

REFERAT Teknik- og miljøudvalget 2014-17 d. 16-08-2016

Mødedato Tirsdag d. 16. august 2016 kl. 13:00

Mødested M21, Faaborg

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Temadrøftelse: Strategisk Energiplan Fyn, lokal vedvarende energi og transport.....	4
Temadrøftelse: 1. FYN I BEVÆGELSE – Høring af forslag til Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35....	5
Tilførsel af forurennet jord i råstofgrav.....	7
Godkendelse af linjeføring vedr. supercykelsti Årslev- Odense.....	8
Modulvogntog på rute 44 mellem Svendborg og Faaborg.....	11
Fremtidig udbud af drift af idrætsanlæg.....	12
Metode valg vedr. Hegnsklipning.....	14
Gensidig orientering.....	16
Lukket.....	17

Punkt 77: Godkendelse af dagsorden

00.01.00-G01-9-13

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.
Godkendt.

Punkt 78: Temadrøftelse: Strategisk Energiplan Fyn, lokal vedvarende energi og transport

00.01.10-P20-1-15

Resume

Center for By, Land og Kultur orienterer om status for Strategisk Energiplan Fyn, lokale projekter om vedvarende energi og energiforbrug til transport.

Sagsfremstilling

By, Land og Kultur orienterer om status for Strategisk Energiplan Fyn, lokale projekter om vedvarende energi og energiforbrug til transport.

Det er den anden del af orienteringen om status for arbejdet med at reducere udledningen af klimagasser. Første del var temaet om energibesparelser i kommunale og private bygninger på Teknik- og Miljøudvalgets møde i april 2016.

Temamøderne er tænkt som oplæg til, at Teknik- og Miljøudvalget på mødet i oktober eller november drøfter emnerne og tager stilling til hvilke klimaindsatser, By, Land og Kultur skal fokusere på i de kommende år. Denne kommende beslutning skal blandt andet indgå i kommunens indrapportering i forbindelse med medlemsskabet af Borgmesterpagten omkring årsskiftet.

Indstilling

Koncernchefen for By, Land og Kultur indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.
Til efterretning.

Bilag

Varmeforsyning, lokal Vedvarende Energi og transport, 2016

Punkt 79: Temadrøftelse: 1. FYN I BEVÆGELSE – Høring af forslag til Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35

01.01.00-P22-1-15

Resume

Forslag til FYN I BEVÆGELSE Infrastrukturstrategi 2017-35 fremlægges af Borgmesterforum Fyn i høring blandt de 10 fynske kommuner og tidligere involverede interessenter for at indhente bemærkninger og evt. forslag til ændringer og forbedringer af det fremsendte forslag.

Sagsfremstilling

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 er højt politisk prioriteret i Byregion Fyn, og der har været store forventninger til resultatet. Det er første gang i 10 år, at der er udarbejdet et samlet blik over mulighederne for sammenhængende infrastruktur på Fyn

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 har som hovedformål at skabe optimal infrastruktur og mobilitet til og fra Fyn og internt på Fyn, og dermed bidrage til at gøre Fyn til et attraktivt og sammenhængende vækstområde for erhverv, uddannelse og bosætning

Afsættet for arbejdet med infrastrukturstrategien har dels været de rammer, der er udstukket i Strategi Fyn og dels de fire fælles fynske prioriteringer (tredje spor på E20, timemodellen, tredje parallel forbindelse over Lillebælt, samt letbanen i Odense).

Der er udarbejdet grundig analyse af de fynske rejsemønstre som grundlag for tre tværkommunale arbejdsgrupper arbejde med konkretisering af strategielementer for Veje og Færger (personbiler og godstransport), Kollektiv Trafik (tog og busser) og Bløde Trafikanter (cykler og gående).

De kommunale arbejdsgruppers afsluttede deres arbejde i nov. 2015, med udarbejdelse af 3 delrapporter, som har dannet grundlag for det videre arbejde med den samlede strategi.

Der er afholdt Interessent Workshop den 18. nov. og 24. nov. 2015, hvor myndigheder, organisationer og foreninger på infrastrukturuområdet samt erhvervsorganisationer og uddannelsessteder var indbudt til dialog om de foreløbige resultater og udvalgte strategi-elementer.

De 10 kommuners formænd/næstformænd i Miljø- og Trafikudvalgene og/eller Erhvervsudvalg har på møde den 29. feb. 2016 haft lejlighed til at stille spørgsmål og fremsætte politiske kommentarer til strategiforslaget. I maj og juni 2016 har strategiforslaget været til orientering i de 10 kommuners fagudvalg for Trafik, Miljø og Planlægning. Kommentarer fra politikerne er indgået i formuleringerne af fokus og anbefalinger i infrastrukturstrategien.

Plan- og Trafikcheferne fra de 10 kommuner har været involveret i arbejdet med strategien hele vejen.

FYN I BEVÆGELSE

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 har som hovedformål at skabe optimal infrastruktur og mobilitet til og fra Fyn og internt på Fyn.

