

REFERAT Teknikudvalget d. 05-09-2016

Mødedato Mandag d. 05. september 2016 kl. 13:35

Mødested 1.2 vest

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

Indholdsfortegnelse

Drøftelse af indsatsen for at forbedre trafikikkerheden og trygheden på kommunens vejnet.....	3
Åbning af Buen for Taxa.....	7
Genåbning af Buen.....	9
Nedsættelse af takster på Flextur.....	12
Buskort til borgere over 67 år.....	14
Kirkegårdsvej - nedlæggelse af del af offentlig vej.....	17
Viuf Stationsvej - nedlæggelse af del af privat fællesvej.....	19
Albuen - nedlæggelse af del af offentligt vejareal.....	20
Fælles mål for klimatilpasning.....	22
Forslag til Regulativ for husholdningsaffald gældende fra 1. oktober 2016.....	25
Forslag om deltagelse i forstudie omkring organisk affald i Energnist I/S regi.....	28
Flytning af stadeplads.....	29
Budget 2017 - udmøntning af reduktioner m.v. for Vej og parkpolitik.....	31
Bevillingsstatus pr. 31. juli 2016 for Teknikudvalgets politikområder.....	36
Orienteringspunkt.....	39
Orientering fra formanden.....	40
Deltagelse i aktiviteter.....	41

Punkt 1: Drøftelse af indsatsen for at forbedre trafikikkerheden og trygheden på kommunens vejnet

16/13450

Resumé

Venstre ønsker, at Teknikudvalget drøfter indsatsen for at forbedre trafikikkerheden i kommunen.

Kolding Kommune har udarbejdet Trafikikkerhedsplan 2013-2025, der er indarbejdet i Mobilitetsplan 2016-2027. Målet for trafikikkerhedsindsatsen er, at personskadeantallet halveres frem mod 2020.

Trafikikkerhedsarbejdet fokuserer på fysiske ombygninger, på information og kampagner og på samarbejde med politiet omkring håndhævelse af færdselsreglerne.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

Sagsfremstilling

Venstre ønsker, at Teknikudvalget drøfter indsatsen for at forbedre trafikikkerheden i kommunen ud fra forvaltningens oplæg om indsats og virkemidler i det kommunale trafikikkerhedsarbejde.

”Når vi i Venstre mødes med lokalområderne, så møder vi et massivt ønske om øget trafikikkerhed og om at få farten ned i form af hævede flader, chikaner osv.

Borgere oplever, at der køres stærkere end nogen sinde, og at der er flere biler.

Derfor ønsker Venstre en drøftelse, gerne som temadrøftelse, omkring trafikikkerhed og hastigheden på vejnettet. Vi ser gerne, at vi kommer omkring følgende punkter:

- *Holdningskampagner, det er nok en del som kører for stærkt i eget område*
- *Hvad virker, f.eks. Nudging*
- *Hvilke typer tiltag virker – chikaner, bump osv.*
- *Hvordan kan vi kombinere med Politiets fotovogne*
- *Hvor skal der lukkes for tung trafik*
- *Hvor skal der ændres hastighedsbegrænsninger, f.eks. ændre de blå vejledende 30 km/t zoner til påbudszoner (røde skilte) (er igangsat via tidligere sag, men det skal det kædes sammen med)*
- *Hvordan får vi lavet en plan for hele kommunen og hvad er prioriteringerne*
- *Og naturligtvis, hvad koster det”.*

Forvaltningens bemærkninger:

Trafikikkerhedsarbejdet i Kolding Kommune har fokus på at gøre vejene mere sikre og på at sætte ind overfor kendte uheldstyper på vejnettet. Derudover er der fokus på at påvirke trafikanternes til en mere hensigtsmæssig adfærd samt på at koordinere med Politiets håndhævelse af færdselsreglerne.

Borgerne i Kolding Kommune har et stort ønske om, at det skal være trygt at færdes langs vejene. Tryghed handler meget om, hvordan trafikanterne oplever vejen og ikke så meget om, hvor mange uheld der sker på vejen.

Borgernes henvendelser handler således ofte om de trafikale forhold langs boligvejene i deres nærområde, mens de egentlige trafikikkerhedsproblemer oftest findes på de overordnede veje, hvor hovedparten af uheldene sker.

Trafikikkerhed er et følsomt område, da omkostningerne ved trafikuheld er voldsomme - både de personlige omkostninger, men der er også store samfundsomkostninger forbundet med, at mennesker kommer til skade i trafikken.

Kolding Kommunes Trafikikkerhedsplan 2013-2025 som er indarbejdet i Mobilitetsplan 2016-2027, har opstillet en målsætning om halvering af personskadeantallet i perioden 2010-2020, så der højst forekommer 1 trafikdræbt, 13

alvorligt tilskadekomne samt 18 lettere tilskadekomne på kommunens vejnet i 2020.

Målsætningen er meget ambitiøs, men i 2013, 2014 og 2015 har der været ca. 45% færre personskader på kommunens vejnet end i 2010, så Kolding Kommune er godt på vej.

Uheldsanalysen fra Trafiksikkerhedsplanen viser, at der er mønstre i uheldstyper og arter, så der fortsat er mulighed for at forbedre trafiksikkerheden ved at sætte ind over for disse uheldsmønstre:

- Hovedparten af uheldene i åbent land sker på strækninger eller i kurver, og 2 ud af 3 trafikdrab på kommunens vejnet sker i det åbne land.
- Halvdelen af personskaderne i byerne sker i kryds.
- Det er hovedsageligt mænd, som kommer til skade i trafikken og cirka 45% af alle tilskadekomne er unge mennesker under 29 år.
- Spiritus har været medvirkende faktor i 19% af alle uheld på kommunens vejnet, hvilket er lidt højere end landsgennemsnittet.

Der er fortsat kryds og strækninger, sorte pletter, hvor der sker markant flere uheld end forventet. I Trafiksikkerhedsplanen blev kryds og strækninger med mere end 5 uheld i den foregående femårs periode betegnet som sorte pletter. Der blev i alt identificeret 22 sorte kryds og 11 sorte strækninger på kommunens vejnet. Alle sorte pletter ligger i Kolding by.

Uheld tilskrives en kombination af vejtekniske, køretøjstekniske eller menneskelige faktorer, hvor den menneskelige faktor er medvirkende i 91% af alle uheld.

Trafiksikkerhedsarbejdet i Kolding Kommune fokuserer ifølge Mobilitetsplan 2016-2027 i de kommende år på:

- At sorte strækninger i landområderne bliver kortlagt og der bliver udført tiltag som sikring af vejkurver, lokale hastighedsbegrænsninger og rumleriller.
- At kommunen deltager i landsdækkende fartkampagner for at sætte fokus på hastighedens betydning for trafiksikkerheden.
- At der sættes målrettet ind mod de sorte pletter i byområderne.
- At forholdene for fodgængere forbedres med eksempelvis bedre krydsningsmuligheder.
- At kommunen deltager i landsdækkende kampagner rettet mod de unge samt mod cyklist- og knallertulykker.
- At kommunen gennemfører kampagner med fokus på trafikanternes, særdeles børnenes, adfærd i trafikken.
- At kommunen opfordrer skolerne til at udarbejde og vedligeholde en trafikpolitik.

Der er økonomi i trafiksikkerhed. En personskade koster ifølge Transport- og Energiministeriet samfundet 0,4 – 1,3 mio. kr., lige som et dødsfald i trafikken koster samfundet godt 12 mio. kr. En væsentlig del af udgifterne er kommunale. Der er god økonomi i at arbejde for, at færre kommer til skade i trafikken.

Eksempler på trafiksikkerhedsarbejder på kommunens vejnet:

- Krydset Skovvangen/Lærkevej, som er udpeget som en sort plet, er ombygget til et signalreguleret kryds som del af infrastrukturudbygningen ved Kolding Sygehus.
- Der er anlagt hævede flader i Vester Nebel, på Reinholdts Bakke i Lunderskov samt på Vonsildvej.
- Der er etableret 40 km zone i sydvestkvarteret, som er understøttet af fysiske fartdæmpere.



Lysregulering i krydset Lærkevej /Skovvangen



Hævet flade på Vonsildvej (Google Maps)



40 km zone i Sydvestkvarteret

I tabellen nedenfor oplystes en række eksempler på ombygninger på vejnettet, som kan forbedre trafiksikkerheden. Tiltagens trafiksikkerhedseffekt er baseret på erfaringstal (Vejdirektoratets Rapport 507, Effekter af vejtekniske virkemidler). De enkelte tiltag virker bedst overfor særlige uheldstyper, så de angivne effekter kan ikke ukritisk overføres til vejnettet i Kolding Kommune.

<i>Tiltag</i>	<i>Uheldseffekt</i>
Sænkning af gennemsnitshastigheden ved brug af politiets fotovogne, opsætning af fartvisere eller lignende.	9 % reduktion i alle uheld ved hastigheds reduktion på 5 km/t
Opsætning af vejbelysning på strækning	22 % reduktion på uheld i mørke
Blåt cykelfelt i signalreguleret kryds gør bilisterne opmærksomme på cyklisterne.	30 % reduktion i uheld med cykel eller lille knallert
Etablering af overkørsel i vigepligtskryds med lav trafik på sekundærbenet gør erkendelse af krydset lettere.	20 % reduktion i uheld med cykel eller lille knallert
Adgangsregulering og –sanering. Dansk studie viser, at 13 % af alle uheld i åbent land sker ved adgang til private ejendom.	25 % reduktion ved halvering af antallet af adgange
Forbedret afmærkning af kurver i åbent land. 25 % af alle dødsuheld i 2010 og 2011 skete i kurver.	19 % reduktion ved opsætning af skilte med retningspile i åbent land
Opsætning af autoværn giver ikke uheldsreduktion, men betyder en markant reduktion i personskaderne.	54 % reduktion af personskadeuheld. Ingen uheldsreduktion
Rabatsanering mindsker højdeforskellen mellem rabat og kørebane.	8 % reduktion i antal enueheld
Rumleriller giver trafikanten dynamisk og akustisk advarsel om overskridelse af midter- eller kantlinje	10 % reduktion i alle uheld
Etablering af bump i byzone reducerer hastigheden på strækningen	24 % reduktion i alle uheld
Anlæg af venstresvingkanalisering i vigepligtskryds	25 % reduktion i T-kryds i landzone

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt, med den tilføjelse at Teknikudvalget pålægger By- og Udviklingsforvaltningen at undersøge hvilke indsatser der i øvrigt arbejdes med i forhold til trafiksikkerheds- og tryghedsarbejdet i sammenlignelige kommuner.

Bilag

Uheldsbelastede kryds og strækninger

Punkt 2: Åbning af Buen for Taxa

09/4879

Resumé

Knud Erik Langhoff, gruppeformand for Konservative i Kolding Byråd ønsker at drøfte muligheden for, at Taxa tillades at køre gennem Buen på den strækning, der er gågade - dog tilladt kørsel for busser, knallerter og cykler.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

Sagsfremstilling

Beslutningen om at lukke Buens sydlige del for anden trafik end busser, cykler og knallerter blev truffet af det daværende Teknik- og Boligudvalg i oktober 2009.

Baggrunden var primært at skabe et sammenhængende campus-område fra Designskolen og KUC i vest til det kommende SDU i øst. Dette lod sig vanskeligt gøre, såfremt området blev gennemskåret af en ringvej med ca. 9.000 biler i døgnet (daværende trafikmængde).

