

REFERAT Klima-, Miljø- og Planudvalget d. 11-04-2023

Mødedato Tirsdag d. 11. april 2023 kl. 09:00

Mødested Fælleden

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Drøftelse af ombygning af vejkryds på Låsbyvej og Randersvej.....	4
Drøftelse af revision af trafikpolitik og trafiksikkerhedsplan.....	7
Drøftelse af trafikdæmpning på Randersvej, Ry.....	10
Håndtering af stigende drivmiddelpriser for kollektiv trafik.....	12
Dialog om aktuelle temaer i Gudenåkomiteen.....	16
Lokalplan Kildebjerg Ry Etape 4 - Beslutning om vejadgang i forbindelse med lokalplanudarbejdel	17
Drøftelse af mulig plan for affaldssortering i det offentlige rum.....	19
Drøftelse af sagsbehandlingstider og sagspukkel på spildevandsområdet.....	21
Tillæg 24 til Spildevandsplan 2016-2020, Langvad Bakker, Låsby.....	24
Tillæg 29 til Spildevandsplan 2016-2020, Storrिंग.....	26
Godkendelse af Standard for rottebekæmpelse 2023.....	28
Klimaplan - DK2020.....	29
Cykelsti langs Dyrehaven i Skanderborg - 2. del.....	37
Budgetudfordringer vedrørende Ørstedesvejs forlængelse.....	40
Budget 2024 - 2027.....	45
Punkt indsendt af udvalgsmedlem; Omlægning af Skjørringvej.....	48
Meddelelser.....	50
Evt.....	51
Underskriftsark; Godkendelse af beslutningsprotokol.....	52

Punkt 48: Godkendelse af dagsordenen

00.01.00-A00-99-22

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Udvalget bød velkommen til Lars Kronholm Christensen og Bent Hodde Mortensen som nye afdelingschefer i Plan, Teknik og Miljø.

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at godkende dagsordenen.

Punkt 49: Drøftelse af ombygning af vejkryds på Låsbyvej og Randersvej

05.13.00-G01-11-23

Resume

Klima-, Miljø- og Planudvalget skal beslutte, om der skal udarbejdes forandringsforslag vedr. ombygningen af vejkrydsene Låsbyvej/Ryvejen ved Hårby og Randersvej/Allegade/Præstevejen ved Jeksen til den samlede budgetproces. De to vejkryds anbefales begge ombygget på baggrund af uheld, der er sket i krydset.

Sagsfremstilling

Skanderborg Kommune har flere problematiske og uheldsbelastede kryds, hvor en ombygning vil kunne forbedre trafikikkerheden betydeligt. I dette dagsordenspunkt er det valgt at fokusere på to udvalgte vejkryds, der anbefales ombygget. Krydsene er udvalgt på baggrund af høj andel af vigepligtsregulerede uheld og på baggrund af, at man trafikikkerhedsmæssigt ikke anbefaler 4-benede kryds i åbent land.

I den seneste 5 års periode er 40 % af alle personskadeulykker sket som krydsuheld i Skanderborg Kommune. Til sammenligning ligger landsgennemsnittet på 33 %.

Se bilag 1 for anbefalede ændringer for at øge trafikikkerheden i de to kryds.

Randersvej/Allegade/Præstevejen, Jeksen

I perioden 2013-2023 er der i krydset sket 7 politiregistrerede uheld. Heraf er 4 af uheldene sket indenfor de sidste 5 år - og 1 af disse uheld var et personskadeuheld. Hovedparten af uheldene i krydset skyldes trafikanter, som ikke har overholdt deres vigepligt.

Oversigtsforholdene ved udkørsel fra Allegade til Randersvej er meget begrænset. Dette er også en medvirkende årsag til, at der er etableret udkørselsforbud fra den sydlige del af Allegade.

Det forslås, at der etableres en rundkørsel, så der kan opnås acceptable ind- og udkørselsforhold.

Låsbyvej/Ryvejen, Hårby

I perioden 2013-2023 er der i krydset sket 5 politiregistrerede uheld. Heraf er 4 af uheldene sket indenfor de sidste 5 år - og 1 af disse var et personskadeuheld. Alle uheldene er vigepligtsuheld.

Trafikanter, der kommer fra vest ad Ryvejen, kan have svært ved at se og opfatte, at de nærmer sig krydset på grund af vejens udformning og husenes tætte beliggenhed omkring krydset. Der er tidligere etableret 'Fuld stop' for at forhindre yderligere vigepligtsuheld, men dette har ikke haft den ønskede effekt i krydset.

Det anbefales, at den vestlige side af Ryvejen flyttes til placering syd for husene ved krydset. Derved opnås der mulighed for bedre tydeliggørelse af krydset.

Økonomi

Estimeret anlægsbudget

Randersvej/Allegade/Præstevejen, Jeksen

Anlægsudgifter

6,0 mio. kr.

Ekspropriation og jordkøb

350.000 kr.

Rådgivning/projektering

150.000 kr.

Total

6,5 mio. kr.

Afledt årlig drift, 5 % af anlægsudgifterne: 300.000 kr.

Låsbyvej/Ryvejen, Hårby

Anlægsudgifter

1,0 mio. kr.

Landmåler, ekspropriation og jordkøb

60.000 kr.

Rådgivning/projektering

45.000 kr.

Total

1,105 mio. kr.

Afledt årlig drift, 5 % af anlægsudgifterne: 50.000 kr.

Dialog og høring

Berørte naboer og grundejere vil blive inddraget og hørt, såfremt projektet udføres.

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende ombygning af krydset Låsbyvej/Ryvejen ved Hårby til Klima-, Miljø- og Planudvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne
- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende ombygning af krydset Randersvej/Allegade/Præstevejen ved Jeksen til Klima-, Miljø- og Planudvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende ombygning af krydset Låsbyvej/Ryvejen ved Hårby - herunder anvendelse af Skråvejen som alternativ løsning - til Klima-, Miljø- og Planudvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne, .

Bilag

Bilag 1_Illustration af projektomfang

Punkt 50: Drøftelse af revision af trafikpolitik og trafiksikkerhedsplan

05.13.00-G01-11-23

Resume

Klima-, Miljø- og Planudvalget skal beslutte, om der skal udarbejdes en trafiksikkerhedsplan som en del af en revideret Trafikpolitik. Udvalget skal endvidere beslutte, om der skal udarbejdes et forandringsforslag på udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanen som indspil i udvalgets prioriteringsforslag til budgetforhandlingerne.

Sagsfremstilling

Hvordan skal vi bevæge os i fremtiden i Skanderborg Kommune? Hvilken udvikling ønsker vi for vores trafik? Hvilke udfordringer er vigtigst at løse? - Disse spørgsmål er hovedformålet med, at kommunens eksisterende trafikpolitik fra 2016 ønskes revideret.

Byrådet har sat stort fokus på den grønne dagsorden - klimaet skal indtænkes i alle løsninger, og her er transport og brugen af infrastruktur et af de områder, hvor der er stort forbedringspotentiale.

Skanderborg Kommune har en vision om at skabe bæredygtige og grønne løsninger for især mobilitet - og derfor bør trafikpolitikken revideres, så den spiller sammen med kommunens øvrige politikker, herunder udviklingspolitikken, klima-, energi- og ressourcopolitikken, erhvervspolitikken og landdistriktspolitikken.

Den nuværende trafikpolitik indeholder 5 strategispor: Fremkommelighed, cyklist og bløde trafikanter, mobilitet, trafikikkerhed samt borgerinddragelse. I løbet af efteråret 2023 planlægger administrationen en række politiske drøftelser, der skal munde ud i en trafikpolitisk vision og tilhørende reviderede strategispor. Det er planen, at arbejdet skal resultere i en revideret trafikpolitik i løbet af foråret 2024.

Administrationen anbefaler dog, at arbejdet med at revidere trafikpolitikken, tidligt omfatter et fokus på arbejdet med at forbedre trafikikkerheden og fremkommeligheden, og arbejdet med dilemmaerne omkring prioritering mellem disse to.

Mange borgere i Skanderborg Kommune, både i byerne og på landet, har store ønsker om en øget trafikikkerhed - ikke mindst set i lyset af den massive vækst, kommunen oplever. Samtidig er der et fortsat behov for at sikre en god fremkommelighed, både for selvsamme borgere og for erhvervslivet. Det er vanskeligt og dilemmafyldt at prioritere mellem trafikikkerhed og høj fremkommelighed. Denne dagsorden berører bl.a. mange aktuelle sager, så som opførelsen af nye institutioner, prioritering i en klima-kontekst, dannelse af skønne bymidter og sikring af landsbylivet mv.