Dette nødvendiggør, at alle fynske kommuner arbejder og tænker sammen, fordi infrastruktur er (kommune)grænseløs, og i mange tilfælde kræver stor, vedvarende og langsigtet handling, som er koordineret for at opnå fuld effekt og synergi – indad og udad til.

Infrastrukturstrategien frem mod 2035 handler om, hvad der skal til for at skabe fælles fynsk udvikling, og hvilken arbejdsdeling der bør være. Desuden fremlægges forslag til, hvad der skal gøres i Byregion Fyn – samarbejdet, og hvad der kan gøres i den enkelte kommune. De fynske kommuner kan ikke gøre det alene, og strategien understreger betydningen af at indgå i partnerskaber med andre offentlige myndigheder og private organisationer i såvel proces som realisering af projekter.

Strategien tegner et hierarkisk netværk af de fremtidige fynske trafikale korridorer og knudepunkter (Det Fynske Mobilitetskort 2017-35), som skal udvikles for at fremme den fynske mobilitet. Det fynske netværk af korridorer og knudepunkter vil udgøre grundlaget for prioriteringer og indsatser. Fyn skal kendes på effektive korridorer, hvad enten disse udfyldes af veje, togstrækninger, letbaner, broer, færgeruter, og/eller supercykelruter, samt på attraktive terminaler/bymiljøer for rejseservice og omstigning. I strategien tages der ikke på nuværende tidspunkt konkret stilling til, hvorledes alle de enkelte korridorer skal trafikbetjenes. Der angives eksempler på, hvordan korridorer kan betjenes, men det konkrete valg mellem forskellige transportsystemer (f.eks. hurtigbusser eller letbane, S-tog eller letbane, færger eller bro) må afvente tekniske og økonomiske undersøgelser på det relevante tidspunkt.

Den fælles fynske infrastrukturstrategi peger på et fremtidigt Fyn, der hænger tæt sammen i en moderne infrastruktur. Dette giver plads til attraktive rejser i tog (Det Fynske S-tog), smidige ture i egen bil, ture i hurtigbusser, på cykel, til fods og i kombinationer heraf. Bæredygtige transportformer fremmes, ”smart-tænkning” indarbejdes i alle løsninger og nye ”kombinationsrejser”, som ikke er set før, tilbydes fynboerne.

Særlige bemærkninger fra administrationen i Faaborg-Midtfyn Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune har gennem processen fået skabt et øget fokus i strategien på forbindelsen mellem Fyn og Als, således at den er indeholdt i strategien, som en byregional forbindelse, som skal sikres flere overgange og hurtigere

overfart- og evt. med en ny bro. Herudover er udvikling af Alsforbindelsen udpeget som en særlig indsats i samarbejde med de sydfynske kommuner henover de kommende år.

Det fynske mobilitetskort udpeger de vigtigste byregionale korridorer. For Faaborg-Midtfyn Kommune har det bl.a. den betydning at der i.f.t. til Faaborg er udpeget 3 ligeværdige korridorer til henholdsvis Odense, Nyborg og Svendborg, de 3 vejstrækninger udgør alle statsveje. I strategiens forslag til indsatsområder i 2017-21 indgår bl.a. en prioritering på tværs af kommunegrænser om indsatser i de byregionale korridorer. Derved adresserer strategien bl.a. en opgave for FMK, i prioriteringen af de 3 vejstrækninger, hvor behovet for en styrket forbindelse til Odense (opkobling til motorvej og til bl.a. omstigning til den forventede "Timemodel"), kan søges prioriteret i koordinerede samarbejde med øvrige fynske kommuner. Tilgængelighed til en kommende timemodel (Odense Banegård) synes iøvrigt at udgøre en reel udfordring for FMK (og øvrige omegnskommuner til Odense).

Årslev er udpeget som en mulig udviklingsterminal som, grundet sin placering, er vurderet at besidde et særligt potentiale for at samle og videredirigere trafikstrømme fra det sydlige Fyn, og med optimale muligheder omstigning mellem trafikarter. Dette forventes, at forudsætte en flytning af stationen umiddelbart nord for Årslev, da nuværende placering ikke indeholder muligheden herfor. Strategien beskriver at FMK har en opgave med at udvikle en udviklingsterminal i Årslev. Hvorvidt det er hensigtsmæssig for byudviklingen i Årslev er endnu ikke undersøgt yderligere, hvilket vurderes nødvendigt.

Behandlingen af FYN I BEVÆGELSE er fremsendt til drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget, samt til orientering i Lokalsamfunds- og Planudvalget.

Dagsordenpunktet er fremsendt som fællesdagsordenpunkt i de fynske kommuner og suppleret med bemærkninger fra administration i FMK (hvilket fremgår af det indarbejdede afsnit).

Den videre proces

I høringsperioden får de kommunale administrationer og politiske fagudvalg på infrastrukturområdet lejlighed til at behandle forslagens indhold og fremsende evt. kommentarer og ønsker til supplerer eller ændringer af strategien.

