

REFERAT Teknik- og Klimaudvalget d. 07-10-2020

Mødedato Onsdag d. 07. oktober 2020 kl. 13:00

Mødested Skypemøde

Mødedeltagere Jakob Ville, Hans Holmer, Molle Lykke Nielsen, Ole Alsted, Poul Erik Jensen, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Gratis parkering i forbindelse med julehandel i Kolding..... | 3 |
| Erstatning af skoleruter med Flextrafik..... | 5 |
| Evaluering af sommer shuttlebus..... | 9 |
| Høring vedrørende tilretning af Sydtrafiks regionale ruter 2020-2022..... | 13 |
| Høring vedrørende Sydtrafiks Budgetforslag 2021..... | 19 |
| Kommuneplan 2021 - Oversvømmelse og erosion..... | 21 |
| Motas I/S - godkendelse af gebyrer for 2021..... | 24 |
| Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5086 Ny genvej på Vamdrup Genbrugsplads..... | 26 |
| Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5082 Hvidkærgårdsvej, nord, etape 1..... | 28 |
| Serviceudgifter, Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, pr. 15. september 2020..... | 30 |
| Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter..... | 34 |
| Orienteringspunkter..... | 35 |
| Orientering fra formanden..... | 36 |

Punkt 1: Gratis parkering i forbindelse med julehandel i Kolding

20/25966

Resumé

Kolding Kommune og City Kolding har siden 2011 arbejdet sammen om forskellige ordninger for delvis betalingsfri parkering i december.

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at modellen for betalingsfrihed gøres til en permanent løsning.

En permanent løsning anbefales at ligne løsningen fra 2019, hvor der var en tidligere opstart, så fredagen for julemandens ankomst samt efterfølgende lørdage frem til jul og i perioden mellem jul og nytår gøres betalingsfri.

City Kolding har desuden et ønske om fremadrettet at medtage Black Friday i ordningen.

Ved at benytte samme model for betalingsfrihed som tidligere sikres genkendeligheden af ordningen.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at alle de kommunale betalingspladser i Kolding bliver betalingsfri fredagen for julemandens ankomst, fredagen for Black Friday (sidste fredag i november), de 2 sidste lørdage i november, alle lørdage i december samt i perioden 24.-31. december 2020.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Godkendt med den bemærkning, at ordningen gøres permanent.

Sagsfremstilling

Kolding Kommune og City Kolding har siden 2011 arbejdet sammen om forskellige ordninger for delvis betalingsfri parkering i december.

I 2014, 2015, 2016, 2017 og 2018 har der været betalingsfri parkering i weekenderne i december måned samt i perioden mellem jul og nytår. I 2019 blev den betalingsfrie periode udvidet til at medtage fredagen for julemandens ankomst og de sidste 2 lørdage i november.

City Kolding har fået gode tilbagemeldinger på ordningen og ser gerne, at modellen fra 2019 bliver gentaget i 2020. Fastholdelse af modellen fra tidligere år medvirker til at skabe kontinuitet og genkendelighed for den gratis parkering i december.

City Kolding har ønsket, at den betalingsfrie periode også medtager den sidste fredag i november, hvor der er Black Friday.

Med baggrund i erfaringerne fra de tidligere år og den positive tilbagemelding fra City Kolding, foreslår By- og Udviklingsforvaltningen at imødekomme City Kolding ved at gøre ordningen permanent efter følgende model:

- Fredag for julemandens ankomst (2. sidste fredag i november) gøres betalingsfri
- Fredag for Black Friday (sidste fredag i november) gøres betalingsfri
- De sidste to lørdage i november samt alle lørdage i december frem til jul gøres betalingsfrie
- Perioden mellem jul og nytår gøres betalingsfri

I 2019 var der en indtægt for parkering på ca. 23.000 kr. på Black Friday. Det vurderes, at indtægtstabet for betalingsfri parkering på Black Friday kan indeholdes i budgettet for Vej- og Parkpolitikken.

I lighed med tidligere år er indtægtstabet indregnet i budgettet for Vej- og Parkpolitikken.

Der foretages ikke modregninger i beboerlicensordningen for Grøn Zone, da der fortsat er 15 betalingsdage i december måned sammenholdt med, at prisen for en beboerlicens er 100 kr./mdr. for Grøn Zone.

For at gøre opmærksom på ordningen, vil By -og Udviklingsforvaltningen i samarbejde med City Kolding udarbejde pressemeddelelser til diverse medier samt orientere om ordningen på kommunens hjemmeside, Facebook og på automaterne. City Kolding vil informere om ordningen i deres tilbudsaviser og diverse avisreklamer.

Punkt 2: Erstatning af skoleruter med Flextrafik

20/25742

Resumé

I skoledistrikterne for Ødis Skole, Vamdrup Skole og Christiansfeld Skole kører 4 skoleruter rundt med meget få passagerer i løbet af en hverdag.

En beregning, gennemført af Sydtrafik, har vist, at dækkes det nuværende rejsemønster i stedet af Sydtrafiks Flextrafik (behovsstyret kollektiv trafik med mindre vogne), vil Kolding Kommunes udgifter til kørslen gå fra ca. 2,1 mio. kr. til ca. 1,1 mio. kr. pr. år.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og Udviklingsdirektøren foreslår,

at der arbejdes videre med at erstatte skoleruter 520, 521, 527 og 539 med flextrafikordninger for befordringsberettigede skoleelever bosiddende i de berørte områder og ikke befordringsberettigede skoleelever bosiddende i Stepping-området jævnfør beskrivelsen i sagsfremstillingen,

at forslaget sendes i høring hos de berørte skoler og hos Ældrerådet,

at sagen forelægges for Teknik- og Klimaudvalget til endelig stillingtagen i slutningen af året i forlængelse af høringen.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Teknik- og Klimaudvalget besluttede at gennemføre en høring hos de berørte skoler, Ældrerådet og blandt lokalrådene for Ødis, Vamdrup, Stepping og Christiansfeld. Udvalget tager herefter stilling til sagen i slutningen af 2020.

Sagsfremstilling

Skoleruterne 520, 521, 527 og 539, der dækker dele af skoledistrikterne for Ødis Skole, Vamdrup Skole og Christiansfeld Skole, har gennem flere år haft faldende passagertal. Passagertallet på ruterne er nu nået så langt ned, at kørslen med fordel kan erstattes af andre løsninger.

De fire ruter har i de mest belastede uger til sammen et gennemsnitligt passagertal på 46,8 pr. hverdag. Ruterne køres af 4 busser, der til sammen har 2.029 køreplantimer pr. køreplanår. Udgifterne til ruterne beløber sig til ca. 2,1 mio. kr.

En beregning, gennemført af Sydtrafik, har vist, at dækkes det nuværende rejsemønster i stedet af Sydtrafiks Flextrafik (behovsstyret kollektiv trafik med mindre vogne), vil Kolding Kommunes udgifter til kørslen være ca. 1,1 mio. kr. pr. år – dvs. at der vil opnås en besparelse på ca. 1 mio. kr. pr. år.

Et godt bud på, hvem der berøres, hvis ruterne nedlægges, kan fås ved at studere, hvilke rejsehjemmel, der er blevet benyttet på ruterne, og hvilke persontyper, der har rejst på ruterne.

Rejsehjemmel benyttet på de enkelte ruter:

| | Classic | Skole-kort | Ungdoms-kort | Pendler-Kombikort | Pendler-kort | Enkelt | Mobil |
|------------|---------|------------|--------------|-------------------|--------------|--------|-------|
| 520 | 81% | 6% | 1% | 2% | 1% | 8% | 1% |
| 521 | 54% | 27% | 10% | 0% | 3% | 5% | 0% |
| 527 | 19% | 44% | 0% | 0% | 35% | 2% | 0% |
| 539 | 22% | 54% | 3% | 0% | 0% | 12% | 9% |
| Samlet set | 48% | 30% | 5% | 0% | 9% | 6% | 1% |

Passagertyper på de fire ruter:

| | Classic | Skolekort | Ungdomskort | Pendler-Kombikort | Pendlerkort | Enkelt | Mobil | Samlet set |
|-------------|---------|-----------|-------------|-------------------|-------------|--------|-------|------------|
| Voksen | 4% | 0% | 100% | 0% | 0% | 22% | 100% | 9% |
| Barn | 87% | 100% | 0% | 100% | 100% | 78% | 0% | 86% |
| Pensionist | 9% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 4% |
| Ung | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Handicappet | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| I alt | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Skolekort repræsenterer de befordringsberettigede elever, dvs. de elever, kommunen har pligt til at befordre pga. for lang afstand til skole eller en trafikfarlig skolevej. Som det kan ses af tallene, udgør disse kun ca. 30 % af alle rejsende på de 4 ruter. Ønsker Kolding Kommune i fremtiden kun at dække den befordring, kommunen har pligt til at dække, vil der således sandsynligvis kunne spares mere end 1 mio. kr. pr. år.

86 % af alle rejser foretages af børn. 34,5 % af disse er befordringsberettigede skolelever. De resterende er med stor sandsynlighed ikke befordringsberettigede skoleelever gående på enten Ødis Skole, Vamdrup Skole, Christiansfeld Skole eller Stepping Friskole.

