

REFERAT Teknikudvalget d. 02-05-2016

Mødedato Mandag d. 02. maj 2016 kl. 13:30

Mødested 1.2 vest

Mødedeltagere Knud Erik Langhoff, Oluf Lykke Nielsen, Poul Erik Jensen, Michael Jensen, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup, Asger Christensen

Innholdsfortegnelse

Vedtagelse af Mobilitetsplan for Kolding Kommune.....	3
Trafikken på Gl. Kongevej, Christiansfeld.....	6
Udlån af trailer til frivillige i lokalområderne.....	8
Statusredegørelse af det nye bybusnet.....	9
Information om kommunikationsstrategi for Affaldsplanen.....	13
Forslag til Strategi for Energnist I/S- Kolding Kommunes høringssvar.....	15
Fremtidige rammer for forbrændingssektoren.....	17
Ændret grøn drift i en række pilot-projektområder.....	20
Fastsættelse af vejafvandingsbidrag.....	24
Legepladsstrategi Kolding Kommune.....	26
Optagelse af del af Agerøvej som offentlig vej.....	30
Bevillingsstatus pr. 31. marts 2016 for Teknikudvalgets politikområder.....	33
Orientering om budgetlægning 2017.....	36
Orienteringspunkt.....	38
Orientering fra formanden.....	39
Deltagelse i aktiviteter.....	40

Punkt 1: Vedtagelse af Mobilitetsplan for Kolding Kommune

15/12744

Resumé

Mobilitetsplanen for Kolding Kommune 2015 – 2027 har været i høring i 8 uger, frem til den 3. december 2015. Forvaltningen har i høringsperioden modtaget 53 høringssvar. Der har især været fokus på en ny forbindelse fra Fynsvej/Nr. Bjertvej til Skovvangen, men også stor opmærksomhed på trafiksikkerhed, krydsudvidelser og kollektiv trafik.

Høringen har givet anledning til en række mindre justeringer og præciseringer af Mobilitetsplanen.

Tilføjelse til resumé

På Økonomiudvalget blev sagen sendt tilbage til Teknikudvalget med henblik på at genvurdere handicapområdet. Forvaltningen har efterfølgende uddybet en række forhold på handicapområdet.

Sagen behandles i

Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Mobilitetsplanen for Kolding Kommune vedtages med de i sagsfremstillingen beskrevne ændringer og tilføjelser.

Nyt forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Mobilitetsplanen for Kolding Kommune vedtages med de i sagsfremstillingen beskrevne ændringer og tilføjelser vedrørende tilgængelighed for handicappede.

Sagsfremstilling

Mobilitetsplanen 2015 - 2022 for Kolding Kommune bygger på Kolding Kommunes Vision 2012 – 2022 samt de politikker og planer der regulerer kommunens udvikling.

Generelt er der stort fokus på at binde Mobilitetsplanen sammen med Kommuneplanen, så mobilitet indtænkes i kommende byomdannelses- og byudviklingsprojekter.

Mobilitetsplanen understøtter Teknikudvalgets overordnede politik: ”For at skabe optimale muligheder for udvikling og vækst vil vi arbejde for bæredygtige trafikformer. Vi vil gennem infrastrukturudbygninger sikre fremkommeligheden på det overordnede vejnet med trafiksikkerhed i højsædet, ligesom vi vil arbejde for et veludbygget og sammenhængende cykelstinet.”

Kolding Kommune ønsker at sikre rammevilkårene for kommunens fortsatte vækst gennem en tilpasning og udbygning af infrastrukturen i kommunen. Dette skal sikre mobilitet for arbejdskraften og for varer. Derfor skal der arbejdes strategisk med byudvikling og mobilitet i tæt kombination.

I Mobilitetsplanens handlingsplan er der forslag til en række investeringer i infrastrukturen på:

Kort sigt, 0 – 5 år

Mellem sigt, 5 – 10 år

Lang sigt, over 10 år

En del af projekterne finansieres gennem Infrastrukturpuljen på kort sigt, mens de øvrige projekter skal søge finansiering gennem de årlige budgetforhandlinger og eventuelle statslige støtte og finansieringspuljer.

Planen har været i høring i 8 uger frem til den 3. december 2015. Forvaltningen har i høringsperioden modtaget 53 høringssvar fra henholdsvis 16 foreninger og 37 enkeltpersoner. Der har især været fokus på forslaget om en ny forbindelse mellem Nr. Bjertvej og Fynsvej men også stor opmærksomhed på trafiksikkerhed, krydsudvidelser og kollektiv trafik.

Høringssvarene har givet mange gode input og forslag til Mobilitetsplanen. Overordnet set giver høringssvarene ikke anledning til større ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvarene kan opdeles i 7 kategorier, som relaterer sig til Mobilitetsplanen. Flere af høringssvarene kommenterer på flere emner i planen som f.eks. krydsudvidelser, cykelfremme, trafikikkerhed og handicappedes muligheder i trafikken. De 53 høringssvar kommenterer på i alt 100 forhold i mobilitetsplanen. Oversigtsmæssigt fordeler kommentarerne sig som vist i nedenstående skema.

Kategori	Væsentligste betragtninger
Nye veje og vejlukninger	<p>49 kommentarer i alt og underskriftsindsamling på Facebook med 1.419 underskrifter.</p> <p>38 af kommentarerne og underskriftsindsamlingen på Facebook handler om, at forbindelsen mellem Fynsvej/Nr. Bjertvej og Skovvungen ikke skal etableres. Forbindelsen trækkes ud af Mobilitetsplanen.</p> <p>5 kommentarer vedr. ønske om lukning af Plovfuren når kapaciteten i krydset Vestre Ringgade/Tøndervej og Tøndervej Seest Bakke forbedres. Mobilitetsplanen ændres så ønsket imødekommes.</p> <p>1 kommentar til den østlige Ringvejsforbindelse fra Østerbrogade over banen til Ndr. Ringvej. Forbindelsen trækkes ud af Mobilitetsplanen.</p> <p>1 kommentar vedr. ny tilslutning til E45 ved Vranderupvej. Mulighederne for tilslutningsanlæg undersøges. Dette forudsætter udvidelse af Tøndervej – Sydbanegade – Skamlingvejen til 4 spor, der optages som langsigtet projekt i Mobilitetsplanen.</p>
Krydsudvidelser og trafikikkerhed	<p>19 kommentarer til ønsker om krydsudvidelser, der skal forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden.</p> <p>Kommentarerne giver anledning til at følgende kryds optages i Mobilitetsplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vejlevej/Nørreskovgårdsvej: Forslag om signalregulering medtages i Handlingsplanen til udførelse på mellem sigt (5 – 10 år). - Signalregulering af krydset Højvungen/Korsvej: Projektet fremrykkes I handlingsplanen til udførelse på kort sigt.
Parkering	<p>4 kommentarer til mere parkering i byens udkant.</p> <p>Kommentarerne giver ikke anledning til ændringer af Mobilitetsplanen. Dog vil forvaltningen se nærmere på muligheder for rabat på betalt parkering ved samkørsel samt muligheder for handicapparkering med fokus på liftbusser.</p>
Kollektiv trafik	<p>11 kommentarer vedr. kollektive trafik.</p> <p>Kommentarerne giver ikke anledning til ændringer i Mobilitetsplanen.</p>
Cykelfremme	<p>9 kommentarer vedr. cykelfremme.</p> <p>Ønske om cykelsti mellem Lunderskov og Vamdrup optages i Mobilitetsplanen.</p>
Handicappede	<p>6 kommentarer om handicappedes vilkår i byen.</p>

	<p>Kommentarerne giver anledning til, at forvaltningen i samarbejde med handicaprådet og Senior- og Sundhedsforvaltningen udarbejder retningslinjer for vores infrastruktur, så handicappede kan benytte transportmidler på lige fod med borgere uden handicap. Formuleringen er medtaget i Mobilitetsplanen.</p>
Øvrige	<p>1 kommentar om rute til landbrugskøretøjer i Kolding by. Kommentaren giver anledning til, at det indføres i Mobilitetsplanen at: I forbindelse med vej- og krydsudvidelserne skal det sikres, at der på udvalgte ruter i byerne fortsat kan køres med landbrugskøretøjer.</p> <p>1 kommentar om reduktion af fossile brændsler. Kommentaren giver anledning til, at det indføres i Mobilitetsplanen at: Kolding Kommune ønsker at fremme udviklingen af alternative drivmidler. Derfor vil Kolding Kommune deltage i aktiviteter, der har til formål at fremme anvendelsen af el- og brintdrevne transport for at reducere udledningen af fossile brændsler.</p>

En nærmere gennemgang af kommentarerne til de enkelte kategorier, høringssvar og den endelige Mobilitetsplan er vedlagt som bilag.

Tilføjelse til sagsfremstilling

På Økonomiudvalgets møde den 14. marts 2016 blev sagen sendt tilbage til Teknikudvalget med henblik på at genvurdere handicapområdet. Forvaltningen har efterfølgende uddybet en række forhold på handicapområdet samt et par redaktionelle ændringer. Ændringerne er markeret med rødt i Mobilitetsplanen på side 5, 8, 12, 21 og 25.

Beslutning Teknikudvalget den 01-02-2016

Procedureudsættes, med henblik på indarbejdelse af de på temamødet fremkommende bemærkninger.

Beslutning Teknikudvalget den 07-03-2016

Forslaget indstilles til godkendelse.

Beslutning Økonomiudvalget den 14-03-2016

Sagen blev sendt tilbage til Teknikudvalget med henblik på at genvurdere handicapområdet.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Forslaget indstilles til godkendelse med den supplerende bemærkning, at der på side 34 tilføjes, at der sikres elstik til crossere og elcykler, samt at der i forbindelse med udbygning af Tøndervej optages dialog med Provstiet og tages behørigt hensyn til "Den gamle Kirkegård".

Bilag

Fordeling og antal af høringssvar med specifikke forslag til vejnettet.pdf

Høringssvar_mail.pdf

Høringssvar_doc_pdf.pdf

CaseNo15-12744_Høringssvar mobilitetsplan_.pdf

Kolding_Mobilitetsplan_endelig_2.pdf

Punkt 2: Trafikken på Gl. Kongevej, Christiansfeld

16/5999

Resumé

Knud Erik Langhoff (C) og Oluf Lykke Nielsen (DF) fremsender sag til drøftelse på Teknikudvalget, på baggrund af henvendelse fra Anne Grethe og Svend S. Nielsen, Gl. Kongevej 11, Christiansfeld vedrørende de trafikale forhold på Gl. Kongevej, Christiansfeld.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forslag til svarbrev godkendes.

Sagsfremstilling

Anne Grethe og Svend S. Nielsen har fremsendt forslag til løsning af de trafikale forhold i Christiansfeld.

I deres henvendelse skriver de blandt andet følgende:

”Gl. Kongevej

Der udføres chikane så tæt, at det ikke er muligt, at den tunge trafik ikke har mulighed for, at køre igennem med busser og lastbiler samt nedsættelse af hastigheden for personbiler. Der bør også placeres en chikane på Kirkealle.

Busser

Der er ikke behov for, at busserne kører op til skolen, da børn ikke tager skade af at gå lidt. Skolebusser kan sætte børnene af enten på busstation Kongensgade (de går via stier ved Gudsager til skole) eller der udføres vendeplads for busser ved den nye p-plads på Lindegade (herfra går skolebørnene til skole bag om Netto og der er jo planlagt nyt fortov fra Aldi og ned til Fakta)

Der bør kun være busser i rute, som har gennemkørsel i byen via Haderslevvej og Kongensgade.

Kørsel til og fra den nye p-plads skal kun ske fra nord via Arlavej, det gælder også den tunge trafik til butikkerne i Lindegade samt alle turistbusser.

Rundkørslen:

Både ind- og udkørsel til byen bør lukkes, så man tvinger trafikken uden om byen. Dette vil afhjælpe trafikken på Præstegårdsvej og Vestervang mm.”