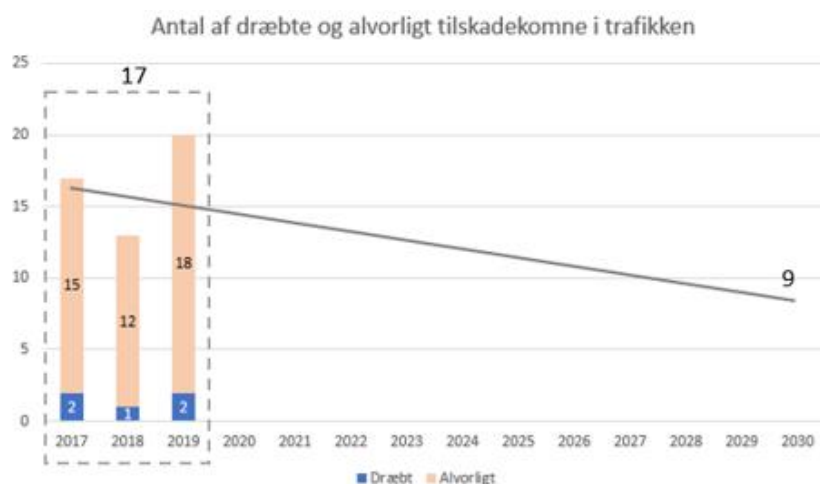
For at kunne tilvejebringe de nødvendige data til at understøtte de politiske drøftelser og prioriteringer relativt kort tid efter en revideret trafikpolitik kan vedtages, anbefaler administrationen at dette strategispor allerede prioriteres i 2024-2025.

Hvordan sørger vi for at skabe en god balance mellem fremkommelighed og trafikikkerhed? Et af de greb, som administrationen vil gøre brug af, er at få defineret og kortlagt vejnettet ud fra hvilken funktion det ønskes, at vejen skal have fremover. Denne klassificering af vejnettet vil danne grundlag for, hvor der kan foretages trafikikkerhedsmæssige indsatser, og hvilke tiltag der kan anvendes.

Arbejdet med kortlægning af kommunens vejnet skal danne grundlag for et tiltagskatalog over hvilke vejtmæssige tiltag og indretninger, administrationen kan anbefale og arbejde med på de forskellige typer af vejnet, f.eks.:

- Overordnede vejnet, som oftest er rutenummererede veje. Dette vejnet er bygget til at håndtere store mængder trafik, og det er på disse veje, vi gerne vil anspore pendlertrafikken, den gennemkørende trafik samt den tunge trafik til at færdes. Her vægtes fremkommelighed højt, og brugen af hastighedsdæmpende tiltag anbefales ikke.
- Stamveje i boligområder skal kunne afvikle boligtrafikken, men skal også samtidig være sikre og trygge.
- Mindre boligveje og lukkede boligområder. Her kan der arbejdes med hastighedsdæmpende foranstaltninger, og administrationen vil forsøge at arbejde for nedsat hastighedsgrænse i dialog med politiet.
- Mindre landsbysamfund. Her vil administrationen, i samarbejde med politiet, forsøge at arbejde for nedsat hastighed. Dette både for at opfylde ønsket og indsatsområdet i landdistriktspolitikken, men også for at skabe mere sikre forhold for lette trafikanter samt bedre landsbyliv. I landsbyer anbefales det, at trafiksikkerheden prioriteres over fremkommeligheden, men valgte løsninger skal tage højde for, at der på disse veje ofte er landbrugskørsel, der skal kunne komme frem.

Udover at finde en god balance mellem trafiksikkerhed og fremkommelighed er Skanderborg Kommune, ligesom andre aktører på det danske vejnet, også forpligtet til at forsøge at leve op til Færdselssikkerhedskommissionens mål for 2023 om at lave en målrettet indsats for at nedbringe antallet af personskadeuheld. Kommissionens mål for 2030 er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede kommer halveres ud fra gennemsnittet for årene 2017-2019. For Skanderborg Kommune ser målsætningen således ud;



For at kunne nå dette mål er det nødvendigt at få udpeget de lokaliteter, hvor der skal ske en målrettet indsats. Det kræver, at der foretages uheldsanalyse af hele Skanderborg Kommune. Som grundlag for dette vil det være nødvendigt at tilkøbe adgang til understøttende datagrundlag og værktøjer samt rådgiverbistand.

Udover hovedfokuset med reduktion i personskadeuheld vil der også blive arbejdet med følgende delelementer:

- Harmonisering af hastighedsgrænser og fokus på lavere hastighed i landsbyerne.
- Kortlægning af strækninger, der er udfordret med for høj hastighed, og forslag til forbedring af dette - Reducerede hastigheder og indførelse af evt. miljøzoner og lastbilforbud vil medvirke til at nå målet om CO2-reduktion som beskrevet i Klima- og Ressourcepolitikken.
- Indsatsplan for sikre skoleveje, så elever får de bedste og mest optimale forhold for at kunne være selvtransporterende.
- Fokus på kampagneindsats.
- Digitalisering af planen for lettere kommunikation ud til borgere, politikere samt andre interessenter.

Økonomi

Til indkøb af datagrundlag og analyseværktøjer samt rådgiverbistand forventes en udgift på 350.000 kr.

Dialog og høring

Borgere vil løbende blive involveret i arbejdet i form af f.eks. sparring med Landbyfællesskabet samt offentlig høring.

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at en mulig revision af trafikpolitikken drøftes
- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende udarbejdelse af trafiksikkerhedsplan, til udvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Slides vist på mødet er vedlagt som bilag.

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at der arbejdes videre med et oplæg til let revision af trafikpolitik og fokuserede indsatser på området.

Bilag

Bilag 1_Trafikpolitik fra 2016

Indlæg trafiksikkerhed_KMPU_11042023

Punkt 51: Drøftelse af trafikdæmpning på Randersvej, Ry

05.13.00-G01-11-23

Resume

Klima-, Miljø- og Planudvalget skal tage stilling til, om der skal udarbejdes et forandringsforslag vedrørende projektet for forbedret trafiksikkerhed langs Randersvej i Ry til budgetprocessen.

Sagsfremstilling

Borgergruppen, der repræsenterer Randersvej i Ry, har længe haft et ønske om at få etableret trafikdæmpende tiltag. Borgerne ønsker projektet for at sikre bedre vilkår for især skolebørn samt sænke hastigheden og skabe bedre vilkår for de huse, der er beliggende langs Randersvej.

Randersvej er klassificeret som en overordnet rutenummeret vej. Som udgangspunkt vægter administrationen fremkommeligheden højt på det overordnede vejnet, da dette netop er opbygget og anlagt til at håndtere store mængder trafik inklusiv tung trafik. Det anbefales derfor ikke, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, da dette hæmmer fremkommeligheden. Udfordringen omkring Randersvej er, at den både er hovedfærdselsåre ind til Ry, men samtidig også fungerer som skolevej og til afvikling af lokal boligtrafik samt adgangsvej til rekreative ture omkring Knud Sø.

På Randersvej er der en gennemsnitlig årsdøgnstrafik på ca. 4.000 køretøjer, og ca. 3 % heraf er lastbiltrafik. På Randersvej, fra byzonetavle i øst til rundkørslen i vest, er der i den seneste 10 års periode sket 4 politiregistrerede uheld, som alle har været materielskadeuheld. Trafiktælling fra 2021 viser en 85 %-fraktil på 56,3 km/t, det vil sige, at 15 % af trafikanterne kører stærkere end dette.

De faktuelle oplysninger om trafik og uheld på Randersvej giver som udgangspunkt ikke anledning til at foretage en trafiksikkerhedsmæssig indsats. Administrationen kan dog fagligt godt støtte op om borgernes ønske om en trafikdæmpende indsats på baggrund af vejens anvendelse og udformning, som ikke er typisk for en overordnet vej. Tiltagene vil skabe en mere sikker skolevej og bedre forhold for at færdes langs vejen samt at krydse denne.

Der er foretaget flere faglige drøftelser mellem borgergruppen bag Randersvej og administrationen. I fællesskab er der opnået enighed om, at følgende tiltag kan etableres, hvor både fremkommelighed og trafiksikkerhed vægtes:

- Signalreguleret fodgængerfelt på tværs af Randersvej ved Ternevej
- Pudebump på Randersvej lige nord-øst for Thorsvej
- Opsætning af "Din fart"-viser på Randersvej lige vest for nr. 67.

Der etableres også en hævet flade i krydset Randersvej/Søkildevej, men dette finansieres under projektet "Vej og stistruktur, ny skole i Ry", som indebærer en opgradering af stisystemet i Ry i forbindelse med opførelse af ny skole. En af de stier, der opgraderes, er grusstien gennem det grønne område, fra Randersvej til ny skoles placering. For at skabe mere sikker og tryk krydsning af Randersvej for især skolebørn er der planlagt hævet flade i krydset ved Søkildevej, så hastigheden sænkes på Randersvej.

Økonomi

Udgifterne fordeler sig således:

Anlægsudgifter	700.000 kr.
Rådgivning/Projektering	50.000 kr.
Total	750.000 kr.

Afledt årlig drift, 5 % af anlægsudgifterne: 35.000 kr.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende trafikikkerhedsprojektet for Randersvej i Ry til Klima-, Miljø- og Planudvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende trafikikkerhedsprojektet for Randersvej i Ry til Klima-, Miljø- og Planudvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne.