Nedlægges de fire skoleruter, vil alternativet for de ikke befordringsberettigede børn være FlexJunior, som er en allerede eksisterende Flextrafik-ordning, hvor der køres FlexTur til halv pris (2,75 kr. pr. km, dog minimum 20 kr. pr. tur) for børn under 16 år.

5 % af alle rejser (hovedsageligt i Stepping-området) foretages af unge med Ungdomskort. Ved nedlæggelse af de 4 ruter, har disse FlexUng som alternativ. FlexUng er FlexTur til halv pris for unge med Ungdomskort (2,75 kr. pr. km, dog minimum 20 kr. pr. tur).

De resterende 9 % har almindelig FlexTur (5 kr. pr. km, dog minimum 40 kr. pr. tur) som alternativ til de 4 skoleruter.

Desuden har alle, der benytter de berørte ruter som tilbringerruter til andre busruter, mulighed for at tage en Plustur frem til et Plustur-stoppested, hvorfra der kan rejses videre med bus.

En Plustur koster 24 kr. pr. tur, hvilket skal lægges oven i udgiften til den efterfølgende kollektive trafikrejse.

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at kørslen på rute 520, 521, 527 og 539 nedlægges fra sommeren 2021, og at der i stedet tilbydes Flextrafik for følgende målgrupper:

- Befordringsberettigede skoleelever i de berørte områder
- Ikke befordringsberettigede skoleelever i Stepping-området

Ordning for de befordringsberettigede skoleelever

Betingelserne for en Flextrafik-ordning for de befordringsberettigede skoleelever, hvori disse befordres mellem hjem og skole, foreslås at være:

- Ingen egenbetaling
- Kørsel mellem skole og hjem bestilles et halvt år ad gangen
- Forældre kan ændre kørslen via App
- Begrænsninger:
 - Kun kørsel på skoledage mellem kl. 7 og kl. 16
 - Kun 2 ture pr. dag
 - Kun kørsel inden for skoledistriktet
 - Der kan medtages 1 medrejsende barn i et nærmere defineret omfang
- Overholdes begrænsningerne ikke befordres eleven i stedet med almindelig taxa
- Ellers samme betingelser med hensyn til bestilling, ventetid m.m. som ved en FlexTur

Ordning for de ikke befordringsberettigede skoleelever bosiddende i Stepping-området

Tanken med denne ordning er, at der tilbydes kørsel til en lavere egenbetaling i forhold til de allerede etablerede Flextrafik-ordninger, til de, der er flittige brugere af den kollektive trafik. En egenbetaling, der ligger tæt på de almindelige takster på en busrute, men måske en anelse højere pga. den bedre service, der gives.

Pga. en forholdsvis kort afstand til skole og/eller alternative busruter (ca. 2-3 km) foreslås ordningen kun etableret for elever bosiddende i Stepping-området.

Ordningen foreslås gældende for skoleelever gående på Ødis Skole samt Stepping Friskole og bosiddende inden for dette område:



samt for elever gående på Christiansfeld Skole og bosiddende inden for dette område:



Betingelserne for en Flextrafik-ordning for de ikke-befordringsberettigede skoleelever, hvor disse befordres mellem hjem og skole, foreslås at være:

- Egenbetaling: 15 kr. pr. skoledag – ca. 300 kr. pr. mdr.
- Kørsel mellem skole og hjem bestilles et halvt år ad gangen
- Forældre kan ændre kørslen via App
- Begrænsninger:
 - Kun kørsel på skoledage mellem kl. 7 og kl. 16
 - Kun 2 ture pr. dag
 - Kun kørsel inden for skoledistriktet
 - Der kan medtages 1 medrejsende barn i et nærmere defineret omfang
 - Overholdes betingelserne ikke, vil ordningen ikke være tilgængelig
 - Ellers samme betingelser med hensyn til bestilling, ventetid m.m. som ved en Flextur

Det skal bemærkes, at de nye ordninger, der måtte blive medtaget under Flextrafik, sandsynligvis for mange skoleelever vil blive betragtet som en bedre service end den, der er i dag med de 4 skolebusruter. Det skal derfor forventes, at der vil blive foretaget flere rejser i de områder, hvor de nye ordninger kommer til at gælde. Forbruget forventes dog ikke at komme op på et niveau, der vil betyde flere omkostninger for kommunen, end der er i dag til de 4 skolebusruter.

Der skal tages stilling til, om skoleruterne skal erstattes af flextrafik-ordninger inden årets udgang, idet den eventuelle tilpasning vil have betydning for det kommende udbud. Ændringen vil kunne gennemføres med virkning fra sommeren 2021.

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at den påtænke erstatning af de fire skoleruter med de foreslåede nye Flextrafik-ordninger sendes i høring hos de berørte skoler med høringsfrist den 20. november 2020.

Desuden foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at den påtænkte nedlæggelse af de fire skoleruter sendes i høring hos Ældrerådet, ligeledes med høringsfrist den 20. november 2020.

Hørings svar og en endelige beslutning om, hvorvidt ruterne skal erstattes med de foreslåede Flextrafik-ordninger, vil da kunne blive behandlet på Teknik- og Klimaudvalgets møde den 9. december 2020.

Bilag

Fakta vedr. de 4 skoleruter

Punkt 3: Evaluering af sommer shuttlebus

20/17061

Resumé

I sommeren 2020 blev der, pga. coronakrisen, etableret en gratis sommer shuttlebus, som forbandt turistattraktioner i Kolding og Christiansfeld, Kolding bymidte, Kolding Storcenter samt Skamling og campingpladserne ved Gl. Ålbo og Hejlsminde med hinanden.

Der forelægger nu en evaluering af sommer shuttlebussen, som afdækker passagerbelastningen på ruten samt de erfaringer, der er blevet gjort hermed.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Drøftet. Teknik- og Klimaudvalget ønsker, at der afholdes et fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Kulturudvalget om punktet.

Sagsfremstilling

På Teknik- og Klimaudvalgets møde den 15. juni 2020 blev det besluttet, at der i sommeren 2020, pga. coronakrisen, skulle etableres en gratis sommer-turistbus, som forbandt turistattraktioner i Kolding og Christiansfeld, Kolding bymidte, Kolding Storcenter samt Skamling og campingpladserne ved Gl. Ålbo og Hejlsminde med hinanden.

Baggrunden for beslutningen var coronakrisen, som skabte udfordringer for en række kulturinstitutioner og detailhandlen i kommunen. Samtidig forventedes det, at der ville være rigtig mange borgere og turister, som holdt sommerferie i kommunen – og som kunne have gavn af en turistbus, der kunne forbinde attraktionerne med hinanden.

Sommer shuttlebussen, som sommer-turistbussen kom til at hedde, kørte i ugerne 27-32 i 2020. Ruten havde 3 dobbeltafange. Der blev kørt alle dage mellem kl. 9 og kl. 19. Det var gratis for alle at benytte ruten. Driftsomkostningerne til ruten var ca. 300.000 kr.

Der forelægger nu en evaluering af sommer shuttlebussen, som afdækker passagerbelastningen på ruten samt de erfaringer, der er blevet gjort hermed.

Passagerbelastning

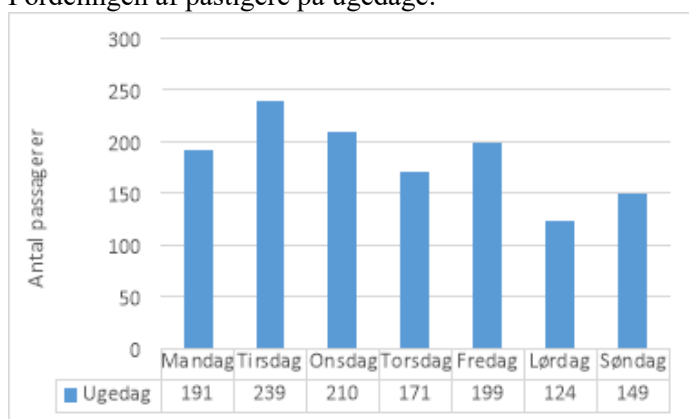
I alt 1.283 passagerer benyttede sommer shuttlebussen. 54 % af disse stod på bussen enten på Kolding Busterminal eller på Christiansfeld Busstation. 15 % stod på i Hejlsminde.