Forvaltningens bemærkninger

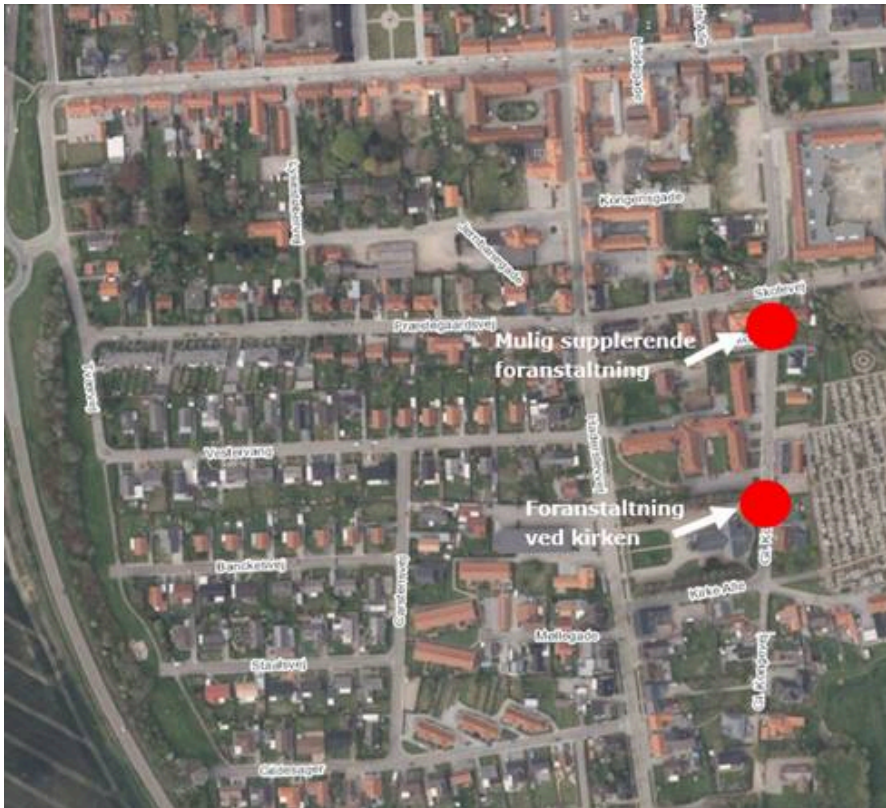
På Budget 2017 er der afsat 700.000 kr. til hastighedsdæmpning på Gl. Kongevej.

Forvaltningen har vurderet mulighederne for tiltag på vejstrækningen.

Forvaltningen ser følgende mulige løsninger:

- Indsnævring med chikaner. Chikaner kan anvendes til at etablere et krydsningspunkt mellem kirken og kirkegården, så der kun skal krydses 1 kørespor.
- Hævet flade.
- Hævet flade med indsnævring så der etableres en god krydsningsmulighed fra kirken til kirkegården.

Der er flere mulige placeringer for hastighedsdæmpende foranstaltninger. De mest oplagte fremgår af nedenstående figur.



Forvaltningen har planlagt at diskutere de mulige tiltag med menighedsrådet, da der er kulturhistoriske hensyn til bymiljøet omkring kirken. Afhængigt af løsningsforslaget kan det desuden være nødvendigt at involvere øvrige interessenter såsom Sydtrafik og Christiansfeld Skole. Forvaltningen vil på et senere tidspunkt orientere Teknikudvalget om, hvilken løsning der er valgt i samarbejde med interessenterne.

Forvaltningen anser det for u hensigtsmæssigt at fjerne bustrafikken fra Gl. Kongevej som foreslået. Busruterne er ikke kun planlagt for at få eleverne tæt på skolen, men også for at sikre en vendemulighed/sløjfe for busserne, så de kan komme den rigtige vej ud af byen igen.

For at reducere trafikbelastningen fra tung trafik i byen planlægges det at udvide helleanlægget ved Tværvej i rundkørslen på Omfartsvejen. Herved bliver det vanskeligt for store køretøjer at anvende Tværvej som adgang til rundkørslen, når de kommer fra byen. Afkørslen fra rundkørslen mod Christiansfeld er allerede indsnævret. Med en ændret fysisk udformning af tilfartssporet vurderes det, at det er muligt at skabe en yderligere reduktion af den tunge trafik i byen. Projektudgiften på 125.000 kr. kan afholdes inden for budgetrammen på 700.000 kr.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

mail vedrørende trafikken på Gl. Kongevej, Christiansfeld

Gl. Kongevej - Trafiksanering

Punkt 3: Udlån af trailer til frivillige i lokalområderne

16/6373

Resumé

Tobias Jørgensen (V) fremsender på vegne af Venstre i Kolding forslag om etablering af en trailer med redskaber, som skal udlånes gratis til de frivillige, der ønsker at gøre en ekstra indsats på de grønne områder/stier i kommunens lokalområder.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det af Tobias Jørgensen (V) fremsatte forslag drøftes.

Sagsfremstilling

Tobias Jørgensen (V) har fremsendt nedenstående mail med forslag om etablering af trailer med redskaber til frivillige:

"Venstre i Kolding støtter frivilligheden i hele Kolding kommune, derfor dette punkt til Teknikudvalgets dagsorden.

Vi vil gerne igangsætte opbygning af en trailer indeholdende redskaber som slagleklipper, pladevibrator, buskryddere og almindelige gængse håndredskaber.

Denne trailer skal udlånes gratis til de frivillige i kommunen, der må ønske at gøre lidt ekstra for deres lokalområde, det kan være at lukke huller i en sti, eller klippe et ellers bevokset område og lignende.

Vedligehold og brændstof skal kommunen stå for! Alt dette skal selvfølgelig gøres på en måde, så der ikke udføres kommunale opgaver, det er ikke en spareøvelse for at få mindre driftsudgifter, men skal ses som et supplement til at gøre de dejlige områder i vores kommune endnu mere herlige! I Holbæk har de en lignende ordning der fungerer, og med inspiration herfra mener jeg at der skal tilbydes gratis kurser til de frivillige, der vil ønske at bruge traileren, så alle der benytter den har den rette viden omkring dens brug."

Forvaltningens bemærkninger:

Såfremt Teknikudvalget ønsker at arbejde videre med forslaget, vil forvaltningen have behov for at undersøge og belyse de forsikringsmæssige og ansvarsmæssige aspekter ved udlån af kommunale redskaber til borgere nærmere – herunder eventuelle skader på materiel som personer. Det forventes, at der kan fremlægges en nærmere vurdering på Teknikudvalgets junimøde.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt med den bemærkning, at forvaltningen blev anmodet om at belyse de forskellige forhold vedrørende forsikringsforhold, ansvar, arbejds-skader, konkurrence – herunder økonomi mv.

Punkt 4: Statusredegørelse af det nye bybusnet

16/6244

Resumé

Søndag den 28. juni 2015 blev Koldings nye bybusnet implementeret.

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet en statusredegørelse over bybusnettets første 10 driftsmåneder.

Ud fra passagertællinger og indtægtsudviklingen skønnes det, at der efter implementeringen af det nye bybusnet har været et fald i passagertallet på 4-5%, hvilket er mindre end det forventede i forhold til omfanget af de ændringer, der er gennemført.

By- og Udviklingsforvaltningen har modtaget henvendelser fra 60 personer, hvoraf 1 er en underskriftsindsamling med 155 underskrifter.

På baggrund af passagerudviklingen og de modtagende henvendelser finder By- og Udviklingsforvaltningen ikke, at der er et behov for at gennemføre ændringer på det nye bybusnet.

Normalt skal der gå op mod to år, før store ændringer i et bybusnet har manifesteret sig hos borgerne og den reelle effekt kan ses.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at statusredegørelsen af det nye bybusnet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Søndag den 28. juni 2015 blev Koldings nye bybusnet implementeret.

Forvaltningen har gjort status over de første 10 måneder og set på:

- Hvordan har udviklingen i passagertallet været?
- Hvilke henvendelser har henholdsvis kommunen og Sydtrafik modtaget?
- Hvor er bybusnettets største svagheder?
- Sydtrafik og Tidebus's forslag til optimering af linjeføringer.

Hvordan har udviklingen i passagertallet været?

Der er lavet 2 passagertællinger efter implementeringen af det nye bybusnet.

Den første tælling, der blev lavet i oktober 2015, indikerede et fald på 18,6% i passagertallet. Tallet overraskede, idet hverken rejsekortdata, salget af kontantbilletter eller chaufførernes oplevelser kunne bekræfte, at så mange passagerer var "forsvundet".

Den anden tælling, der blev foretaget i marts 2016, indikerer et mindre fald end det, oktobertællingen viste. Her viste tællingen et fald på 5,3% i passagertallet.

Da årsagen til et fald i talte passagerer overvejende kan skyldes:

- nyt bybusnet,
 - flytning af passagerer over på de lokale og regionale ruter,
 - et behov for færre skift mellem linjer (mere direkte ruter), hvor passageren tidligere er blevet talt 2 gange,
- er det vigtigt, at tællingerne holdes op mod indtægtsudviklingen i samme periode. Her skønner Sydtrafik, at der har været et indtægtsfald på ca. 4%.

Normalt siges det, at der skal gå op mod to år, før store ændringer i et bybusnet har manifesteret sig hos borgerne, og effekten reelt kan måles.

Samlet set skønner Sydtrafik, at et fald mellem 3% og 5% i passagerantallet ikke er foruroligende i forhold til ændringernes omfang, flytningen af passagerer til regionalbusser samt mindre antal omstigninger. Til sammenligning har nedgangen i hele Sydtrafiks område samlet set været på 4,3% i 2015, og faldet er derfor ikke større i Kolding end i det øvrige af Sydtrafiks område, trods det at Kolding har lavet en meget stor omlægning af bybusnettet.

I budgetforslaget for 2015 forventes et passagerfald i bybusnettet på 9% som et resultat af de besparelser, der blev gennemført på bybusnettet i august 2014 og omlægningen af bybusnettet. Passagerfaldet har altså været noget mindre end det forventede, hvilket må betragtes som en ganske succesfuld implementering af det nye bybusnet.

Hvilke henvendelser har henholdsvis kommunen og Sydtrafik modtaget?

By- og Udviklingsforvaltningen har siden bybusnettets implementering modtaget henvendelser fra i alt 60 personer, hvoraf 1 henvendelse dækker over en underskriftsindsamling med 155 underskrifter.

Ud over spørgsmål til det nye bybusnet fordeler henvendelserne sig på følgende kategorier:

- Klager over betjening af nye strækninger (4 stk.)
- Klager over korrespondancer, rejsetider, frekvens og betjeningstidsrum (18 stk.)
- Klager over tabt betjening (34 stk., hvoraf 1 er en underskriftsindsamling)
- Generelle klager over det nye bybusnet (2 stk.)
- Ønsker til ændring af ruter (4 stk.)
- Klager over driftsproblemer (9 stk.)
- Klager over stoppesteder (7 stk.)

Alle henvendelser samt en dybdegående gennemgang af klagerne er vedlagt som bilag.

Sydtrafik har i 2. halvår 2015 modtaget i alt 129 kundehenvendelser vedrørende Koldings bybusnet. De fordelte sig således:

Årsag	Antal sager
Forsinkelser/omkørsel/udgået tur/for tidlig afgang	43
Linjeføring/korrespondancer	25
Andet	61

Til sammenligning var der i samme periode i 2. halvår 2014, hvor der ikke var betydelige ændringer, 60 kundehenvendelser, som fordelte sig således:

Årsag	Antal sager
Forsinkelser/omkørsel/udgået tur/for tidlig afgang	15
Linjeføring/korrespondancer	1
Andet	44

I første kvartal 2016 ser tallene således ud:

Årsag	Antal sager
Forsinkelser/omkørsel/udgået tur/for tidlig afgang	30
Linjeføring/korrespondancer	5
Andet	25

Klagerne der vedrører linjeføring og korrespondancer, fordeler sig jævnt ud over alle linjer uden et entydigt mønster i dem. Ydermere er flere af disse henvendelser gengangere hos Kolding Kommune.