Bilag

Bilag 1_illustration af projektomfang, Randersvej Ry

Punkt 52: Håndtering af stigende drivmiddelpriser for kollektiv trafik

13.05.22-G01-1-23

Resume

Med denne sag orienteres Klima-, Miljø- og Planudvalget om udfordringer med stigende drivmiddelpriser for den kollektive bustrafik, der påvirker budgettet for kollektiv bustrafik. På baggrund af orienteringen skal udvalget tage stilling til, hvordan den økonomiske udfordring håndteres.

Sagsfremstilling

Der er fortsat økonomiske udfordringer for den kollektive bustrafik. Udfordringerne skyldes primært de markant stigende energi- og brændstofpriser, som derved medfører øgede driftsudgifter til kommunernes busser. Udfordringerne skyldes også lavere indtægter på grund af langtidsvirkninger af Covid-19 – dog er passagertallene ved at nærme sig normalen inden Covid-19.

Et fuldt opdateret budget skal behandles i Midttrafiks bestyrelse i juni. Midttrafik har dog, via henvendelse fra Skanderborg Kommune, udarbejdet et foreløbigt opdateret budget, som administrationen har modtaget primo marts 2023. Det foreløbigt opdaterede budget er opdateret med indeksforventninger for busser og flextrafik fra marts. Busindtægterne er ligeledes opdateret med det seneste resultat for indtægtsdelingsmodellen. Det opdaterede budget er det forventede lige nu og kan derfor ændre sig.

Ved et sammenhold af Midttrafiks opdaterede budget fra marts 2023 med Skanderborg Kommunes budget for kollektiv trafik og flextrafik, er udfordringen siden seneste budget fra december 2022 nu ca. 800.000 kr. mindre. Det skyldes hovedsageligt svagt faldende indeksforventninger (lidt lavere brændstofpriser) samt stigende passagerindtægter (flere passagerer i busserne).

På trods af at det går i den rigtige retning, mangler der dog stadig ca. 2 mio. kr. fra 2023 og frem for at kunne opretholde det nuværende serviceniveau for kollektiv bustrafik i Skanderborg Kommune. Den økonomiske udfordring skal håndteres og eventuelt indgå i den videre budgetproces.

Administrationen har på baggrund af Midttrafiks opdaterede budget udarbejdet to forslag til håndtering af den økonomiske udfordring fra i år og frem. I forslag A skal der tilføres midler til kollektiv bustrafik, således at det nuværende driftsniveau kan opretholdes. Forslag B tilpasser budgettet til kollektiv bustrafik til den økonomiske udfordring, og medfører forskellige besparelsesforslag.

Den detaljerede økonomi i forslag A og forslag B er angivet i bilag 1. En beskrivelse og vurdering af de forskellige besparelsesforslag fremgår af bilag 2.

I forhold til begge forslag har administrationen i nærgående grad analyseret og vurderet det nuværende driftsomfang i kommunens kollektive bustrafik. Administrationen har i den forbindelse bl.a. analyseret forskellige dubleringskørsler (ekstraafgange) på forskellige busruter. Analysen har resulteret i en vurdering af, at tre nuværende dubleringskørsler kan fjernes, idet dubleringen og den ordinære afgangs samlede belastning på disse tre kørsler i gennemsnit holder sig indenfor en komfortkapacitetsgrænse - altså, at der er plads nok til passagererne i de ordinære busser.

De tre dubleringer, der kan fjernes, er ekstraafgangen på bybus 21 i Skanderborg kl. 7.29 fra Vrold til Campus Skanderborg, ekstraafgangen på bus 330 kl. 7.13 fra Nørre Vissing til Campus Skanderborg, samt ekstraafgangen på bus

502 kl. 6.59 fra Brædstrup til Campus Skanderborg.

På baggrund af vurderingen har administrationen bedt Midttrafik om at fjerne disse tre dublinger pr. 31. marts 2023. Dette tiltag i sig selv medfører, at den økonomiske udfordring mindskes med ca. 0,7 mio. kr. årligt fra 2024. I 2023 mindskes udfordringen med ca. 0,53 mio. kr., da fjernelsen af dublinger har budgeteffekt fra april 2023.

Fra 2023 udgør uforbrugte midler fra bevilling til indførsel af el-busser i Skanderborg 1 mio. kr. årligt. Byrådet besluttede den 25. januar 2023 at finansiere kommende flextrafik-knudepunkter med 0,5 mio. kr. årligt via disse uforbrugte midler. I begge forslag foreslås det at tilføre budgettet til kollektiv trafik de resterende uforbrugte midler på 0,5 mio. kr. årligt fra bevilling til indførsel af el-busser i Skanderborg. Dette tiltag vil mindske den økonomiske udfordring med 0,5 mio. kr. årligt.

På baggrund af fjernelse af dublinger og forslag om tilførsel af resterende midler fra bevilling til indførsel af el-busser i Skanderborg, vil kollektiv trafik i forslag A skulle tilføres i alt ca. 1 mio. kr. i 2023 og ca. 0,8 mio. kr. fra 2024 for at opretholde det nuværende serviceniveau.

Det skal drøftes, om tilførsel af midler jf. forslag A skal ske via kassetræk og/eller indgå i den videre budgetproces.

Såfremt det vælges at gå videre med at tilføre midler jf. forslag A, kan det nuværende serviceniveau for kollektiv bustrafik i kommunen opretholdes. Forslag A vil ligeledes være klimaneutralt i forhold til i dag.

Forslag B tilpasser budgettet til kollektiv bustrafik til den økonomiske udfordring, og medfører forskellige besparelsesforslag. De forskellige tiltag i forslaget er nærmere beskrevet i bilag 2, og vedrører, ud over fjernelse af dubleringskørsler, følgende:

- Fjernelse af afgang på skolebusser
- Fjernelse af skolebusser på Rejseplanen
- Reduktion af budget til stoppestedsvedligehold
- Fjernelse af to aften-afgange på bus 309
- Fjernelse af to afgang på bus 330
- Fjernelse af første afgang på bybus 21 i Skanderborg.

Tiltagene i forslag B vil sammenlagt reducere budgettet til kollektiv trafik med ca. 1,5 mio. kr. årligt. De resterende 0,5 mio. kr. årligt foreslås tilført budgettet til kollektiv trafik via resterende uforbrugte midler på 0,5 mio. kr. fra bevilling til indførsel af el-busser i Skanderborg.

Som det fremgår af bilag 1, kan den økonomiske udfordring ved implementering af forslag B, først reduceres fuldt ud fra 2025 og frem. Dette skyldes, at forslagene på bus 309, 330 og bybus 21 tidligst kan implementeres ved Midttrafiks køreplansskift i juni 2024, jf. kontrakter med vognmænd. Ud over dette forhold kan der, af kontraktmæssige årsager, ikke reduceres mere end 7,5 % af timerne pr. kontrakt pr. år, uden at der vil skulle betales en (høj) kompensation.

På baggrund af ovenstående implementeringsplan i forslag B forventes der i 2023 og 2024 fortsat at være et underskud på budgettet til kollektiv trafik – henholdsvis ca. 650.000 kr. i 2023 og ca. 200.000 kr. i 2024. Det skal drøftes, om tilførsel af midler i 2023 og 2024, jf. forslag B, skal ske via kassetræk og/eller indgå i den videre budgetproces.

Såfremt det vælges at gå videre med reduktioner i forslag B, medfører det et lavere serviceniveauet for borgerne og brugerne af den kollektive trafik i kommunen. Det forventes ligeledes at medføre negative reaktioner fra brugere og borgere. Valg af reduktionsforslag i forslag B vil påvirke klimaregnskabet, idet der er en stor risiko for, at flere borgere vil blive tvunget til en mere klimabelastende transport, som derfor vil øge klimabelastningen.

Økonomi

Jf. Midttrafiks foreløbigt opdaterede budget er den økonomiske udfordring på ca. 2 mio. kr. fra 2023 og frem. Den detaljerede økonomi i sagsfremstillingens forslag A og forslag B, er angivet i bilag 1.

I forslag A vil kollektiv trafik skulle tilføres i alt ca. 1 mio. kr. i 2023 og ca. 0,8 mio. kr. fra 2024 og frem for at opretholde det nuværende serviceniveau.

I forslag B (reduktioner) vil kollektiv trafik skulle tilføres i alt ca. 650.000 kr. i 2023 og ca. 200.000 kr. i 2024. Fra 2025 vil budgettet ikke skulle tilføres yderligere midler, idet reduktioner foreslået i forslag B dér forventes at være fuldt implementeret.

Det skal drøftes, om tilførsel af midler jf. forslag A eller forslag B skal ske via kassetræk og/eller indgå i den videre budgetproces.

Ud over de foreslåede tiltag, der inkluderer forslag om tilførsel af resterende uforbrugte midler på 0,5 mio. kr. årligt fra bevilling til indførsel af el-busser i Skanderborg, kan der være mulighed for at anvende uforbrugte midler fra klimapuljen (der ikke er bundet af aftaler/tilsagn) til at reducere den økonomiske udfordring yderligere i 2023. Konkret foreslås det at anvende 200.000 kr. fra tiltaget 'transportadfærd i samarbejde med virksomheder' (klimapulje 2022) til at reducere den økonomiske udfordring yderligere. Dette tiltag indgår som muligt tiltag i DK2020-klimaplanen, men forventes af ressourcemæssige årsager ikke at blive gennemført i 2023.