En yderlige grund til at lukke Buen var, at det ikke var muligt at overholde gældende støjkrav til SDU.

Lukningen blev gennemført i foråret 2014, idet strækningen efter aftale med politiet blev skiltet som gågade med tilladt kørsel for busser, cykler og knallerter.

Der blev oprindeligt arbejdet med, at der skulle etableres bussluse eller lignende, så almindelig bilkørsel ikke længere var fysisk muligt, men det blev udeladt af økonomiske og æstetiske årsager.

Skiltningen viste sig hurtig at være utilstrækkelig, idet mange biler på trods af det ændrede profil på gågadestrækningen fortsat (bevidst eller ubevidst) kørte igennem Buen. Derfor blev der med forvarsling, afstribning og anden information gjort forsøg på at tydeliggøre de ændrede kørselsforhold.

Desuden har det lokale politi af flere omgange udført kontrol på stedet.

Forvaltningen har flere gange foretaget tælling af den ulovlige gennemkørsel med følgende resultater (en hverdag mellem kl. 7.30-9.30 og kl. 15.00-17.00 – i alt 4 timer):

	Aug. 2015	Sep. 2014	Aug. 2014
Morgen:			
Mod nord	12	10	11
Mod syd	20	38	36
I alt	32	48	47
Eftermiddag:			
Mod nord	10	15	19
Mod syd	34	44	40

Som det ses faldt antallet af gennemkørende fra godt 100 til ca. 75 fra 2014 til 2015. Desuden bemærkes det, at langt de fleste bilister kører fra nord mod syd.

Forvaltningen har planlagt en fornyet tælling i september med en forventet efterfølgende dialog med politiet omkring forholdene og muligheder for forbedringer. En mere holdbar løsning kunne bestå i etablering af en fysisk løsning f.eks. i en busgrav, som ikke kan passeres af personbiler.

Forvaltningen har i øvrigt i efteråret 2015 og igen i foråret 2016 afvist et ønske fra Taxa 4x35 om at få lov til at køre gennem Buen, da en åbning vil øge risikoen for at almindelige personbiler ”følger efter”, hvilket ikke harmonerer med ønsket om, at fastholde en gågade som trygt og sikkert kan benyttes af de lette trafikanter, hvad enten de er til fods (herunder til/fra bus) eller kører på cykel.

Hvis der åbnes for taxa må det forventes, at den oplevede trafikstøj stiger og at sammenhængen i campusområdet opleves som mindre tilgængelig og mindre attraktiv for kommende investeringer i campusområdet. Endeligt vil sammenhængen mellem midtbyen og campusområdet blive forringet.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Sagen udsat, til der foreligger en afklaring i forhold til punkt 3 på nærværende dagsorden.

Punkt 3: Genåbning af Buen

09/4879

Resumé

Formanden for Teknikudvalget, Knud Erik Langhoff stiller spørgsmål og beder om redegørelse for konsekvenser ved genåbning af Buen.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

Sagsfremstilling

Formanden for teknikudvalget, Knud Erik Langhoff (C) beder om en redegørelse for, om den sydlige del af Buen kan genåbnes.

På baggrund af et massivt ønske fra mange borgere og trafikanter i Kolding Kommune stiller formanden spørgsmålet til By- og Udviklingsforvaltningen og beder om en redegørelse på følgende:

1. Vil det være muligt at genåbne den sydlige del af Buen, som den var før 2014?
2. Er dette ikke muligt, vil det så være muligt at åbne gaden som sivegade også kaldet shared space-løsning?
3. Hvad vil konsekvenserne være for institutionerne i området, blandt andet på SDU og udvikling af Gimbelgrunden?
4. Hvor stor vil omkostningerne være ved genåbning af den sydlige del af Buen?

Historien bag lukningen af Buen

Beslutningen om at lukke Buens sydlige del for anden trafik end busser, cykler og knallerter blev truffet af det daværende Teknik- og Boligudvalg i oktober 2009.

Baggrunden var primært at skabe et sammenhængende campus-område fra Designskolen og KUC i vest til det kommende SDU i øst. Dette lod sig vanskeligt gøre, såfremt området blev gennemskåret af en ringvej med ca. 9.000 biler i døgnet (daværende trafikmængde).

Mere konkret viste støjregninger for vejstøj på Buen, Østerbrogade og Skamlingvejen, at støjniveauet for de udendørs opholdsarealer kun kunne overholdes, hvis Buen blev lukket. En støjskærm langs Buen ville ikke kunne nedbringe støjniveauet til Miljøstyrelsens krav, hvilket skyldes skjermens begrænsede udstrækning, som medfører indstråling af vejstøj dels henover åen og dels fra den sydlige del af Buen.

Lukningen blev gennemført i foråret 2014, idet strækningen efter aftale med politiet blev skiltet som gågade med tilladt kørsel for de ovennævnte køretøjer.

Der blev oprindeligt arbejdet med, at der skulle etableres bussluse eller lignende, så almindelig bilkørsel ikke længere var fysisk muligt, men det blev udeladt af økonomiske og æstetiske årsager.

Skiltningen viste sig hurtig at være utilstrækkelig, idet mange biler på trods af det ændrede profil på gågadestrækningen fortsat (bevidst eller ubevidst) kørte igennem Buen. Derfor blev der med forvarsling, afstribning og anden information gjort forsøg på at tydeliggøre de ændrede kørselsforhold.

Dagens situation

Forvaltningen har flere gange foretaget tælling af den ulovlige gennemkørsel med følgende resultater (en hverdag mellem kl. 7.30-9.30 og 15.00-17.00 – i alt 4 timer):

Aug. 2015 Sep. 2014 Aug. 2014

Morgen:

Mod nord	12	10	11
Mod syd	20	38	36
I alt	32	48	47

Eftermiddag:

Mod nord	10	15	19
Mod syd	34	44	40
I alt	44	59	59

Antallet af gennemkørende er faldet fra godt 100 til ca. 75 fra 2014 til 2015.

Forvaltningen har planlagt en fornyet tælling i september med en efterfølgende dialog med politiet omkring forholdene og muligheder for forbedringer. En mere holdbar løsning kunne bestå i etablering af en fysisk løsning f.eks. i en busgrav, som ikke kan passeres af personbiler.

Forvaltningen har i øvrigt i efteråret 2015 afvist et ønske fra Taxa 4x35 om at få lov til at køre gennem Buen, da en åbning vil øge risikoen for at almindelige personbiler ”følger efter”, hvilket ikke harmonerer med ønsket om, at fastholde en gågade som trygt og sikkert kan benyttes af de lette trafikanter, hvad enten de er til fods (herunder til/fra bus) eller kører på cykel.

Genåbning af Buen

En evt. genåbning af strækningen for gennemkørende biltrafik vil bryde det sammenhængende campusområde og medføre for høj støjbelastning på friarealerne.

Med en åbning af Buen forventes en trafikmængde svarende til det niveau, som fandtes på vejen før lukningen (9.000-10.000), tillagt den trafik som funktionerne i området (SDU mv.) genererer.

Denne trafikmængde vil kræve, at strækningen skal ombygges til et mere traditionelt profil med kørebane samt separate cykelstier og fortove (svarende til et normalt ringgadesprofil). Profilet vil skulle suppleres med krydsningsmuligheder (midterheller el.lign.) for de lette trafikanter, som vil have et naturligt krydsningsbehov (buspassagerer samt cyklister og fodgængere, der bl.a. bruger stiforbindelserne på tværs af området). Med så stor en biltrafikmængde vil vejen uanset disse tiltag i perioder af døgnet komme til at fremstå som en barriere.

Med denne udformning er der ikke plads til vigelommer for busser på Buen. Det betyder, at bilerne skal holde bag busserne mens passagererne stiger af/på bussen. Skal der anlægges vigelommer, skal der eksproprieres større arealer fra SDU's forplads.

Som alternativ til krydsningshellerne i midterrabatterne kan der etableres en signalregulering i krydset Ågade/Buen samt en under/overføring til at binde stisystemet langs åen sammen.

Shared Space

Der findes særlige shared space-løsninger (”sivegade”), men de anvendes typisk på torve eller pladser, hvor flere trafikretninger mødes.

En forudsætning for at løsningen fungerer er, at der er en passende blanding af biler, cyklister og fodgængere, så én trafikantgruppe ikke kommer til at dominere.

I tilfældet Buen, vurderes det ikke at være en relevant løsning, da der vil forekomme relativt meget biltrafik, hvis primære formål vil være at benytte strækningen som en ringvejsforbindelse – og derved ikke kan forventes at have den nødvendige respekt for lette trafikanter på tværs af deres kørselsretning.

Konsekvenser for SDU og Gimbelgrunden

Kolding Kommune arbejder målrettet på at skabe et Campusmiljø omkring området ved SDU og Gimbelgrunden, som en del af dette er det vigtigt, at det er muligt at bevæge sig rundt mellem nuværende og kommende uddannelsesinstitutioner i

området.

Derudover skal der sikres naturlige forbindelse til den øvrige by.

Ved lukning af Buen er det sikret, at der er skabt en naturlig forbindelse med afsæt i de bløde trafikanter fra Designskolen over Buen og videre gennem tunnelen til Åparken.

Hvis der åbnes op for trafik på Buen igen, vil det medføre, at SDU og Gimbelgrunden kommer til at fremstå som en ”ø” omgivet af en del trafik på alle sider.

Udvikling af Campusområdet er en del af helhedsplanen, hvor der ligeledes er fokus på en fortsat udvikling med afsæt i, at Buen er lukket. Overtid er det tanken, at der skal bygges syd for SDU, hvorved der kommer flere institutioner, hvor rummet der skabes ved lukning af Buen vil være et naturligt samlingspunkt mellem de forskellige uddannelsesinstitutioner.

Det er også vigtigt at være opmærksom på, at der er blevet investeret i området med afsæt i, at Buen er lukket. Dette var bl.a. et særligt fokuspunkt for SDU i forbindelse med udvikling af universitetet.

Pris for ombygning

En ombygning til et traditionelt profil med to kørespor og fortove, cykelstier, busperroner (i begge sider) samt gennemgående midterrabat af hensyn de krydsende lette trafikanter vil skønsmæssigt beløbe sig til ca. 6 mio. kr.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt med den tilføjelse, at By- og Udviklingsforvaltningen pålægges at undersøge mulighederne for åbning af Buen, hvor de støjmæssige problemstillinger ved de forskellige modeller belyses.

Et flertal (Teknikudvalget med undtagelse af Oluf Lykke Nielsen) pålægger forvaltningen sideløbende at udarbejde en redegørelse, der belyser konsekvenserne ved at udbygge Østerbrogade i forløbet mellem Skamlingevejen/Sydbanegade og Sdr. Havnegade med vigepladser for bybusser og sådan, at konsekvensen – både økonomisk og i kraft af en eventuel omlægning af bybusruterne til denne strækning fremfor Buen - kendes.

Et mindretal (Oluf Lykke Nielsen) stemte imod.

Et samlet udvalg stemte for, at redegørelserne forelægges Teknikudvalget senest i 2. kvartal 2017.

Punkt 4: Nedsættelse af takster på Flextur

16/7511

Resumé

Under budgetforhandlingerne for 2016 blev der afsat 250.000 kr. pr. år til nedsættelse af takster på Flextur.

Sydtrafik har takstkompetencen med hensyn til fastsættelse af takster i Flextur-ordningen og ønsker at harmonisere taksterne. En ny takst vil bryde med dette princip. Derfor foreslås det, at brugergruppen i FlexUng-ordningen udvides i stedet.