Fordeling af påstigere på stoppesteder:

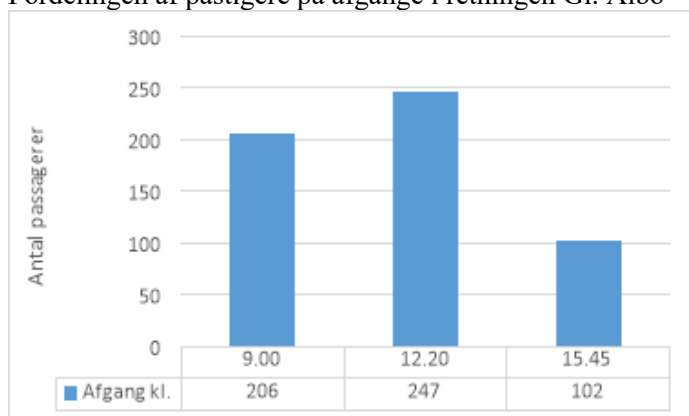
| Stoppested | Påstigere | % af alle påstigere |
|---------------------------------------|-----------|---------------------|
| Kolding Busstation | 370 | 29% |
| Christiansfeld Busstation | 320 | 25% |
| Hejlsminde, Havnevej v Banedæmningen | 191 | 15% |
| Hejls, Hejls Landevej v Sportspladsen | 69 | 5% |
| Lys høj Allé v Trapholt Kunstmuseum | 63 | 5% |
| Ålegården | 62 | 5% |
| Kolding Storcenter v bio | 41 | 3% |
| Christian 4. Vej v Geografisk Have | 36 | 3% |
| Vonsildvej v Ambotten | 24 | 2% |
| Sønder Stenderup | 22 | 2% |
| Skamlingsvejen v Marina Syd | 22 | 2% |
| Skamlingsbankens Rasteplads | 21 | 2% |
| Fjordvej v hotellet | 14 | 1% |
| Stenderuphagevej v Gl. Ålbovej | 10 | 1% |
| Sjølund | 7 | 1% |
| Engen v Bøgeværnet | 7 | 1% |
| Vonsildvej v Ambotten | 3 | 0% |
| Grønninghoved, Skamlingsvejen | 1 | 0% |
| I alt | 1283 | 100% |

Antallet af passagerer pr. afgang lå mellem 0 og 27. I gennemsnit var der 10,2 passagerer med pr. dobbeltafgang. Pr. dag var der i gennemsnit 30,5 med bussen.

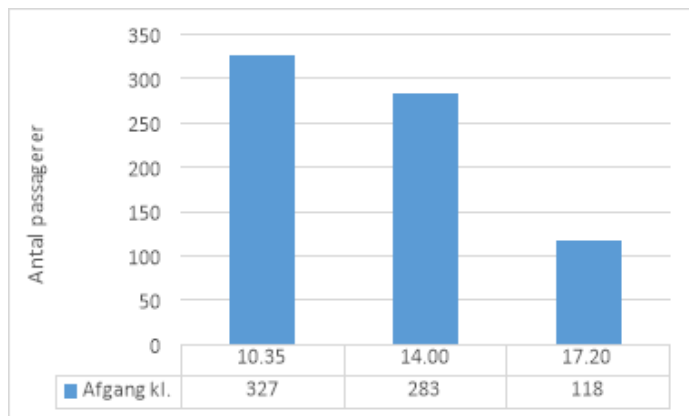
Fordelingen af påstigere på ugedage:



Fordelingen af påstigere på afgang i retningen Gl. Ålbo – Kolding Busterminal:



Fordelingen af påstigere på afgang i retningen Kolding Busterminal – Gl. Ålbo:



Der blev under passagertællingen desværre kun registreret antallet af påstigninger og ikke afstigninger. Der kan derfor ikke gøres rede for, hvortil passagerne rejste.

Modtaget kommentarer vedrørende sommer shuttlebussen

Der er modtaget følgende kommentarer via Sydtrafiks kundeambassadører, der har interviewet passagerer på ruten, buschauffør på ruten, Visit Kolding samt Kultur og Event i By- og Udviklingsforvaltningen:

- Passagerne har hørt om ruten via mund til mund metoden, Visit Kolding samt ugeavisen.
- Pensionister har taget med for at få en rundtur i kommunen.
- Der har været efterspørgsel efter en guide i bussen. Det kunne være på en bestemt tur om dagen eller blot et par gange om ugen på en bestemt tur.
- Der har været klager over, at det ikke var en handicapvenlig bus.
- Der har været kritik af, at bussen kun kørte i den østlige del af Kolding Kommune.
- Der har været kritik af, at bussen ikke kørte i en cirkel, men frem og tilbage af samme strækning.
- Ruten har været lange – der er langt fra Christiansfeldt til Trapholt.
- Der mangler WC på den lange tur.
- Generelt kunne passagerne godt tænke sig, at chaufføren kunne annoncere, hvor de er henne på ruten i forhold til stoppesteder.
- Passagerne har haft svært ved at finde stoppestederne – måske kunne der sættes flag op herved.
- Passagerne synes, at det var et godt initiativ at ruten kørte.
- Der har været kritik af, at bussen ikke kørte til de populære strande.
- Harteværket har udtrykt stor utilfredshed med, at bussen ikke betjente dem.
- Grønninghoved Strand Camping har udtrykt utilfredshed med, at deres gæster skulle gå knap 4 km til bussen.

Generelt

Fra at det blev besluttet, at ruten skulle køres, til at den skulle i drift, gik der 9 arbejdsdage.

På beslutningstidspunktet lå der kun en råskitse af en rute, der kun havde haft til formål at blive brugt som grundlag for et skøn med hensyn til omkostningerne til en eventuel sommer shuttlebus i Kolding kommune lignende den, der køres i Vejle kommune.

De 9 dage skulle bruges til bl.a. at:

- Gennemkøre ruten, så det kunne fastslås:
 - o Hvor bussen reelt kunne køre
 - o Hvilke køretider, der skulle være i køreplanen
 - o Hvor der kunne etableres busstoppesteder
- Kontakte attraktioner vedrørende optimale afgangstider
- Udarbejde køreplan for ruten
- Opsætte stoppesteder
- Udarbejde markedsføringsmateriale

Idet tidsplanen var stram, skulle der tages hurtige beslutninger, og der kunne ikke afviges noget særligt fra den råskitsekøreplan, der forelå.

I en optimal planlægningsproces ville der have været afsat en længere periode til dialog med attraktionerne i Kolding kommune, så der kunne imødekommes flest mulige ønsker fra kulturinstitutioner og overnatningssteder.

Derudover ville der have været afsat tid til flere gennemkørsler af ruten, så den mest optimale ruteføring kunne findes.

Endelig havde den afsatte periode til markedsføring været betydelig længere. Den korte tid til markedsføring begrænsede, hvor mange budskabet nåede ud til, og hvor mange platforme, der blev benyttet.

En optimal planlægningsperiode vil være af en varighed på minimum 6 måneder.

Et af ønskerne til ruten var, at de populære strande Binderup Strand og Grønninghoved Strand ville blive betjent af shuttlebussen. En gennemkørsel af ruten viste dog, at det ikke var muligt at komme tæt på disse attraktioner pga. smalle veje, der i forvejen er generet af parkerede biler i højsæsonen, og ingen mulighed for, at bussen kan vende ved destinationerne.

Betjening af Harteværket blev fravalgt pga., at et muligt stoppested for en 12 meter bus ville betyde en lang gåtur for passagerne til værket.

En begrundelse for, at shuttlebussen skulle køres var Corona, hvilket dog også har været udslagsgivende for, at mange generelt har valgt kørsel i bus fra.

Dette viser ikke kun passagertal på de almindelige regionale- og kommunale busruter, men også på shuttlebussen, der køres i Vejle kommune i sommerferieperioden.

Corona eller ej, skal det dog ikke forventes, at en sommer shuttlebus i Kolding kommune vil få lige så meget succes, som den i Vejle Kommune, idet Vejle Kommune har mere turisstunge attraktioner at byde på, såsom Givskud Zoo og Legoland. Dertil kommer, at mange af de attraktioner, som det lykkedes at betjene i Kolding Kommune, allerede er godt betjent af den almindelige kollektive trafik. En intensivering af markedsføringen af de eksisterende tilbud kunne derfor være et alternativ til sommer shuttlebussen.

Punkt 4: Høring vedrørende tilretning af Sydtrafiks regionale ruter 2020-2022

20/23960

Resumé

Sydtrafik har sendt en høring til kommunerne i trafikselskabets område vedrørende tilretning af de regionale ruter. Høringsfristen er den 19. oktober 2020.

Høringen har til formål at give kommunerne mulighed for at vurdere, om de påtænkte ændringer medfører, at kommunerne selv vil indsætte supplerende kørsel.

På baggrund af det første analysearbejde lægger Sydtrafik op til en nedgang i antallet af afgang på følgende ruter, der berører Kolding Kommune:

- Rute 106 Kolding – Erritsø – Middelfart
- Rute 147 Kolding – Vamdrup – Jels (- Toftlund)
- Rute 188 Kolding – Vejen

I høringsmaterialet nævnes desuden, at Sydtrafik overvejer at ændre ruteforløbet på rute 188, således at ruten ikke længere betjener togstationen i Lunderskov, men kun den nordligste del af Lunderskov.

Ændringerne på de berørte ruter påtænkes gennemført sommeren 2021.

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet et forslag til høringssvar fra Kolding Kommune.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forvaltningens forslag til høringssvar godkendes til fremsendelse til Sydtrafik.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Godkendt.

Sagsfremstilling

Sydtrafik har den 25. august 2020 sendt en høring til kommunerne i trafikselskabets område vedrørende tilretning af de regionale ruter. Høringsfristen er den 19. oktober 2020.