Klima-, Miljø- og Planudvalget disponerede den 11. november 2022 uforbrugte midler fra klimapuljen til realisering af tiltag i DK2020-klimaplanen. Klima-, Miljø- og Planudvalget skal derfor være opmærksomme på, at ovenstående forslag medfører, at tiltaget i givet fald ikke vil være finansieret i DK2020-klimaplan-regi.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at orienteringen om udfordringer med stigende drivmiddelpriser for den kollektive bustrafik tages til efterretning
- at der tages stilling til, hvordan den økonomiske udfordring håndteres og indgår i den videre budgetproces.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Slides vist på mødet er vedlagt som bilag.

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at tage orienteringen om udfordringer med stigende drivmiddelpriser for den kollektive busstrafik til efterretning
- at der arbejdes videre ud fra forslag A.

Birte M. Andersen og Morten Møller kunne ikke støtte forslag A, men ønsker forslag B.

Bilag

Bilag 1 - økonomi - reduktionsforslag kollektiv busstrafik

Bilag 2 - reduktionsforslag kollektiv busstrafik Skanderborg Kommune

Håndtering af stigende drivmiddelpriser for kollektiv trafik - KMPU 11. april 2023

Punkt 53: Dialog om aktuelle temaer i Gudenåkomiteen

00.24.00-G01-1-23

Resume

Formandsskabet i Gudenåkomiteen og Skanderborg Kommunes repræsentant gæster Klima-, Miljø- og Planudvalget til en dialog om aktuelle temaer i Gudenåkomiteens arbejde.

Sagsfremstilling

Klima-, Miljø- og Planudvalget har inviteret Jens Szabo, der er udpeget af Byrådet til Gudenåkomiteen, og formandskabet, Rune Kristensen (formand) og Karen Lagoni (næstformand), til en dialog om aktuelle temaer i Gudenåkomiteens arbejde. Komiteens fokusområder er Gudenåens klimatilpasning, benyttelse og beskyttelse. De 7 medlemskommuner er Horsens, Hedensted, Skanderborg, Silkeborg, Favrskov, Viborg og Randers, men Gudenåkomiteen rådgiver alle kommunerne i oplandet til Gudenåen og Randers Fjord. Formålet er at medvirke til en koordineret indsats af interesserne på tværs af kommunegrænserne. Gudenåkomiteen ønsker at indgå i en tæt dialog med medlemskommunerne og få en drøftelse af de forskellige styrker, der ligger i samarbejdet og få drøftet de fælles udfordringer, vi står overfor. Gudenåkomiteen fungerer også som VandOplandsStyregruppe (VOS) for vandoplandsplanen for Randers Fjord.

Gudenåkomiteens vedtægter er vedlagt som bilag, og på hjemmesiden [Gudenaakomiteen](#) er der flere oplysninger om komiteens virke.

Gudenåkomiteen har udgivet [På tværs med vilje](#).

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at sagen drøftes.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Rune Kristensen og Jens Szabo deltog med oplæg på mødet. Slides vist på mødet er vedlagt referatet.

Klima-, Miljø- og Planudvalget drøftede sagen.

Bilag

Bilag 1 - Gudenaakomiteen_vedtaegter

Oplæg fra Gudenåkomiteen 2023.pdf

Punkt 54: Lokalplan Kildebjerg Ry Etape 4 - Beslutning om vejadgang i forbindelse med lokalplanudarbejdelse

01.02.05-P16-28-21

Resume

Klima-, Miljø- og Planudvalget skal med denne sag træffe beslutning om princip for vejadgang i lokalplanområdet for 4. etape i Kildebjerg Ry.

Sagsfremstilling

I januar 2023 igangsatte Klima-, Miljø- og Planudvalget ny lokalplan for 4. etape i Kildebjerg Ry.

Der er to forskellige ønsker til vejadgang ind til lokalplanområdet:

- Adgang fra Skrivervænget - ønske fra ansøger, Kildebjerg Ry A/S
- Adgang fra Skibings Allé - ønske fra Grundejerforeningen Kildebjerg Ry Øst.

Formålet med denne sag er, at udvalget skal træffe principiel beslutning om, hvilken af de to vejadgange, der skal indarbejdes i lokalplanen. Det er et ønske fra ansøger at få truffet denne beslutning for at skabe sikkerhed for det resterende arbejde med færdiggørelse af udkast til lokalplanen.

Administrationens bemærkninger til de to forskellige vejadgange

Ansøger har fået udarbejdet et notat, der understøtter ønsket om vejadgang fra Skrivervænget. Notatet konkluderer, at Skrivervænget vil være den bedst egnede vejadgang til området. Administrationen har forholdt sig til notatets begrundelser for denne konklusion og vurderer, at der er flere nuancer i sagen.

Notatet lægger vægt på, at en vejadgang fra Skibings Allé (4-benet-kryds placeret tæt ved rundkørslen) er problematisk i forhold til indkommen trafik fra rundkørslen. Administrationen vurderer, at dette ikke bliver en udfordring, da det kun vil være problematisk for trafikanter, der svinger til venstre på Skibings Allé. Dette vil de færreste gøre, da området er lukket. Højresvingende mod rundkørslen vil ikke have samme problematik.

Trafiksikkerhedsmæssigt ser administrationen ikke problemer i at tilslutte en sidevej til Skibings Allé, som grundejerforeningen foreslår. En ny sidevej til Skibings Allé vil være placeret ca. 35 m fra vigelinjen i rundkørslen. Dette vil skabe nok afstand til, at trafikanter fra sidevejen kan foretage og afvikle deres højresving og få placeret sig i forhold til optimalt udsyn/oversigt til de lette trafikanter, der krydser ved rundkørslen.

Trafikafviklingsmæssigt ser administrationen heller ikke problemer, da ventende biler på en ny sidevej ikke udgør nogen sikkerhedsmæssig risiko for den øvrige trafik. Administrationen har med baggrund i vurderinger af den trafikale situation i området tilladt en tilsvarende løsning overfor projektområdet. Denne er udført og har erfaringsmæssigt ikke skabt problemer.

Borgerne i området har et ønske om, at vejadgangen foregår fra Skibings Allé, da de mener, det vil give mere ro og sikkerhed omkring eksisterende legeplads. De fortæller, at denne legeplads er meget velbesøgt af børn internt i området, men at der også kommer børn dertil fra andre områder. Udvalget er blevet forelagt grundejerforeningens argumenter på udvalgs møde den 3. januar 2023.

Anbefaling

Administrationens anbefaling er at etablere vejadgang til lokalplanområdet fra Skibings Allé. Man vil dermed følge det overordnede trafikale princip med boligveje ud fra Skibings Allé, som findes i resten af området. Administrationen vurderer, at der vil kunne laves en fornuftig bebyggelsesplan, som for hovedparten af området er i overensstemmelse med bygherres ønsker. Samtidigt vil eksisterende beboere på den første del af Skrivervænget undgå at blive generet af den nye vejtilslutning (støj og lys fra billygter). Det vurderes, at beboere fra Sandemandsvænget i mindre grad vil blive påvirket, hvis vejtilslutningen flyttes hertil.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at der træffes beslutning om hvilken vejadgang, der skal indarbejdes i lokalplanen, fra Skrivervænget eller fra Skibings Allé.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at der arbejdes videre med lokalplanlægningen for området med vejadgang fra Skibings Allé.

Bilag

Kildebjerg Ry -Storparcel østfasen - vejadgang ver 1.1.pdf

Vejscenarier Etape 4 Kildebjerg Ry

Punkt 55: Drøftelse af mulig plan for affaldssortering i det offentlige rum

07.00.00-G01-2-23

Resume

Med denne sag skal Klima-, Miljø- og Planudvalget drøfte en mulig plan for affaldssortering i det offentlige rum. Planen vil komme til at omhandle placering og udformning af affaldsstationer i det offentlige rum, som har til formål at sikre en større sortering end i dag.

Sagsfremstilling

Som en konsekvens af den nationale affaldsplan, hvor der er et mål om større sortering i det offentlige rum, og kravet om indsamling af plast gældende fra den 1. januar 2025, som er en del af det udvidede producentansvar for emballage, skal Klima-, Miljø- og Planudvalget beslutte, om der skal udarbejdes et forslag til en plan for affaldssortering i det offentlige rum. En sådan plan vil desuden understøtte den kommende klimapolitik.

Administrationen er i gang med forarbejderne til et forslag til, hvordan man i 2024 kan implementere en plan for affaldssortering i det offentlige rum. Planen vil indeholde områder i Skanderborg, Hørning, Galten-Skovby, Låsby og Ry, hvor administrationen vil lægge op til, at der indføres affaldsstationer, hvor det bliver muligt at sortere sit affald i flere forskellige fraktioner. Ud over de 5 centerbyer kan der komme enkeltstående lokationer, hvor affaldsmængden er så omfangsrig, at affaldssortering kan indføres.