Forslaget vil forøge det forventede underskud på den kollektive trafik.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at FlexUng-ordningen udvides, således at denne også kommer til at gælde for unge på 14 og 15 år, der er bosiddende i Kolding Kommune og i besiddelse af et periodekort på min. 2 zoner. Ordningen vil forøge det forventede underskud til den kollektive trafik.

at ordningen evalueres efter 1 års drift, med henblik på eventuelle justeringer.

Sagsfremstilling

Under budgetforhandlingerne for 2016 blev der afsat 250.000 kr. pr. år i budgetårene 2016-2019 til nedsættelse af takster på Flextur. By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet et forslag til, hvordan disse midler kan udmøntes.

I henhold til Lov om trafikkselskaber er det Sydtrafik, der fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der foretages af trafikkselskabet. På Sydtrafiks bestyrelsesmøde den 20. december 2013 blev det vedtaget, at taksterne på Flextur-ordningen skulle harmoniseres, så der kun er 2 mulige takster for kommunerne at vælge imellem for rejser inden for kommunegrænsen; 3,50 kr. og 5 kr. pr. kørt km, dog min. 35 kr.

Flextur-ordningen er tænkt som et supplement til den almindelige kollektive trafik. Den relativt høje takst, sammenlignet med en busbillet, skal få kunderne til primært at vælge Flextur, når der ikke er passende busalternativer. Derudover skal taksten afspejle det høje serviceniveau, der er på en Flextur. Hvis prisen for en Flextur bliver for billig, er der risiko for, at en ellers fornuftigt belagt busrute undermineres. Endelig må taksten for en Flextur ikke komme under taksten i Sydtrafiks handicapordning (pt. 3 kr. pr. km, min. 35 kr.) ud fra betragtningen i Lov om trafikkselskaber, at handicapordningen ikke må være væsentlig dyrere end tilsvarende kollektiv trafik.

Taksten for rejser med Flextur inden for Kolding Kommunes grænser er 3,5 kr. pr. km, det vil sige lavest mulige takst.

Ud fra det stigende forbrug der fortsat ses på Kolding Kommunes Flextur-ordning vurderes det, at de afsatte 250.000 kr. pr. år ikke vil være tilstrækkeligt til at dække indtægtstab samt det forøgede forbrug, der vil komme på ordningen, såfremt taksten nedsættes. Økonomisk er den eksisterende flexkursordning allerede presset i forhold til de afsatte midler.

Det afsatte beløb lægger op til, at der oprettes en lukket ordning, såsom FlexUng-ordningen, hvor en specifik målgruppe kan drage fordel af den lavere takst, som ordningen tilbyder. Med tilpassede tilmeldingskriterier til ordningen vil det være muligt at holde tilgangen og forbruget på et ønsket niveau.

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at det afsatte beløb til takstnedsættelse på Flextur benyttes til at udvide FlexUng-ordningen, så unge under 16 år også vil kunne tilmelde sig ordningen. Den nuværende FlexUng-ordning er for unge, der er bosiddende i Kolding Kommune og i besiddelse af et Ungdomskort.

Taksten for FlexUng-ordningen er halv pris af den almindelige ordning, det vil sige 1,75 kr. pr. kørt km, dog min. 17 kr.

Udbuddet af den kollektive trafik uden for Kolding by er i mange områder begrænset efter kl. 17 og ikke eksisterende efter kl. 18.30. Unge bosiddende i områder, hvor der ikke er et tilbud om kollektiv trafik i aften timerne, har begrænsede muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter eller lign. i Kolding by. FlexUng-ordningen forbedrer disse muligheder.

FlexUng-ordningen foreslås udvidet, så den også kommer til at dække 14- og 15-årige, der opfylder følgende kriterier:

- Man skal være bosiddende i Kolding Kommune.
- Man skal være i en alder af 14 eller 15 år.
- Man skal være i besiddelse af et periodekort på minimum 2 zoner.

Sidstnævnte kriterie er ikke alene fastsat med henblik på at begrænse tilgangen til ordningen men også ud fra den betragtning, at der bør være foretaget en vis ”investering” i den kollektive trafik, før der kan drages fordele af FlexUng-ordningen. Et periodekort til børn gældende for 2 zoner koster 226 kr. for 30 dage. Det billigste Ungdomskort kan erhverves for 353 kr.

Taksten for et periodekort til børn (0-15 år) gældende i 30 dage er som følger:

- 1-2 zoner: 226 kr.
- 3 zoner: 337 kr.
- 4 zoner: 452 kr.
- 5 zoner: 563 kr.

Efterfølgende kort viser antallet af zoner ind til Kolding by.



I området med kun 1 zone må der ikke rejses med FlexUng internt, kun ind og ud af området.

Det vides ikke hvor mange i Kolding Kommune i en alder af 14 og 15 år, der har et periodekort på 2 eller flere zoner. Tages der udgangspunkt i forbruget på FlexUng og det antal tilmeldte, der er til ordningen, anslås det, at udvidelsen af FlexUng-ordningen som foreslået, vil kunne rumme yderligere 26 tilmeldte personer, der kan rejse 1,1 ture pr. uge.

En udvidelse af FlexUng-ordningen som foreslået bør evalueres efter 1 år. Her vil det være muligt at justere på tilmeldingskriterierne, hvis budgettet overskrides.

Forbruget på den almindelige FlexUng-ordning er steget med 247% siden 2014, hvor ordningen blev oprettet og ser fortsat ud til at stige. I 2017 forventes udgiften hertil at blive på 1,85 mio. kr. En udvidelse af servicen vil forøge udgiften til FlexUng.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Sagen udsat til efter resultatet af budgetforhandlingerne for 2017 er kendt.

Beslutning Teknikudvalget den 03-10-2016

Godkendt.

Punkt 5: Buskort til borgere over 67 år

16/13596

Resumé

Seniorudvalget besluttede den 1. juni 2016 at afsætte 1,5 mio. kr. om året i en forsøgsperiode fra 1. januar 2017 til 31. december 2018 til, at borgere over 67 år kan køre ubegrænset med busser inden for Koldings kommunegrænse.

Buskortordningen bygger på følgende kriterier:

- Målgruppen er borgere der er bosiddende i Kolding Kommune og er fyldt 67 år.
- Egenbetalingen er 400 kr. om året.
- Buskortet bliver i 2017 et 'papkort' med billede. I 2018 bliver buskortet forventeligt en del af rejsekortet.
- Buskortet kan anvendes til ubegrænset kørsel med bybusser, lokale busser og regionale busser inden for Koldings kommunegrænse.

Baseret på erfaringer fra Randers Kommune skønnes buskortordningen at koste 1,4 -2,1 mio. kr. om året.

Såfremt buskortordningen afstedkommer behov for dubleringsbusser eller andre udgifter, der ligger ud over den eksisterende finansiering, afklarer Senior- og Socialforvaltningen, hvorvidt der kan findes alternativ finansiering eller om buskortordningen skal tilpasses.

Sagen behandles i

Teknikudvalget, Seniorudvalget, Ældrerådet (orientering).

Forslag

By- og udviklingsdirektøren og Senior- og Socialdirektøren foreslår,

at der etableres en forsøgsordning i 2017 og 2018 hvor borgere over 67 år kan rejse med busser ubegrænset inden for Kolding Kommunes kommunegrænse,

at såfremt buskortordningen afstedkommer behov for dubleringsbusser eller andre udgifter, der ligger ud over den eksisterende finansiering, afklarer Senior- og Socialforvaltningen, hvorvidt der kan findes alternativ finansiering eller om buskortordningen skal tilpasses.

Sagsfremstilling

Historik

I budget 2015 under bevillingsnote 0.2 fremgår det, at

'I Kolding modellen beskrives også forsøg med ældre i busser; jf. ældrerådets forslag'.

Teknikudvalget har den 7. december 2015 modtaget en redegørelse om mulighederne for at indføre en model, hvor pensionister i Kolding Kommune kan køre gratis med busser inden for kommunegrænsen.

Seniorudvalget besluttede den 1. juni 2016, som led i udmøntningen af værdighedsmidlerne, at afsætte 1,5 mio. kr. om året i en forsøgsperiode fra 1. januar 2017 til 31. december 2018 til, at borgere over 67 år kan køre ubegrænset med busser inden for Koldings kommunegrænse.

Den foreslåede buskortordning skal fungere som beskrevet nedenfor:

Hvem kan bruge buskortet?

Borgere der er fyldt 67 år og er bosiddende i Kolding Kommune.

Egenbetaling

400 kr. pr år.

Hvor kan buskortet bruges?

Der kan rejses med bybusser, lokale busser og regionale busser inden for Koldings kommunegrænse. Ordningen gælder ikke til tog og Flextur.

Hvornår kan buskortet bruges?

Der er ingen tidsbegrænsning på ordningen. Buskortet kan anvendes hele dagen alle ugens syv dage. Formålet med buskort ordningen er blandt andet, at +67 årige kan køre gratis til aktiviteter eller som frivillig.

Rejsehjemmel

Brugeren får udstedt et specialfremstillet kort med foto, der vil komme til at minde om de nuværende pap-periodekort. Buskortet vil have en gyldighed på 1 år. Ved udstedelsen af buskortet skal der udleveres et vellignende foto samt dokumentation på, at man er fyldt 67 år og er bosiddende i Kolding Kommune. Kortet vil kunne bestilles på Sydtrafiks hjemmeside. I 2018 vil buskortet forventeligt blive en del af rejsekortet.

Det undersøges ligeledes, om borgerne kan bestille buskortet ved personlig fremmøde i Senior- og Socialforvaltningen eller andet steds i Kolding.

Hvad skal der til, for at ordningen kan gennemføres fra 1. januar 2017?

Sydtrafiks bestyrelse skal senest den 9. september 2016 godkende, at Kolding Kommune i en forsøgsperiode fra 1. januar 2017 til 31. december 2018 kan have en specialordning med buskort gældende for borgere der er fyldt 67 år.

Såfremt ordningen godkendes af Sydtrafiks bestyrelse, skal der påregnes en periode på 3 måneder fra godkendelsen, til ordningen kan træde i kraft. Denne periode skal bruges til tilpasning af kortsystem og hjemmeside samt oplæring af personale og buschauffører. For at ordningen kan træde i kraft den 1. januar 2017, er det nødvendigt, at Sydtrafiks bestyrelse godkender ordningen den 9. september 2016 (næstkommende bestyrelsesmøde er den 11. december 2016).

Da ordningen også gælder i de regionale busser, skal Region Syddanmark kompenseres for den indtægt, regionen går glip af. Dette indbefatter både indtægtstab på eksisterende passagerer, der vælger at benytte sig af ordningen og på passagerer, der måtte komme til på grund af ordningen. Regionen skal derfor give tilladelse til, at ordningen også skal gælde i deres busser, og der skal laves en aftale om, hvor meget regionen skal have i compensation. En sådan aftale vil blive bygget på en passageranalyse foretaget specifikt til formålet. Tilladelsen fra regionen indhentes af Sydtrafik.