Sydtrafik er ved at gennemføre en analyse af 13 ruter i det regionale rutenet. Udgangspunkt for analysen er at få tilpasset det regionale rutenet, så det optimeres i forhold til efterspørgsel, de regionale betjeningsprincipper samt den regionale tilskudsramme.

På baggrund af det første analysearbejde lægger Sydtrafik op til en nedgang i antallet af afgang fra sommeren 2021 på følgende ruter, der berører Kolding Kommune:

- Rute 106 Kolding – Erritsø – Middelfart
- Rute 147 Kolding – Vamdrup – Jels (- Toftlund)
- Rute 188 Kolding – Vejen

Fælles for de berørte ruter er, at Sydtrafik kategoriserer disse som uddannelsesruter, der primært har til formål at sikre direkte forbindelse fra oplandet til ungdomsuddannelser morgen og eftermiddag samt typisk har 3-5 daglige hverdagsture i hver retning.

I høringsmaterialet nævnes ikke konkret, hvilke afgang, der tænkes nedlagt på den enkelte rute, kun et vidtspændende mulighedsinterval for den fremtidige daglige hverdagsfrekvens, som Sydtrafik anbefaler, at der skal være på den pågældende rute.

| Rute | Dækningsgrad estimeret | Hverdagsture K20 | Sydtrafiks anbefaling Hverdagsture fra K21 |
|------|------------------------|------------------|---|
| 105 | 31% | 12 | 3-7 |
| 106 | 37% | 12 | 3-8 |
| 115 | 26% | 6 | 3-5 |
| 119 | 30% | 10 | 3-5 |
| 124 | 39% | 11 | 3-8 |
| 128 | 31% | 6 | 3-5 |
| 147 | 46% | 11 | 3-8 |
| 148 | 32% | 8/10 | 3-7 |
| 188 | 26% | 9 | 3-7 |
| 341 | 17% | 1 | 1 |

By- og Udviklingsforvaltningen har, efter at høringen er blevet udsendt, fået oplyst, hvilke afgange, der på nuværende tidspunkt tænkes nedlagt sommeren 2021. Derudover har forvaltningen modtaget tal for hvor mange passagerer, der i gennemsnit benytter de berørte ruter, hvor passagerne stiger af og på samt hvor mange rejser på rejsekort, der foretages i og på tværs af kommunerne. Sydtrafik ønsker dog ikke, at disse køreplanudkast samt passagertal skal indgå i høringen, idet der fortsat pågår et analysearbejde, og at det derfor kun er principperne, der sendes i høring. Høringen skal give kommunerne mulighed for at vurdere, om de påtænkte ændringer medfører, at kommunerne selv vil indsætte supplerende kørsel.

I det efterfølgende vil der blive gennemgået, hvad de foreslåede ændringer vil betyde for den enkelte rute.

Rute 106 Kolding – Erritsø – Middelfart

Rute 106 forbinder Kolding med Fredericia og Middelfart.



Rutens primære rejseformål er at skabe hurtig forbindelse fra oplandet til uddannelsesinstitutionerne i Kolding samt i Erritsøområdet. Bussen fortsætter desuden på alle afgange videre til Middelfart Station, hvor der er forbindelser til tog og bus.

Kolding og Middelfart er direkte forbundet af tog.

Ruten har den tredje højeste dækningsgrad og den anden laveste nettoomkostning pr. påstiger ud af de i alt 10 uddannelsesruter i Sydtrafiks område.

Sydtrafik anbefaler i høringsmaterialet, at rute 106 skal betjenes med 3-8 daglige afgange i hver retning, hvor ruten i dag har 12 afgange.

Jf. høringsmaterialet, har ruten stor variation i passagertal på de nuværende afgang med mange passagerer morgen og eftermiddag, et moderat passagertal midt på dagen og et meget lavt passagertal tidlig morgen samt om aftenen. Sydtrafik vurderer, at der kan reduceres i antal afgang tidlig morgen, midt på dagen samt om aftenen.

I de køreplanudkast, som er blevet fremvist for By- og Udviklingsforvaltningen, er antallet af dobbeltaf gange på rute 106 blevet reduceret fra 12 til 6.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer, at der er gået for drastisk til værks, når antallet af afgang på ruten halveres. Potentielt står ruten til at miste en del af dens passagerer, idet den ikke længere vil kunne dække passagerens befordringsbehov fuldt ud. Der er et meget stort gab på 5 timer imellem rutens morgenafgange og eftermiddagsafgange, og så stopper ruten med at køre tidligt. Passagerens behov for fleksibilitet i forbindelse med transport vil sandsynligvis ikke blive dækket.

I Kolding kommune vil en ruteændring have størst betydning for de, der har adresse i Eltang-området, idet ruten her er den eneste busforbindelse ind til Kolding Busterminal.

Eltang er et område, hvor der allerede nu er byggemodnet et større boligområde, der planlægges udvidet i de kommende år. På tidspunkter, hvor rute 106 ikke kører, er der ca. 1,7 km til nærmeste busbetjent stoppested (bybuslinje 8 og 9 på Drejensvej i Kolding). Rute 106 benyttes også af Eltang Skole.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer dog, at der ikke foretages tilstrækkeligt med interne rejser i Kolding kommune på de afgang, der påtænkes sløjft, til at rimeliggøre de omkostninger, der vil være ved at kommunen går ind og supplerer rute 106 med afgang mellem Eltang og Kolding.

Rute 147 Kolding – Vamdrup – Jels (-Toftlund)

Rute 147 forbinder Kolding med Vamdrup og Jels. På 1 morgenafgang og 2 eftermiddagsafgange køres helt til Toftlund.



Rutens primære rejseformål er at skabe forbindelse fra oplandet til uddannelsesinstitutionerne i Kolding.

Sydtrafik oplyser, at ruten hovedsageligt benyttes af rejsende mellem Vamdrup og Kolding samt mellem Jels og Kolding.

For rejsende fra Jels er der mulighed for at rejse med rute 138 til Vejen og herfra med tog til Kolding. For rejsende fra Vamdrup er der direkte tog til Kolding. For borgere bosiddende i Hjarup og omegn er rute 147 eneste kollektive busforbindelse til Kolding og Vamdrup.

Ruten har den højeste dækningsgrad og den laveste nettoomkostning pr. påstiger ud af de i alt 10 uddannelsesruter i Sydtrafiks område.

I dag har ruten 11,5 dobbeltaf gange på hverdage. I høringsmaterialet anbefaler Sydtrafik, at den skal have mellem 5 og 8 daglige afgange på strækningen Kolding-Jels i hver retning. I køreplanudkastet, som er blevet forevist for By- og Udviklingsforvaltningen, er der 8,5 dobbeltaf gange mellem Kolding og Jels.

Der anbefales yderligere i høringsmaterialet, at ruten fremover på alle afgange stopper sin kørsel i Jels, idet der i gennemsnit er 1,5 passagerer, der rejser på strækningen mellem Jels og Toftlund dagligt. En strækning, der tager 29 minutter retur.

Jf. Sydtrafik har en uddannelsesrute typisk 3-5 daglige hverdagsture. Det anbefales dog, som tidligere skrevet, at antallet af hverdagsture på rute 147 skal ligge imellem 5-8. Rute 147 har en dækningsgrad og en omkostning pr. passager, der kan måle sig med hovedparten af de 9 ruter, Sydtrafik betegner som basisruter. Basisruter beskrives som ruter, der forbinder de mellemstore byer med hinanden (5.000-15.000 indbyggere).

By- og Udviklingsforvaltningen savner et princip for, hvornår en rute er så godt benyttet, at ruten bør opretholdes med det antal afgange, ruten har, på trods af at der er enkelte afgange med få passagerer.

En risiko ved at nedlægge afgange er, at passageres krav/forventninger til den daglige fleksibilitet i forbindelse med deres transportbehov ikke dækkes, og de derfor vælger den kollektive trafik fra. Der tabes herved flere passagerer end de, der benytter de berørte afgange. En udvikling der til sidst kan underminere hele ruten, idet færre passagerer kan betyde yderligere nedskæringer, som igen betyder passagertab.

Som der står i høringsmaterialet, er der mulighed for at tage toget mellem Vamdrup og Kolding. Med den høje belægning på rute 147 må det dog antages, at rute 147 giver en bedre dækning af de rejsendes behov end toget. Derfor kan det frygtes, at der ved nedgangen i antallet af afgange på rute 147 ikke flyttes passagerer fra bus til tog, men fra bus til bil, hvilket er en uheldig udvikling, især når der er tale om unge mennesker, som gerne skulle holdes i den kollektive trafik så længe som muligt, så trængslen forøges mindst muligt.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer, at der ikke foretages tilstrækkeligt med interne rejser i Kolding kommune på de afgange, der påtænkes sløjfet, til at rimeliggøre de omkostninger, der vil være ved at kommunen går ind og supplerer rute 147 med afgange mellem Vamdrup og Kolding.

Rute 188 Kolding - Vejen

Rute 188 forbinder Kolding med Vejen. Ruten betjener Lunderskov Station.