Sydtrafiks evaluering af bybusnettet er vedlagt som bilag.

Hvor er bybusnettets største svagheder?

Det nye bybusnets største svaghed er ventetider på over 15 minutter ved skift mellem to linjer på tidspunkter, hvor de fleste af linjerne (aften og weekend) overgår til timedrift.

Løsningen herpå er, at der køres halvtimedrift på nogle af de linjer, der ellers går over i timedrift.

Såfremt halvtimedrift på linje 1 og 2 fastholdes hele driftsdøgnet, skønner Sydtrafik, at langt den største del af de passagerer der hidtil har været udsat for lange korrespondancetider, vil opleve en markant forbedring. Omkostninger forbundet hermed ligger omkring 1.956.000 kr. pr. år eksklusive de forventede merindtægter.

Linje 6 har ikke kørsel på søn- og helligdage. Her mener Sydtrafik, at der er en oplagt forbedringsmulighed, som vil koste 275.000 kr. pr. år eksklusive de forventede merindtægter, med en køreplan svarende til kørsel på lørdage.

Kriteriet for at den enkelte rejsekombination vises på rejseplanen.dk, er, at ventetiden ved skift mellem 2 busruter minimum er på 4 minutter, idet der skal påregnes en mulig forsinkelse af den første bus, som man rejser med. I flere tilfælde falder ankomst og afgangstider på busterminalen sammen, eller ligger under de 4 minutter mellem ankomst og afgang. Det kan give frustrationer for de passagerer, som forventer at kunne skifte mellem disse busser, hvis den første bus så er forsinket.

Såfremt der ønskes rettet op på dette, så der på disse overgange bliver minimum 4 minutters ventetid, foreslår Sydtrafik, at der laves en større analyse blandt passagerne med hensyn til, hvordan rejsemønstret ser ud. Herved vil beslutningsgrundlaget bygge på et reelt behov og ikke blot på hypotetiske kombinationer af linjer.

Sydtrafiks og Tidebus's forslag til optimering af linjeføringer

Sydtrafik opstiller i deres evaluering af det nye bybusnet to forslag til optimering af linjeføringer:

1. Lade betjeningen af Bramdrup Erhvervspark overgår fra linje 4 til linje 3.
2. Undlade at betjene Hospitalsgade med linje 6.

Ad. 1

På møde i Teknikudvalget den 7. marts 2016 blev det besluttet, at der skal indsættes en ekstra bus på linje 3 med henblik på at efterkomme de forsinkelser, der er på nuværende tidspunkt på linjen. Dette giver linje 3 tilstrækkeligt med luft til, at linjen kan overtage betjeningen af Bramdrup Erhvervspark for linje 4.

Sydtrafik foreslår, at linje 3 efter betjeningen af Kolding Storcenter i sydgående retning kører i en sløjfe via Albuen-Birkedam-Stålvvej-Platinvej-Vejlevej, hvorefter den igen ankommer til Kolding Storcenter og er klar til at køre mod syd. Linje 4 skal da blive på Vejlevej, både når der køres til og fra Nordager. Dette vil have følgende konsekvenser:

- Passagerer til Platinvej og Stålvvej vil få en længere rejsetid.
- Passagerer til Birkedam og Albuen vil ikke opleve en ændring i rejsetiden.
- Bramdrup Erhvervspark vil blive betjent af yderligere 6 afgang.
- Passagerer til og fra industrien i nord vil få en formindsket rejsetid på 6 minutter på de afgang, der i dag betjener Bramdrup Erhvervspark.
- Linje 4 vil betjene Kolding Storcenter på Vejlevej på alle afgang.

Ændringen beløber sig til 312.000 kr. pr. år eksklusive de forventede merindtægter.

Ad. 2

Linje 6 ligger i en stram halvtimedrift og Sydtrafik mener, at det kunne være givtigt at tage betjeningen af Hospitalsgade ud af køreplanen.

Der har over de sidste tre ordinære oktobertællinger plus en ekstra specialtælling kun for linje 6 i september 2015 samt tællingen i marts 2016 været få på- og afstigere ved stoppestederne i Hospitalsgade. På hverdage har der i gennemsnit været 5-7 passagerer pr. dag, der har benyttet stoppestedet i Hospitalsgade og lige så få ved Søvej. I weekenderne har antallet været endnu lavere.

Sydtrafik foreslår, at man kan lade linje 6 fortsætte op ad Vestre Ringgade, ind ad Nordre Ringvej og via Gøhlmannsvej op til Vejlevej, hvor den fortsætter mod Palmealle. Der vil ikke være nogle omkostninger forbundet hermed og det vil være muligt at få linje 6's køreplan til at opfylde et af de oprindelige krav til bybusnettet; At der køres samme vej i begge retninger.

Passagerer på den fjernede strækning fra linje 6 vil kunne henvises til linje 2, der kører ad Nordre Ringvej – gåafstand på 160-370 meter.

Forvaltningen har kort før deadline for skrivelse af dagsorden modtaget Tidebus' s egen evaluering af bybusnettet. Heri opstiller de følgende forslag til optimeringen af linjeføringer:

- Linje 1: Større sammenhæng mellem linje 1 og 2, idet mange skolebørn fra Højhusene har deres skolegang på Brændkjærskolen.
- Linje 3: Skal betjene Lykkeshave og Blåbærvej på alle afgang og ikke på hver anden, som i dag. Alternativt kan linje 4 betjene Blåbærvej ved at køre via en buspassage ved cykel/gangsti. Linje 3 skal da ikke betjene Blåbærvej.
- Linje 5: Det ønskes, at linje 5 vender ved indkørslen til Skovæblevej og til gengæld kører til Skovæblevej på alle afgang.
- Linje 7: Linje 7 ønskes lagt over Haderslevvej og Klostergården i stedet for Dannersvej og Agtrupvej.

Tidebus' s evaluering af bybusnettet er vedlagt som bilag.

Forvaltningen har bedt Sydtrafik om at lave et notat, der beskriver konsekvenserne ved de opstillede forslag.

På baggrund af statusredegørelsen vurderer By- og Udviklingsforvaltningen ikke at der på nuværende tidspunkt bør gennemføres ændringer på det nye bybusnet, men at tilvænningen til bybusnettet følges nøje, og at der på baggrund af næste statusopgørelse vurderes nærmere på behovet for eventuelle ændringer.

Under budgetforhandlingerne for 2016 blev der afsat 1 mio. kr. til forbedring af bybusnettet. Forvaltningen arbejder på at kunne fremlægge et forslag for Teknikudvalget vedrørende brugen af disse midler. Der arbejdes bl.a. på opsætning af dynamiske tavler ved vigtige stoppesteder og forbedring/opgradering af stoppesteder.

Forvaltningen vil, når der er foretaget en ny passagertælling i oktober 2016, igen gøre status over det nye bybusnet.

Som tidligere nævnt viser erfaring, at der skal gå op mod to år, før store ændringer i et bybusnet har manifesteret sig hos borgerne, og den reelle effekt kan ses.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

Kort over bybuslinjer

Henvendelser vedr. nyt bybusnet

Evaluering af Kolding bybussystem - Tide Bus

Evaluering af Kolding Bybussystem - Sydtrafik

Behandling af henvendelser vedr. nyt bybusnet

Punkt 5: Information om kommunikationsstrategi for Affaldsplanen

16/3910

Resumé

Den 7. december 2015 blev implementeringen af Affaldsplanen vedtaget. By- og Udviklingsforvaltningen er nu i gang med at udvikle en kommunikationsstrategi. Den skal bidrage til at sikre en stærk kommunikations- og formidlingsindsats, som er et af de syv målsætninger i Affaldsplanen, og den understøtter Teknikudvalgets politiske fokusområder: Øget genbrug, mindre forbrænding samt brugeroplevelse.

Mulighed for politisk involvering er tænkt ind i udviklingsfasen for strategien.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det tages til efterretning, at kommunikationsstrategien udvikles som beskrevet i sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Affaldsplanen rummer syv målsætninger, hvor en stærkere indsats på kommunikations- og formidlingsdelen er et af dem. Sådant en indsats kan gribes an på mange måder. Derfor er det centralt, at der er et fundament at kommunikere ud fra, når servicen skal højnes og adfærd ændres. Derfor udvikler Renovation en strategi, der sikrer en rød tråd for afdelingens kommunikation i forhold til samfund og borgere. Ensartethed i formidlingen ved hjælp af kommunikationsstrategien understøtter de to politiske fokusområder: øget genbrug, mindre forbrænding og brugeroplevelse. Hvis det skal nås, er det vigtigt, at kommunikations- og formidlingsindsatsen fremstår målrettet, ensartet og med klare budskaber til borgerne.

Processen lægger op til, at borgere, medarbejdere og politikere får mulighed for at involvere sig på forskellige niveauer og faser. Strategien vil tage udgangspunkt i Kolding Kommunes model for designprocessen og den nye designlinje, som Byrådet besluttede den 29. februar 2016.

Planen for udviklingen af strategien er allerede godt i gang og følger nedenstående tidsplan (se også bilag: Tidsplan for kommunikationsstrategi):

<i>2016:</i>	<i>Udvikling af strategi:</i>	<i>Designfaser:</i>
Marts	Analyse (interviews af Koldings borgere)	Opdagelsesfasen
April	Forslag til visuel identitet og budskab (Se bilag: Oplæg til visuel identitet og budskab)	Nytækningsfasen
April (ultimo)	Involvering af medarbejdere	Konceptudviklingsfasen
Maj	Tekst klar	Afprøvningsfasen
Juni	Borgere og politikere evaluerer	Produktudviklingsfasen
August	Kommunikationsstrategien er klar, Genbrugsavisen sendes ud	Implementeringsfase

Som det kan ses af tidsplanen, vil Teknikudvalgsmedlemmerne blive inviteret til at evaluere hovedlinjerne i formidlingsindsatsen.

Formål med kommunikationsstrategien:

- Sikre en rød tråd for formidling og oplysning om affaldsindsamling og genanvendelse, så borgere og virksomheder sorterer mere fra til genanvendelse og mindre til forbrænding.
- Skabe bedre brugeroplevelse gennem ensartet og enkel kommunikation.

Alle omkostninger afholdes inden for den vedtagne økonomiske ramme besluttet den 14. december 2015 af Byrådet.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

Analyse kommunikationsstrategi

Visuel identitet og budskab

Tidsplan for kommunikationsstrategi

Punkt 6: Forslag til Strategi for Energnist I/S- Kolding Kommunes høringsvar

15/526

Resumé

Strategiprocesen for Energnist blev igangsat af selskabets bestyrelse i januar 2015 og såvel politikere og embedsmænd fra ejerkommunerne og selskabet har været med til at etablere et fælles grundlag for det videre strategiarbejde.

Bestyrelsen for Energnist godkendte den 23. februar 2016 forslag til strategi for Energnist.

Dette forslag forelægges nu for Teknikudvalget og Miljøudvalget og der skal tages stilling til forslag til Kolding Kommunes høringsvar.

I strateginotatet er der oplistet tre visioner med tre tilhørende forslag til strategier.

Strategiforslaget fra Energnist lægger op til, at selskabet sammen med bl.a. ejerkommunerne bruger de næste 2 år på at klarlægge rammer og planer for selskabets fremtidige kapacitetstilpasninger.

Sagen behandles i

Miljøudvalget og Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forslag til Kolding Kommunes høringsvar vedtages.

Sagsfremstilling

Kolding Kommune er sammen med 15 andre kommuner interessenter i Energnist, der blev stiftet den 1. januar 2015 som resultat af fusionen af TAS I/S og L90. Selskabet ejer 2 affaldsforbrændingsanlæg beliggende i henholdsvis Kolding og Esbjerg.