I administrationens arbejde vil der blive indsamlet erfaringer fra andre kommuner, som over en årrække har arbejdet med affaldssortering i det offentlige rum. Dels for at få erfaringer om, hvilke fraktioner man med fordel bør indsamle. Dette forventes at være restaffald, glas/metal og plast, eventuelt med pantholder.

Administrationen har indledningsvist lavet en vurdering af, at det på mellem 100 og 200 lokationer vil være realistisk at indføre affaldssortering. Ved hver station forventes det, at der skal opsættes 2 nye skraldespande.

Økonomi

Det er administrationens vurdering, at indførelsen af en affaldssorteringsordning i det offentlige rum vil koste et sted mellem 2 og 5 mio. kr.

Klimagevinsten ved dette projekt findes i den større genanvendelse af vores affald, frem for at det hele ender i forbrændingen. Det er ikke muligt at estimere den præcise CO2 reduktionseffekt af tiltaget.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at forslaget drøftes
- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende affaldssortering i det offentlige rum til udvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at der arbejdes videre i samarbejde med bl.a. Renosyd om forslag til affaldssortering i det offentlige rum med henblik på et evt. senere forandringsforslag.

Punkt 56: Drøftelse af sagsbehandlingstider og sagspukkel på spildevandsområdet

06.00.00-Ø00-1-23

Resume

Med denne sag fremlægges status på sagsbehandlingstider og sagsbehandlingspukkel på spildevandsområdet med henlik på et evt. forandringsforslag om opnormering til opgaven.

Sagsfremstilling

I forbindelse med senest afholdte dialogmøde mellem Skanderborg Forsynings bestyrelse og Klima-, Miljø- og Planudvalget den 31. januar 2023 præsenterede arbejdsgruppen nogle af de udfordringer/opgaver, administrationen står overfor på spildevandsområdet. Præsentationen fra mødet er vedlagt som bilag. Udfordringerne og opgaverne er detaljeret yderligere herunder.

Afledte opgaver i forbindelse med udarbejdelse af ny spildevandsplan

Det stadig større fokus på håndtering af spildevand og særligt regnvand i forbindelse med udarbejdelsen af spildevandsplanen har medført fokus på opgaver, der ikke er, men som skulle være håndteret, jf. gældende lovgivning. Bl.a. ”Ret og pligt”, som betyder, at ejendomme, der håndterer alt deres regnvand på egen grund, skal udtræde af spildevandsplanen i forhold til regnvand. Det er en væsentlig opgave, som skal håndteres både i forhold til alle de ejendomme, der skal udtræde på baggrund af tidligere tilladelser, men også fremadrettet, hvor der skal laves ny praksis på området.

I BBR skal det oplyses, hvilke afløbsforhold en grund har. Det gøres i afløbskoder. Disse afløbskoder må borgeren ikke selv ændre, og der er kommet en ny dom, som fastslår, at kommunen er erstatningspligtig, hvis BBR ikke er retvisende. Hertil kommer, at borgere, som konstaterer, at der er forhold i BBR, som ikke er godkendte, vil henvende sig til kommunen for at få godkendt disse forhold.

Antallet og kompleksiteten af opgaver på spildevandsområdet er i stor vækst

I forbindelse med udarbejdelsen af en lokalplan indgår vurderingen af en række elementer. Særligt er håndteringen af problematikker omkring grundvand, klimavand og spildevand komplicerede og tidskrævende. Det er ofte nødvendigt med forhåndsdialog med rådgivere/udvikler for afklaring og vejledning, og udvikling af fælles løsningsforslag er en stadig større opgave.

Skanderborg Spildevand har opnormeret på mange områder for at kunne løfte deres opgaver, og antallet af opgaver og henvendelser til spildevandsmyndigheden opleves som voldsomt stigende. En øget aktivitet i samfundet medfører endvidere et øget antal generelle forespørgsler, blandt andet fra rådgivere, bygherrer og ejendomsmæglere, og disse forespørgsler skal håndteres, vurderes og besvares.

Det betyder samlet set flere opgaver og sværere problemstillinger.

Tilslutningstilladelser

Almindelig praksis er, at for en-familiehuse gives tilslutningstilladelse for spildevand og regnvand, som en del af byggetilladelsen. Skanderborg Kommune har ikke tidligere skelnet mellem en-familiehuse og øvrigt byggeri, når der gives byggetilladelser. Dette er ikke lovligt, da der ikke må gives tilladelse til afledning af mere vand, end

forsyningselskabet kan håndtere, bl.a. skal forsyningselskabet overholde deres udledningstilladelse. Denne problemstilling har Skanderborg Spildevand flere gange gjort opmærksom på er særdeles uhensigtsmæssig. Hvis vi ikke regulerer hvor meget vand, der må ledes til offentlig kloak, kan den enkelte grundejer befæste hele sin matrikel og lede alt vandet uforsinket ud i kloakken. Det giver en række problemer for ledningsnettet med oversvømmelser hos andre ejendomme ”nedstrøms” m.v.

Opgaven med at give tilslutningstilladelser har vist sig at være mere omfattende end forventet, og det anslås, at den fra 2023 har et omfang på et årsværk. Endnu en udfordring ligger i, at tilslutningstilladelsen skal gives sammen med byggetilladelsen, men det er problematisk at skulle tilbageholde en byggetilladelse grundet den lange sagsbehandlingstid på tilslutningstilladelser. Det er heller ikke lovligt at tilbageholde en byggetilladelse med henvisning til, at andre tilladelser skal indhentes først. Det betyder, at der gives byggetilladelse med vilkår om, at der opnås tilslutningstilladelse. En sådan tilladelse indeholder ofte et krav om, at grundejer skal lave en lokal forsinkelse inden tilslutning. Det er yderst uhensigtsmæssigt for ejer, at de må vente på afklaring om, hvorvidt der skal forsinkes og i givet fald hvor meget, idet lokal forsinkelse f.eks. kan være i form af et regnvandsbassin, eller faskine, hvis placering kan påvirke det mulige byggeri på grunden.

I takt med at opgaven har foldet sig ud det seneste år, kan vi se, at den er betydelig større og mere kompleks, end vi forventede. Erfaringer har vist, at den samlede sagsbehandlingstid for administrationen er 30 timer for en tilslutningstilladelse.

Tillæg til spildevandsplanen

Der skal laves tillæg til spildevandsplanen, når der sker en ændring i, hvorledes spildevand eller tag- og overfladevand håndteres, når der ændres på et kloakopland, udledning m.v. Det kan for eksempel ske i forbindelse med, at der laves ny lokalplan, separatkloakeres, udlægges nye veje m.v. Det betyder, at der altid vil komme tillæg løbende, også selvom der lige har været en større revision af spildevandsplanen.

På tilsvarende vis som planområdet arbejder administrationen med en liste over tillæg til spildevandsplanen, som skal gives, for at projekter kan løses. Listen prioriteres også efter samme principper. Listen med planlagte tillæg er på 47 stk. - og der kommer hele tiden flere til.

Det forventes, at ca. halvdelen af disse kan implementeres i den nye spildevandsplan, hvor de resterende skal laves i 2023 og 2024. I 2022 blev der udarbejdet 10 tillæg, og der forventes et lignende eller højere niveau i 2023. I gennemsnit bruger administrationen 80 fagtimer pr. tillæg. Samlet set vurderes det ikke, at behovet for tillæg til spildevandsplanen mindskes efter den nye spildevandsplan er vedtaget. Der har i perioden 2017-2021 været udarbejdet 10 tillæg. Produktionsdata kan dog ikke sammenlignes helt, da vi tidligere har kørt med ”samle tillæg” hvor det enkelte tillæg bestod af flere projekter.

Yderligere nye opgaver på spildevandsområdet, der er kommet det seneste år:

- ?Politianmeldelser i forbindelse med bl.a. manglende tilslutning til separatkloakering er i kraftig vækst for at understøtte Skanderborg Forsynings bestræbelser på at separatkloakere vores spildevandssystem.
- Kommunen har til opgave at føre tilsyn med større spildevandsanlæg i det åbne land. Denne opgave har ikke været prioriteret tidligere, men Miljøstyrelsen er begyndt at sætte fokus på området.

Sagsbehandlingstider

For tillæg til spildevandsplanen er sagsbehandlingstiden 8-24 måneder, hvilket betyder, at ventetiden på, at udviklere kan udnytte f.eks. en lokalplan, er lang. Vi udarbejder ofte tillæg til spildevandsplanen under lokalplanprocessen, eller direkte

efter en lokalplan er vedtaget. Det er ofte en udfordring for udviklere, at ventetiden er så lang.

Ventetiden på tilslutningstilladelser er 4-8 måneder, hvilket har betydning for, hvor hurtigt f.eks. en erhvervsvirksomhed kan udnytte sin byggetilladelse.

Bliver der tilført flere ressourcer i form af en opnormering, vil det betyde, at sagsbehandlingstiden for tilslutningstilladelser bliver på 2-3 måneder og tillæg 8-18 måneder. Skal vi fortsætte med den nuværende bemanding, vil det betyde øgede sagsbehandlingstider ikke bare på de ovenfor nævnte, men også på de øvrige tilladelser, der gives af spildevandsmedarbejderne.

