Administrationspolitik følgende:

- Regnskabet for Vej- og Parkpolitik forventes at være 2 mio. kr. mindre end det korrigerede budget
- Regnskabet for Forsyningspolitik forventes at balancere
- Regnskabet for Klima og Bæredygtighed forventes at balancere
- Regnskabet for Teknik- og Klimaudvalgets andel af administrationspolitik forventes at balancere.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

Regnskabet for Vej- og Parkpolitik forventes at være 2 mio. kr. mindre end det korrigerede budget, og der forventes dermed en overførsel til 2020 på 2 mio. kr.

De øvrige områder bestående af Forsyningspolitik, andel af Miljøpolitik samt andel af Administrationspolitik forventes alle at balancere i forhold til korrigeret budget.

Generelt kan forbrugsprocenten på enkelte budgetområder udvise store udsving. Det kan være på grund af et lille nettobudget, som eksempelvis under Entreprenørafdelingen, hvor udgifter og indtægter bogføres forskudt, og ligeledes under Forsyning, hvor størstedelen af indtægterne i form af renovationsbidrag opkræves 2 gange årligt, mens udgifterne afholdes løbende over året.

Bemærkning til ØK: Den forventede overførsel vedrørende Vej og Parkpolitik er et foreløbigt skøn. Skønnet skyldes primært usikkerheden i forhold til udgifterne til vintervedligeholdelse samt de budgetterede udgifter til busdrift.

Nedenfor er skematisk oversigt over status pr. ultimo januar 2019 for ovennævnte områder.

Vej- og Parkpolitik

Budgetområde	Korrigeret budget i kr.	Forbrug i kr.	Forbrug i %	Note
Grønne områder inkl. skove, strande, kolonihaver og projekter	13.068.000	575.247	4,40	
Tværgående vejformål	12.032.000	403.683	3,36	
Entreprenørafdelingen (maskiner, lønninger, arbejde for andre, driftsbygninger)	213.000	1.516.766	712,10	1
Administration (Anlæg og Drift området)	20.710.000	1.628.916	7,87	

Parkering	-4.904.000	44.570	-0,91
Vedligeholdelse af belægninger, broer, tunneller og p-arealer	17.274.000	1.232.092	7,13
Rabatter, afvanding, renhold og graffitifjernelse	28.244.000	381.055	1,35
Vejbelysning	6.127.000	359.069	5,86
Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende foranstaltninger	5.564.000	315.318	5,67
Fornyelse af belægninger	30.835.000	2.472.708	8,02
Vinterdrift	14.100.000	1.922.518	13,63
Busdrift	57.279.000	4.303.687	7,51
Lufthavn og jernbane	3.459.000	0	0,00
I alt	204.001.000	15.155.630	7,43

Note 1:

Det lille nettobudget samt forskudt bogføring af udgifter og indtægter bevirker en svingende forbrugsprocent.

Forsyningspolitik

Budgetområde	Korrigeret budget i kr.	Forbrug i kr.	Forbrug i %	Note
Fælles formål	9.274.000	-49.686.216	-535,76	
Dagrenovation/restaffald	-2.937.000	316.063	-10,76	
Storskrald	-259.000	139.249	-53,76	
Glas, papir og pap	879.000	181.371	20,63	
Farlig affald	25.000	182.861	731,45	
Genbrugsstationer	-1.498.000	1.707.085	-113,96	
Øvrige ordninger	-1.864.000	209.558	-11,24	
Tjenestemænd	1.815.000	997.082	54,94	
I alt	5.435.000	-45.952.946	-845,50	1

Note 1:

Størstedelen af indtægterne i form af renovationsbidrag opkræves 2 gange årligt, mens udgifterne afholdes løbende over året. Derfor vil der være store procentuelle udsving hen over året.

Miljøpolitik

Budgetområde	Korrigeret budget i kr.	Forbrug i kr.	Forbrug i %	Note
Klima og Bæredygtighed	1.063.000	22.973	2,16	

Administrationspolitik

Budgetområde	Korrigeret budget i kr.	Forbrug i kr.	Forbrug i %	Note
Teknik- og Klimaudvalget	40.000	473	1,18	

Punkt 16: Deltagelse i 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 13-03-2019

Der forelå intet til drøftelse.

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 17: 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 13-03-2019

Godkendt.

Sagsfremstilling

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

Udover de vedhæftede orienteringspunkter vil Jakob Weber på mødet give en mundtlig orientering om et forsøg med klimatilpasning i Søgade, der har været i denne uge.

Bilag

Prioritering af belægningsvedligehold 2019

Evalueringsrapport af driftsåret 2018

Tombolapladsen - fjernelse af midlertidig installation

Anderup Skovvej 18 - vejadgang til kommende grusgrav

Liste over trafikfarlige skoleveje 2019-2020.pdf

Status for skiltning af cykelruten N8

Forsøg med gratis kørsel på lokalruter

Infrastrukturpulje - Statusrapport pr. 31.01.2019

Status - Indsamling af restaffald og madaffald

Kompostudlevering forår 2019 på genbrugspladserne

Kunst på Genbrugscentret

Punkt 18: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-03-2019

Godkendt.