Strategiprocesen for Energnist blev igangsat af selskabets bestyrelse den 29. januar 2015 og fulgt op af en temadag den 27. maj 2015, hvor en række fagspecialister gav en bred orientering omkring udfordringer og muligheder i affaldsbranchen og forbrændingssektoren de kommende år. På temadagen deltog både politikere og embedsfolk fra ejerkommunerne og selskabet, og hensigten var, at etablere et fælles fundament for det videre strategiarbejde.

Bestyrelsen for Energnist godkendte den 23. februar 2016 forslag til strategi for Energnist. Forslaget er vedhæftet som bilag.

Forud for det forslag, der nu foreligger, er der pågået et arbejde, hvor såvel bestyrelsen, Teknisk Råd (ejerkommunernes direktørgruppe) og faggruppen (ejerkommunernes affaldsansvarlige) ad flere omgange har behandlet forslag til selskabets mission, visioner og strategier. Formålet har været at sikre en forankring af Energnists strategi hos de enkelte ejerkommuner.

Nærværende høring har således også til formål at give ejerkommuner mulighed for at komme med bemærkninger forud for bestyrelsens endelige behandling og fastlæggelse af strategien. Høringsperioden forventes afsluttet med udgangen af maj 2016.

Det overordnede formål for Energnist fremgår af selskabets vedtægter og danner grundlaget for den overordnede mission for selskabet, der er foreslået formuleret som følgende:

”Energnist skal, med fokus på miljø og økonomi, sikre ejerne en tilstrækkelig forbrændingskapacitet, intern som ekstern.”

I forhold til formulering af missionen er det relevant at bemærke, at der åbnes mulighed for, at Energnist tilvejebringer den tilstrækkelige forbrændingskapacitet enten ved at indgå kontrakter med andre forbrændingsanlæg, eller ved selv at etablere kapacitet. Pt. sikrer Energnist den tilstrækkelige kapacitet ved at udbyde ca. 80.000 – 90.000 årstons ud af en samlet årsmængde på ca. 450.000 tons. Denne mængde inkluderer dog ca. 35.000 tons fra ikke ejerkommuner, mængder, der bortfalder med udgangen af 2017.

De overordnede visioner for Energnist er defineret som følgende:

1. At kunne være selvforsynende med kapacitet, herunder at sikre en høj forsyningssikkerhed via egen og/eller ekstern kapacitet under hensyntagen til pris og miljø.

2. At medvirke til indfrielse af ejernes miljømål via dialog med ejerne om eksempelvis yderligere kvalitetssikring og sortering af modtaget affald.

3. At være en aktiv spiller i det landspolitiske arbejde med affaldsforbrænding.

Strategier i forhold til de 3 visioner:

Strategi i forhold til vision 1

Perioden 2016 – 2022:

Linje 2 i Kolding levetidsforlænges til udgangen af 2022, forudsat indgåelse af ny/nye varmeafsetningsaftaler med TreFor og/eller TVIS (alder på linje 2 i 2022: 28 år).

Overskydende mængder udbydes (årligt ca. 50.000 tons).

Senest med udgangen af 2018 skal kommunerne godkende en plan for sikring af den fremtidige forsyningssikkerhed. Energnist skal senest med udgangen af 2017 have planen klar til kommunal behandling. I den forbindelse skal der indgå en afklaring af selskabets opland (evt. nye interessenter).

Perioden 2023 - 2030:

Planen fastlægges i 2018 og omfatter bl.a.:

- Kapacitetsplan fra 2023 og frem
- Plan for levetidsforlængelse af Esbjerg og linje 5 i Kolding

Strategi forhold til vision 2:

Perioden 2016 - 2017

Behov for og krav til yderligere sortering af modtaget affald afklares inden 2018. Dette sker bl.a. ved involvering af relevante myndigheder, ejerkommunerne og under hensyntagen til gældende affaldsplaner.

Strategi i forhold til vision 3:

Perioden 2016 - 2017

Energistics bestyrelsesmedlemmer er i indeværende valgperiode repræsenteret i bl.a. følgende relevante organisationer:

- Dansk Affaldsforening
- Dansk Fjernvarme
- KL

I 2016-2017 skal der arbejdes med Energnists overordnede holdninger i forhold til rammerne for affaldsforbrænding i Danmark. Det skal sikres, at Energnist på udvalgte områder taler med én stemme med henblik på størst mulig gennemslagskraft.

Forslag til Kolding Kommunes hørings svar

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet forslag til hørings svar, som er vedhæftet som bilag.

Beslutning Miljøudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

Strategi for Energnist, høringsforslag af 23. februar 2016.pdf

Forslag til hørings svar

Punkt 7: Fremtidige rammer for forbrændingssektoren.

16/6281

Resumé

Der pågår effektivisering og omlægning af rammerne for forbrændingssektoren i Danmark. Sektoren omfatter dels fjernvarmeområdet og dels affaldsområdet.

Dansk Affaldsforening har fået udarbejdet et baggrundsmateriale, der belyser to forskellige modeller, Benchmarking-modellen og Licitations-modellen, der har været nævnt som mulige måder at effektivisere primært affaldsområdet på. Materialet er i marts måned 2016 fremsendt til medlemmerne til vurdering.

Regeringen, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti har den 7. april 2016 lavet en stemmeaftale om hvilken model, der skal gælde for effektiviseringen af fjernvarmeområdet.

Sagen behandles i

Teknikudvalget og Miljøudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Kolding Kommune støtter op omkring Energnist's anbefaling af benchmarking-modellen.

Sagsfremstilling

Efter henvendelse fra Dansk Affaldsforening (DAF) om medlems-kommunernes holdning til udviklingen på affaldsforbrændingsområdet, fremlægges hermed en redegørelse og en anbefaling for området.

Redegørelse:

Effektivisering og omlægning af rammerne for forbrændingssektoren i Danmark har været drøftet gennem flere år. Forbrændingssektoren omfatter dels fjernvarmeområdet og dels affaldsområdet. Og der vil derfor ofte være sammenfaldende interesser på det enkelte affalds-forbrændingsanlæg. Der arbejdes i øjeblikket med to modeller for regulering af branchen; en benchmarking-model og en licitations-model.

Regeringen, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti har den 7. april 2016 lavet en stemmeaftale for effektiviseringen af fjernvarmedelen frem til 2020.

DAF har i marts måned 2016 fremsendt baggrundsmateriale, som primært retter sig mod affaldsområdet i forbrændingssektoren. DAF's baggrundsmateriale indeholder en beskrivelse, en konsekvensanalyse samt en swotanalyse af hver af modellerne. DAF ønsker en tilbagemelding fra medlemmerne om hvilken model, som vurderes at være mest hensigtsmæssigt for affaldsområdet.

Benchmarking-modellen

Modellen tager sit afsæt i Vækstpakken fra juni 2014, og der pågår forhandlinger om en incitamentsbaseret regulering af fjernvarmesektoren. Resultatet kunne være, at der indføres obligatorisk, regulatorisk benchmarking af varmforsyningsvirksomhederne med individuelle effektiviseringskrav på grundlag af totale omkostninger. For at opnå denne omkostningsregulering skal der udvikles en benchmarking-model, der kan måle hver varmforsyningsvirksomheds effektivitet ved at sammenligne med de mest effektive.

Af yderligere elementer kan nævnes:

- Standardisering af omkostninger (ens kontoplan mv.)
- Udmelding af omkostningsramme
- Incitament til konsolidering (fritagelse for benchmarking for små selskaber, hvis de fusioneres inden 2020)
- Nye regler for forretning, der skaber incitament til investering og effektivisering.

Ved indførelse af en benchmarking-model er der ikke forventning om, at der skal ske selskabsdannelse samt refinansiering af forbrændings-anlæggene, ligesom der ikke er forventning om ændring af nuværende anvisningsret. Når der fra centralt hold justeres for den almindelige pris og omkostningsudvikling, er der forventning om, at årligt reducerede omkostningsrammer fører til effektivisering.

Licitations-modellen

Hensigten med modellen er at skabe en konkurrence mellem forbrændingsanlæggene om affaldsbrændslet. Dette skal ske ved at pålægge kommuner og affaldsselskaber, at udbyde behandlingen af forbrændingsanlægget samtidig med, at hvile-i-sig selv princippet og anvisningspligten ophæves.

Forbrændingsanlæggene vil skulle udskilles i kapitalselskaber (A/S eller tilsvarende), der skal skaffe affaldsgrundlaget ved indgåelse af aftaler med affaldsproducenterne (erhverv, kommuner og affaldsselskaber) på markedsvilkår.

En række forbrændingsanlæg vil formodentlig være 100 % kommunalt ejede uden dog nødvendigvis at kunne modtage affaldet fra ejerne. Til gengæld vil der være mulighed for at optjene overskud i aktieselskaberne.

Der vil formodentlig være mulighed for, at aktieselskaberne kan tilbyde en "rabatpris" over for aktionærer og dermed understøtte et incitament for det kommunale ejerskab.

Forbrændingsanlæggenes opland er ofte geografisk stort og der er etableret en række kommunalt ejede omlastestationer, der servicere såvel kommunernes egne mængder, men også erhvervslivet i lokal-områderne.

Det er på nuværende tidspunkt uklart, hvilken rolle disse omlastestationer kan få i en licitations-model, herunder særligt, om erhverv må benytte disse. Hvis erhverv ikke får adgang til de kommunale omlastestationer, kan der opstå logistiske udfordringer for specielt mindre virksomheder, der kan få langt til nærmeste forbrændingsanlæg samtidig med, at deres forhandlingssituation over for forbrændingsanlæggene formodentlig ikke er god, idet mængderne er små.

Regeringens aftale – fjernvarmeområdet

Den stemmeaftale, de politiske parter nu er blevet enige om, indeholder principperne bag benchmarking modellen for fjernvarmedelen.

Det besluttede effektiviseringsmål udgør 0,5 mia. kr. i 2020.

Der skal løbende indføres regulatorisk benchmarking af de varmforsynings-selskaber, der vil blive omfattet af individuelle effektiviseringskrav i 2020.

Der fastsættes en årlig omkostningsramme for hvert varmforsynings-selskab, der korrigeres for det udmeldte effektiviseringskrav. Der vil blive taget hensyn til selskabernes rammevilkår, markedsændringer og prisudviklingen.

Affaldsforbrændingsanlæggene vil sammen med flertallet af de øvrige varmforsynings-selskaber blive pålagt et generelt effektiviseringskrav i 2019 og - forudsat at benchmarkingmodellen er tilstrækkelig veludviklet og testet - pålagt individuelle effektiviseringskrav i 2020.

Det er de politiske parters intention, at reguleringen skal ske i en tæt dialog med branchen, at der tages hensyn til den grønne omstilling og forsyningssikkerheden og på sigt at reguleringerne bliver flerårigt bindende, så selskaberne får en længere planlægningshorisont.

Dansk Affaldsforening – affaldsområdet

Som nævnt indledningsvist ønsker DAF en tilbagemelding fra medlemmerne omkring, hvilken model, der foretrakkes.

Som udgangspunkt indeholder begge modeller elementer, som vil medvirke til nye forretningsgange og yderligere fokus på omkostningsstyring og effektivitet.

Ved benchmarking-modellen er det dog vigtigt at have fokus på, hvordan effektiviseringskravene udmøntes og det skal sikres, at de udarbejdes individuelt og med eksisterende forhold for øje. Det er dog vigtigt, at en benchmarking-model bliver operationel og rimelig, uanset om et anlæg/selskab i dag hører til de meste effektive eller ineffektive.

Selvom affaldssiden bliver omfattet af en licitations-model, så vil affaldsforbrændingsanlæggene som fjernvarmeproducenter blive omfattet af den benchmarkingmodel, der er besluttet i stemmeaftalen.

Ved en licitations-model vil affaldsforbrændingsanlæggene skulle udskilles i aktieselskaber. Anlæggene vil herefter være forpligtet til at udbyde det affald, som kommunerne afleverer.

Erhverv, som i dag er omfattet af anvisningsretten, vil blive stillet frit og vil, dog afhængig af eventuelle omlastestationers rolle, selv skulle indgå aftaler med forbrændingsanlæggene. Dette kan udfordre især de mindre virksomheder.