Indsats for at afhjælpe pukke af ophobede sager

Der er ansat en midlertidig ressourceperson i ca. 5 måneder til at bistå nøglemedarbejdere på området. Dertil er det søgt at købe rådgivning til aflastning, men det har ikke været muligt at købe denne ydelse, da rådgiverne ikke har ledige hænder hertil.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende ansættelse af en fast spildevandsmedarbejder ud over den nuværende normering, til udvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne.

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at der udarbejdes et forandringsforslag vedrørende ansættelse af en fast spildevandsmedarbejder ud over den nuværende normering, til udvalgets prioritering af forandringsforslag til budgetforhandlingerne, idet det undersøges om f.eks. en større del af forarbejdet/oplæg til spildevandstillæg kan pålægges udviklere.

Bilag

31.01.2023_Dialogmøde

Punkt 57: Tillæg 24 til Spildevandsplan 2016-2020, Langvad Bakker, Låsby

06.00.05-A00-22-22

Resume

Med denne sag skal Byrådet tage stilling til, om Tillæg 24 til Spildevandsplan 2016-2020 skal udsendes i offentlig høring.

Sagsfremstilling

Forslag til Tillæg 24 til Skanderborg Kommunes Spildevandsplan 2016-2020 er udarbejdet for at sikre plangrundlaget for et område ved Langvad Bakker i Låsby. Administrationen har udarbejdet et forslag for Lokalplan 1178, Langvad Bakker, Etape 1, der forventes endeligt vedtaget i juni 2023. Tillæg 24 skal sikre, at lokalplan 1178 kan realiseres, ved at opdatere følgende i spildevandsplanen:

- Oprettelse af kloakopland for ny kommunal vej, KV88
- Oprettelse af regnvandsbassin KVB88 samt udløb UVB88
- Sletning af bassin B317
- Tilretning af kloakopland L46C.

Screening af tillæg

VVM-reglerne angiver, at tillæg til spildevandsplaner skal screenes for miljøvurdering. Administrationen har lavet udkast til afgørelse, som viser, at en miljøvurdering ikke er nødvendig. Udkast til screening er vedlagt som bilag 1, afgørelsen fremgår af side 10 i tillæg. Afgørelsen skal i høring og kan påklages.

Dialog og høring

Tillæg udsendes i høring i 8 uger, annonceres i Uge-Bladet og på kommunens hjemmeside. Endvidere orienteres direkte berørte borgere om, at tillægget offentliggøres.

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at forslag til Tillæg 24 til Spildevandsplan 2016-2020 offentliggøres og sendes i 8 ugers høring
- at der ikke foretages en egentlig miljøvurdering af tillægget
- at den offentlige bekendtgørelse af kommunens beslutning om, at der ikke skal foretages en egentlig miljøvurdering af planen, offentliggøres samtidig med planforslaget
- at administrationen bemyndiges til at godkende tillægget endeligt, hvis der ikke er indkommet høringsvar med væsentlige indsigelser i høringsperioden.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Plan udvalget vedtog,

- at tiltræde indstillingen fra chefen for Plan, Teknik og Miljø.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Bilag

Tillæg 24 Langvad Bakker Låsby - Forslag - 16.03.2023

Punkt 58: Tillæg 29 til Spildevandsplan 2016-2020, Storrिंग

06.00.05-A00-2-23

Resume

Med denne sag skal Byrådet tage stilling til, om Tillæg 29 til Spildevandsplan 2016-2020 skal udsendes i offentlig høring.

Sagsfremstilling

Begrundelse for tillæg

Dette tillæg til Skanderborg Kommunes Spildevandsplan 2016-2020 er udarbejdet for at sikre plangrundlaget for separatkloakering af den del af Storrिंग, der er fælleskloakeret, samt udvidelse af det eksisterende regnvandsbassin B212. Forslag til Tillæg 29 er blevet til på foranledning af Skanderborg Spildevand A/S, der begrundes anmodningen om tillæg således:

- Kloakledningerne i Storrिंग er i dårlig stand, og der er derfor behov for en fornyelse af kloaksystemet.
- Ved store regnhændelser aflaster kloaksystemet opspædet spildevand til naturen og Natura-2000 område.
- Gravearbejdet ønskes koordineret med Kredsløb A/S (der leverer fjernvarme til området), således udførelsen generer mindst muligt.

Screening af tillæg

VVM-reglerne angiver, at tillæg til spildevandsplaner skal screenes for miljøvurdering. Administrationen har lavet udkast til afgørelse, som viser, at en miljøvurdering ikke er nødvendig. Udkast til screening er vedlagt som bilag 1. Afgørelsen fremgår af side 14 i tillæg. Afgørelsen skal i høring og kan påklages.

Dialog og høring

Tillæg udsendes i høring i 8 uger, annonceres i Uge-Bladet og på kommunens hjemmeside. Endvidere orienteres direkte berørte borgere om, at tillægget offentliggøres.

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at forslag til Tillæg 29 til Spildevandsplan 2016-2020 offentliggøres og sendes i 8 ugers høring
- at der ikke foretages en egentlig miljøvurdering af tillægget
- at den offentlige bekendtgørelse af kommunens beslutning om, at der ikke skal foretages en egentlig miljøvurdering af planen, offentliggøres samtidig med planforslaget
- at administrationen bemyndiges til at godkende tillægget endeligt, hvis der ikke er indkommet høringssvar med væsentlige indsigelser i høringsperioden.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Plan udvalget vedtog,

- at tiltræde indstillingen fra chefen for Plan, Teknik og Miljø.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Bilag

Tillæg 29, Storning - Forslag- 16.03.2023

Punkt 59: Godkendelse af Standard for rottebekæmpelse 2023

09.13.01-P00-1-23

Resume

Med denne sag skal Byrådet tage stilling til en opdateret standard for rottebekæmpelse/rottehandlingsplan. Standarden skal revideres mindst hver tredje år. Rottehandlingsplanen fra 2019 er opdateret uden væsentlige ændringer.

Sagsfremstilling

Det er et krav i rottebekendtgørelsen, at standard for rottebekæmpelse/rottehandlingsplanen revideres mindst hver tredje år. Derfor har administrationen opdateret Rottehandlingsplanen fra 2019, som er den seneste. Standarden er opdateret til nugældende bekendtgørelse m.v. Derudover er der foretaget små, tekstmæssige justeringer, men ingen indholdsmæssige ændringer. Dermed fortsætter serviceniveauet på rottebekæmpelsesområdet på samme niveau som hidtil. Opdateret version af standard for rottebekæmpelse/rottehandlingsplanen er vedhæftet som bilag.

Økonomi

Udgifter til lovpligtig, kommunal rottebekæmpelse opkræves som et særskilt bidrag via ejendomsskatten, som dækker alle udgifter til både den praktiske og administrative del af rottebekæmpelsen.

Dialog og høring

Der ingen krav om høring, inden standarden vedtages. Da der ikke foretages substantielle ændringer af planen, anbefaler administrationen, at der ikke er offentlig høring. Den vedtagne plan offentliggøres på Plan.dk. På kommunens hjemmeside om rottebekæmpelse findes et link til planen.

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at Standard for rottebekæmpelse/rottehandlingsplan 2023 godkendes.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Plan udvalget vedtog,

- at tiltræde indstillingen fra chefen for Plan, Teknik og Miljø.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Bilag

Rottehandlingsplan 2023 - opdateret

Punkt 60: Klimaplan - DK2020

00.17.15-G01-3-20

Resume

Klima-, Miljø- og Planudvalget og Økonomi- og Erhvervsudvalget skal drøfte udkast til klimapolitik og klimaplan, herunder forslag til klimatiltag på reduktionssiden, der skal medtages i den kommende klimaplan.

Sagsfremstilling

Byrådet har forholdt sig til klimaindsatsen på en række temamøder. I april sidste år drøftede Byrådet visioner på klimaområdet. I december 2022 var fokus på delmål og retning for klimatiltag, og på Byrådets seneste temamøde i marts 2023 blev udkast til klimaplanen gennemgået.

Nærværende dagsordenspunkt omhandler udkast til materiale vedrørende reduktion af CO₂-udledningerne i Skanderborg Kommune.

Klima-, Miljø- og Planudvalget behandler klimatilpasningsdelen parallelt hermed.

Baggrund

Byrådet besluttede i efteråret 2021, at der med afsæt i DK2020-projektet, skal udarbejdes en ny klimaplan for kommunen.

95 kommuner deltager i DK2020. Formålet med DK2020 er, at kommunerne udarbejder en klimaplan, der viser vejen til CO₂-neutralitet i 2050 gennem overholdelse af Parisaftalens mål. Byrådet har endvidere besluttet, at kommunen som geografi skal reducere udledningerne af drivhusgasser med 70 % i 2030, set i forhold til 1990, hvilket flugter med Klimaloven.

Samtidig skal planen forholde sig til, hvordan kommunen vil sikre fysisk såvel som beredskabsmæssig tilpasning til de ændrede vejrforhold i form af øget ekstremregn, tørke, hedeølger og storme, der følger af klimaforandringerne.