Infrastrukturforslaget sendes samtidig hermed i høring blandt offentlige og private interessenter. Efter høringen samles op på svar og bemærkninger, og den på få eller mange punkter reviderede strategi forelægges Borgmesterforum på møde i oktober 2016, hvor strategien kan behandles og videresendes til endelig godkendelse i kommunerne i nov-dec 2016.

Indstilling

Koncernchefen for By, Plan og Kultur indstiller:

- at forslag til FYN I BEVÆGELSE – Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 drøftes som grundlag for det fremtidige fælles fynske samarbejde om mobilitet og infrastrukturudvikling på Fyn.
- at den foreslåede udviklingsterminal i Årslev fremgår i strategien, som en mulighed der i de kommende år skal undersøges, fremfor udvikles.
- at fremsende evt. bemærkninger til drøftelse i Økonomiudvalget med henblik på videresendelse til Byregion Fyn

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Drøftet. Udvalget ønsker at Als broen og en opgradering af vejnettet til Faaborg vægtes højt i høringssvaret, samt at det er vækst og erhverv der skal bære argumentationen.

Det er de store linier vi skal vægte højest.

Yderligere hoveddiskussionsemner er tilgængeligheden ind til Odense, herunder en evt. flytning af banegården til syd for Odense. Terminalen ved Årslev skal analyseres nærmere før det evt. kan anbefales. Der skal laves et forslag til en politisk proces for den videre prioritering.

Administrationen udarbejder høringssvar, som fremsendes til økonomiudvalgets behandling af sagen.

Bilag

FYN I BEVÆGELSE Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35_Høringsdokument juli 2016

Punkt 80: Tilførsel af forurennet jord i råstofgrav

09.08.15-P25-1-16

Resume

Region Syddanmark har afgjort, at NCC skal fjerne forurennet og lettere forurennet jord, som blev ulovligt tilført Rolighed Råstofgrav. Jord som er vurderet at være ren, må blive liggende.

Sagsfremstilling

Der er tilført jord til Rolighed Råstofgrav i strid med den dispensation, Region Syddanmark tidligere har givet. Den tilførte jord er af blandet oprindelse og undersøgelser har vist at der er både forurennet jord, lettere forurennet jord og ren jord. En del af den tilførte jord ligger i gravesøen.

I forbindelse med lovliggørelse af forholdet foreslog regionen, at NCC dels skulle fjerne den forurenede og den lettere forurenede jord og dels måtte efterlade resten.

Teknik- og Miljøudvalget tog på sit møde 14. juni 2016 til efterretning, at administrationen i et høringssvar opfordrede Region Syddanmark til at sikre, at jord der efterlades på arealet er dokumenteret ren på samme niveau som kræves efter jordflytningsbekendtgørelsen.

Regionen har ikke fulgt opfordringen fra Faaborg-Midtfyn Kommune. Regionen argumenterer for, at der ikke er væsentlige miljøproblemer ved den foreslåede løsning. Regionens afgørelse er vedlagt som bilag.

Det er i forbindelse med afgørelsen gået op for administrationen, at den forurenede jord, der skal fjernes fra gravesøen, vil blive afvandet tæt ved afgravningen inden bortskaffelse. Det medfører risiko for, at forurennet vand kan løbe tilbage og forurene søen.

Da klagefristen udløb den 3. august 2016 har administrationen sendt en foreløbig klage over de to punkter.

Indstilling

Koncernchefen for By, Land og Kultur indstiller, at klagen over regionens afgørelse opretholdes.

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Indstillingen godkendt.

Bilag

Regionens afgørelse om dispensation til jord i Rolighed Råstofgrav

Punkt 81: Godkendelse af linjeføring vedr. supercykelsti Årslev- Odense

05.00.00-P20-2-16

Resume

Forslag til linjeføring for ny supercykelsti mellem Årslev og Odense fremlægges til godkendelse.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2015, at anlægge en supercykelsti fra Årslev og frem til kommunegrænsen til Odense. Der blev udarbejdet en rapport og søgt om puljemidler til etablering af en sammenhængende supercykelsti sammen med Odense Kommune. Projektet er blevet tildelt puljemidler på 3,2 mio. kr. Tilskuddet kan højest udgøre 40 % af anlægssummen dog maksimalt 3,2 mio. kr.

Ambitionen med supercykelstien er, at skabe gode forhold for cyklister i form af høj kvalitet så det er nemt og komfortabelt at vælge cyklen som transportmiddel, også på lange strækninger. Supercykelstien indrettes således, at det er så få forhindringer som muligt, og der er lagt stor vægt på tryghed, sikkerhed og høj komfort. Stien retter sig specielt mod cykelpendlernes behov hvor cyklisterne kan forvente samme høje standard hele strækningen igennem. Der vil blive lagt vægt på en jævn belægning samt høj belysningsniveau på supercykelstien. Der skal også være et højt driftsniveau på stien.