Omkostninger

De samlede omkostninger til ordningen afhænger af:

- Kolding Kommunes og Region Syddanmarks indtægtstab
- Udgiften til udstedelse af kort
- Behovet for kørsel med ekstra busser
- Udgiften til passageranalyser
- Indtægten på egenbetaling

Der bor ca. 14.400 borgere i Kolding Kommune der er over 67 år. Disse skønnes på nuværende tidspunkt at rejse for ca. 2,7 mio. kr. i Kolding Kommunes busser. Derudover skal regionens indtægtstab kompenseres, hvilket antages at ligge mellem 0,4 mio. kr. og 0,9 mio. kr. Det vil sige, at Kolding Kommunes og Region Syddanmarks samlede indtægtstab forventes at være 3,1-3,6 mio. kr. pr. år.

Erfaringen fra Randers Kommune er, at ved en årlig egenbetaling på 300 kr. valgte ca. 35% af kommunens pensionister at benytte sig af ordningen. Med en årlig egenbetaling på 400 kr. i Kolding Kommune skønnes det, at 35% af de +67 årige vil benytte sig af ordningen, svarende til ca. 5000 personer. Med en omkostning på 50 kr. til udstedelse af buskort vil den samlede udgift til udstedelse af kort være 250.000 kr. pr. år.

I spidsbelastningsperioder har Koldings bybusser en høj passagerbelastning. I løbet af forsøgsperioden skal det afklares, om et stigende antal passagerer grundet pensionistordningen udløser behov for kørsel med ekstra busser (dubleringsbusser). Kørsel med 1 ekstra bus på 1 afgang beløber sig i 100.000-190.000 kr. pr. år, alt efter om der er en kontraktbus ledig på det pågældende tidspunkt eller ej.

Der skal regnes med en udgift på 60.000 kr. til 2 passagertællinger (før og efter ordningens opstart), der skal fastlægge størrelsen på den compensation, som regionen skal have for tabte indtægter. Derudover skal der regnes med en udgift på 30.000 kr. til en passageranalyse i Kolding Kommunes busser, der skal benyttes til fastsættelse af den compensation, som By- og Udviklingsforvaltning skal have til dækning af tabte indtægter på eksisterende passagerer, der vælger at benytte sig af ordningen.

Det fulde overblik over udgifterne til en ordning med buskort til +67 årige haves først, når ordningen er implementeret og har været i drift et stykke tid. Det er ikke muligt direkte at overføre erfaringer fra andre kommuner, idet der kan være

væsentlige forskelle kommunerne imellem. Det kan for eksempel være forskelle på opbygningen af den kollektive trafik i kommunerne, forskelle på kommunernes geografi og forskelle på borgernes rejsevaner.

Jvf. ovenstående usikkerhed skønnes de årlige omkostninger at være:

Tabte indtægter	3,1-3,6
Kortudstedelse	0,250
Ekstra busser	0,190
Passageranalyser	0,090
Indtægt på egenbetaling	- 2,0
Årlig udgift inkl. dubleringsbus	1,6 – 2,1
Årlig udgift ekskl. dubleringsbus	1,4 – 1,9

Finansiering:

Seniorudvalget i Kolding Kommune har den 1. juni 2016 bevilget 1,5 mio. kr. årligt i 2017 og 2018 til en forsøgsperiode med buskort til borgere i Kolding Kommune, der er fyldt 67 år.

Midlerne er en udmøntning af værdighedsmidlerne (sag 16/1038) og er betinget af et endeligt tilsagn fra Sundheds- og Eldreministeriet. Ansøgning hertil sker i november 2016.

Såfremt forsøget med buskortordningen afstedkommer behov for dubleringsbusser, eller afstedkommer andre udgifter der ligger ud over den eksisterende finansiering, afklarer Senior- og Socialforvaltningen, hvorvidt der kan findes alternativ finansiering eller om buskortordningen skal tilpasses f.eks. ved at hæve egenbetalingen, hæve aldersgrænsen eller begrænse tidsrummet buskortet kan anvendes.

Iværksættelse af ordningen:

På ovenstående baggrund foreslås det, at Teknikudvalget den 5. september 2016 og Seniorudvalget den 7. september 2016 godkender buskortordningen og at forslaget sendes til behandling i Sydtrafiks bestyrelse den 9. september 2016.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Beslutning Seniorudvalget den 07-09-2016

Godkendt.

Punkt 6: Kirkegårdsvej - nedlæggelse af del af offentlig vej

16/9698

Resumé

Som et led i den samlede udvikling af Christiansfeld skal der etableres cykelparkering, læskærm og toiletter ved Genforeningspladsen.

Faciliteterne ønskes anlagt på et areal, der er udlagt som offentlig vej. Arealet skal derfor nedlægges som vejareal i overensstemmelse med reglerne i lov om offentlige veje.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at en del af den offentlige vej Kirkegårdsvej nedlægges som vejareal således, at der kan opføres ventefaciliteter med cykelparkering og toiletter på arealet.

Sagsfremstilling

Som et led i den samlede udvikling af Christiansfeld skal der etableres cykelparkering og toiletter ved Genforeningspladsen.

Faciliteterne ønskes opført umiddelbart syd for Genforeningspladsen på Kirkegårdsvej på et areal, der i dag er udlagt som offentlig vejareal. Arealet er markeret med rødt på kortet nedenfor.

Da bygningen indeholder ventefaciliteter (læskærm) til busser og cykelparkering, placeres bygningen ud mod Kongensgade. Bygningen fortrænger 3 – 4 p-pladser. Når projektet er gennemført, lægges der ny asfalt på p-pladsen og p-båse afstriber. Erfaringsmæssigt giver dette en bedre udnyttelse af p-pladsen med ca. 20%.



Vejareal, der ønskes nedlagt.

I henhold til Lov om offentlige veje § 124, stk. 2 skal vejarealet helt eller delvist opretholdes som vejareal, hvis det efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres en vejadgang, eller hvis vejarealet i øvrigt er af vigtighed for en ejendom.

Forvaltningen vurderer, at det pågældende vejareal ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at vejarealet i øvrigt ikke er af en sådan vigtighed for en ejendom, at vejarealet ikke kan nedlægges.

Med udgangspunkt i ovenstående nedlægges vejarealet efter reglerne i kapitel 11 i Lov om offentlige veje.

Sagen har været sendt i høring i overensstemmelse med vejlovens bestemmelser. Der er ikke indkommet bemærkninger i høringsperioden.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Punkt 7: Viuf Stationsvej - nedlæggelse af del af privat fællesvej

16/5814

Resumé

Tonny Jensen, Viuf Stationsvej 32, Viuf, ønsker at nedlægge et vejareal mod den private fællesvej Viuf Stationsvej, og inddrage det som en del af haven til ejendommen Viuf Stationsvej 32, Viuf.

Vejarealet ønskes nedlagt og inddraget som følge af, at der er vundet hævde på arealet.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

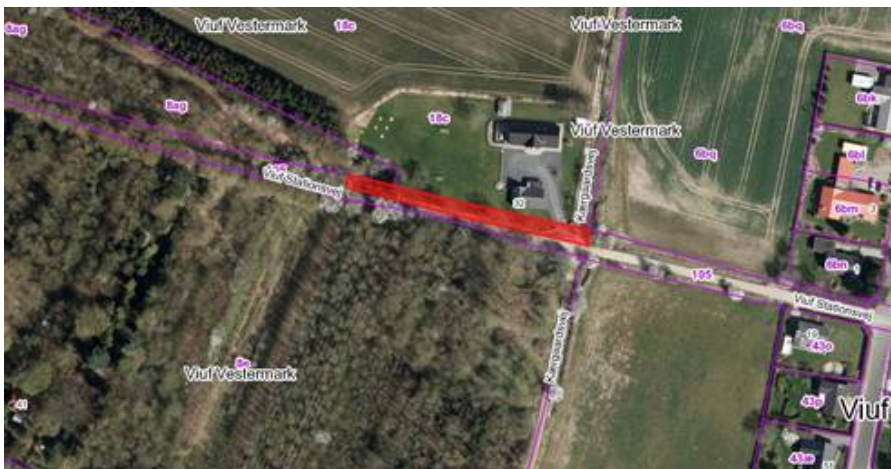
at det omhandlede vejareal nedlægges.

Sagsfremstilling

Tonny Jensen, Viuf Stationsvej 32, Viuf, ønsker et vejareal mod den private fællesvej Viuf Stationsvej nedlagt og inddraget som en del af haven til ejendommen Viuf Stationsvej 32, Viuf.

Vejarealet ønskes nedlagt og inddraget som følge af, at der er vundet hævde på arealet.

Vejarealet er markeret med rødt på kortet nedenfor.



I henhold til Lov om private fællesveje § 72, stk. 2 skal vejen helt eller delvist opretholdes som privat fællesvej, hvis den efter matrikelkortet er eneste vejadgang til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller hvis vejen i øvrigt er af vigtighed for en ejendom med vejret til vejen.

Forvaltningen vurderer, at det pågældende vejareal ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at vejarealet i øvrigt ikke er af vigtighed for en ejendom med vejret til vejen. Forvaltningen anbefaler derfor, at arealet nedlægges som vejareal.

Der er en sag på vej til Byrådets septemberrådsmøde med indstilling om, at arealet overdrages vederlagsfrit til Tonny Jensen grundet den hævdevundne ret, forudsat at Teknikudvalget træffer beslutning om at nedlægge vejarealet.

Nedlæggelsen af vejarealet sker efter reglerne i Lov om private fællesveje, hvori der er en høringsfrist på minimum 8 uger. Sagen har været sendt i høring i perioden den 13. juni 2016 til den 12. august 2016. Der er ikke kommet indsigelser i høringsperioden.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Punkt 8: Albuen - nedlæggelse af del af offentligt vejareal

16/9824

Resumé

Alfa Laval Kolding ønsker at erhverve en del af den kommunalt ejede vendeplads foran virksomhedens ejendom i forbindelse med, at der skal etableres et nyt distributionscenter på Albuen 31, Kolding.

Vejarealet ønskes nedlagt og inddraget som en del af de ubebyggede arealer ved det kommende byggeri.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at en del af den offentlige vej Albuen nedlægges som vejareal, så arealet kan afhændes til Alfa Laval.

Sagsfremstilling

Alfa Laval Kolding ønsker at erhverve en del af den kommunalt ejede vendeplads foran virksomhedens ejendom i forbindelse med, at der skal etableres et nyt distributionscenter på Albuen 31, Kolding.

I sagsid. 16/9293 har Byrådet på møde den 27. juni 2016 tiltrådt salg af vejarealet til Alfa Laval under forudsætning af, at Teknikudvalget træffer beslutning om at nedlægge vejarealet. Med nedlæggelsen af vejarealet kan salget gennemføres endeligt.

Det vejareal, der ønskes nedlagt er en del af vendepladsen på den offentlige vej Albuen.

Alfa Laval har oplyst, at de agter at anlægge en privat fællesvej i princippet som vist med blå på kortet. Den private fællesvej afsluttes med en vendeplads. Forvaltningen kræver som forudsætning for nedlæggelsen af vejarealet, at det nye vejstykke til enhver tid skal være åben for almen færdsel, så der fortsat er en vendemulighed på vejen.