Bag DK2020 står Realdania, Concito, KL, de fem regioner samt det globale storbynetværk C40, der arbejder for at minimere omfanget af klimakrisen.

For at få godkendt klimaplanen af Concito og C40 skal Skanderborg Kommune leve op til en standard med 30 kriterier, formuleret af C40-byerne. Standarden kaldes Climate Action Planning Framework (CAPF). Endelig frist for godkendelse af planen er juni 2023.

Målsætninger og revision

Med den reviderede klimapolitik sigtes der fortsat efter at indfri målet om 70 % reduktion i udledningerne i 2030 set i forhold til 1990. Nyt er målet om klimaneutralitet i 2050.

Det er meget ambitiøse mål, som kræver en vedholdende indsats fra Byrådet, virksomheder og borgere for at realiseres.

Samtidig er målsætningerne tæt koblet op på og påvirkelige af nationale mål og tiltag på klimaområdet. Indfrielsen afhænger i høj grad af de rigtige rammevilkår – både på nationalt og internationalt plan.

Klimaplanen giver et kvalificeret bud på, hvordan og med hvilke tiltag målene i klimapolitikken kan nås. Planen kræver dog løbende tilpasning i takt med, at vi får bedre viden, tager nye teknologier i brug og gør os konkrete erfaringer med implementering.

Involvering

Titlen på både klimapolitik og klimaplan "Fælles om et klima i balance" trækker på udviklingspolitikken vision om, at "vi skaber udvikling sammen, så flere ressourcer bringes i spil" og på udviklingspolitikken strategispor om Grøn Skanderborg, hvor det fremgår, at "vores grønne omstilling bæres af fællesskabet".

Denne tilgang ligger til grund for hele den omfattende involvering af lokale virksomheder, landbrug, borgere, lokalsamfund, forsyningsvirksomheder m.fl. der har bidraget aktivt i udviklingen af klimaplanen. Titlen understreger dermed kommunens tilgang til klimaindsatsen, hvor de ambitiøse mål kun kan indfries, hvis vi er fælles om at finde og implementere kloge klimaløsninger.

I vedlagte CAPF-bilag er involveringsprocesserne beskrevet, herunder inddragelse af borgere via klimakaravanen, Landsbyfællesskabet som del af den nye, bæredygtige landdistriktspolitik, alle fagsekretariater på Fælleden, energi- og fjernvarmeforsyninger via udarbejdelse af strategisk varmeplan, anbefalinger fra virksomheder via klima advisory board for + 25 virksomheder. Input og anbefalinger er indarbejdet i de konkrete tiltag.

Materialet

Vedlagt er følgende materiale, der foreligger i udkast.

Klimapolitik

- Revision af den nuværende Klima-, energi- og ressourcepolitik.
- Dækker både reduktion af drivhusgasser og hvordan vi vil sikre en klimarobust kommune, hvor mennesker og infrastruktur er klar på og tilpasset de klimaforandringer, vi allerede mærker, og som vil blive forstærket over de kommende år.
- Indeholder vision, mål for klimaindsatsen, strategispor med delmål.
- Større fokus på klima, mindre på ressourcer.

Klimaplan

- Alle elementer ift. reduktioner og klimatilpasning samlet i en let kommunikeret version, målrettet samarbejdspartnere, borgere, lokalsamfund, virksomheder.
- Formål: At give et samlet overblik over vision, mål, tilgang, status for klimaindsatsen i Skanderborg Kommune, samt hvilke udfordringer kommunen står over for, og hvilke tiltag der iværksættes for at indfri delmål og mål.

Tiltagsbeskrivelser

- Uddybende beskrivelser af hvert enkelt tiltag (forandring) inden for de syv strategispor.

- Rummer både tiltag, der allerede er vedtaget af Byrådet, samt nye tiltag.
- Det er et krav at klimaplanen rækker frem til 2050, hvor målet er CO₂-neutralitet. Tiltagene foreslås dog igangsat inden 2030.

Climate Action Planning Framework (CAPF)

- Dokumentation, der ligger bag DK2020-klimaplanen, og som skal leves op til ift. C40.
- Vedlagt CAPF i den nuværende form. Der udestår fortsat et arbejde med at færdiggøre materialet.

2025-målet for kommunen som virksomhed

Med vedtagelsen af den nuværende Klima-, energi- og ressourcepolitik i 2020 besluttede Byrådet at sætte et mål om, at kommunen som virksomhed skal være klimaneutral i 2025.

Skanderborg Kommune er kommet langt med arbejdet for at nå målet. CO₂-udledningen for Skanderborg Kommune som virksomhed var på 3.865 tons i 2021. Det er et fald på ca. 70 % i forhold til udledningen i 2009. Faldet er primært sket indenfor varme, strøm og vejbelysning, hvorimod transporten er nogenlunde uændret.

Trods den markante reduktion står det dog klart, at 2025-målet ikke kan indfries, jf. også [punkt 80](#) på Klima-, Miljø- og Planudvalgets møde den 5. april 2022.

Både forbrug af strøm og fjernvarme vil stadig i 2025 være delvist baseret på fossile brændsler. Endvidere er der fortsat meget store omkostninger forbundet ved at udskifte Entreprenørgårdens tunge materiel af lastbiler og specialkøretøjer i det omfang, det overhovedet er muligt.

Derfor vil kommunen i 2025 udlede CO₂ fra egen virksomhed. Af samme grund fremgår det af klima-, energi og ressourcepolitikken, at Byrådet ”om nødvendigt vil kompensere for vores udledning af klimagasser”.

Forud for færdiggørelsen af klimaplanen bør det afklares, hvordan Byrådet vil forholde sig til, at målsætningen ikke indfries.

En mulighed er at sigte efter 2030 for kommunen som virksomhed. I 2030 vil der forventeligt fortsat være en mindre udledning fra fjernvarmen (afbrænding af plastik) og el (selvom vi producerer grøn el svarende til forbruget i Skanderborg Kommune). Til gengæld vil omstillingen af tungt materiel kunne realiseres til en forventet væsentlig lavere pris, end det er muligt i dag.

Klimatiltag

Kommunerne har generelt få myndighedsbeføjelser på klimaområdet. Det betyder, at der er få områder, hvor Byrådet har stor indflydelse på reduktionstiltag, der kan føre til direkte reduktioner i drivhusgasudledninger fra kommunens borgere, virksomheder m.v.

Kommunen har derimod en afgørende rolle – og kan bidrage til store reduktioner – ved at understøtte og facilitere grøn omstilling hos borgere og virksomheder.

Med det afsæt er der udarbejdet følgende forslag til principper for prioritering af tiltag (uddybet i vedlagte bilag):

- Tiltag med højt, målbart reduktionspotentiale (set i forhold til kommunens klimaregnskab eller scope 3), som kommunen har indflydelse på.
- Tiltag som understøtter og/eller faciliterer markante reduktioner hos virksomheder, borgere, landbrug, lokalsamfund, hvor kommunen kan have en understøttende eller faciliterende rolle.
- Tiltag, med medium, målbart reduktionspotentiale, eller med højt reduktionspotentiale, der ikke kan kvantificeres.
- Øvrige tiltag.

Ud af de mere end 300 ideer og forslag, der er kommet ind fra Byrådet, fagsekretariatene samt en lang række eksterne aktører – fra erhvervslivet, landbruget, borgere, lokalsamfund m.fl. – er der udarbejdet beskrivelser af 64 konkrete klimatiltag. De 64 klimatiltag falder hver især inden for én af ovenstående kategorier. 19 af tiltagene er finansierede og i gang. De øvrige tiltag er nye forslag til tiltag.

Alle tiltag i kataloget er således prioriteret ud fra, at der kan opnås stor reduktionseffekt.

For nogle tiltag har det været muligt at kvantificere CO₂-reduktionen. Det gælder særligt inden for energisektoren, hvor der er gode lokale data til rådighed. Eksempelvis målsætningen om at produktionen af grøn strøm i kommunen i 2030 skal svare til forbruget og via udbredelse af fjernvarme i kommunen. Disse tiltag hører under kategori 1.

For andre tiltag – eksempelvis på landbrugsområdet - lægges generelle/nationale tal til grund – og hører under kategori 2.

Endelig er der en række understøttende tiltag, hvor der eksempelvis arbejdes med adfærd (som når vi klimauddanner skolebørn) eller nye metoder (når vi udbreder klimaregnskaber på landbrugsbedrifter med landboforeningen), hvor effekten er indirekte og ikke direkte kvantificerbar – men ikke desto mindre vigtig. Disse hører under kategori 3.

I det vedlagte bilag er tiltagene vurderet ud fra ovenstående principper.

Som det fremgår, er der relativt få tiltag, der falder under princip 1. Disse tiltag med højt målbart reduktionspotentiale er – i det omfang det passer ”timingsmæssigt” med indholdet af tiltaget –prioriteret til opstart i 2023-2024.

Opfølgning på klimaplanen

C40 stiller krav om, at planen revideres mindst hvert 5. år. Administrationen foreslår, at revisionen sker hvert 4. år fra godkendelse af seneste klimaplan, således at der sker en revision i hver byrådsperiode.