Vejafdelingen i samarbejde med Plan er blevet opmærksom på, at det valgte trace, består af større længdefald. På Ibjergvej krydser cykelstien jernbanen hvor den skal føres under den eksisterende bro på ydersiden af søjlerne. Cykelstien skal herfra føres op til eksisterende sti mellem Ibjergvej og boligområdet Granparken hvor der er ca. 4 meters højdeforskel. Vejafdelingen vurderer, at cykelstiens længdefald/ stigning vil gøre stien uattraktivt og kan dermed forårsage et minimalt brug af stien da mange cyklister vil anvende Overvejen i stedet for. På baggrund af det, er der udarbejdet et nyt notat med forslag til en alternativ trace for supercykelstien. Derudover er der foretaget kvalitetssikring af anlægsoverslag for oprindelige trace.

I notatet er der skitseret to mulige forslag til alternativer, hvor fordele og ulemper er beskrevet. Der er udarbejdet et anlægsoverslag for hvert forslag.

Det oprindelige trace forløber fra ny Bøgehøjvej hvor ruten fortsætter af den nordlige side af Overvejen. Stien fortsætter op ad Lundegårdsvej imellem de to rækker af træer. På Ibjergvej krydser cykelstien jernbanen, og skal føres under den eksisterende bro på ydersiden af søjlerne. Herfra føres stien op til eksisterende sti mellem Ibjergvej og boligområdet Grandparken og tilsluttes til den eksisterende sti på vestsiden af Svendborgvej. Større længdefald/ stigninger på det valgte linjeføring kan være med til at gøre stien uattraktiv. Anlægssummen er afsat til 8,0 mio. kr. Kvalitetssikring af anlægsoverslag for den valgte trace har vist, at denne bliver fordyret med ca. 1,3 mio. kr. Denne fordyrelse er konstateret på baggrund af manglende poster i den oprindelige overslag, herunder støttemur langs skråning på Ibjergvej samt ekspropriationsomkostninger i forbindelse med arealerhvervelse. Hermed er anlægssummen på 9,3 mio. kr.

Alternativ 1 (røde rute) forløber fra rundkørslen ved Ibjergvej / Lundegårdsvej Lundsmarken gennem erhvervsområdet, hvor ruten fortsætter frem til regnvandsbassinet. Herefter følger ruten kommunegrænsen frem til Svendborgvej, hvor stien kobles på den eksisterende sti på Svendborgvej gennem en ny støttehelle. I dette tilfælde vil der være behov for at erhverve jord fra flere lodsejere for at realisere projektet. Der kan være særlige udfordringer i forbindelse med arealerhvervelse af lodsejere, da blandt andet to matrikler dyrkes i sammenhæng, se luftfoto på bilag 3. Der vil indledes dialog med lodsejerne, såfremt der skal arbejdes videre med dette forslag. Der er undersøgt om denne linjeføring vil give udfordringer i forbindelse med den forventede placering af droneplads. Da afstandskravet til dronepladser gælder til større offentlige veje, vil det ikke give en udfordring. Fyns Multiroter Forening oplyser, at der vil være hensigtsmæssigt, at placere et net eller eventuelt jordvold i 3 meters højde langs supercykelstien for at undgå kollisioner med cyklister. Her er anlægssummen afsat til 9,5 mio. kr. inkl. arealerhvervelse og belysning.

Alternativ 2 (gule rute) forløber fra rundkørsel ved Ibjergvej / Lundegårdsvej Ibjergvej frem til overkørslen ind til Ibjergvej 28-30. Herfra løber stien ind over markerne langs brugsgrænser eller matrikelskel bag om ejendommene. Stiens videre forløb er langs Svendborgbanen frem til vejdamning under Svendborgvej, og videre bag ejendommen Svendborgvej 480. Herfra kobles supercykelstien på den eksisterende dobbeltrettede sti langs Svendborgvej ved en ny støttehelle. Der vil være behov for ekspropriere jord fra flere lodsejere for at realisere stien. Her er anlægssummen afsat til 9,9 mio. kr. inkl. arealerhvervelse og belysning.

Vejdirektoratet er orienteret om forslagene og er bedt om at give en forhåndstilkendegivelse. Vejdirektoratet ser umiddelbart ingen udfordringer i valg af alternativ 1 og 2. Det er konstateret, at såfremt alternativ 1 vælges, bliver ruten

kortere i forhold til den oprindelige rute, samt man kommer tættere på naturen. Vejdirektoratet har gjort opmærksom på, at krydsningen på Svendborgvej skal gennemtænkes såfremt alternativ 1 vælges.

Lokalrådet er orienteret om forslagene og har tilkendegivet, at alternativ 1 vil være den bedste løsning. Begrundelsen for det er bl.a., at den starter/slutter i bymidten, ruten er den mest naturskønne og ruten er ret lige, uden mange sving. De nævner også alternativ 1, som et oplagt alternativ til Næragårdsvej, som bruges af flere i dag, men som ikke er trafikssikker om vinteren. Lokalrådets tilkendegivelse er vedlagt.