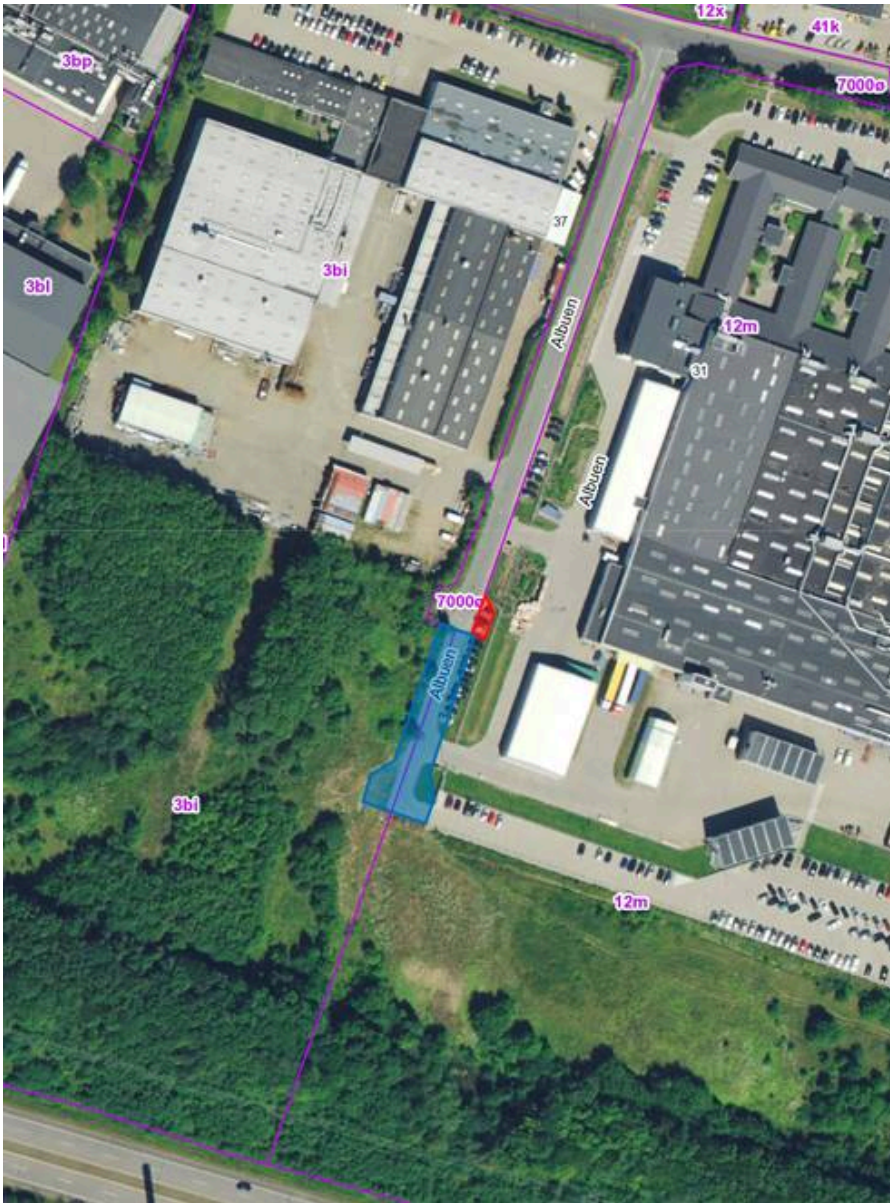
Idet det nye vejstykke får status som privat fællesvej, er det ejerne af de tilgrænsende ejendomme, der skal vedligeholde vejen, jf. Lov om private fællesveje.

Køber afholder samtlige omkostninger i forbindelse med nedlæggelsen af vejarealet, herunder udgifterne til landinspektør, tinglysning, fjernelse af eksisterende vendeplads, anlæg af ny vejstrækning/vendeplads mm.

I henhold til Lov om offentlige veje § 124, stk. 2 skal vejarealet helt eller delvist opretholdes som vejareal, hvis det efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres en vejadgang, eller hvis vejarealet i øvrigt er af vigtighed for en ejendom.

Forvaltningen vurderer, at det pågældende vejareal ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at vejarealet i øvrigt ikke er af en sådan vigtighed for en ejendom, at vejarealet ikke kan nedlægges.

Nedlæggelsen af vejarealet sker efter reglerne i Lov om offentlige veje, hvori der er en høringsfrist på minimum 8 uger. Sagen har været sendt i høring i perioden 10. juni 2016 til 9. august 2016. Der er ikke kommet indsigelser i høringsperioden.



Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Punkt 9: Fælles mål for klimatilpasning

16/220

Resumé

På fællesmøde mellem Miljøudvalget, Teknikudvalget og Plan- og Boligudvalget den 4. januar 2016 blev udfordringerne omkring klimatilpasning præsenteret og principper for klimatilpasning drøftet.

På mødet fremgik det, at alle udvalg var enige om at klimatilpasning er en fælles opgave på tværs af politiske udvalg, og at Miljøudvalget har det overordnede ansvar for fagområdet.

Sagen behandles i

Miljøudvalget, Teknikudvalget og Plan- og Boligudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at udvalgene godkender de fælles mål og indsatser for klimatilpasning.

at der gives en årlig afrapportering til udvalgene om, hvorledes der har været arbejdet med de fælles mål og indsatser.

Sagsfremstilling

Kolding Kommune har allerede oplevet udfordringer med de stigende mængder regnvand, forårsaget af skybrud eller af længere perioder med vedvarende regn. Prognoserne viser, at denne udfordring vil være stigende.

Helt konkret har der været hændelser med oversvømmelser ved Vestre Ringgade, hvor vejen i perioder har været oversvømmet og spærret. Broerne over Kolding Å i midtbyen er årsag til at vandet ikke kan løbe hurtigt nok gennem Kolding Å, og der opstår oversvømmelser ved at vandet løber ved siden af broerne. Ligeledes har flere borgere oplevet store udfordringer med vand i haver og huse.

For at arbejde så effektivt som muligt med de udfordringer som stigende havspejl, kraftige storme og ændrede nedbørmønstre giver, er det nødvendigt med tværgående politiske mål og indsatser for området.

Politiske fokusområder

Udvalgene har allerede beslægtede fokusområder, der på forskellig vis drejer sig om klimatilpasning, og den merværdi, der kan skabes, når klimatilpasningsprojekterne gennemføres. Konkrete fokusområder er:

Miljøudvalget: Klimatilpasning, Byens blå og grønne rum

Teknikudvalget: Udvikling af pladser og grønne områder

Plan- og Boligudvalget: Byernes grønne mødesteder

De fælles mål

Baseret på input fra fællesmødet den 4. januar 2016, og på forvaltningens yderligere bearbejdning, foreslås følgende fælles mål. Skemaet er bygget op således, at de fælles mål står i kolonnen til venstre, mens der i kolonnerne til højre er opstillet forslag til, hvorledes de enkelte udvalg vil medvirke til at opfylde målene.

Mål for klimatilpasning – vind med vandet			
Fælles mål	Miljø	Teknik	Plan og Bolig
	Udvalgenes bidrag til opfyldelse af det fælles mål		
Vi vil forebygge nye problemområder ved oversvømmelsestruede arealer			<i>Vi vil gennem den fremadrettede planlægning forebygge, at der opstår ny bebyggelse og nyanlæg i risikoområder – eller</i>

			<i>sikre de nødvendige foranstaltninger</i>
Vi vil fremadrettet etablere bæredygtig og lokal regnvandshåndtering for at forebygge oversvømmelser ved ekstreme regnhændelser og for at forbedre vandkvaliteten i Kolding fjord	<i>Vi vil balancere den individuelle og kollektive håndtering af regnvandet, så det giver den bedst mulige samfundsmæssige løsning. Vi differentierer serviceniveauet, så det tager højde for både konsekvenser og økonomi. Vi vil sikre dialog med landbrug og lodsejere om konkrete modeller for etablering af vandbremsere. Vi vil begrænse regnvandsbetingede overløb fra spildevandssystemet til fjorden.</i>	<i>Vi vil i forbindelse med renovering og nyanlæg afsøge konkrete muligheder for lokal håndtering og/eller forsinkelse af regnvandet</i>	<i>Vi vil gennem planlægning arbejde for, at regnvand så vidt muligt forsinkes og håndteres lokalt Vi vil i forbindelse med nybyggeri og renoveringsprojekter af kommunens ejendomme, afsøge konkrete muligheder for lokal håndtering af regnvandet.</i>
Vi vil sikre synergi og konkret merværdi for lokalområdet, udover at forebygge oversvømmelser	<i>Ved alle klimaprojekter, tænkes rekreative løsninger ind, der hvor det giver mening og hvor der kan findes finansiering til det.</i>	<i>Vi vil skabe synergi i kommende projekter, hvor håndtering af regnvand kombineres med ex. rekreative elementer i udformningen</i>	<i>Vi vil arbejde med byens grønne rum, så klimatiltag kan indgå i indretningen af byrum i samspil med andre byudviklingsinteresser og skabe værdi til lokalområderne.</i>
Vi vil sikre at drift og vedligehold understøtter regnvandshåndtering ved ekstreme regnhændelser		<i>Vi vil i den løbende drift og vedligehold af vejarealer, pladser og områder sikre, at der opretholdes tilstrækkelig mulighed for lokal håndtering af regnvandet.</i>	
Vi vil sikre information og tidlig inddragende dialog om konkrete løsninger	<i>Borgere, lodsejere og virksomheder inddrages tidligt</i>		

til relevante interessenter	
--------------------------------	--

Videre proces:

De enkelte udvalg tager løbende stilling til konkrete aktiviteter og projekter, når det er relevant. Derudover orienteres alle udvalg 1 gang årligt om status på klimatilpasningsprojekterne, og på hvordan der arbejdes med de fælles mål.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Beslutning Miljøudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Beslutning Plan- og Boligudvalget den 12-09-2016

Godkendt.

Punkt 10: Forslag til Regulativ for husholdningsaffald gældende fra 1. oktober 2016

16/8109

Resumé

By- og Udviklingsforvaltningen fremlægger forslag til Regulativ for husholdningsaffald efter offentlig høring til endelig godkendelse med nævnte tilføjelser og rettelser.

Ændringer og tilføjelser i forhold til det gældende Regulativ for husholdningsaffald er en konsekvens af Affaldsplanen, herunder etableringen af borgernes mulighed for at få afhentet storskrald og genbrug tæt på hjemmet samt afhentning af småt elektronik og batterier samtidig med restaffaldet og en udfasning af afhentning og sortering af kasser til problemaffald.

Regulativet skal understøtte den daglige drift og er tilføjet muligheden for at lave forsøg som en del af en eller flere designprocesser.

Sagen behandles i

Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forslag til Regulativ for husholdningsaffald godkendes med nævnte tilføjelser og rettelser.

Sagsfremstilling

Byrådet godkendte den 27. juni 2016 at, "Forslag til høringsudkast – Regulativ for husholdningsaffald blev sendt i høring i 4 uger fra annoncering.

Forvaltningen oplyser, at der ved indsigelsesfristens udløb den 10. august 2016, var modtaget 2 indsigelser og et besøg fra Arbejdstilsynet, som vi efter dialog med ministeriet behandler som en indsigelse.

Indsigelse nr. 1 er modtaget den 8. juli 2016 fra Erik Arvesen.

"Jeg forstår ikke, at dette regulativ beskriver" HVAD borgerne skal gøre" og KOMMUNEN AFGØR ALT .

Har i ikke andet at lave i kommunen, hvor herre bevares !