Licitations-modellen stiller affaldsforbrændings A/S'erne frit i forhold til valg af leverandører og fokus vil som udgangspunkt være rettet på effektiv drift med fokus på overskudsskabelse, med mindre ejerne definerer anderledes i en ejerftale.

I praksis betyder det, at importeret affald i høj grad vil blive prisdannede, hvilket også er en tendens, der ses i dag. Dette kan betyde en højere pris, da prisen i udlandet er højere end i Danmark.

Energist I/S har ligeledes administrativt behandlet henvendelsen fra DAF og de anbefaler Benchmarking modellen, som den foretrukne model. Sagen behandles på Energist's bestyrelsesmøde den 26 april 2016.

Administrativ anbefaling:

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at Kolding Kommune støtter op omkring Energist's anbefaling af benchmarking modellen og at anbefalingen fremsendes administrativt til Dansk Affaldsforening, når udvalgets beslutning foreligger.

Beslutning Miljøudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

Regeringens aftale om ny regulering paa fjernvarmeområdet.pdf

Følgebrev til medlemmerne BM eller Licitation - forklæde.pdf

Kort notat der sammenfatter materialet fra Dansk Affaldsforening_.pdf

Punkt 8: Ændret grøn drift i en række pilot-projektområder

15/17065

Resumé

By- og Udviklingsforvaltningen har i 2016 og 2017 planlagt at gennemføre en række pilotprojekter i udvalgte kommunale grønne områder. Formålet er at undersøge, om der gennem ændringer i den grønne drift kan skabes en mere mangfoldig natur i områderne, samtidig med at der skabes flere oplevelsesmuligheder for borgerne. Desuden skal projektet belyse økonomien i de forskellige driftsændringer og –metoder.

Der vil være fokus på kommunikationen til borgere i pilotprojekternes lokalområder, da der erfaringsmæssigt kan være barrierer i forhold til driftstiltag, som giver et ændret eller mindre velplejet udtryk.

Sagen behandles i

Teknikudvalget og Miljøudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen har planlagt at få undersøgt, om man ved at ændre driften i en række af kommunens grønne områder kan øge den biologiske mangfoldighed (biodiversiteten) og oplevelsesværdien i områderne. Der vil derfor blive gennemført en række pilotprojekter i 2016 og 2017, som bl.a. skal belyse de metoder, der kan anvendes, samt økonomien i disse.

Mere og mere forskning peger på, at adgang til indholdsrig natur er vigtigt, både i forhold til menneskers sundhed, og når vi skal beslutte os for, hvor vi vil bo – sidstnævnte skyldes, at det at kunne opleve naturen i hverdagen opleves som en værdi. Her spiller naturens variation og mangfoldighed en rolle, da det øger et områdes oplevelsesrigdom at kunne opleve f.eks. gamle træer, sommerfugle, fugle og vilde blomster.

Naturens mangfoldighed kaldes også biodiversitet, som er en fælles betegnelse for variationen i dyr, planter, svampe og mikroorganismer, den genetiske variation, samt arternes levesteder. Biodiversiteten er under pres herhjemme – et stadig stigende antal arter er i tilbagegang, fordi mange arter har svært ved at finde levesteder.

Intensiv drift af de grønne arealer, som f.eks. hyppig græsklipning, store ensartede driftsflader, oprydning af kvas og fjernelse af udgåede træer giver et relativt snævert spektrum af levesteder for dyr og planter. Ved at ændre driften, så der kommer en større variation af levesteder i de grønne områder, kan naturværdien på arealerne øges, samtidig med at borgerne får mulighed for en rigere naturoplevelse i det daglige.

Mange borgere og turister vil gerne have en speciel oplevelse eller fortælling med, når de færdes i naturen. Pilotprojekterne kan være med til at skabe rammer for en række nye oplevelser og historier, som kan formidles i lokalområdet. I forbindelse med projektet vil Kolding Kommune tilmelde pilotprojekterne til formidlingskonceptet og foreningen ”Vild med Vilje”, som har lignende projekter i bl.a. København, Odense og Århus. Konceptet er åbent, så alle kan tilmelde deres arealer til ”Vilde med Vilje”, og foreningen stiller via sin hjemmeside en række eksempler og vejledninger til rådighed, hvis borgerne og foreninger også selv ønsker at understøtte en øget biologisk mangfoldighed i deres haver og grønne områder.

Fokusområder

Miljøudvalget vedtog den 7.marts 2016 en række nye fokusområder, bl.a.:

- Mere mangfoldig natur med indsats om at øge biodiversiteten på offentlige arealer.
- Byernes blå og grønne rum.

Teknikudvalget vedtog ligeledes nye fokusområder den 7. marts 2016, bl.a.:

- Udvikling af pladser og grønne områder.

Udvalget vil have fokus på, at kommunens pladser og grønne områder optimeres til øget værdi for borgere og gæster. Desuden fokus på simpel og tematiseret drift samt inventar, der fremmer aktivitet og det sundhedsfremmende element.

Projektet understøtter ovenstående fokusområder og sætter fokus på synergien mellem grøn drift, attraktive grønne omgivelser, oplevelser og biologisk mangfoldighed.

Projektet konkret

Konkret er der udvalgt 5 pilotprojektområder for 2016, og der vil blive udvalgt yderligere 5 for 2017, hvor driftsformen vil blive ændret med det formål at understøtte øget natur- og oplevelsesværdi i områderne. Herefter vil de enkelte pilotprojekter blive evalueret, og det forventes, at projektet vil kunne give en række anbefalinger til:

- Hvordan de kommunale grønne arealer, som har et højt potentiale for biodiversitet og oplevelsesværdi, kan identificeres.
- Hvordan naturværdien kan øges i de kommunale grønne områder ved hjælp af ændrede driftsmetoder, og hvordan disse metoder kan indarbejdes i kommunens kvalitetsbeskrivelser for driften af grønne områder.
- Hvad økonomien er i de enkelte tiltag, og hvad de potentielle gevinster er i forhold til biodiversitet og oplevelsesværdi.
- Hvordan lignende driftsændringer kan overføres og implementeres andre steder på kommunens driftsarealer, og hvordan kommunikationen til borgerne bør gribes an i den forbindelse.

De konkrete driftsændringer vil kunne omfatte f.eks. maskinelt høslæt på større græsarealer, mindre hyppig græsklipning, efterladelse af kvasbunker eller –hegn til insekter, efterladelse af flere døde træer i skovområder mv. Der vil i projektet generelt være stort fokus på kommunikationen til borgere i pilotområderne, da det er en erfaring, at ændret drift kan medføre mange borgerhenvendelser og potentiel kritik fra naboer og brugere. Kommunikationen vil variere i tidspunkt, medie og type afhængig af pilotprojekternes beliggenhed og de konkrete driftsændringer, og kan således fx være pressemeddelelser, skriftlige naboorienteringer, inddragelse af landsby- og centerbyråd, skiltning og borgermøder.



Eksempel på ændret drift: Høslæt med opsamling.

Fra græsplæne på en kirkegård i Randers Kommune.



Eksempel på ændret drift: Efterladelse af døde træstammer i skov, her egestamme med spætte-huller i kystskoven ved Rebæk Strand.

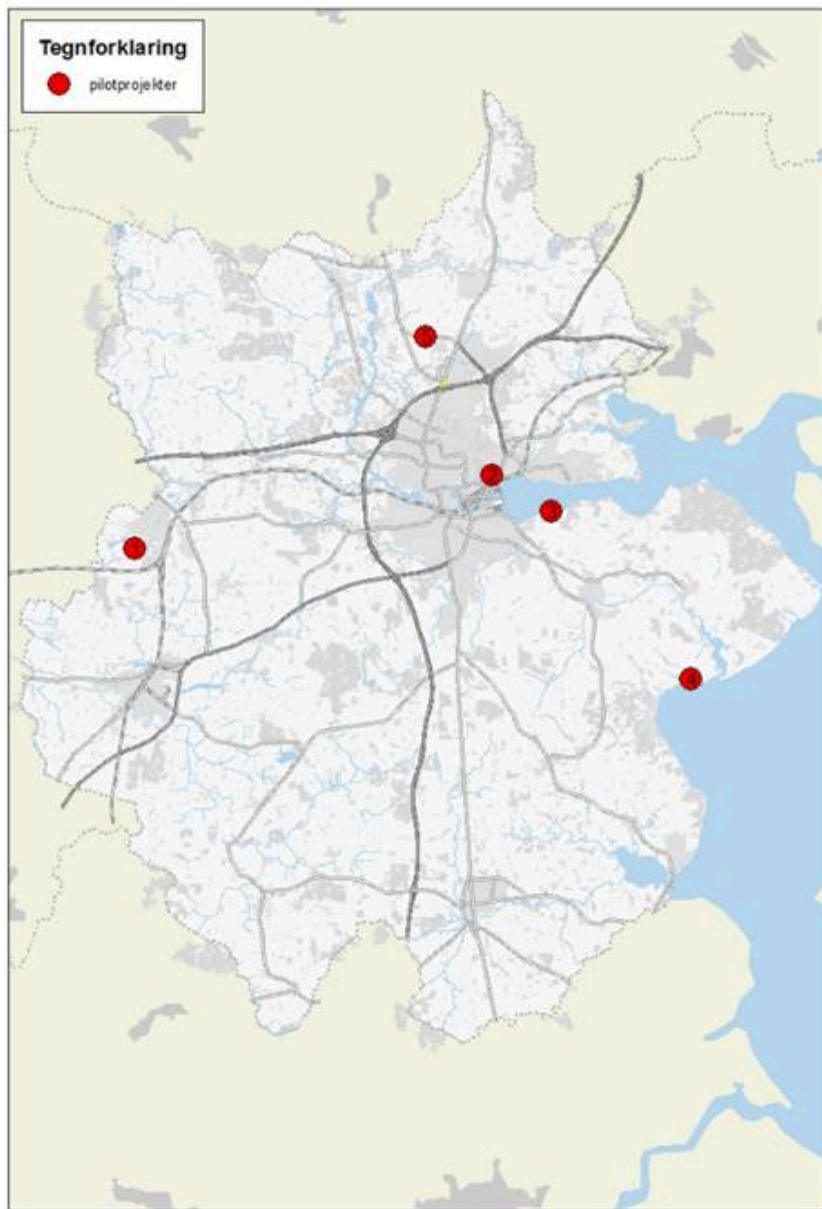
Pilotprojekter i 2016:

Nedenstående områder er udvalgt som pilotområder med ændret drift allerede fra i år:

1. Sortebjerg ved Lunderskov.
Pleje og formidling på artsrigt, lysåbent areal med udsigtspunkt.
2. Parken ved Odinsvej, Kolding.
Understøtte større blomsterrigdom i græsarealer i park med naturpræg. Afprøvning af mindre tiltag, som kan øge mængden af levesteder for bl.a. fugle og insekter.
3. Kystskov ved Rebæk.
Formidling af naturværdierne i naturskov på kystskrænt, afprøvning af tiltag som kan gavne vedboende insekter, fugle og svampe.
4. Kystnært areal ved Moshuse, Binderup.
Understøtte blomster- og insektrigdom på kystnært græsareal samt bekæmpelse af den invasive art rynket rose.
5. Vejrabat langs Højvangen, Kolding - Industri Nord.
Understøtte øget blomsterrigdom og insektliv langs vejstrækning.

Områderne er udvalgt på baggrund af deres potentiale for natur- og oplevelsesværdi samt efter deres egnethed til test af forskellige metoder, bl.a. ændret græsklipning. Driftsændringerne vil blive videreført, og der vil blive udvalgt yderligere 5 pilotområder i 2017.

Projektet evalueres efter 1. driftssæson i 2016 og afrapporteres i 2017. Udvalgene vil blive orienteret om resultater og anbefalinger.



Placeringen af de 5 pilotprojekter, hvor der foretages ændret drift i 2016.