I lyset af, at projektet er blevet dyrere end oprindeligt forventet - også selv om hovedforslaget fastholdes er også belyst et alternativ 3. Ved dette alternativ opgiver at fører supercykelstien ind til centrum af Årslev og cyklister må således fra forskellige dele af Årslev og Sdr. Næra benytte eksisterende veje ud til supercykelstien. Dennes linjeføring starter således længere mod vest ved stien bag Grandparken/ Overvejen hvor stien opgraderes med udvidelse samt belysning. Herfra krydser stien det østlige og nordlige ben af rundkørslen for at tilslutte til den eksisterende dobbeltrettede sti på vestsiden af Svendborgvej. Langs Svendborgvej mod Odense opgraderes den eksisterende sti med lys i form af LED dioder nedfræset i asfalten og evt. "forkælseselementer". Alternativ 3 har en forventet anlægssum på 2,0 mio. kr. Alternativet ændrer væsentligt på forudsætningerne i forhold til bevillingsgrundlaget for tilskud fra staten til Faaborg-Midtfyn Kommune på i alt 3,2 mio. kr. Muligvis vil tilskuddet helt bortfalde. Dette er ikke undersøgt. Med forslaget vil man stadig kunne markedsføre, at der er supercykelsti til Odense, men det er en kvalitetsforringelse, at den ikke føres ind i Årslev centrum hvor bl.a. institutionerne er beliggende.

I tilknytning hertil kunne man evt. udvide alternativ 3 til også at opgradere cykelstien langs Svendborgvej fra Årslev til Ringe med lys og forbedret afstribning. Forventet pris herfor er 3,5 million. Samlet vil det udvidet alternativ 3 således blive omkring 5,5 million kroner. Det skal afklares om staten vil kunne acceptere om en evt. Årslev- Ringe strækning vil kunne indgå i det samlede supercykelstiprojekt.

Alternativ 3 har ikke været vendt med lokalrådet i Årslev-Sdr. Næra.

Forslag til tidsplan:

Projektering og arealerhvervelse: Sep. 2016 - Feb. 2017

Licitation: Primo marts

Udførelse: Maj- Sep. 2017

Udarbejdet notat, skitsetegning, økonomisk overslag samt tilkendegivelse fra lokalrådet er vedhæftet.

Økonomi

Økonomi og Løn bemærker, at der er budgetteret med 6 mio. kr. i udgift og 3,2 mio. kr. i indtægt vedrørende anlæg af supercykelsti fra Årslev til Odense. Herudover er 2 mio. kr. af pulje til anlæg af nye cykelstier og opfølgning på trafikssikkerhedsplanen i 2016, disponeret til anlæg af supercykelstien. Der er således afsat et samlet budget på 8 mio. kr. til projektet, fordelt med 7,5 mio. kr. i 2016 og 0,5 mio. kr. i 2018. Indtægten på 3,2 mio. kr. er tilskud fra Vejdirektoratets cykelpulje.

De 2 mio. kr. fra pulje til anlæg af nye cykelstier og opfølgning på trafikssikkerhedsplanen er frigivet i 2016 på Kommunalbestyrelsens møde den 8. marts 2016.

Der er til budget 2017 fremsendt anlægsønske på yderligere 1,5 mio. kr.

Hvis alternativ 2 vælges, forslås det at forhøje det fremsendte anlægsønske til budget 2017 til 1,9 mio. kr., og således finde finansieringen i forbindelse med budgetforhandlingerne til budget 2017.

Hvis alternativ 3 vælges bortfalder anlægsønske til budget 2017.

Indstilling

Koncernchefen for By, Land og Kultur indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen, at en af følgende punkter godkendes:

- Det oprindelige trace godkendes som linjeføring for supercykelstien

eller

- Alternativ 1 - godkendes som ny linjeføring for supercykelstien

eller

- Alternativ 3 godkendes som ny linieføring for supercykelstien

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Sagen genbehandles.

Bilag

Bilag 1 - Notat

Bilag 3 - anlægsoverslag Alternativ 1 og 2

Bilag 4 - anlægsoverslag oprindelige forslag

Bilag 5 - bemærkninger fra lokalrådet

Bilag 2 - skitsetegning

Punkt 82: Modulvogntog på rute 44 mellem Svendborg og Faaborg

05.01.45-G01-1-16

Resume

I løbet af 2016 vil alle statsveje blive udbygget, således at der kan køre modulvogntog.

En strækning, som Vejdirektoratet vil undtage, er strækningen fra Faaborg til Svendborg, da de mener, at det bliver for dyrt at opgradere strækningen.

Sagsfremstilling

Med Statens trafikaftale juni 2014 blev afsat 75 millioner kroner til forsat udbygning af statsveje til modulvogntog, således at alle statsveje er udbygget ved udgangen af 2016.

Vejdirektorater har nu henvendt sig ved brev til Faaborg-Midtfyn kommunen i forhold til deres planlægning for statsveje i kommunen.

I brevet henviser vejdirektoratet til, at det er dyrt at opgradere strækningen mellem Faaborg og Svendborg, specielt gennem Aastrup og Hvidkilde, og der kan ikke udpeges potentielle kommuneveje som alternativ rute.

Vejdirektoratet stiller samtidig spørgsmål ved, om der er et behov for kørsel af modulvogntog på strækningen.