- 1) § 3 Hvorfor nævner i ikke det med gebyr & prislisten, det er jo en skattestigning (næsten 100 %) Føj, virkelig sørgelig adfærd i kommunen(kassetækning)*
- 2) § 4 Igen krav fra en meget dårlig ledet kommune (tænker kun på pengekassen)*
- 3) § 3 Affaldsø i Viuf, hvor er den?*
- 4) § 6 overtrædelse & Straf. Efter affaldsbekendtgørelsen kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed. Dette gør jo kommunen hele tiden, lover nye fortove, lys, men der sker ingenting*
- 5) § 9.2 Har pligt til at benytte. Er det det samme som SKAL?*
- 6) § 9,6 Jo afhentning, med dem der tømmer smider affald på vejen (den er jo Koldings kommunes` s vej) og det ligger bare der og flyder, bøde til kommunen, hvordan?*
- 7) § 11.2 Pap, der mangler dette ved miljø stationer (kunne være nyttig) men sikkert ikke anvendelig for Kolding kommune (kassetækning)*
§ 9.1 vegetabilsk affald affald på hjemmekompost. God ide, så kommer der mange flere rotter, som kommunen skal bruge penge på !

Jeg har ikke forståelse for, dette forslag og i øvrigt tidligere forslag, DET ER IGEN OS BORGERE; der misbruges af kommunen."

Forvaltningens bemærkninger til indsigelse nr. 1:

Ad 1-4) - regulativet er opdelt i en generel del og en særlig del. Den generelle del er defineret i paradigmet fra § 1 - § 8. Her kan Kolding Kommune stort set kun ændre kommunens navn og hvem Kommunalbestyrelsen har overdraget

bemyndigelsen til samt tilføje definitioner under §3. Kolding Kommune kan derfor ikke tage hensyn til de første 4 punkter i indsigelsen, da dette kræver en ændring i gældende Affaldsbekendtgørelse.

Ad 5) §9.2 - "har pligt til at benytte" betyder, at borgeren ikke må benytte andre ordninger end de, som er beskrevet i Regulativ for husholdningsaffald. Så det er det samme som "Skal benytte".

Grunden til at vi benytter formuleringen "pligt til", er at den refererer til Affaldsbekendtgørelsens bestemmelser om benyttelsespligt.

Ad 6) §9.6 - denne bemærkning tages der højde for i gældende kontrakt med Kolding Kommunes Renovatør på indsamling af restaffald.

Ad 7) §9.1 - formålet med Regulativ for husholdningsaffald er bl.a. at forebygge uhygiejniske forhold ved opbevaring af affald. Kompostering af vegetabilsk husholdningsaffald må derfor kun ske i egnede rottesikrede beholdere. Desuden forventer vi, at den vegetabiliske del af dagrenovationen fra 1. december 2017 gradvist bliver udsorteres som organisk affald/madaffald, hvilket formentlig vil reducere mængden af vegetabilsk affald, som komposteres i Kolding Kommune.

Ad 7) §11.2 - den nuværende Affaldsplan indeholder udvidelser af miljøstationer med plast og metal, men ikke pap.

Forslag til Regulativ for husholdningsaffald medfører en indsamling af pap via storskraldsordningen fra 1. oktober 2016.

Supplerende indsamlinger af pap overvejes ved udarbejdelse af den næste Affaldsplan senest i 2018.

Indsigelse nr. 2 er modtaget den 25. juli fra Keld Dam, Stenderupvej 199, 6092 Sønder Stenderup:

"Jeg foreslår en rettelse til §16 genanvendeligt metalemballage affald.

Der har indeholdt fisk betragtes ikke som genanvendeligt metalemballage affald Tilføjelse: (men henvises til)

Tilsvarende kan være gældende for papir m. plastbelægning, parafin, tjære m.m. §13.1 og andre undtagelser hvor det ikke fremgår hvor affaldet hører til."

Forvaltningens bemærkninger til indsigelse nr. 2:

Ad §16) - §13 i det nye forslag - Da Kolding Kommunes sortering af problemaffald fremover foretages af borgeren på pladsen, kan denne tekst slettes, da den er indført af hensyn til arbejdsmiljøet ved sortering af problemaffald.

Ad §13.1) - §10.1 i det nye forslag - Generelt er det sådan, at når affald ikke kan genanvendes sendes det som udgangspunkt til forbrænding, når det kan og må brændes. Dette har vi valgt at undlade at nævne gennem hele regulativet, men prøver at kommunikere dette ud via vejledning til borgerne.

Besøg fra Arbejdstilsynet har resulteret i en beslutning i Teknikudvalget den 10. august 2016, som skal behandles som en indsigelse:

Det blev på Teknikudvalgets møde den 10. august 2016 besluttet, at den ændring af Regulativet som var planlagt til at skulle gælde fra 1. april 2017 fremrykkes, så den træder i kraft allerede fra 1. oktober 2016. Ændringen betyder:

- At afhentning af kasser til problemaffald udfases.
- At Kolding Kommune ikke længere sorterer kasser med problemaffald, da dette overlades til borgerne, når de besøger genbrugspladsen.
- At indsamling af småt elektronik og batterier skal indsamles samtidig med dagrenovation via klare poser på låget af affaldsbeholderen.

Det betyder, at dette regulativ forventes at gælde i perioden fra 1. oktober 2016 til 30. november 2017, hvorefter en ny kontrakt på indsamling af dagrenovation forventes at træde i kraft.

Øvrige tilretninger af redaktionel karakter:

1. Der indføres en definition på "Standplads" i §3, som referer til anbringelse af beholder i ordning for dagrenovation.

“Standplads: Den plads hvor borgeren eller grundejeren har valgt at anbringe sin affaldsbeholder”.

2. Teksten i §21.3:

”Anmeldelsen skal indeholde alle nødvendige oplysninger, herunder analyseresultater og oplysninger om forventet modtager minimum 14 dage forud for arbejdet kan påbegyndes”.

Ændres til:

”Anmeldelsen skal indeholde alle nødvendige oplysninger, herunder nødvendige analyseresultater og oplysninger om forventet modtager. Anmeldelsen skal indsendes senest 14 dage før aktiviteten på stedet agtes påbegyndt. Kommunen kan fastsætte vilkår for eller nedlægge forbud mod aktiviteten. Hvis kommunen ikke har truffet en afgørelse indenfor 14 dage efter anmeldelsen, kan aktiviteten påbegyndes.”

3. §27.4 ... ”Sækkene anskaffes og betales af borgeren via Kolding Kommunes netbutik eller på anden vis”.

Ændres til:

Sækkene anskaffes og betales af borgeren.

Desuden slettes ”storskraldssække fra Kolding Kommune” de steder hvor de er nævnt.

4. §27.5 ... ”Sækkenes kapacitet skal svare til kapaciteten i Kolding Kommunes storskraldssække”.

Ændres til:

Sækkens kapacitet skal være max 110 liter og tykkelsen af folien skal være minimum 0,055 mm – dette accepteres i øvrigt som en del af betingelserne for afhentning af storskrald.

5. §28.10 .. ”Miljøstationer eller igloer skal foretrækkes, hvis affaldet kan håndteres via disse ordninger”.

Teknikudvalget ønsker dette ændret, så det ikke er et generelt krav, at miljøstationer foretrækkes frem for storskraldsordning.

Derfor erstattes skal med et bør.

Den næste planlagte revidering forventes at skulle træde i kraft den 1. december 2017, hvor der gradvist indføres en udsortering af organisk affald til genanvendelse.

Regulativet er først gældende, når det foreligger som ”gældende” i NSTAR, som er Energistyrelsens database over Kommunale regulativer.

Hvis der er foretaget ændringer i Energistyrelsens tekster, vil det fremgå af det endelige regulativ, ligesom der kan ske ændringer af redaktionel og layoutmæssig karakter.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Forslaget indstilles til godkendelse.

Bilag

Endeligt forslag til Regulativ for husholdningsaffald.pdf

Punkt 11: Forslag om deltagelse i forstudie omkring organisk affald i Energnist I/S regi

15/526

Resumé

Energnist I/S har sendt en forespørgsel til ejerkommunerne for at høre, om der er interesse for at undersøge mulighederne for fælles løsninger omkring det organiske affald i Energnist I/S regi.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By og udviklingsdirektøren foreslår,

at Kolding Kommune deltager i et forstudiet som beskrevet.

Sagsfremstilling

En række af ejerkommunerne i Energnist har indført/arbejder på indførsel af ordninger for genanvendelse af den organiske del af husholdningsaffaldet. I den forbindelse ønsker Energnist at få afklaret, om der er grundlag for et samarbejde mellem ejerkommunerne omkring fælles forbehandling af det organiske husholdningsaffald på forbrændingsanlæggene.

Vedtægterne for Energnist åbner i punkt 3.3 muligheden for, at selskabet kan løse andre kommunale affaldshåndteringsopgaver end affaldsforbrænding.

Med baggrund i vedtægterne samt strategien for Energnist der bl.a. indeholder en vision om, at Energnist skal medvirke til indfrielse af ejernes miljømål ved eksempel sortering af modtaget affald, forespørger Energnist om interessen for at deltage i et forstudie; der skal afklare muligheder for etablering af fælles forbehandlingsanlæg, som kan placeres ved forbrændingsanlæggene i Energnist – alternativt mulighed for at indgå i fællesudbud af organisk husholdningsaffald til forbehandling.

Kolding Kommune starter med at indsamle organisk affald i et mindre område af kommunen i slutningen af 2017 og i hele kommunen i løbet af 2018 og 2019 - og i forvejen lægger restaffaldet af på Energnist's anlæg på Bronzevej, ville et forbehandlingsanlæg til den organiske del, med en placering samme sted, muligvis udgøre en god synergieffekt.

På den baggrund foreslår forvaltningen, at Kolding kommune deltager i forstudiet som beskrevet.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Bilag

Interesse for håndtering af organisk husholdningsaffald i Energnist regi.pdf

Punkt 12: Flytning af stadeplads

16/6851

Resumé

I forbindelse med projekt "Liv i midtbyen" fik Kurt Andersen, som er ejer af pølsevognen ved Sdr. Torv, tilladelse til at teste om hans pølsevogn ville stå bedre på Tombolapladsen.

Pølsevognen har nu stået på Tombolapladsen siden 30. maj 2016 og skal flytte tilbage til den oprindelige plads på Sdr. Torv, når testperioden slutter den 1. september 2016.

På baggrund af en stigning i omsætningen søger Kurt Andersen om at flytte stadepladsen permanent fra Sdr. Torv til Tombolapladsen.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at den faste stadeplads til pølsevognen ved Sdr. Torv nedlægges og flyttes permanent til Tombolapladsen,

at priserne fastholdes som besluttet i Teknikudvalget i 2010,

at der indføres i kontrakten, at pølsevognen skal vige for arrangementer, så den rykker et andet sted hen på pladsen, hvis det er nødvendigt for afholdelse af arrangementet. De dage der er arrangementer, hvor hele Tombolapladsen skal bruges, må pølsevognen undlade opstilling.

Sagsfremstilling

Som prøvehandling har pølsevognen ved Sdr. Torv været flyttet til Tombolapladsen i en testperiode fra 30. maj 2016 til 1. september 2016.

Pølsevognen har haft en omsætningsfremgang i forhold til sidste år på 22% i den første halvdel af testperioden og 33% omsætningsfremgang i anden halvdel.

Kurt Andersen, der ejer pølsevognen, ønsker at stadepladsen flyttes permanent fra Sdr. Torv til Tombolapladsen.

Vi har lavet en spørgeskemaundersøgelse i testperioden blandt pølsevognens kunder og har fået 66 svar.