Rutens primære rejseformål er at skabe forbindelse fra oplandet til uddannelsesinstitutionerne i Vejen og Kolding.

Rejsende mellem Lunderskov by og Kolding har mulighed for at tage toget.

Rute 188 er sammen med den nye kommunale rute 511 (Jordrup - Kolding), der har 1 morgenafgang og 2 eftermiddagsafgange, eneste busforbindelse mellem Harte og Kolding. På tidspunkter, hvor de to ruter ikke kører er der ca. 1,9 km til nærmeste busbetjente stoppested (Bybuslinje 1 på Østervej i Kolding).

Ruten har en lav dækningsgrad og en forholdsvis høj nettoomkostning pr. påstiger.

Sydtrafik anbefaler, at ruten går fra at have 9 dobbeltaf gange på hverdage til at have 3-7 dobbeltaf gange på hverdage. I køreplanudkastet, som er blevet forevist for By- og Udviklingsforvaltningen, er der 6 dobbeltaf gange mellem Kolding og Vejen.

Ud fra de tal, som By- og Udviklingsforvaltningen har set, da berøres en forholdsvis stor andel af rutens passagerer af sløjfningen af de 3 dobbeltaf gange. Bevarelsen af 1 af disse afgange vurderes at komme flertallet af de berørte passagerer til gode.

Ydermere står der i høringsmaterialet, at Sydtrafik overvejer at forkorte ruteforløbet på rute 188. Ved at ophøre med at betjene Lunderskov ved dennes station, men i stedet betjene byen perifært i den nordligste del, kan der spares 7 minutters køretid. Der er en gangafstand på ca. 1,5 km fra Lunderskov Station til omkring det sted, hvor Sydtrafik har til hensigt at betjene byen. Et betydeligt antal passagerer pr. dag på rute 188 benytter stoppersteder i Lunderskov, der ligger mere end 500 meter fra det tiltænkte sted, rute 188 skal stoppe.

Jo kortere rejsetid, der er på en rute, jo mere attraktiv vil en rute være for de fleste passagerer i teorien. En rute kan dog blive rettet så meget ud, at den ikke kører der, hvor der er passagerer til ruten. Ved kun at betjene Lunderskov i den nordligste del, vurderer By- og Udviklingsforvaltningen, at rute 188 mister en stor del af dennes kundegrundlag, idet gangafstanden til ruten vil blive for lang.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer, at der ikke foretages tilstrækkeligt med interne rejser i Kolding kommune på de afgange, der påtænkes sløjfet, til at rimeliggøre de omkostninger, der vil være ved at kommunen går ind og supplerer rute 188 med afgange mellem Lunderskov og Kolding.

Generelt

Sydtrafik foreslår ændringer på samtlige af de 10 regionale uddannelsesruter. De hentede besparelser benyttes til at dække en ubalance i den regionale økonomi fra 2021 på 6-7 mio. kr. årligt.

I den endelige tilretning af ruterne vil Sydtrafik også trække på nyere data, og der vil løbende blive holdt øje med, om der sker ændringer, der taler for højere/lavere frekvens på ruterne.

De konkrete tider i køreplanerne vil blive drøftet med kommuner og uddannelsesinstitutioner.

Sydtrafik vil tilstræbe at opnå gode korrespondancer til kommunale ruter samt bedst mulig betjening af uddannelsesinstitutioner.

Det skal forventes, at ændringerne på de regionale ruter vil betyde mere kørsel på Kolding Kommunes Flexkurs-ordninger samt på Plustur.

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet forslag til høringsbrev – vedlagt som bilag.

Sydtrafiks analysearbejde fortsætter. Trafikselskabet vil hurtigst muligt påbegynde analyse af de resterende regionale ruter.

De ruter, der i den forbindelse vil berøre Kolding Kommune, er følgende:

- 103 Vejle – Almind – Kolding
- 134 Haderslev – Christiansfeld – Kolding
- 166 Kolding – Egtved – Billund – Billund Lufthavn
- 900x Vejle – Kolding – Haderslev – Aabenraa – Sønderborg

Større påtænkte ændringer af frekvens eller ruteforløb på disse ruter vil inden endelig beslutning blive sendt i høring hos de berørte kommuner. Eventuelle ændringer på ruterne forventes implementeret sommeren 2022.

Sydtrafik oplyser yderligere, at de under det kommende analysearbejde vil overveje at sikre Kolding en bedre forbindelse til Billund.

Bilag

Udkast til høringssvar

Høringsbrev - tilretning af Sydtrafiks regionale ruter 2020-2022.pdf

Punkt 5: Høring vedrørende Sydtrafiks Budgetforslag 2021

20/19806

Resumé

Sydtrafik har sendt Budgetforslag 2021 med overslagsårene 2022-2024 i høring. Samtidigt meddelte Sydtrafik dog, at der, på grund af usikkerheder i forbindelse med fastsættelse af konsekvenserne af COVID-19, ville blive udarbejdet en opdateret version af Budgetforslag 2021 op til Sydtrafiks bestyrelsesmøde den 16. september 2020.

Kolding Kommune har nu modtaget Revideret Budgetforslag for 2021, hvilket kommunens høringssvar tager udgangspunkt i.

Kolding Kommunes bidrag til Sydtrafik, med hensyn til den kollektive trafik, er jævnfør det reviderede budgetforslag på 54,5 mio. kr. Kommunen har i Budget 2021 afsat 55,3 mio. kr. til området, hvilket vil sige, at der vil være et overskud på 0,8 mio. kr., såfremt Sydtrafiks forventninger holder stik.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det meddeles Sydtrafik, at Reviderede Budgetforslag 2021 inklusive takstforslag og ændringer til finansieringsprincipper tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Godkendt.

Sagsfremstilling

Den 30. juni 2020 sendte Sydtrafik Budgetforslag 2021 med overslagsårene 2022-2024 i høring. Samtidigt meddelte Sydtrafik dog, at der, på grund af usikkerheder i forbindelse med fastsættelse af konsekvenserne af COVID-19, ville blive udarbejdet en opdateret version af Budgetforslag 2021 op til Sydtrafiks bestyrelsesmøde den 16. september 2020.

Kolding Kommune har nu modtaget Revideret Budgetforslag for 2021, hvilket kommunens høringssvar tager udgangspunkt i.

Høringsfristen er den 16. oktober 2020.

Det reviderede budgetforslag er udarbejdet med udgangspunkt i Budgetforslag 2021 samt kendte ændringer som følge af udviklingen i COVID-19.

Takster

Taksstigningsloftet for 2021 er på 1,1 %, hvilket forventes at blive udnyttet.

Takststrategien for 2021 vil, som i 2020, være at fokusere på at nedbringe break even mellem rejsekort og pendlerkort.

Med de nuværende takster er det først ved 35-36 rejser, at det bliver økonomisk fordelagtigt at købe pendlerkort. Med Takst Vest er målsætningen, at dette antal rejser skal nedbringes, hvilket gøres ved at hæve taksterne på rejsekort og begrænse prisstigningerne på pendlerkort.

Finansieringsprincipper

Finansieringsprincipperne anvendes til at fordele indtægter og udgifter ud på de enkelte kommuner og regionen.

Det overordnede princip er, at kommunerne og regionen skal tildeles de indtægter og udgifter, der vedrører dem. For nogle udgifter kan fordelingen ske direkte, mens det for andre udgifter er nødvendigt at anvende en fordelingsnøgle.

Sydtrafik har udsendt følgende forslag til ændringer af finansieringsprincipperne i Budgetforslag 2021:

Ungdomskort

Med hensyn til ungdomskort ønskes det i 2021 at fastholde fordelingsprincip godkendt af

bestyrelsen den 12. december 2014 (punkt 55).

Dette indebærer, at der årligt foretages 2 analyser (forår/efterår) af solgte ungdomskort, hvor gennemsnittet af disse undersøgelser anvendes til indtægtsfordeling i regnskabet.

NOP investering (investering i ny platform for Flextrafik)

Rammebudget og finansieringsmodel for udbud, investering og implementering er besluttet i separat sag på bestyrelsesmødet i Sydtrafik i juni 2020, som dog er behandlet fortroligt.

Budgetforslag 2021 – Kolding Kommune

Kolding Kommunes bidrag til Sydtrafik med hensyn til den kollektive trafik er i det reviderede budgetforslag 2021 på 54,49 mio. kr.

| (i 1.000 kr.) Årets priser | Budgetfor. 2021 | Budgetopf. 2 2020 | Budget 2020 | Regnskab 2019 |
|-------------------------------|--------------------|----------------------|----------------|------------------|
| Busdrift, indtægter | -19.796 | -22.315 | -21.628 | -19.939 |
| Busdrift, udgifter | 70.655 | 70.928 | 71.883 | 69.915 |
| Flextur, indtægter | -1.328 | -951 | -1.302 | -1.107 |
| Flextur, udgifter | 3.783 | 4.258 | 4.608 | 3.904 |
| Finansiering og investering | 1.172 | 1.019 | 1.036 | 991 |
| Bidrag i alt | 54.486 | 52.939 | 54.597 | 53.764 |

Der er i det reviderede budgetforslag indarbejdet et forventet fald i indtægterne i starten af 2021 på 25 % i forhold til indtægterne i budget 2020. Ved udgangen af 2021 forventes, at faldet reduceres til 10 %.