Den samlede vurdering medfører, at Vejdirektoratet foreslår, at det undlades at udbygge strækningen til modulvogntog.

Vejdirektoratets brev vedlægges som bilag.

Det ønskes tilkendegivet om udvalget har bemærkninger til Vejdirektoratets forslag om ikke at udbygge strækningen mellem Faaborg og Svendborg.

Indstilling

Koncernchef for By, Land og Kultur indstiller, at Teknik og Miljøudvalget:

- tager orienteringen om Vejdirektoratets beslutning til efterretning
- beslutter om udvalget har bemærkninger, der skal fremsendes til Vejdirektoratet

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Udvalget beklager direktoratets indstilling. Administrationen udarbejder høringssvar på baggrund af drøftelserne. Høringssvaret sendes i høring blandt udvalgets medlemmer før afsendelse til direktoratet.

Bilag

Modulvogntog

Punkt 83: Fremtidig udbud af drift af idrætsanlæg

04.01.11-G01-4-16

Resume

I 2010 vedtog Teknik- og miljøudvalget at sende driftsopgaverne på idrætsanlæggene i udbud. Licitationen blev afholdt oktober 2010, og opgaven blev vundet af kommunens interne driftsafdeling ved økonomisk mest fordelagtige tilbud. Kontraktperioden på udbuddet var 4 år, 2011-2014, med mulighed for forlængelse af kontrakten i 2 år, til og med 2016. Det skal derfor for 2017 og frem afgøres om driften af idrætsanlæg igen skal sendes i udbud.

Sagsfremstilling

Driften af idrætsanlæg blev markedsafprøvet gennem udbud i 2010. Intern Drift deltog ved kontroludbud og vandt entreprisen. I 2015 og 2016 er der foretaget 1 årlige forlængelser af kontrakten, jf. regler fastlagt i kontrakten. I alle årene har kvaliteten af arbejdet udført af Intern Drift været i top og der har været en god dialog mellem Intern Drift og parkforvaltningen om driften af idrætsanlæg.

Det er nu ikke længere muligt at forlænge kontrakten yderligere og det skal besluttes, hvorvidt opgaven igen skal udbydes eller overdrages til Intern Drift som en driftsaftale.

En sag om en samlet udbudsstrategi for vejområdet, det grønne område og vandløb vil blive forelagt i efteråret 2016. Evt. beslutning om nyt udbud af driften af idrætsanlæg skal imidlertid træffes nu, for at processen kan nå inden sæsonen 2017, da det i givet fald er en omfattende udbudsproces.

Pasning af idrætsanlæg er overordnet set en opgave, der fortsat vurderes egnet til udbud/kontorudbud.

Imidlertid anbefaler administrationen, at opgaven indtil videre gives til Intern Drift på vilkår for opgaveløsning - herunder økonomiske rammer - der i hovedtræk svarer til dem Intern Drift har løst opgaven under de seneste år.

Baggrund for anbefalingen er følgende

- Det vurderes, at Intern Drift fortsat løser opgaven til en konkurrencedygtig pris. En sammenligning af m2-priser med andre fynske kommuner (se bilag) viser således også, at Intern Drifts m2-pris ligger på et konkurrencedygtigt niveau. I forhold til Nyborg og Assens kommune ligger m2-prisen i Faaborg-Midtfyn kommune lavere og den er på niveau med Svendborg, (hvor hele driften i øvrigt er udliciteret). Intern Drift har i øvrigt generelt i 2016 kunne nedsætte deres timepriser med 23 kr./time, hvilket understøtter deres konkurrencedygtighed.
- Det vurderes, at der er en stor strategisk merværdi ved, at Intern Drift løser opgaven og at det omvendt vil være kritisk for en fortsat bæredygtig enhed, såfremt opgaven mistes. Det hænger bl.a. sammen med behovet for kritisk masse i de opgaver Intern Drift har og at der allerede er en forholdsvis høj udbudsgrad af opgaverne både hvad angår veje, grønne områder og vandløb: Uddybende:
- Intern Drift kan idag udnytte maskinparken både til boldbaner og til øvrig græsklipning. Herved fordeles faste omkostninger forbundet med drift af græsarealer, på henholdsvis boldbaner og grønne områder. Såfremt Intern Drift mister drift af idrætsanlæg/boldbaner vil driftsomkostningerne på de øvrige grønne områder stige, da der samlet er færre kvadrater til at dele de faste omkostninger.
- Lokalkendskabet til kommunens grønne områder blandt de ansatte hos Intern Drift er i dag højt og der eksisterer et godt samarbejde mellem parkforvaltningen og Intern Drift. Når driften af idrætsanlæggene og kommunens øvrige grønne områder udføres af samme entreprenør gøres samarbejdet med forvaltningen lettere.
- Der er idag god sammenhæng mellem driftsniveauet på idrætsanlæggene og de grønne områder.
- Der er omkring pasningen af idrætsanlæg samspil med mange brugergrupper/lokale frivillige og i disse år bevægelse i samspillet mellem kommunen og de frivillige foreninger mv. Dette taler for at kommunens del af opgaverne kan håndteres fleksibelt "in house" den kommende tid.
- I forlængelse af at en udbudsstrategi vedtages vil det man fortsat kunne ændre beslutningen, såfremt man fx vælger en væsentlig anderledes fremtidig strategi end den hidtidige, hvor fx. større dele eller hele Intern Drifts virke ønsket udliciteret.
- Administrative ressourcer kan bruges på andre tiltrængte opgaver ved at undlade en ny ressourcekrævende udbudsrunde på nuværende tidspunkt