Beslutning Miljøudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Punkt 9: Fastsættelse af vejafvandingsbidrag

16/6164

Resumé

Højesteret afsagde den 5. februar 2016 dom i sagen om Forsyningssekretariatet mod Slagelse Kommune, støttet af Kommunernes Landsforening (KL), vedrørende kommunens fastsættelse af vejafvandingsbidrag.

Højesteret stadfæstede Østre Landsrets afgørelse af 13. februar 2015 om, at Forsyningssekretariatet ikke havde hjemmel til at anse Slagelse Kommunes fastsættelse af vejbidrag til spildevandsforsyningen for at være for lavt.

Teknikudvalget blev orienteret om dommens udfald på mødet den 4. april 2016.

By- og Udviklingsforvaltningen har vurderet dommens umiddelbare konsekvenser for Kolding Kommune.

KL har oplyst, at en ny landsdækkende beregningsmodel er på vej med virkning fra 2018. Forvaltningen vil vurdere den nye model, og vil i samarbejde med Blue Kolding afstemme forventningerne til den nye model. Forvaltningen vil oplyse om modellens konsekvenser, så snart de er kendte.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at By- og Udviklingsforvaltningen i samarbejde med Blue Kolding afklarer, hvilke konkrete udgifter der tages med til fastsættelse af vejafvandingsbidraget,

at By- og Udviklingsforvaltningen anvender den nye landsdækkende model for vejafvandingsbidraget på Kolding Kommunes vejarealer, og i samarbejde med Blue Kolding afstemmer forventningerne hertil.

at By- og Udviklingsforvaltningen forelægger Teknikudvalget de fremtidige konsekvenser af den nye model, når de er kendte.

Sagsfremstilling

I forbindelse med selskabsdannelsen af Kolding Spildevand A/S og Christiansfeld Vand A/S pr. 1. januar 2010 vurderede Forsyningssekretariatet, at Kolding Kommune havde betalt for lidt i vejafvandingsbidrag og dermed havde fået uddelinger på i alt 13.154.322 kr. i årene 2007-2009.

De 13.154.322 kr. indberettede Forsyningssekretariatet til Økonomi- og Indenrigsministeriet. Konsekvensen var, at der blev modregnet 40% af beløbet i statstilskuddet, mens de resterende 60% blev deponeret og efterfølgende udbetales over 10 år.

Også andre kommuner end Kolding Kommune fik lignende reduktioner i statstilskuddet. Slagelse Kommune og KL indbragte sagen for Landsretten, som den 13. februar 2015 gav Slagelse Kommune og KL medhold i, at Forsyningssekretariatets afgørelser om vejbidrag var ugyldige.

Forsyningssekretariatet ankede dommen til Højesteret ved ankestævning af 12. marts 2015 og anmodede den 10. april 2015 om opsættende virkning af anken.

Der blev afgivet svarskrift den 30. april 2015, hvori der samtidig blev protesteret mod, at anken skulle tillægges opsættende virkning.

Højesteret gav den 21. maj 2015 Slagelse Kommune medhold i, at Forsyningssekretariatets anke ikke skulle tillægges opsættende virkning.

Dette betyder, at Forsyningssekretariatet skal rette sig efter landsrettens dom, i hvert fald indtil Højesteret måtte komme til et andet resultat end Landsretten.

Højesteret stadfæstede den 5. februar 2016 Østre Landsrets afgørelse om, at Forsyningssekretariatet ikke havde hjemmel til at anse Slagelse Kommunes fastsættelse af vejbidrag til spildevandsforsyningen for at være for lavt.

Ved et skøn af vejafvandingsbidragets størrelse ses der på offentlige og private fællesveje inden for byzone, hvor vejvand ledes i riste og videre i Blue Koldings ledninger/systemer. Her betales vejbidrag. Helt overordnet kan det siges, at hvor vejvandet f.eks. ledes til rabat og nedsives, eller via brønde til recipient som f.eks. sø eller vandløb, er Blue Koldings systemer ikke i brug og der skal ikke betales vejbidrag.

Der er tale om et skøn, da der er tale om teoretiske vandmængder og den faktiske vandmængde og belastning af ledningssystem, renseanlæg m.v. ikke kan beregnes præcist.

Vurdering af dommen

Dommen bekræfter kommunernes ret til at skønne vejafvandingsbidragets størrelse. Forsyningssekretariatet har ikke hjemmel til at omstøde kommunens skøn for vejafvandingsbidragets størrelse.

KL har ved omtale af højesteretsdommen indtil nu henvist til, at KL og Staten i økonomiaftalen for 2013 aftalte, at man skulle arbejde for at sikre ensartede regler på området.

By- og Udviklingsforvaltningen har kontaktet KL for at få en generel anbefaling for, hvordan kommunen skal forholde sig efter Højesterets dom. Herudover er der søgt information om, hvilken indsats der gøres for at lave ensartede beregningsmodeller for vejafvandingsbidrag.

Ny beregningsmodel

KL medgiver, at en løsning har været lang tid undervejs, og mange modeller for beregning af det vejareal, der skal betales vejbidrag af, er forsøgt.

Nu er der en løsning på vej, som Danva/Forsyningsselskaberne, Energistyrelsen (Forsyningssekretariatet) og KL mener, kan danne et objektivt grundlag for beregning af det areal, som der skal betales vejbidrag for. Modellen finpudses de næste uger og sendes så til kommunerne, som beregner deres vejareal. Det er tilstræbt, at gøre modellen så enkel som mulig. Beregningsmodellen skal være klar til præsentation for Regeringens Økonomiudvalg inden udgangen af maj måned 2016, så den kan indpasses i lovprogrammet 2016/17, og få virkning fra 1. januar 2018.

Med forbehold for tilretning af modellen, som ikke er meldt endeligt ud, ser den sådan ud:

1. Hver kommune melder ind med antal km befæstet kommunal vej, der er omfattet af kommunale spildevandsplaner. 2016 bliver Basisåret.
2. Vejlængden ganges med standardvejbredde afhængig af vejens status.
3. Det samlede vejareal meldes ind til Energistyrelsen, der udregner et vejbidrag pr. kvm. Beregningen tager udgangspunkt i, at provenuet for kommunernes samlede vejbidrag ikke må overstige provenuet fra før Forsyningssekretariatet begyndte at blande sig i beløbets størrelse (Slagelse-sagen)
4. Nye veje eller veje der ikke længere omfattes af spildevandsplaner skal årligt registreres i forhold til Basisåret 2016.

Det er forventningen, at kommunerne og deres forsyningsselskaber afstemmer forventninger til arealets størrelse, inden Energistyrelsen informeres.

Der er og har hele tiden været en god dialog med Blue Kolding omkring vejafvandingsbidraget. Forvaltningen vil fortsat samarbejde med Blue Kolding om en endelig afklaring af præcist, hvilke anlægsudgifter hos Blue Kolding, der skal beregnes vejafvandingsbidrag af. Forvaltningen vil, når modellen kendes, vurdere den i forhold til dens egnethed konkret i Koldings Kommunes tilfælde og gøre opmærksom på eventuelle u hensigtsmæssigheder.

Forsyningssekretariatet har ved brev af 7. august 2015 til Kolding Kommune ophævet de tidligere afgørelser efter stoploven. Kolding Kommune har efterfølgende i november 2015 fået beløbet som bloktilskuddet (40%) blev reduceret med retur og det beløb der blev deponeret (60%) blev frigivet.

Der kan ikke siges noget sikkert om, hvilken økonomisk situation den nye beregningsmodel stiller Kolding Kommune i. De samlede økonomiske konsekvenser vil blive gennemgået og oplyst, så snart den nye beregningsmodel er anvendt på kommunens vejareal.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Punkt 10: Legepladsstrategi Kolding Kommune

14/16911

Resumé

Forvaltningen administrerer i dag 21 offentlige legepladser fordelt over hele kommunen. Dækningsgraden er yderst forskellig fra lokalområde til lokalområde. På den baggrund har forvaltningen vurderet, at en systematisk gennemgang af nuværende offentlige legepladser, herunder deres placering og kvalitet samt børnetallet for området er nødvendig.

Indretningen af de nuværende offentlige legepladser er i mange tilfælde ikke inspirerende, og over årene er mange redskaber fjernet fra legepladserne af hensyn til sikkerheden.

Legepladsstrategien er udarbejdet i dialog med Børne- og Uddannelsesforvaltningen, som er positiv indstillet over for det fremtidige samarbejde i forbindelse med renoveringer og nytænkning af offentlige legepladser.

De 3 typer legepladser strategien opererer med er:

- Udflugtslegepladser
- Lommeparker
- Lokal legeplads

I det fremtidige arbejde vil der blive lagt vægt på inddragelse af borgere, landsbysamarbejdet, Børn- og Uddannelsesforvaltningen samt øvrige relevante interessenter for den enkelte plads.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Legepladsstrategien godkendes,

at forvaltningen arbejder videre med en etapeplan for budgetårene 2018-2020,

at forvaltningen i udarbejdelsen af etapeplanen, identificerer 2 lokaliteter til etablering af udflugtslegepladser,

at forvaltningen udarbejder og fremsender udvidelsesforslag i forbindelse med etapeplanen til budget 2018.

Sagsfremstilling

Med udgangspunkt i legepladsinspektionerne fra 2015 har forvaltningen foretaget en kortlægning af de offentlige legepladser, som viser, at mange legepladser ikke er tids- og alderssvarende i forhold til brugergrupperne og placering.

Forvaltningen kan konstatere, at der ikke findes en tilstrækkelig plan for placering og indhold af offentlige legepladser, og ønsker med Legepladsstrategien at øge fokus herpå.

Formål med Legepladsstrategien

Formålet med Legepladsstrategien er, at betragte legepladserne i et mere helhedsorienteret perspektiv og hermed sikre, at der fremadrettet tages stilling til; placering, kvalitet, brugere, indhold og størrelse.

Strategien tager udgangspunkt i flere af Kolding Kommunes gældende politikker og Teknikudvalgets politiske fokusområde 2016-2017 om udvikling af pladser og grønne områder.



Legepladsstrategien giver mulighed for, at indtænke de politiske hensigter og ønsker ved hjælp af udformningen af de offentlige legepladser i Kolding Kommune.

Legepladsstrategien skal gøres gældende på de eksisterende legepladser samt på de fremtidige legepladser. Desuden er det forventningen, at strategien indtænkes i byudviklingsområderne, hvor der er gode muligheder for at etablere arealer til ophold, aktiviteter og leg.

Med Legepladsstrategien som værktøj gives der en rød tråd at arbejde efter, og som muliggør prioritering af legepladser, deres lokalitet og størrelse. De enkelte legepladsers berettigelse bliver synliggjort, og ressourcerne kan derfor bedre målrettes til de områder, hvor de gør mest nytte.

Overordnet vision for offentlige legepladser i Kolding Kommune.

”Kolding Kommune tilbyder borgere og gæster mulighed for leg og ophold. Vi tilbyder kreative og alsidige legemiljøer, hvor gode oplevelser, læring, fysiske udfordringer og glæden ved samvær er i fokus”

Begrebet legeplads nuanceres, så i stedet for at være en snævert defineret plads med legeredskaber, vil legeområderne fremover indgå som en mere helstøbt del af de grønne områder. Indretningen skal være en kombination af legeredskaber og det naturlige legerum, hvor terræn og spændende beplantning lægger op til kreative udfoldelsesmuligheder, varierede naturoplevelser og ophold.

En nytænkning i alternative materialer og udformning åbner op for, at Kolding Kommune kan sætte fokus på design og innovativ tænkning. Dette skal give anledning til fokus på bevægelsesmuligheder og læring.

Strategien skal også føre til, at Kolding Kommunes offentlige legepladser fremover får et aldersmæssigt større spænd og tilbyde lege og opholdsmuligheder for børn og unge i aldersgruppen 0-12 år. Dette understøtter flere af de politiske fokusområder samt skolereformen, som har fokus på børn og unges bevægelse og læring.