Den 29. maj 2020 indgik regeringen og KL aftale om statslig kompensation til trafikselskaberne for 2020. Der er en forventning om, at der også ydes kompensation i 2021, men da en sådan aftale endnu ikke er indgået, er der ikke indregnet nogen COVID-19 kompensation i det reviderede budgetforslag, hvorfor der ses et fald i indtægter på busdrift fra budgetopfølgning nr. 2 2020 til budgetforslag 2021.

Med hensyn til udgifterne til Flextur, er der forudsat, at der i 2021 ikke længere er restriktioner på planlægningen, og at rejseantallet er tilbage på niveauet som i januar og februar 2020. Dermed antages, at omkostningerne pr. rejse vil blive som i den seneste normale driftsperiode.

Kolding Kommunes bidrag til Sydtrafik, med hensyn til den kollektive trafik, er på 54,5 mio. kr. Kolding Kommune har i Budget 2021 afsat 55,3 mio. kr. til området. Det afsatte budget for 2021 skal også dækkes en eventuel merbetaling vedrørende regnskab 2020, som først kendes medio 2021.

Punkt 6: Kommuneplan 2021 - Oversvømmelse og erosion

19/37789

Resumé

I henhold til planloven skal kommuneplanen indeholde et nyt tema, der omhandler områder der er udsat for oversvømmelse og erosion. Derfor er der i forbindelse med forarbejderne til ny kommuneplan udarbejdet et administrativt oplæg til, hvordan det nye tema kan indarbejdes.

Forvaltningen har i samarbejde med de øvrige kommuner i Trekantsområdet udarbejdet et fælles oplæg til retningslinje og redegørelse, som en del af den fælles kommuneplan. Det fælles oplæg omfatter ikke hvilket udpegningsgrundlag der skal anvendes ved udpegning af de udsatte områder, hvilket skal udarbejdes lokalt for kommuneplanen i Kolding Kommune.

I forlængelse af den fælleskommunale redegørelse, har forvaltningen udarbejdet et oplæg til, hvilke metoder der kan anbefales at bruge til udpegning af arealer der er oversvømmelsestruet eller truet af erosion.

Inden forvaltningen går videre med at indarbejde oplægget i forslag til kommuneplan, er der behov for nogle politiske pejlinger i forhold til det udpegningsgrundlag forvaltningen ligger op til at anvende.

Sagen behandles i

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

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at retningslinje og redegørelse vedrørende oversvømmelse og erosion tages til efterretning,

at metoder til udpegning af områder der er truet af oversvømmelse og erosion godkendes.

Beslutning Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 30-09-2020

Forslaget indstilles til godkendelse.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Orienteringen blev taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Baggrund

Med planlovsændringen per 1. februar 2018 fastsættes nye regler for forebyggende planlægning for oversvømmelse og erosion. Reglerne er gældende for hele kommunen både land og by, og stiller krav til afværgeforanstaltninger, når der planlægges for nye byområder, fortætning af eksisterende by, særlige tekniske anlæg eller ændret arealanvendelse mv., hvor det planlagte område vurderes at være udsat for oversvømmelse og erosion. Områder der kan blive udsat for oversvømmelse eller erosion udpeges i kommuneplanen. Med planlovens nye regler har kommunerne mulighed for at kræve, at en byherre skal sikre, at der etableres afværgeforanstaltninger i de områder, som i kommuneplanen er udpeget som potentielle oversvømmelses- eller erosionstruede.

Forvaltningen har i samarbejde med de øvrige kommuner i Trekantsområdet udarbejdet et fælles oplæg til retningslinje og redegørelse, som en del af den fælles kommuneplan, se bilag "Fælles retningslinjer og redegørelse"

Indenfor de områder, der vil blive udpeget til områder med risiko for oversvømmelse eller erosion, vil følgende retningslinje skulle varetages:

7.3.1 Retningslinje for oversvømmelse og erosion

Planlægning af nye byområder, fortætning af eksisterende by, særlige tekniske anlæg eller ændret arealanvendelse mv. indenfor områder med risiko for oversvømmelse og erosion må kun ske under hensyntagen til anvendelse af afværgeforanstaltninger, som sikrer mod oversvømmelse eller erosion.

Anlæg af kystbeskyttelse skal begrænses. Der bør som udgangspunkt kun etableres kystbeskyttelse, hvor det har et væsentligt formål og ikke hindrer den frie adgang langs kysten.

Den enkelte kommune i trekantsamarbejdet er selv ansvarlig for udpegningsgrundlag af de konkrete områder og ligeledes hvilket udpegningsgrundlag der skal anvendes. Derfor har forvaltningen udarbejdet et administrativt oplæg til, hvilken metode det kan anbefales at bruge for Kolding kommune til udpegningsgrundlag af arealer der er truet af oversvømmelse eller erosion, se bilag ”Områder med risiko for oversvømmelse og erosion – oplæg til metodebeskrivelse”

Inden forvaltningen går videre med at indarbejde udpegningsgrundlag i henhold til den forelagte metode i forslag til Kommuneplan 2021, er der behov for nogle politiske pejlinger i forhold til udpegningsgrundlaget.

Kommuneplanen og oversvømmelse og erosion

Grundlæggende er fysisk planlægning et vigtigt redskab, når kommunerne skal gøre opmærksom på risiko for oversvømmelse og erosion ved nye og eksisterende by- og sommerhusområder. Det er en særlig udfordring at afværge mod oversvømmelse og erosion og samtidig bevare områdets kvaliteter som naturværdi, kulturmiljø, havudsigt, havnefront, bybillede mm., hvilket kræver helhedsorienteret og velovervejet afværgeforanstaltninger. Ekstremhændelser kan være vanskeligt at sikre sig helt imod, men de kan blandt andet forebygges igennem langsigtet og målrettet fysisk planlægning.

Grundlæggende skal der i kommunens planlægning være fokus på, ikke at planlægge sig ind i problemer i forhold til oversvømmelse og erosion. Det er både i forhold til nuværende viden og erfaringer, men også i forhold til effekten af klimaændringer.

Metode og udpegninger

Erhvervsstyrelsen har udarbejdet en vejledning i planlægning for forebyggelse af oversvømmelse og erosion. Her gives der stor metodefrihed til, hvordan kommunerne udpeger områder, der er udsat for oversvømmelse og erosion i kommuneplanen. Kommunen skal derfor selv beslutte, hvilket datagrundlag, oversvømmelseskilde mv. der lægges til grund for udpegningerne. Det er ligeledes kommunen, der bestemmer hvilket klimascenarie og hændelsesniveauer, der lægges til grund for udpegningsgrundlaget.

I klimatilpasningsplanen fra 2014 er der fokus på perioden frem til 2050. Niveaulet der sikres for i de prioriterede klimatilpasningsprojekter svarer til en 100 års hændelse i 2050. Hvilket også er det niveau forvaltningen lægger op til at anvende i forbindelse med udpegningsgrundlag af arealer truet af oversvømmelse. Dette kan være et godt udgangspunkt i forhold til de data, som den eksisterende planlægning for klimatilpasningsprojekterne baserer sig på. Kommuneplanen skal omfatte en periode svarende til 12 år, hvilket hovedsageligt handler om udlæg af nye byudviklingsområder svarende til det forventede behov for byvækst i denne periode.

Oversvømmelse

Når der skal udpeges områder der forventes at blive udsat for oversvømmelse, er der flere kilder der kan tages i betragtning. Det være sig oversvømmelse fra havet, fra vandløb og fra nedbør/skybrud. Ligeledes er forhøjet grundvandsstand en kilde til oversvømmelse, som der ifølge vejledningen også kan medtages i kommuneplanen.

De nævnte kilder til oversvømmelse er alle med i kommunens Klimatilpasningsplan fra 2014, hvor de anvendte data er baseret på en klimafremskrivning efter det klimascenarie der blev anbefalet på den tid. I den forbindelse har kommunen fået fremstillet oversvømmelseskort for nedbør, vandløb, hav og grundvand.

De områder der i kommuneplanen vil blive udpeget som truet af oversvømmelse, vil primært være arealer langs kysten, arealer langs vandløb, arealer der oversvømmes i forbindelse med nedbør/skybrud og arealer med forventet høj grundvandsstand.

Erosion

Arbejdet med erosion på kysten er en ny disciplin for kommunen, hvor vi ikke selv tidligere har fået udarbejdet data. Udpegning af arealer der er udsat for erosion, vil ske på baggrund af tilgængelige data fra Kystdirektoratets Kystatlas. Data fra kystatlas optimeres på baggrund af erfaring og historisk placering af kystlinjen/kystprofilet, som bestemmes via luftfoto. Derefter beregnes hvor langt ind på land erosionen vil have en påvirkning, som resultat af klimaforandringerne.