- Intern Drift arbejder idag med en lovende udvikling af robotklippere som alternativ til almindelige maskiner. Der er et stort økonomisk besparelspotentiale såfremt det lykkes at få udviklet et system, hvor det er en robot der klipper en boldbane evt. håndteret af frivillige. Der ligger dog et par års fortsat udviklingsarbejde heri, inden det kan afklares. Hvis et udbud vindes af ekstern entreprenør bortfalder muligheden for at fortsætte denne udvikling.

Der vil fra 2017 i øvrigt være færre boldbaner at drifte, end ved udbuddet i 2011, grundet udmøntning af OE besparelser i 2017 på 200.000 kr. med boldbanelukninger til følge. Denne besparelse udmøntes selvfølgelig fortsat ligesom mulige besparelser ved evt. indførsel af robotklippere selvfølgelig vil blive udmøntet.

Sammenfattende vurderes det, at en overdragelse af driften af boldbaner til Intern Drift kan ske uden at ønsket om en konkurrencedygtig markedspris i opgaveløsningen tilsidesættes og andre driftsøkonomiske og praktiske hensyn tilgodeses bedst herved. En overdragelse anbefales at være for en 3 årig periode hvorefter et udbud genovervejes.

Økonomi

Økonomi og Løn bemærker, at der i 2016 er budgetteret med 2,687 mio. kr. til driftsopgaver på idrætsanlæg. Fra 2017 er budgettet reduceret med 200.000 kr. årligt jf. tidligere vedtaget omstilling og effektivisering på nedlæggelse af boldbaner.

Indstilling

Koncernchefen for By, Land og Kultur indstiller til Teknik- og Miljøudvalget, at anbefale overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen, at:

- Driften af kommunens idrætsanlæg fortsætter ved Intern Drift de næste 3 år, og ikke sendes i udbud. Efter 3 år genovervejes udbud.

alternativt, at

- Driften af kommunens boldbaner sendes i udbud

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Driften af kommunens idrætsanlæg fortsætter ved Intern drift i endnu 3 år, under de angivne forudsætninger. Hvis forudsætningerne ikke holder skal sagen behandles i udvalget igen.

Bilag

Bilag 1 Idrætsanlæg - sammenligning af driftsomkostninger med andre fynske kommuner

Punkt 84: Metode valg vedr. Hegnsklipning

05.01.15-A26-1-12

Resume

Natur og Trafik er blevet gjort opmærksom på, at der sker en forskelsbehandling af lodsejere vedr. beskæring af hegn langs de offentlige veje, uden for bygrænserne. Det skaber i visse tilfælde nogle trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger omkring skov- og plantagehegn.

Der forelægges sag om fremtidig håndtering af skov- og plantagehegn langs offentlig vej.

Sagsfremstilling

Natur og Trafik er blevet gjort opmærksom på, at der sker en forskelsbehandling af lodsejere i forbindelse med beskæring af hegn langs de offentlige veje, uden for bygrænserne. Forskelsbehandlingen sker i forhold til, at kommunen i dag beskærer vejhegn ud for marker, men ikke ud for plantager og skovhegn. For almindelige hegn beskæres på den side der vender ud mod vejen. Kommunen beskærer ikke ud for skovhegn og plantager, men derimod tages kontakt til lodsejeren hvis de ikke gør det. Der er ca. 100 km skovhegn og 15 km plantagehegn i kommunen.

Nogle skovejere har rejst problematikken om forskelsbehandling ved klipning af almindelige hegn versus skov- og plantagehegn, og ønsker at kommunen også klipper disse hegn fremadrettet. Derudover oplever Natur og Trafik et stigende antal tilfælde hvor skovhegn udgør et trafiksikkerhedsmæssigt problem og hvor kommunen må tage kontakt til skovejere med henblik på at de får slået deres skovhegn. Klipning af hegn har været udliciteret til ekstern entreprenør siden 2011. Skov- og plantagehegn indgår ikke i entreprisen.

Natur og Trafik finder, at der er behov for en løsning på denne problematik og forskel i hvordan alm. hegn og skovhegn beskæres. Natur og Trafik har opstillet 3 forskellige muligheder for valg af procedure for hvordan man kan håndtere klipning af skov- og plantagehegn:

Procedure 1:

Kommunen kan vælge at fastholde samme procedure som hidtil, altså ikke at foretage nogen beskæring af skov- og plantagehegn, men tage kontakt til lodsejeren i tilfælde af trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger. Erfaringsmæssigt har Natur og Trafik haft store udfordringer med at få lodsejeren til at beskære hegnene. Det skal ses i lyset af, at Natur og Trafik helst ikke vil politianmelde lodsejeren og i tilfælde af trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger vælger kommunen oftest at beskære det enkelte skovhegn. Økonomien til denne beskæring har været håndteret inden for eksisterende rammer, men der opleves en hurtigt stigende udgift hertil.