- Mange nævner, at synligheden er bedre på Tombolapladsen.
- Tombolapladsen er et mere hyggeligt sted. På Sdr. Torv står man tæt på fodgængertrafikken og føler sig overbegloet.
- Placeringen på Tombolapladsen er mere handicapvenlig, fordi underlaget hælder meget på Søndertorv, hvilket gør det svært at handle, hvis man er i kørestol eller går med gangstativ.
- Den skrånende belægning ved Sdr. Torv betyder, at pølsevognen skal hæves med donkraft i den ene ende, så den står plan. Det betyder, at disken er noget højere for kunderne i den ene ende og gør det vanskeligt for lave personer, børn og brugere af elkøretøjer at handle.
- Man kan sidde på de faste bænke på Tombolapladsen.
- Turisterne kommer oftere forbi på Tombolapladsen frem for Sdr. Torv.

48 besvarelser kom fra personer, der også var kunder da vognen holdt ved Sdr. Torv og 18 besvarelser kom fra nye kunder. Ingen af kunderne har ønsket pølsevognen tilbage til Sdr. Torv.

Priserne for leje af stadepladser er fastsat af Teknikudvalget. Stadepladserne til pølsevogne ved Sdr. Torv og Borchs Gård koster kr. 500 kr. i leje pr. måned og stadepladserne på Akseltorv og Banegårdspladsen koster kr. 1.000 kr. i leje pr. måned.

Det er Teknikudvalgets beslutning, at pølsevognene skal være de traditionelle "københavnervogne".

Det er forvaltningens opfattelse, at pølsevognen har været god til at flytte sig, hvis det har været påkrævet på grund af arrangementer. Den fleksibilitet skal med i kontrakten, så arrangementer stadig har forrang på Tombolapladsen.

Kurt Andersen har givet udtryk for, at han havde vigende omsætning ved Sdr. Torv og var bekymret for, om det kunne betale sig at fortsætte. Hvis stadepladsen flyttes permanent til Tombolapladsen forventer han at ansætte personale, så han kan udvide åbningstiden.

Ejeren af Søhesten på Søndergade har ønsket pølsevognen tilbage til den oprindelige stadeplads ved Sdr. Torv, idet det er hans opfattelse, at den trækker kunder ned mod Søndergade og medvirker til øget omsætning i gaden.

City Kolding har følgende kommentarer om flytning af stadepladsen:

"Vedr. evaluering på pølsevognen på Tombolapladsen synes vi ikke just den gør noget godt for den fine plads. Vi vil være meget kede af ikke at kunne benytte pladsen, når vi har arrangementer.

Vi synes den dækker for det smukke udsyn ind i Bredgade - den er ikke just køn at se på.

Hvis det bliver besluttet at han vil få lov til at blive der - kunne vi have følgende ønsker:

- at man fandt den helt rigtige placering på pladsen, som måske kunne være at rykke længere mod Vero Moda/ Alm Brand og de blomsterkrukker der står på pladsen - lidt over i hjørnet - så han ikke fylder hele pladsen!

- at han evt. skulle "wrappe"(foliere) den i et smart design, så den synligt indgik i byrummet på en ny og smart måde (designby :-))

- måske han betalte en fair pris rent konkurrencemæssigt til byens øvrige butikker - en mere nutid "husleje" samt AT HAN VAR FLEKSIBEL, når vi har arrangementer og han kunne flytte til en anden placering de gange.

Vi har så absolut ikke noget imod pølsemanden - og vi har også fuld forståelse for at han gerne vil stå der."

Muums, som er den eneste café i umiddelbar nærhed af Tombolapladsen, skriver dette vedrørende ønsket om at flytte stadepladsen:

"Det er jo dejligt for pølsevognen at han har opnået en omsætningsstigning på 20-30%, men ja det kan godt mærkes nede ved mig og især ser jeg faldende omsætning de sidste 4 timer af min daglige åbningstid. Jeg er selvfølgelig ikke fortaler for at han får lov til at stå på tombola pladsen, skal han betale husleje eller er det bare og stille vognen op, uden at skulle sørge for andet end vedligeholdelse af vognen? I tilfælde af at han ikke betaler en leje svarende til den husleje vi andre betaler, og City Kolding kontingent (han kommer i den grad til at spinde guld på City Koldings Arrangementer) synes jeg faktisk ikke der er tale om at vi butikker har lige vilkår for at drive forretning, og jeg må tage op til overvejelse om vi må lukke vores forretning og købe en foodtruck i stedet da det er umuligt at drive forretning i Kolding City under de nuværende vilkår."

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt med den tilføjelse at tilladelsen er midlertidig frem til afklaringen af designkonkurrencen form:By, der omfatter Tombolapladsen.

Punkt 13: Budget 2017 - udmøntning af reduktioner m.v. for Vej og parkpolitik.

16/8079

Resumé

Byrådets tidsplan for budget 2017 bestemmer, at alle udvalg senest den 15. september 2016 skal drøfte ”Fordeling af besluttet reduktion af serviceudgifter på udvalg med udgangspunkt i direktionens forslag til fordeling.”

Udvalgets drøftelse sker med udgangspunkt i den vedtagne budgetprocedure for 2017 sammenholdt med de forslag, der blev forelagt på Byrådets seminar den 12. august 2016. Drøftelsen i udvalget omfatter som udgangspunkt:

Tværgående strategiske projekter.

- Personalepolitiske tiltag.
- Andel af generelt omstillingskrav fra 2018 på 0,3 %.
- Opstramning på Arbejdsmarkedsområdet (Vedrører ikke serviceudgifter, og dermed ikke Vej- og Parkpolitik).
- Handlingsplan for realisering af effektiviseringsmålet.
- Eventuelle ”endnu ikke realiserede besparelser” indeholdt i budgetbidraget.
- Sikring af, at der ikke er fremsendt ”uafviselige ændringsforslag”, der er dog for Vej- og Parkpolitik uafviselige ændringsforslag.

Endvidere er ”budgettets konsekvenser for arbejds- og personaleforhold” (MED-aftalens §8, stk. 6) beskrevet under sagsfremstillingen, samt MED-udvalgenes kommentar til reduktionerne.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår, at det meddeles borgmesteren, at

- Politikområdets andel af strategiske projekter tages til efterretning og placeres i en pulje til senere udmøntning, idet udvalget medvirker til realisering af det samlede måltal.
- Politikområdets andel af personalepolitiske tiltag og andel af omstillingskrav på 0,3 % årligt fra 2018 realiseres som anført under sagsfremstilling.
- Opstramning på arbejdsmarkedsområdet ikke har betydning for budgetbidraget for Vej- og Parkpolitik.
- Handlingsplan for realisering af effektiviseringsmålet ikke giver anledning til yderligere bemærkninger.
- Politikområdets budgetbidrag ikke indeholder ”endnu ikke realiserede besparelser”.
- Udvalget har fremsendt følgende ændringsforslag, der kan betegnes som ”uafviselige”.

Sagsfremstilling

Andel af direktionens tværgående strategiske projekter.

Tværgående strategiske projekter er organiseret i 5 temaer med et samlet måltal fordelt således:

I hele 1.000 kr.	2017	2018	2019	2020
Styring, organisation og økonomi	9.050	10.150	12.150	14.550
Sundhed på tværs	6.850	8.000	8.000	8.000
Udsatte børn og familier	125	500	2.000	4.600
Unge	1.025	2.350	2.850	2.850
Integration på tværs	2.950	4.000	5.000	5.000
I alt	20.000	25.000	30.000	35.000

Under de 5 overskrifter er ca. 20 delprojekter. Efter budgettets vedtagelse vil der ske en realisering af hvert delprojekt via nedsatte projektgrupper. Direktion er styregruppe og sikrer den samlede realisering af det besluttede måltal.

Det samlede måltal er skønsmæssigt fordelt på politikområder med det formål at fordele ansvaret for målets realisering. En realisering af det samlede måltal og de enkelte delprojekter forudsætter, at der altid ses på tværs af den samlede organisation. Det kan være med til at effektivisere arbejdsgange, give borgeren en øget service, forebygge i forhold til at borgere bliver en "sag" m.v. Den enkelte projektgruppe vil senest i første kvartal 2017 beskrive ændringer i ressourceforbrug, service m.v.

Vej- og Parkpolitikens andel af tværgående strategiske projekter, omstillingskravet samt personalepolitiske tiltag udgør skønsmæssigt:

I hele 1.000 kr.	2017	2018	2019	2020
Digitaliseringsstrategi	91	110	188	274
Fundraising, styrket indsats	130	130	130	130
Sundhed på tværs	65	91	91	91
Omstillingskrav på 0,3%	0	573	1.145	1.716
Personalepolitiske tiltag	387	387	387	387
I alt	593	909	1.241	1.576

- Digitaliseringsstrategi, hvor digitale løsninger skal tages i anvendelse med det formål at give en bedre eller uændret service ved brug af færre ressourcer. 25 % af måltallet er henført til administrationspolitik mens de resterende 75 % er fordelt forholdsvist på samtlige politikområder.

Der er med udgangspunkt i forvaltningens digitaliseringsstrategi i de sidste år løbende blevet arbejdet med digitaliseringer i forbindelse med effektiviseringer på området. Med udgangspunkt i strategien vil der i denne proces blive afsøgt nye muligheder for effektiviseringer via digitalisering.

· Fundraising, styrket indsats. Skal realiseres ved en styrket indsats i forhold til fundraising, idet realiserede midler tilgår det berørte politikområde. Måltallet realiseres ved en forholdsvis fordeling på samtlige politikområder. Politikområdet omfatter hovedsagelig almindelig drift, som erfaringsmæssigt er svært at opnå fondsmidler til, men i processen vil der blive afsøgt nye muligheder inden for Vej- og Parkpolitik.

- Sundhed på tværs, hvor sundhedsfremmende initiativer skal reducere ressourceforbruget. Måltallet er fordelt forholdsvist på samtlige politikområder.

Den konkrete realisering vil givetvis medføre en ændret fordeling af det samlede måltal. Når det enkelte projekt afsluttes, vil Byrådet kunne beslutte en ændret fordeling. I det omfang realiseringen bliver mindre end det samlede måltal, beslutter Byrådet, om det manglende provenu skal tillægsbevilges, eller om det enkelte udvalg vil skulle realisere alternative besparelser. Det tilstræbes, at konkret gevinst ved det enkelte delprojekt er afklaret senest i 1. kvartal 2017.

Andel af personalepolitiske tiltag.

Tiltagene er fordelt med 6,627 mio. kr. vedrørende reduktion af sygefravær og 3,373 mio. kr. vedrørende vakance.

Sygefravær er fordelt i forhold til det enkelte politikområdes registrerede korte sygefravær i kalenderåret 2015. Områder med et højt kort sygefravær skal forholdsvist bidrage mest.

Vakance er fordelt i forhold til de ca. 1.600 medarbejdere, der er fratrukket i perioden 1. juli 2015 – 30. juni 2016. Personalkategorier, der er vurderet at yde direkte borgerservice, er udeladt, ligesom elever og andre særlige grupper er udeladt. Måltallet er herefter fordelt på politikområder i forhold til ca. 300 fratrædelser.

Politikområdet har løbende fokus på sygefraværet, som for branchen er ganske lavt, hvorfor besparelsen søges realiseret gennem fokuseret arbejde omkring sygefravær såvel som i eventuelle personalereduktioner.

Andel af generelt omstillingskrav på 0,3 % fra 2018.

Omstillingskravet skal ses i sammenhæng med regeringsaftalens forudsætning om en effektivisering i kommunerne på årligt 0,5 mia. kr. fra 2017. Forholdsvist svarer det for Kolding Kommune til 8 mio. kr. i 2017 stigende til 16 mio. kr., 24 mio. kr. og 32 mio. kr. de følgende år.