Eleverne i folkeskolen skal bevæge sig i gennemsnitligt 45 minutter i løbet af hver skoledag. Det gælder for alle klassetrin. Bevægelsen skal være med til at give børn og unge sundhed og trivsel, og det skal understøtte læring i skolens fag. Alle former for bevægelse i skolen skal have et pædagogisk sigte. Bevægelse kan foregå både på sportspladsen, i idrætshallen, i lokalområdet, på naturarealer og i klasseværelset.

Legepladskategorier

Kolding Kommune vil tilbyde 3 forskellige kategorier af legepladser, som har forskellige kriterier i forhold til indhold og størrelse.

De allerede eksisterende legepladser skal i videst muligt omfang indplaceres i disse kategorier.

1 - Udflugtslegepladser

Udflugtslegepladser er legepladser, der har noget særligt at byde på, og lægger op til et længerevarende besøg og udflugtsmål.

Disse legepladser vil være karakteriseret ved en god beliggenhed og have fokus på tilgængelighed for handicappede. Placeringen kan tilknyttes allerede eksisterende attraktioner, så der opnås mulighed for samspil mellem flere aktiviteter. Samtidig med at der også vil være sikret god tilgængelighed, uanset hvilket transportmiddel man benytter. Udover selve legeredskaberne er der på udflugtslegepladserne behov for faciliteter som siddepladser, spisepladser, p-pladser samt toiletfaciliteter.

En udflugtslegeplads skal indeholde en bred vifte af aktiviteter og vil typisk være opbygget omkring et tema. Aktiviteterne skal være omgivet af varieret terræn med spændende beplantning og forløb, som indbyder til forskellige lege og ophold.

Der findes pt. ingen legepladser, der lever op til denne kategori. Det er et mål, at der på sigt etableres 2 udflugtslegepladser i Kolding Kommune.

2 – lokal legepladser

Lokal legepladser kan variere i størrelse, men fælles for dem er, at de ligger i umiddelbar tilknytning til en lokal brugerflade såsom; dagplejer, børnehaver, boligkvarterer eller et lille lokalsamfund. En legeplads på en skole kan også fungere som en lokal legeplads.

Indholdet af redskaber og faciliteter kan variere og kan være bygget op omkring et tema.

Der er på en lokal legeplads kapacitet til 10- 25 legende børn samtidig, hvilket anses for værende tilstrækkeligt. På en lokallegeplads vil der typisk være 4-8 forskellige aktiviteter samt opholdspladser. Aktiviteterne skal være omgivet af varieret terræn med spændende beplantning og forløb, som indbyder til forskellig lege og ophold.

I lokalsamfund hvor det ønskes at oprette legepladser via midler søgt gennem landsbypuljen, udarbejdes individuelle samarbejdsaftaler mellem lokalsamfundet og Forvaltningen, som beskriver forpligtelser i forhold til drift, sikkerhedstilsyn, vedligeholdelse med mere. Arealet udpeges i samarbejde med Forvaltningen i henhold til Legepladsstrategien.

3 – Lommeparker

Lommeparker er den lille legeplads, der typisk ligger i et boligområde. Området skal lægge op til ophold, aktiviteter og fordybelse og skal indeholde ca. 3-5 aktiviteter og varieret terræn med spændende beplantning. Det er her, de mindre børn selv kan gå hen og møde legekammerater. De større børn vil primært bruge arealet til at samles på og nyde ophold her.

Kriterier for legepladser

Enhver legeplads er en samfundsinvestering, det vil sige en investering i, at kunne tilbyde borgere og gæster mulighed for et aktivt udeliv og fællesskab. Attraktive områder vil have positiv effekt på tiltrækning af nye borgere samt at fasholde børnefamilier.

Det er derfor vigtigt, at både eksisterende og nye legepladser lever op til en række kriterier.

I forbindelse med nyanlæg og renovering af legepladser skal det sikres, at følgende kriterier opfyldes, uanset hvilken kategori af legeplads der er tale om:

Overordnede kriterier

- Legepladserne skal bidrage til at styrke børns motorik, sundhed og bevægelse samt virke udfordrende på fantasi og læring.
- Understøtte børn i forskellige aldre og med forskellige legemønstre.
- Pladserne skal indbyde til familieophold og socialt samvær.
- Legepladserne skal kendetegnes af kvalitet, sikkerhed (DS/EN 1176 – 2008) og design.
- De fysiske rammer herunder beplantning, belægning, belysning og tilgængelighed medvirker til at gøre legepladserne til attraktive områder i byen.

Øvrige kriterier

- Tilgængelighed og synlighed, herunder placering i forhold til gruppens rækkevidde.

- Tilgængelighed og synlighed vurderes ud fra parametrene:

- God tilgængelighed med nærhed til stier, cykelstier og veje
- Ingen hindringer i form af større veje, åer og andet
- Godt integreret med det grønne område og ikke være gemt væk i et hjørne
- God tilgængelighed tilpasset kørestolsbrugere og handicappede på udvalgte legepladser
- God synlighed som inviterer borgere til at benytte arealet.
- God adgang med offentlig transport

- Afstand til legeplads og dækningsgraden af offentlige tilgængelige legepladser, hvor også skolernes legepladser medregnes.
- Antal brugere pr. legeplads. Det vurderes ca. 300 børn pr. legeplads, i en radius af ca. 500 meter. Erfaringstallene er fra bl.a. Aarhus Kommune og Sønderborg Kommune.

Designproces, medinddragelse

Når vi udvikler nye legepladser og foretager større renoveringer, gøres det i henhold til Koldings Vision, der skaber retning for udvikling og vækst: ”Kolding – Vi designer livet”.

Der tages udgangspunkt i Kolding Kommunes designmodel med 6 faser. Hvordan processen skal forløbe besluttet fra sted til sted, men skal sikre en god sammenhæng mellem idéudvikling og implementering. Det indebærer en testfase og kræver, at der bliver sat tid af til hele forløbet.

I udvikling af nye legepladser tages udgangspunkt i stedet og de potentielle brugere. I idéfasen bør naboer og brugere inddrages for efterfølgende at få et godt ejerskab. Ligeledes er det vigtigt at relevante forvaltninger og institutioner inddrages fra start for en helhedsorienteret løsning.

Der arbejdes med temaer for de enkelte områder eller området integreres som en del af et koncept, f.eks. åstederne.

Der udarbejdes en ”værktøjskasse” med tjeklister som gør, at der tages stilling til f.eks. ”identitet”, ”skalaforhold”, ”funktion”, ”materialevalg” m.v.

Selvom legepladserne tager udgangspunkt i de enkelte områder, er det vigtigt at arbejde med en overordnet idé eller sammenhæng i legepladserne for at skabe genkendelighed, overblik og en fornuftig drift.

Med udgangspunkt i legeplads inspektionerne og i henhold til legepladsstrategien, udarbejdes en oversigt med de enkelte legepladsers fremtidige kategori. Oversigten fremlægges til orientering i efteråret 2016.

En detaljeret etape-/indsatsplan for 2018-2020 over renovering af udvalgte offentlige legepladser samt forslag til etablering af nye pladser, vil blive fremlagt til godkendelse i april 2017.

Forvaltningen vil i 2016 gøre brug af legepladsstrategien, når renoveringer er påkrævet. Der reserveres 300.000 kr. inden for Vej og Park politikens budget til formålet. Bepantninger og terræn har ikke tidligere været benyttet som en del af legelandskabet, så her er der gode muligheder for, at udvikle og indrette de allerede eksisterende legepladser til indbydende grønne områder, hvorfor der også inden for Vej og Park politikens budget vil være fokus herpå.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

Bilag 1 legepladsstrategien.pdf

Bilag 2 Inspiration til design af udemiljøer til børn og unge.pdf

Punkt 11: Optagelse af del af Agerøvej som offentlig vej

16/5919

Resumé

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag 0531-18 Ved Agerøvej, Drejensvej og Rytterskolevej – et boligområde er forvaltningen blevet opmærksom på, at Agerøvej har forskellig vejstatus.

Vejen har status som offentlig vej i den vestlige ende ved vendepladsen og i den østlige ende mod tilslutningen til Drejensvej. Den midterste del af strækningen har status som privat fællesvej.

En stor del af trafikken på den private fællesvej er gennemgående motorkørende trafik til daginstitutionen Drejens og Lyshøjskolen Nord, så denne vejstrækning bør derfor optages som offentlig.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

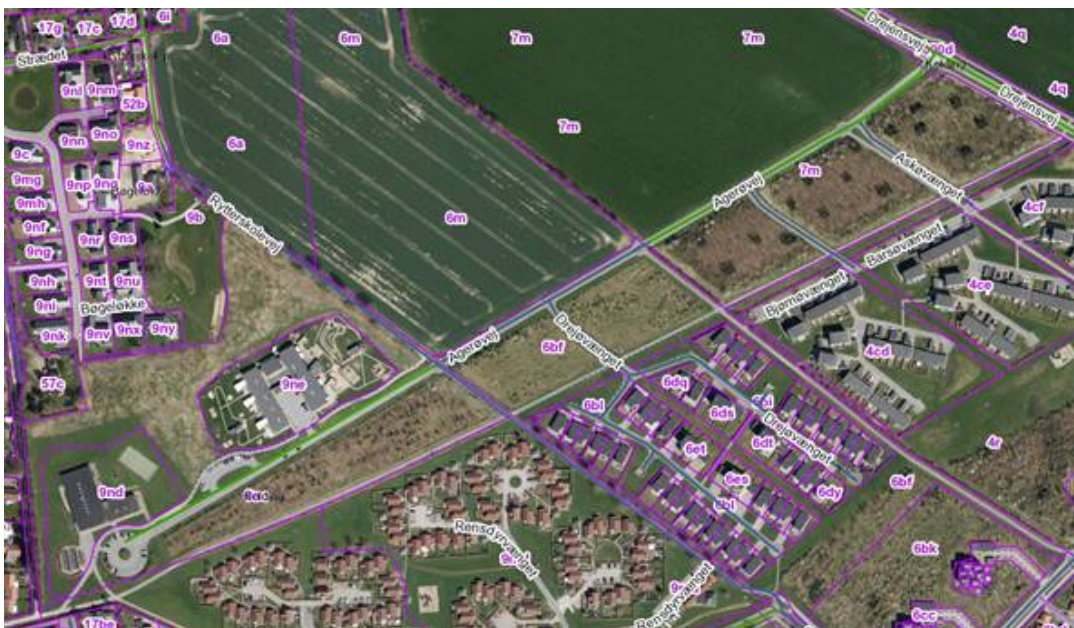
at sagen sendes i høring hos berørte lodsejere og grundejerforeninger med henblik på optagelse af den midterste delstrækning af Agerøvej som offentlig vej,

at forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig afgørelse om optagelse af den midterste delstrækning af Agerøvej som offentlig vej, såfremt der ikke indkommer væsentlige indsigelser i høringsperioden.

Sagsfremstilling

Agerøvej har på den midterste del af vejstrækningen status som privat fællesvej, imens vejen har status som offentligt vej mod Drejensvej og mod vendepladsen for enden af vejen.

Agerøvej fungerer i dag som en stamvej, der giver vejadgang til Askøvænget, Barsøvænget og Drejøvænget samt til den kommunale daginstitution Drejens (matr.nr 9ne) og til Lyshøjskolen Nord (matr.nr. 9nd).



Vejstrækning markeret med grøn har status som offentlig vej, og vejstrækning markeret med blå har status som privat fællesvej.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag 0531-18 Ved Agerøvej, Drejensvej og Rytterskolevej – et boligområde lægges der op til, at en del af området skal have vejadgang til Agerøvej på den del af vejstrækningen, der er offentlig vej. En anden del af området skal have vejadgang til Agerøvej på den del af vejstrækningen, der er privat fællesvej.



Vejadgange til Agerøvej er markeret med pile.

Offentlige veje er åbne for almindelig færdsel, og private fællesveje skal som udgangspunkt vejbetjene de ejendomme, der grænser til vejen.