De områder der i kommuneplanen vil blive udpeget som truet af erosion vil være kystnære arealer. En indledende gennemgang af kystlinjen i kommunen, viser at det kun er mindre strækninger langs kysten ved Lillebælt, som er udsat for væsentlig erosion.

Øvrig planlægning i forhold til at imødegå klimaforandringer

Klimatilpasningsplan

I kommunernes økonomiaftale for 2013 blev det besluttet, at kommunerne skulle udarbejde klimatilpasningsplaner med tilhørende risikokortlægning. Fokus i klimatilpasningsplanerne var at prioritere indsatsområder i kommunen, og risikokortlægningen var en forudsætning for medfinansiering af klimatilpasningsprojekter fra spildevandsselskaberne. Et hovedformål med udarbejdelse af klimatilpasningsplaner var dermed at udarbejde et grundlag for takstfinansierede klimatilpasningsprojekter.

Risikostyringsplan

EU vedtog i 2007 et oversvømmelsesdirektiv på baggrund af store oversvømmelser i flere europæiske lande. Danmark har implementeret direktivet i følgende lovbekendtgørelse LBK nr. 1085 af 22. september 2017 og nr. 894 af 21. juni 2016, som indeholder krav om vurdering og styring af oversvømmelser via en risikostyringsplan. Kolding Kommune er udpeget i oversvømmelsesdirektivet og skal derfor udarbejde en risikostyringsplan. Risikostyringsplanen er overordnet kommuneplanen, og i kommuneplanen skal der redegøres for, at kommuneplanens indhold ikke er i modstrid med den kommunale risikostyringsplan.

Risikoplanen skal være politisk godkendt inden 21. oktober 2021.

Bilag

Områder udsat for oversvømmelse og erosion - oplæg til metodebeskrivelse

Fælles retningslinjer og redegørelse - områder med risiko for oversvømmelse og erosion

Punkt 7: Motas I/S - godkendelse af gebyrer for 2021

10/30754

Resumé

Motas I/S fremsender takster for 2021 til godkendelse.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at de fremsendte takster fra Motas I/S godkendes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Motas I/S har fremsendt takster for gebyrer for 2021 til godkendelse. Der er prisstigninger i forhold til 2020 på nogle områder.

Af vedtægterne for selskabet fremgår det af punkt 11.8, at:

”De af repræsentantskabet indstillede gebyrer jf. 8.2 fremsendes til kommunernes godkendelse vedlagt bestyrelsens beretning og årsregnskabet for det forløbne regnskabsår samt budget for det kommende regnskabsår”.

Selskabets udgifter til drift, administration og anlægsaktiviteter dækkes af selskabets gebyrer efter hvile-i-sig-selv-princippet.

Gebyrerne er beregnet ud fra Affaldsbekendtgørelsen, så de udgifter, som kan henføres til de enkelte ordninger, er medtaget i taksten for den enkelte ordning, hvilket også gælder for de administrationsudgifter, som kan henføres til den pågældende ordning.

Tilbage er en mindre del af omkostninger, der medgår til de generelle ordninger. Det drejer sig primært om en andel af udgifterne, der går til løn, kontorfaciliteter og kontorhold.

Gebyropkrævning

Motas I/S budgetterer med et samlet beløb, der faktureres til interessentkommunerne med udgangspunkt i det antal virksomheder, der er registreret i CVR pr. 1. januar i gebyråret. Antallet af de virksomheder, der tidligere blev fritaget for administrationsgebyret, trækkes fra totalantallet. Denne del finansieres via DUT-midlerne.

Der budgetteres med stigninger på blandt andet følgende områder:

- En generel stigning på 3 øre pr. kg i håndterings- og administrationsgebyr for alle farligt affaldstyper
- En stigning på 20 kr. pr. affaldsdeklaration
- En stigning på 15 kr. pr. time kvalitetssikring
- En stigning på 1-2 kr. for emballageleje
- En stigning fra 230 til 250 kr. til transport i ”Den lille landbrugsordning”
- En generel stigning på 15 kr. pr. tømning af olie og benzinudskillere

En række gebyrer er uændrede, som f.eks. prisen på olie- og benzinudskillere og sandfangstømninger og afhentning af opbevaringskasser/stk.

Repræsentantskabet har den 3. september 2020 godkendt beretning, regnskab og budget for 2021 samt forslag til takster/gebyrer for 2021 med ovennævnte justeringer.

Årsberetning, budget over indtægter og udgifter ligger i Acadre-sagen under takster 2021 (sag nr. 10/30754).

Bilag

Punkt 8: Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5086 Ny genvej på Vamdrup Genbrugsplads

20/25203

Resumé

Det foreslås at anlægge en genvej på Vamdrup Genbrugsplads for at skabe et bedre flow inde på pladsen med mindst mulig ventetid for borgerne, mindre gene for trafikken på Østermarksvej og bedre mulighed for korrekt sortering.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at bevillingsansøgningen imødekommes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

For at skabe bedre flow på pladsen med mindst mulig ventetid for borgerne, mindske generne for trafikken på Østermarksvej og for at skabe bedre mulighed for rigtig sortering, foreslås det at anlægge en mindre genvej inde på pladsen.

Har en borger overset en container/fraktion, eller opdager borgeren noget i sit affald, der skulle have været i en container, som man allerede er kørt forbi, er Vamdrup Genbrugsplads i dag indrettet således, at man skal køre ud af porten og ud på Østermarksvej, eventuelt holde i kø og så ind ad porten igen. Det er både til gene for trafikken på Østermarksvej og for borgeren, der skal ind på pladsen igen. For nogle borgere frister det til at smide resten af deres affald i den sidste container, så de slipper for at skulle køre ud og så ind igen.

Derudover er der driftsmæssigt en tidsmæssig besparelse, idet medarbejderne ikke skal køre ud af porten med rendegraveren, når indholdet i containerne skal komprimeres med skovlen, for derefter at køre ind igen.

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet udkast til en genvej på 40x5 meter. Overslaget for projektet ligger på 430.000 kr.

| | |
|------------------------------|---------|
| Anlægsoverslag, ekskl. moms: | i kr. |
| Anlægsudgifter | 150.000 |
| Projektering 10 % | 50.000 |
| Landinspektøropmåling | 30.000 |
| El- og rørarbejde, anslået | 50.000 |
| Flytning af port og hegn | 75.000 |
| Uforudsete udgifter | 75.000 |
| I alt | 430.000 |

Genbrugspladsen kan holdes åben mens arbejdet udføres, hvilket vil ske i 2020.

Ansøgningens bevillingsmæssige forudsætninger:

| | |
|-----------------|---------|
| i kr. | Udgift |
| Anlægsbevilling | 430.000 |

Fordeling af rådighedsbeløb:

i kr. Udgift

2020 430.000

Ansøgningens finansiering:

Finansieringen af projektet vil ske inden for Forsyningspolitikken via den budgetterede driftssum til reinvesteringer på genbrugspladserne, og vil således kræve en budgetoverførsel fra drift til anlæg.

Billede af Vamdrup Genbrugsplads. Genvej vist med rødt.



Centralforvaltningens bemærkninger

Der er ikke yderligere bemærkninger til sagen.

Punkt 9: Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5082 Hvidkærgårdsvej, nord, etape 1

20/22928

Resumé

Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5082 Hvidkærgårdsvej, nord, etape 1.

Byggemodningen omfatter 13 parceller.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår, at bevillingsansøgningen imødekommes.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5082 Hvidkærgårdsvej, nord, etape 1, i Vamdrup.

Byggemodningen består af 3 planlagte etaper. Etape 1 omfatter 13 parceller. Efterhånden som etape 2 og 3 skal igangsættes, vil der tilsvarende blive søgt bevillinger til dette.

Udgifterne til byggemodningen af etape 1, der omfatter arealerhvervelse, etablering af boligveje, stier, belysning, beplantning, tilslutningsbidrag til forsyningsvirksomheder m.v., forventes at udgøre 4.700.000 kr. Salgsindtægterne forventes ligeledes at udgøre 4.700.000 kr.

Nedenfor er kort over byggemodningen, hvor etaperne står anført.



Hvidkørgårdsvej, Nord

Å

Igangsætning af byggemodningen afventer endelig vedtagelse af lokalplan for området.

Å

Ansøgningens bevillingsmæssige forudsætninger:

| Å | Udgift | Indtægt |
|---|--------|---------|
|---|--------|---------|

| | | |
|-----------------|---------------|---------------|
| Anlægsbevilling | 4.700.000 kr. | 4.700.000 kr. |
|-----------------|---------------|---------------|

Å

Ansøgningens udgifter finansieres af de afsatte midler til byggemodning. Projektet indgår i prioriteringen af byggemodningsrammen behandlet af Byrådet den 25. februar 2020, og er desuden besluttet fremrykket af Byrådet den 15. maj 2020.

Å

Ansøgningens indtægter vil løbende, som de realiseres, gå til dækning af den budgetterede salgsramme.

Centralforvaltningens bemærkninger

Der er ikke yderligere bemærkninger til sagen.