Vælges denne løsning accepteres, at kommunen fremadrettet fortsat laver en forskelsbehandling af lodsejere mellem alm. hegn og skovhegn.

Procedure 2:

Kommunen kan vælge at beskære siderne på hegnet og lade lodsejeren klippe frirums-profilet (bilag 1: principskitse for beskæring af hegn). Det vil sikre at skov- og plantagehegn ikke bliver trafikfarlige. Vejkontoret holder fortsat øje med, at lodsejeren beskærer frirums-profilet når det er nødvendigt. Valg af denne procedure vil medføre en estimeret ekstra årlig udgift på kr. 75.000.

Ved denne løsning vil der blive beskåret på samme niveau som markhegn og der sker en ensartet behandling af lodsejere til skovhegn og alm. hegn.

Procedure 3:

Kommunen kan vælge at beskære både siderne og frirums-profilet. Denne løsning vil sikre at skov- og plantagehegn ikke bliver trafikfarlige. Beskæring af frirums-profilet sker oftest fra en lift, hvor den ene vognbane bliver afspærret. Fordelen ved at kommunen foretager denne opgave er, at der bliver brugt de rigtige maskiner, samt at skiltningen for arbejdet bliver udført korrekt. Når lodsejere klipper benyttes forskellige typer redskaber, nogle bedre end andre, og der opleves ofte ukorrekt og mangelfuld skiltning.

Valg af denne løsning er estimeret til en årlig meromkostning på knap 150.000 kr.

Vælges denne løsning accepteres samtidig at der fremadrettet vil være en mindre grad af forskelsbehandling af lodsejere med alm. hegn og skovhegn, da der normalt ikke klippes frirums-profil på alm. hegn. Det er meget sjældent, at der skal klippes frirums-profil på markhegnene og ofte sker det ved at foryngelsesbeskæring af hele træet.

Hvad gør andre?

Natur og Trafik har undersøgt, hvad proceduren er hos vores nabokommuner og vejdirektoratet (VD) omkring beskæring af skovhegn og plantager.

Vejdirektoratet samt Assens, Nyborg og Odense Kommune beskærer både sider og frirums-profil på skovhegn og plantager (procedure 3).

Svendborg Kommune beskærer frirumsprofilet, men ikke siderne der beskæres af lodsejer.

Håndtering af økonomien

Idag finansieres den nødvendige klipning af skovhegn, når der opstår trafiksikkerhedsmæssige problemer, inden for eksisterende budget. Udgiften hertil er stigende.

I 2017 skal klipning af hegn gen-udbydes. Såfremt at kommunen fremadrettet beslutter at varetage klipning af skov- og plantagehegn, af enten sider eller både sider og frirum, vil den ekstra klipning af cirka 115 kilometer skov- og plantagehegn blive lagt med ind i udbuddet. Natur og Trafik forventer, at et udbud generelt vil medføre en billigere pris på klipning af alm. hegn, og derved, at den samlede pris på klipning af både alm. hegn og ekstra skov- og plantagehegn vil lande tæt på samme udgiftsniveau som i dag.

I forbindelse med udbud vil det være nødvendigt med en tilbageklipping af skovhegn. Udgiften til en tilbageklipping tages fra trafiksikkerhedspuljen.

Økonomi

Økonomi og Løn har ingen bemærkninger, da merudgifter ved valg af procedure 2 eller 3, forventes at kunne afholdes indenfor det eksisterende driftsbudget.

Indstilling

Chefen for By, Land og Kultur indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget:

- træffer beslutning om procedure for, hvordan Faaborg- Midtfyn Kommune fremadrettet vil håndtere skov- og plantagehegn.

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Mads Holdgaard forlod mødet kl. 15.30 og deltog ikke i behandlingen af punktet.

Procedure 3 anbefales godkendt i Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Bilag 1_Principskitse vedr hegnsklipping

Punkt 85: Gensidig orientering

00.01.00-G01-9-13

Beslutning

Afbud fra Hans Jørgensen.

Mads Holdgaard forlod mødet kl. 15.30 og deltog ikke i behandlingen af punktet.

Fyraftensmøde den 18/8 i Brobyværk vedr. kantstensopretning.

Kvalitetsstandard for kantsten dagsordensættende på næste møde.

Temadag om kollektiv trafik, dagsorden drøftet, mødet afholdes den 25. oktober kl. 8.30 til ca. 14.30, herefter ordinært udvalgs-møde. Udvalget anmodes om at give respons på det oplæg der udsendes.

Drøftede konkrete gravetilladelser.

Punkt 86: Lukket

05.26.10-P12-1-15