Besparselsen for Vej- og Parkpolitik realiseres ved at reducere budgettet til slidlag, belægnings og grønne opgaver. Dette vil betyde en lavere vedligeholdelsesstandard og formentlig en reduktion i personalet.

I forbindelse med arbejdet, med de personalepolitiske tiltag og omstillingskrav på 0,3 % fra 2018, vil MED-udvalget blive inddraget i processen iht. MED-aftalens § 7.

Arbejdsmarkedsområdet, øget beskæftigelse.

Vedrører alene Arbejdsmarkedspolitik, overførsler og har således ingen betydning for Vej- og Parkpolitik.

Eventuel andel af handlingsplan for endelig realisering af effektiviseringsmålet.

Der resterer pr. 11. august 2016 realisering af ca. 25 mio. kr. i 2017 og årligt mellem 27 mio. kr. og 29 mio. kr. i 2018 til 2020. Jævnfør handlingsplan forventes det samlede effektiviseringsmål realiseret senest medio 2017.

De igangværende indsatser, der skal realisere effektiviseringsmålet består af:

- Igangværende udbud, SKI-aftaler m.v.
- Udbud af monopolbrudssystemer.
- Lokaleoptimering inkl. lejemål.
- Energihandleplan.
- Sundhedscenter og Låsbyhøj, driftsoptimering.
- Gadebelysning, energiafgiftsfradrag.
- Rengøring, optimering.
- Digitale møder.
- Arbejdsskader.
- Egen moms kontrol.
- Sundhed, 1 %
- Særligt dyre enkeltsager, refusion.
- Bidrag fra eksterne analyser.
- Overskud, overførselssag.

Af indsatserne forventes følgende at have konsekvens for Vej- og Parkpolitik:

- Igangværende udbud, SKI-aftaler m.v., hvor beregnet mindre udgift konkret beregnes og udmøntes.
- Lokaleoptimering inkl. lejemål, hvor områdets budget reduceres såfremt indsatsen medfører lavere udgifter.
- Energihandleplan, hvor udgiftsreduktion beregnes konkret i forhold til de foretagne investeringer.
- Sundhed, 1 %, hvor sundhedsfremmende indsatser målrettet både medarbejdere og borgere skal reducere udgifterne.

· Gadebelysning, energiafgiftsfradrag. Der arbejdes med 2 spor.

Spor 1; Muligheden for godtgørelse af energiafgifter til gadebelysning, set ud fra en forholdsmæssig beregning af antallet af fuldtidsansatte i offentlige erhverv og private erhverv holdt op imod det samlede befolkningstal i kommunen

Spor 2; Muligheden for godtgørelse af energiafgifter vedr. øvrig elforbrug i Kolding Kommune, set ud fra en forholdsmæssig beregning af Kolding Kommunes momspligtige omsætning ift. Kolding Kommunes totale omsætning.

Der arbejdes på, at fremfinde data til beregning af fradraget og få beregningen godkendt af SKAT, så energiafgifterne kan hjemtages.

Eventuelle "endnu ikke realiserede besparelser" indeholdt i udvalgets budgetbidrag.

Der er ikke indeholdt nogen ikke realiserede besparelser i udvalgets budgetbidrag.

Sikre at ingen ændringsforslag indeholdt i kataloget kan betegnes som "uafviselige".

I de fremsendte ændringsforslag for Vej- og Parkpolitik kan følgende forslag betegnes som uafviselige:

VEJ-S-04	Øget driftstilskud til finansiering af underskud i den kollektive trafik.
VEJ-S-03	Drift af digitale stoppestedstandere.

Der er tale om udgifter, som skal afholdes i 2017. Hvis beløbene ikke tilføres Vej- og Parkpolitik, vil de skulle afholdes indenfor den nuværende ramme og det vil betyde, at der skal ske omprioriteringer i budgettet med mulighed for ændring i serviceniveauet.

I de fremsendte ændringsforslag for Vej- og Parkpolitik kan følgende forslag betegnes som delvis uafviselige, da de har udviklingsmæssige konsekvenser for Kolding Kommune:

VEJ-A-01	Udbygningsaftale i forbindelse med udbygningen af Danfossgunden ved Vejlevej.
VEJ-A-05	Signalanlæg i krydset Nr. Bjertvej-Skolebakken
VEJ-A-06	Koldingvej-Skolebakken- ny rundkørsel som adgang til nyt boligområde
VEJ-A-07	Hejlsminde Kystsikring – Høfte 3.

Budgettets konsekvenser for arbejds- og personaleforhold.

Såvel tværgående strategiske projekter, personalepolitiske tiltag, generelt omstillingskrav og effektiviseringsmålet indeholder ændringer, der har betydning for arbejds- og personaleforhold.

Det tilstræbes, at eventuel personalereduktion kan realiseres ved naturlig afgang, idet der af den enkelte konkrete indsats klart vil fremgå, hvilke arbejdsgange der effektiviseres, og hvilke arbejdsgange der ikke længere skal udføres med henblik på fortsat at sikre sammenhæng mellem opgaver og normering.

Bemærkninger fra ForvaltningsMED ved By- og Udviklingsforvaltningen, personalerepræsentanter:

"Medarbejdernes bemærkninger til budget 2017 fremlagt på MED-fællesmøde den 25. august 2016.

På trods af, at den budgetmæssige situation ser væsentlig bedre ud nu, end den gjorde før sommerferien, er vi alligevel bekymrede for det fremlagte budget.

Det er svært at gennemskue de samlede ændringer/besparelser i budgettet, idet de 0,6%, der var til drøftelse i juni måned, nu er indskrevet i basisbudgettet, som om det er vedtaget, og dermed fuldstændig usynlig for os i budgetoplægget.

Budgettet er, som det blev fremlagt, direktionens oplæg til et budget i balance, men vi har kunnet læse i avisen, at der bliver lagt op til, at der skal etableres et stort politisk råderum. I direktionens oplæg er der ikke indarbejdet et politisk råderum. Konsekvenserne af etablering af råderummet kan vi derfor ikke forholde os til på en objektiv måde.

Vi blev på mødet forelagt oplysninger om, at der skal ske besparelser ved reduktion af det korte fravær og ved en længere periode med ubesatte stillinger.

Vi er stolte af at være en forvaltning, hvor sygefraværet er meget lavt, under 3%. Dette lave fravær er også medvirkende til, at raske kollegaer ikke pålægges ekstraordinært arbejdspress ved sygefravær. Derfor er vi bekymrede for reduktionen i budgettet. Reduktionen vil betyde afskedigelser, idet vi aldrig har vikarer til dækning af sygefraværet. Der er derfor ikke noget at spare af ved det korte fravær.

En beslutning om at lade ledige stillinger stå åbne i 3 måneder vil ligeledes medføre et øget arbejdspress på tilbageblevne kollegaer.

Der er også beskrevet omplacering af biblioteker. Vores tanke er, at dette ikke kan ske, uden at der skal komme en ekstrabevilling til etableringsomkostninger. Det bør også indtænkes, hvad der skal ske med de øvrige funktioner, der er placeret på adresserne, også her vil medarbejdere blive berørt. Der tænkes især på rengøringspersonalet, som i dag gør rent på bibliotekerne”.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt, med de i sagen nævnte uafviselige ændringsforslag.

Punkt 14: Bevillingsstatus pr. 31. juli 2016 for Teknikudvalgets politikområder

16/2917

Resumé

For Vej- og Parkpolitik er der pr. 31. juli 2016 en forbrugsprocent vedrørende serviceudgifter med overførselsadgang på 45, hvilket svarer til det forventede.

Der forventes på nuværende tidspunkt et regnskab for Vej- og Parkpolitik, der er 1 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 pr. 31. juli 2016 en forbrugsprocent på -1.369, hvilket svarer til det forventede. Den høje forbrugsprocent skyldes opkrævning af renovationsgebyrer for 2. halvår 2016.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

For Vej- og Parkpolitik kan budgetrealiseringen pr. 31. juli 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	4.179	27%		
strande, kolonihaver og projekter.	-547	-260	47%		
Tværgående vejformål	18.139	3.763	21%		
	0	-20	0%		
Drift (maskiner, lønninger, arbejde for andre, driftsbygninger)	1.178	5.283	448%		1
	-1.110	-568	51%		
Administration (Vej- og Park,	11.349	9.551	84%		
Projekt og Trafik	0	0	0%		
Parkering	2.876	852	30%		
	-7.514	-4.543	60%		
Vedligeholdelse af belægninger,	18.560	6.320	34%		

broer, tunneller og p-arealer	0	0	0%	
Rabatter, afvanding, renhold og	27.945	9.051	32%	
graffitifjernelse	0	-46	0%	
Vejbelysning	7.367	6.309	86%	2
	0	-15	0%	
Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende	6.134	2.458	40%	
foranstaltninger	0	-81	0%	
Fornyelse af belægninger	38.002	14.276	38%	
	-3.500	-3.415	98%	
Vinterdrift	12.482	7.675	61%	
	0	0	0%	
Busdrift	49.236	28.032	57%	
	-73	-233	319%	
Pulje til nytænkning af den	1.000	0	0%	
offentlig trafik	0	0	0%	
Lufthavn og jernbane	2.502	1.125	45%	
	0	0	0%	
Løn- og barselspuljer	0	0	0%	
	0	0	0%	
Budgetpulje	-1.136	0	0%	
	0	0	0%	
Teknikudvalget	40	8	19%	
	0	0	0%	
I alt	198.205	89.693	45%	

Note 1:

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

Note 2:

Forbruget er som ventet forholdsvis højt, hvilket skyldes tidsforskydninger i energirenoveringen af vejbelysningen, hvilket resulterer i en forskydning af de afledte besparelser i elforbruget. Merforbruget vil blive opvejet af et mindreforbrug under øvrige områder under Vej- og Parkpolitikken.

For Forsyningspolitik kan budgetrealiseringen pr. 31. juli 2016 opstilles således:

Budgetområde	Korrigeret budget i 1.000 kr.	Forbrug i 1.000 kr.	Forbrug	Forventet forbrugsprocent	Note
Fælles formål	16.357	7.384	45%		
	-18.398	-84.673	460%		
Dagrenovation/restaffald	38.084	18.219	48%		
	-38.313	-222	1%		
Glas, papir og pap	3.083	1.529	50%		
	-3.287	-457	14%		
Farlig affald	3.369	2.085	62%		
	-3.082	-38	1%		
Genbrugsstationer	28.568	14.094	49%		
	-28.598	-1.563	5%		
Øvrige ordninger	3.732	1.837	49%		
	-10	-41	410%		
Tjenestemænd	1.498	739	49%		
	0	0	0%		
I alt	3.003	-41.106	-1.369%		

Den høje forbrugsprocent skyldes opkrævning af renovationsgebyrer for 2. halvår 2016

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Punkt 15: 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 05-09-2016

Godkendt.

Bilag

Orientering om muligt parkeringssamarbejde

Havevej - mulighed for lukning af vejen

Kommunikationsplan for storskraldsordningen og ændring af ordning for farligt affald (rød kasser)

Implementering af affaldsplan: oversigt over kommunikation, formidling og events

Sti fra Skanderup mod Lunderskov

Punkt 16: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Teknikudvalget.

Beslutning Teknikudvalget den 05-09-2016

Godkendt.

Punkt 17: 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 05-09-2016

Godkendt.