Punkt 10: Serviceudgifter, Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, pr. 15. september 2020

20/5810

Resumé

Pr. 15. september 2020 er forventningerne til Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, som omfatter Vej- og Parkpolitik, Forsyningspolitik, Klimapolitik og en andel af Administrationspolitik følgende:

- Regnskabet for Vej- og Parkpolitik forventes at overføre 8 mio. kr. til 2021
- Regnskabet for Forsyningspolitik forventes overførsel til 2021, størrelsen er endnu ikke opgjort
- Regnskabet for Klimapolitik forventes at overføre 50.000 kr. til 2021
- Regnskabet for Teknik- og Klimaudvalgets andel af Administrationspolitik forventes at balancere

I forbindelse med kvartalsopfølgningen pr. 30. april 2020 blev Økonomiudvalget orienteret om, at udgifter afledt af Covid-19 så vidt som overhovedet muligt skal afholdes inden for det eksisterende budget.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Godkendt.

Sagsfremstilling

For Vej- og Parkpolitik forventes et overskud på 8 mio. kr., som vil blive overført til 2021.

For Klimapolitik forventes et overskud på 50.000 kr., som vil blive overført til 2021.

For Forsyningspolitik forventes en overførsel til 2021, men størrelsen er endnu ikke opgjort. Pga. Covid-19 blev en del driftsinvesteringer udskudt og ydermere kom Klimaaftalen i juni 2020, som også kan have påvirkning på de planlagte driftsinvesteringer.

Andel af Administrationspolitik, forventes at balancere.

I forbindelse med kvartalsopfølgningen pr. 30. april 2020 blev Økonomiudvalget orienteret om, at udgifter afledt af Covid-19 så vidt som overhovedet muligt skal afholdes inden for det eksisterende 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 Økonomiudvalget: Der forventes overførsel til 2021 på 8 mio. kr. vedrørende Vej- og Parkpolitik. Overførslerne vedrører primært afsatte midler til vinterdrift, som skal sikre vinterbudgettet 2021 herunder nødvendige investeringer i vintermateriel. Herudover forventes overført budget vedrørende øvrige driftsmidler. Overførslen afhænger dog af effekterne af Covid-19.

For Klimapolitik forventes overførsel på 50.000 kr., som skyldes færre udgifter til badevandskontrol end forventet.

Nedenfor er skematisk oversigt over status pr. 15. september 2020 for ovennævnte områder.

Vej- og Parkpolitik

| Budgetområde | Korrigeret | Forbrug i | Forbrugs- | Note |
|--------------|------------|-----------|-----------|------|
|--------------|------------|-----------|-----------|------|

Vej- og Parkpolitik

| | budget i kr. | kr. | % | |
|--|--------------|-------------|-----------|---|
| Grønne områder inkl. skove, strande, kolonihaver og projekter | 13.128.000 | 7.465.031 | 56,86 | |
| Tværgående vejformål | 28.896.000 | 3.972.088 | 13,75 | 1 |
| Entreprenøraftdelingen (maskiner, lønninger, arbejde for andre, driftsbygninger) | 203.000 | 2.061.025 | 1.015,28 | 2 |
| Administration (Anlæg og Drift området) | 19.227.000 | 13.550.330 | 70,48 | |
| Parkering | -5.059.000 | -2.011.011 | 39,75 | 3 |
| Vedligeholdelse af belægninger, broer, tunneller og p-arealer | 16.847.000 | 9.796.100 | 58,15 | |
| Rabatter, afvanding, renhold og graffiti fjernelse | 26.981.000 | 13.085.401 | 48,50 | |
| Vejbelysning | 7.105.000 | 4.049.776 | 57,00 | |
| Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende foranstaltninger | 5.718.000 | 3.435.867 | 60,09 | |
| Fornyelse af belægninger | 23.803.000 | 14.234.161 | 59,80 | |
| Vinterdrift | 11.600.000 | 3.472.357 | 29,93 | 4 |
| Busdrift | 56.178.000 | 54.467.905 | 96,96 | 5 |
| Lufthavn og jernbane | 3.696.000 | 71.250 | 1,93 | 6 |
| Rengøring | 70.000 | -2.004.728 | -2.863,90 | 7 |
| I alt | 208.393.000 | 125.645.552 | 60,29 | |

Note 1:

Den lave forbrugsprocent skyldes overført beløb fra 2019 til 2020, hvoraf en del forventes anvendt til udsatte serviceopgaver fra 2019 og en del tilbageholdes som sikring i forhold til eventuelle corona-relaterede udgifter.

Note 2:

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

Note 3:

Den lave forbrugsprocent er en afledt effekt af Covid-19.

Note 4:

Den lave forbrugsprocent er et udtryk for den milde vinter. Der vil ved bevillingskontrollen blive overført midler til 2021 til sikring af vinterbudgettet for 2021 samt midler til fornyelse af saltblandeanlæg samt hal i den forbindelse, da det eksisterende anlæg er nedslidt.

Note 5:

Der forventes i regnskab 2020 en mindreindtægt vedrørende den kollektive trafik som følge af Covid-19. Effekten vil først blive synlig i 2021, når regnskab 2020 er afsluttet. På baggrund af de mindskede indtægter, har Sydtrafik fremskyndet betalingerne af de kommunale tilskud, hvilket er skyld i den højere forbrugsprocent.

Note 6:

Ca. 2,4 mio. kr. af det afsatte budget vedrører tilskud til Kolding Lufthavn. De vil formentlig først blive overført til lufthavnen i slutningen af 2020 for at undgå, at Kolding Lufthavn rammes af negative renter på deres indestående.

Note 7:

Forskudt bogføring af udgifter og indtægter bevirker en svingende forbrugsprocent.

*Forsyningspolitik -
Udgifter*

| Budgetområde | Korrigeret budget i kr. | Forbrug i kr. | Forbrugs-% | Note |
|--------------------------|-------------------------|---------------|------------|------|
| Fælles formål | 31.713.000 | 13.295.655 | 41,92 | |
| Dagrenovation/restaffald | 37.818.000 | 21.306.223 | 56,34 | |
| Storskrald | 2.609.000 | 1.197.366 | 45,89 | |
| Glas, papir og pap | 7.489.000 | 3.033.232 | 40,50 | |
| Farligt affald | 3.109.000 | 1.800.641 | 57,92 | |
| Genbrugsstationer | 35.902.000 | 20.375.194 | 56,75 | |
| Øvrige ordninger | 5.442.000 | 2.696.471 | 49,55 | |
| Tjenestemænd | 2.208.000 | 883.665 | 40,02 | |
| I alt | 126.290.000 | 64.588.448 | 51,14 | |

*Forsyningspolitik -
indtægter*

| Budgetområde | Korrigeret budget i kr. | Forbrug i kr. | Forbrugs-% | Note |
|--------------------------|-------------------------|---------------|------------|------|
| Fælles formål | -16.977.000 | -16.268.735 | 95,83 | |
| Dagrenovation/restaffald | -41.922.000 | -36.932.883 | 88,10 | |
| Storskrald | -2.867.000 | -2.819.025 | 98,33 | |
| Glas, papir og pap | -8.398.000 | -6.712.880 | 79,93 | |
| Farligt affald | -2.657.000 | -2.669.405 | 100,47 | |
| Genbrugsstationer | -39.838.000 | -35.920.652 | 90,17 | |
| Øvrige ordninger | -4.903.000 | -4.928.190 | 100,51 | |
| I alt | -117.562.000 | -106.251.772 | 90,38 | 1 |

Note 1:

Størstedelen af indtægterne i form af renovationsbidrag opkræves 2 gange årligt. Begge rater er opkrævet, hvilket er baggrunden for den høje forbrugsprocent.

Klimapolitik

| Budgetområde | Korrigeret budget i kr. | Forbrug i kr. | Forbrugs-% | Note |
|------------------------|-------------------------|---------------|------------|------|
| Klima og Bæredygtighed | 1.078.000 | 323.643 | 30,02 | 1 |

Note1:

Størstedelen af udgifterne forventes i slutningen af året, hvorfor forbrugsprocenten er lav.

Administrationspolitik

| Budgetområde | Korrigeret budget i kr. | Forbrug i kr. | Forbrugs-% | Note |
|--------------------------|-------------------------|---------------|------------|------|
| Teknik- og Klimaudvalget | 45.000 | 3.252 | 7,23 | |

Punkt 11: Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter

Resumé

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

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

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

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 12: 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 07-10-2020

Godkendt.

Sagsfremstilling

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

Bilag

Justering af organisationen i By- og Udviklingsforvaltningen (mundtlig orientering)

Midtbyprojekterne, Kolding (mundtlig orientering)

Navngivning af plads på østlige del af Rendebanen

Sydtrafiks budgetopfølgning nr. 2 2020

Lugt fra Vamdrup Renseanlæg

Brug af multikriteriemodel ved valg af kloaksaneringsløsning

Borgerundersøgelse Kolding Kommunes Affald og Genbrug.pdf

Status på implementering af regeringens klimaafale

Information fra KL omkring plan for forbrændingskapaciteten

Vedligehold og sløjfning af brandhaner (mundtlig orientering)

Punkt 13: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 07-10-2020

Godkendt.