Det er i vejlovgivningen forudsat, at forvaltningen som vejmyndighed jævnligt skal vurdere, om vejene i kommunen har den rigtige retlige status. Forvaltningen skal i den forbindelse blandt andet vurdere, om private fællesveje har en sådan betydning for den almene færdsel, at de bør optages som offentlige. Spørgsmålet om, hvorvidt en vej skal være offentlig vej eller privat fællesvej, beror på forvaltningens skøn. Ved dette skøn skal forvaltningen først og fremmest tage hensyn til vejens betydning for den almene færdsel. Det vil sige færdsel, der ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener ejendomme ved den pågældende vej.

Idet den vestlige del af den offentlige vej Agerøvej alene er forbundet til øvrige offentlige veje ad den del af Agerøvej, der er privat fællesvej, betyder det, at der er færdsel på den private fællesvej, som ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener ejendomme ved den pågældende vejstrækning.

I henhold til lov om private fællesveje § 58 skal kommunalbestyrelsen mindst hvert femte år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig. Hvis den samlede gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 % af den samlede motorkørende trafik, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 %.

Al trafik til den kommunale daginstitution Drejens og Lyshøjskolen Nord er at betragte som gennemgående motorkørende trafik på den del af Agerøvej, der er privat fællesvej.

Den del af Agerøvej, der er privat fællesvej vejbetjener 32 ejendomme på Drejøvænget. Daginstitutionen Drejens har plads til 140 børn samt ansatte, og Lyshøjskolen Nord huser hele udskolingens samt ansatte. Trafikken til daginstitutionen og skolen udgør dermed størstedelen af trafikken på den del af Agerøvej, der er privat fællesvej.

Andelen af den gennemgående motorkørende trafik kan ikke nedbringes, idet institutionerne ligger for enden af Agerøvej uden anden tilkørselsmulighed.

Den del af Agerøvej, der er privat fællesvej, bør derfor optages som offentlig vej, hvormed hele vejstrækningen har samme status.



Vejstatus for veje i området - offentlige veje er markeret med grøn og private fællesveje er markeret med blå.

Optagelsen af Agerøvej som offentlig vej får økonomiske konsekvenser, idet det fremover vil være Kolding Kommune, der skal vedligeholde vejen herunder belægninger, afvanding, renholdelse og vintervedligeholdelse.

Forvaltningen vurderer, at den pågældende del af Agerøvej er i god og forsvarlig stand. Vejstrækningen vil indgå i forvaltningens vedligeholdelse af offentlige veje, og vil blive prioriteret på samme niveau som tilsvarende offentlige veje.

Et overslag på omkostningerne ved at vedligeholde den pågældende vejstrækning giver en gennemsnitlig årlig udgift på ca. 4.500 kr. Det dækker udgifter til blandt andet vedligeholdelse af asfalt, grønne områder (rabat, græsklipning, træer mm.), afvandingsanlæg, vintervedligeholdelse og renholdelse. Omkostningerne afholdes indenfor vej- og parkpolitikken.

Med hensyn til spørgsmålet om erstatning for de arealer, som Kolding Kommune udskiller og bliver adkomsthaver på, er det i taksationspraksis fast antaget, at en kommunes optagelse af en privat fællesvej som offentlig i almindelighed ikke medfører noget tab for grundejerne, eller i hvert fald ikke et større tab, end hvad der modsvarer af fordelene ved at kommunen overtager den fremtidige pligt til at vedligeholde vejen.

Forvaltningen iværksætter de nødvendige matrikulære arbejder og afholder de omkostninger, der er forbundet hermed, hvis der træffes beslutningen om at optage den pågældende del af Agerøvej som offentlig.

Nedklassificering til privat fællesvej

Alternativet til at optage den del af Agerøvej, der er privat fællesvej som offentlig vej, er at nedklassificere de to vejstrækninger, der har status som offentlig vej til privat fællesvej. Dette kan ske i overensstemmelse med reglerne i vejlovgivningen, der blandt andet indeholder bestemmelser om, at forvaltningen tidligst kan træffe en beslutning om, at vejen skal nedklassificeres 4 år efter at forvaltningen har offentliggjort, at den påtænker at træffe en sådan beslutning.

Sideløbende skal forvaltningen ved udfærdigelse af en tilstandsrapport dokumentere, at vejen og dens udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen. For at vejen er i god og forsvarlig stand forudsættes det, at vejens elementer i almindelighed har en restlevetid på mindst 25% af levetiden og at der ikke forefindes skader, som er trafikfarlige.

Nedklassificeringen fra offentlig vej til privat fællesvej vil få økonomiske konsekvenser for ejerne af de ejendomme, der grænser til den offentlige del af vejen, idet de ved en nedklassificering bliver pålagt den fremtidige vedligeholdelse af vejen.

At der ligger kommunale institutioner på vejen er ikke en hindring for, at vejen i sin helhed kan nedklassificeres til privat fællesvej.

Nedklassificeringen vil medføre, at institutionerne får andel i vedligeholdelsen af vejen i lighed med de øvrige lodsejere, der grænser til vejen.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Punkt 12: Bevillingsstatus pr. 31. marts 2016 for Teknikudvalgets politikområder

16/2917

Resumé

For Vej- og Parkpolitik er der ultimo marts 2016 en forbrugsprocent vedrørende serviceudgifter med overførselsadgang på 17, hvilket svarer til det forventede.

Der forventes på nuværende tidspunkt et regnskab for Vej- og Parkpolitik, der er 1,5 mio. kr. mindre end det korrigerede budget. Beløbet er reserveret til eventuelle uforudsete udgifter, som erfaringsmæssigt opstår i løbet af året under Vej- og Parkpolitik, da flere af opgaverne er vejrafhængige. Det er først muligt, at opgøre det nøjagtige overførselsbeløb ultimo 2016 for Vej- og Parkpolitik.

For Forsyningspolitik er der ultimo marts 2016 en forbrugsprocent på 1.817, hvilket skyldes, at der er opkrævet renovationsbidrag for 1. halvår 2016, hvilket gør, at indtægterne langt overstiger udgifterne.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

For Vej- og Parkpolitik kan budgetrealiseringen ultimo marts 2016 vedrørende serviceudgifter med overførselsadgang opstilles således:

Budgetområde	Korrigeret budget i 1.000 kr.	Forbrug i 1.000 kr.	Forbrug	Forventet forbrugsprocent	Note
Grønne områder inkl. skove,	15.275	898	6%		
strande, kolonihaver og projekter.	-547	-103	19%		
Tværgående vejformål	16.269	1.077	7%		
	0	-2	0%		
Drift (maskiner, lønninger, arbejde for andre,	1.678	993	59%		1
driftsbygninger)	-1.558	-275	18%		
Administration (Vej- og Park,	11.232	3.727	33%		2
Projekt og Trafik	0	0	0%		
Parkering	2.876	393	14%		
	-7.514	-1.347	18%		
Vedligeholdelse af belægninger,	18.560	1.654	9%		
broer, tunneller og p-	0	0	0%		

arealer

Rabatter, afvanding, renhold og graffiti fjernelse	27.945	1.785	6%	
Vejbelysning	7.372	3.433	47%	
	0	0	0%	
Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende foranstaltninger	6.134	865	14%	
	0	-16	0%	
Fornyelse af belægninger	38.002	472	1%	
	-3.500	-3.005	86%	
Vinterdrift	14.482	5.515	38%	
	0	0	0%	3
Busdrift	49.236	15.795	32%	
	-73	-164	224%	
Pulje til nytænkning af den offentlige trafik	1.000	0	0%	
	0	0	0%	
Lufthavn og jernbane	2.502	1.121	45%	4
	0	0	0%	
Løn- og barselspuljer	119	0	0%	
	0	0	0%	
Budgetpulje	-1.577	0	0%	
	0	0	0%	
Teknikudvalget	40	1	4%	
	0	0	0%	
I alt	197.953	32.769	17%	

Note 1:

Der er tidsforskydninger i udgifter og indtægter, hvilket gør det svært at angive en forventet forbrugsprocent.

Note 2:

Den forholdsvis høje forbrugsprocent skyldes, at der først ultimo 2016 vil blive tilført en indtægt på ca. 2,5 mio. kr. i form af honorar for projektering af diverse anlægs- og driftsprojekter.

Note 3:

Forbrugsprocenten afspejler, at der er indkøbt salt til næste sæson.

Note 4:

Tilskuddet fra Kolding Kommune til Koldingegnens Lufthaven er betalt for 1. halvår 2016.

For Forsyningspolitik kan budgetrealiseringen ultimo marts 2016 opstilles således:

Budgetområde	Korrigeret budget i 1.000 kr.	Forbrug i 1.000 kr.	Forbrug Forbrug	Forventet forbrugsprocent	Note
Fælles formål	11.647	3.347		29%	
	-18.398	-42.101		229%	
Dagrenovation/restaffald	38.084	2.468		6%	
	-38.313	-97		0%	
Glas, papir og pap	3.083	436		14%	
	-3.287	-35		1%	
Farligt affald	3.369	454		13%	
	-3.082	-10		0%	
Genbrugsstationer	28.568	3.860		14%	
	-28.598	-136		0%	
Øvrige ordninger	3.732	441		12%	
	-10	0		0%	
Tjenestemænd	1.498	354		24%	
	0	0		0%	
I alt	-1.707	-31.018		1817%	

For Forsyningspolitik er der ultimo marts 2016 en forbrugsprocent på 1.817, hvilket skyldes, at der er opkrævet renovationsbidrag for 1. halvår 2016, hvilket gør, at indtægterne langt overstiger udgifterne.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Punkt 13: Orientering om budgetlægning 2017

16/5954

Resumé

Orientering om procedure og tidsplan for Teknikudvalgets budgetområder.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Byrådet godkendte den 29. marts 2016 budgetproceduren for budget 2017.

Ud fra budgetproceduren er der udarbejdet nedenstående tidsplan for budgetlægning 2017 for Teknikudvalget:

Dato	Aktivitet
2. maj	<i>Teknikudvalget:</i> Orienteres om tidsplan, procedure for budget 2017.
6. juni	<i>Teknikudvalget:</i> Orienteres om <ul style="list-style-type: none">• Udfordringer i forbindelse med rammeoverholdelse.• Realisering af reduktion på 0,6%.• Ændringsforslag (udvidelsesønsker).• Takster, hvis disse er færdig beregnet.
20. juni kl. 10.00– 19.00	<i>Seminar, Byrådet:</i> Seminar hvor nødvendigt politisk råderum vedtages med udgangspunkt i: <ul style="list-style-type: none">• Nuværende budgetbalance.• Udvalgenes udfordringer i forhold til overholdelse af budgetrammer.• Regeringsaftalens foreløbige konsekvenser herunder omprioriteringsbidragets udmøntning.• Anbefalet maksimalt kasseforbrug i 2017.• Handlingsplan for effektiviseringsmålets endelige realisering.
	Direktionen pålægges at udarbejde forslag til realisering af økonomisk råderum via en reduktion af serviceudgifterne.
10. august	<i>Teknikudvalget:</i> Orienteres om status for budgetlægning 2017 samt behandler eventuelle nye ændringsforslag og takstforslag for 2017.

Efter behandlingen den 10. august 2016 af budget 2017 i Teknikudvalget følges den overordnede tidsplan for budgetlægning for Kolding Kommune.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Punkt 14: Orienteringspunkt

Resumé

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

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

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

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Bilag

Vi designer tilgængelighed - opstart af proces.pdf

Forslag til proces om træstrategi og mulig revidering af retningslinjer for fældning af træer_.pdf

Vejmandsordningen status pr. 5. april 2016

Togafsporing Vamdrup

Gravetilladelser

Indsamling af dagrenovationsaffald - kontrakt

Udvidelse af udeservering 2016

Punkt 15: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt.

Punkt 16: Deltagelse i aktiviteter

Resumé

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at Teknikudvalget drøfter om der er behov for at et eller flere medlemmer af udvalget varetager andre kommunale hverv.

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.

Beslutning Teknikudvalget den 02-05-2016

Godkendt. Der er ingen aktiviteter, som skal noteres.