Endvidere foreslås en årlig politikkontrol af planen forankret i Klima- Miljø- og Planudvalget samt Økonomi- og Erhvervsudvalget med afrapportering til Byrådet.

Her gives status for fremdrift på tiltag, en vurdering af reduktionsindsatsen og klimatilpasningsindsatsen samt en vurdering af behov for at finde supplerende tiltag for at indfri målsætningerne. Denne politikkontrol kan med fordel ligge før budgetforhandlingerne starter, således at eventuelle behov for finansiering eller bidrag med finansiering kan indgå heri.

Hvert andet år suppleres politikkontrollen med seneste klima- og energiregnskab for kommunen. Desuden en status på en række indikatorer, der kan måle fremskridt - eksempelvis antallet af elbiler i kommunen, produktionen af vedvarende energi og antallet af oliefyr. Samtidig vurderes indsatsen i forhold til at indfri planens mål og delmål.

Videre proces

Efter behandling i Klima-, Miljø- og Planudvalget samt Økonomi- og Erhvervsudvalget i april 2023 er materialet til forhåndsgodkendelse hos Concito. Parallelt hermed behandles klimatilpasning i Klima-, Miljø- og Planudvalget.

Materialet tilrettes på baggrund af udvalgenes drøftelser samt bemærkninger fra Concito, således at det endelige materiale er klar til byrådsbehandling i juni 2023. Det er samtidig her, der er endelig deadline for at aflevere materialet til Concito og C40.

Supplerende sagsfremstilling til Klima-, Miljø- og Planudvalget den 11. april 2023:

Forud for behandling i direktionen har administrationen været i dialog med rådgiver. Rådgiver har fundet fejl i data under landbrug og arealanvendelse i det store datasæt, der ligger til grund for reduktionsstien frem mod 2030 og 2050.

Rådgiver har efterfølgende tilrettet data. Med de nye tal regner vi fortsat med at lande på 70 % reduktion i 2030. I 2050 er forventningen en reduktion på 83 % mod de 85 %, der fremgik af materialet til Byrådets temamøde. I det vedlagte udkast til klimaplan er tallene konsekvensrettet.

Økonomi

19 af tiltagene i klimaplanen er allerede igangsat og finansieret. 21 tiltag kan derudover gennemføres inden for den eksisterende ramme.

I forhold til økonomien indgår derfor en lang række af tiltagene i det eksisterende budget – dels som en del af kommunens personalenormering og løbende driftsbevillinger og dels via anlægsbudgettet.

Et groft overslag på prisen for tiltag i planen ligger omkring 51 mio. kr. Heraf er ca. 27 mio. kr. allerede finansieret. Der er endnu ikke overblik over behov for finansiering af klimatilpasningsplanen.

I vedlagte bilag er alle klimatiltagene fordelt over den første planperiode med opstart i hhv. årene 2023-2024 samt 2025-2027.

Finansieringsbehovet for at gennemføre initiativerne overstiger dog, hvad der forventeligt er muligt at prioritere over en 4-årig periode. Derfor skal det drøftes, hvilke tiltag der skal indgå i den første, 4-årige klimaplanperiode, og hvilke der

skal vente.

Startpakke

Klima-, Miljø- og Planudvalget besluttede den 8. november 2022, at uforbrugte midler fra klimapuljen 2020-2022 skal indgå i finansieringen af klimaplanen.

Af de 2,3 mio. kr. foreslås 1,7 mio. kr. anvendt på følgende tiltag, der opstartes i efteråret 2023 (dvs. forud for at Budget 2024-2027 er vedtaget) samt 2024. Tiltagene er udvalgt, da de understøtter igangværende arbejder. Tiltag foreslået finansieret af klimapuljemidler er markeret med blå i vedlagte bilag.

1.1. Styrket planlægning for vedvarende energi, 450.000 kr.

1.2. Etablering af solceller ved erhvervsejendomme, 200.000 kr.

1.4. Nyttiggørelse af overskudsvarme, 100.000 kr.

1.8. Strategisk Energiplan, 350.000 kr.

2.4. Grønnere transportadfærd i samarbejde med virksomheder, 300.000 kr.

4.2. Klima- og ressourcevenligt byggeri, 250.000 kr.

5.9. Styrket samarbejde på tværs af kommunegrænsen, 50.000 kr.

I alt: 1.700.000 kr.

Øvrige anbefalinger

Anvendes klimapuljemidlerne som foreslået ovenfor, vil der ikke være yderligere udgifter til tiltag under strategispor 4) Forbrug og Ressourcer og 5) Fællesskaber og Formidling.

I prioriteringen af de øvrige strategispor anbefales det fra 2024 at afsætte 2,6 mio. kr. over en 4-årig periode til strategispor 3 og en projektleder (tiltag 3.7), der kan sikre fremdrift af udtagning af lavbundsgrunde (3.2) samt skovrejsning (3.3.).

Tilbage står en række poster under strategispor 2) Mobilitet, 3) Udvikling af land og by samt 6) Kommunen går forrest. Heraf tegner tiltag til under 0,5 mio. kr. sig for 1,5 mio. kr. tilsammen.

Omvendt tegner de otte tiltag, der kræver finansiering på 0,5 mio. kr. og opefter sig for en samlet udgift på estimeret 20 mio. kr. Det endelige omfang afhænger blandt andet af Byrådets ambitioner vedrørende f.eks. cykelstier.

På baggrund af drøftelsen af hvilke tiltag der skal med i første 4-årige klimaplanperiode, foreslår administrationen, at der udarbejdes et samlet forandringsforslag for alle tiltag, hvoraf det fremgår, hvad hvert tiltag koster, hvornår finansieringen anbefales, og hvilken direkte/indirekte effekt tiltaget har.

På den baggrund udarbejdes en tidsplan for gennemførelse af tiltagene.

Dialog og høring

Materialet er fremkommet med input fra borgere, lokalsamfund, virksomheder, landbruget, fagsekretariatene m.fl.

Frem mod endelig behandling i Byrådet til juni 2023, udarbejdes en kommunikationsplan for lancering og implementering af planen.

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at klimapolitik og -plan drøftes og kvalificeres forud for godkendelsesproces i juni, herunder om der skal ændres på målsætningen om kommunen som CO2e-neutral i 2025
- at de foreslåede tiltag i første 4-års planperiode drøftes
- at foreløbig udkast til CAPF-dokument drøftes
- at forslag til opfølgning på klimaindsatsen drøftes
- at administrationen udarbejder et samlet forandringsforslag for finansiering af klimaplan og klimatilpasningsplan.

Sagen fremsendes til Klima-, Miljø- og Planudvalget og Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Beslutning

Slides vist på mødet i Klima-, Miljø- og Planudvalget er vedlagt som bilag.

Klima-, Miljø- og Planudvalget

- drøftede og kvalificerede forslag til klimapolitik og -plan forud for godkendelsesproces i juni
- drøftede de foreslåede tiltag i første 4-års planperiode
- drøftede det foreløbige udkast til CAPF-dokument
- drøftede forslag til opfølgning på klimaindsatsen

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog at indstille,

- at målsætningen om kommunen som CO2e-neutral i 2025 fastholdes, og at der udarbejdes forandringsforslag til at opnå dette
- at administrationen udarbejder et samlet forandringsforslag for finansiering af klimaplan og klimatilpasningsplan
- at formidlingen af klimapolitik, -plan og -indsats prioriteres, herunder formidlingen af resultater.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Beslutning fra Direktionen, 27. marts 2023, pkt. 84:

Direktionen vedtog

- at tiltræde indstillingen fra chefen for Plan, Teknik og Miljø.

Sagen fremsendes til Klima-, Miljø- og Planudvalget og Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Bilag

Klimapolitik - udkast - april

Klimaplan april revideret udkast

Tiltagsbeskrivelser

Tiltag - oversigt over finansiering samt år for igangsættelse

CAPF - udvalgsbehandling april

Metode til prioritering af tiltag

Klimapolitik og plan - udvalg - april

Punkt 61: Cykelsti langs Dyrehaven i Skanderborg - 2. del

00.01.00-P20-1-21

Resume

I forbindelse med den nye daginstitution "Børnehuset Dyrehaven" blev der i 2021 etableret et nyt vejanlæg og adgangsforbindelse fra Horsensvej/Dyrehaven samt første del af en cykelsti. Med denne sag fremlægges forslag til, hvordan cykelstiens 2. del langs Dyrehaven kan færdiggøres.

Sagsfremstilling

Det blev i 2021 med "Vejprojekt til ny daginstitution ved Sølund og forbedret infrastruktur ved Sølundspavilloner" besluttet at forbedre de trafikale forhold ved at adskille de bløde og hårde trafikanter langs Dyrehaven. Anlæg og Ejendomme fik bevilget i alt 2,5 mio. kr. til projektet til dækning af anlægsprojekt i forbindelse med institutionen på Sølund og cykelstiprojekt forbedret infrastruktur. Projektets 1. del blev færdigt i 2021.

Den resterende 2. del af cykelstiprojektet har efterfølgende været igennem en omfattende myndighedsbehandling med ansøgning om fredskovsophævelse. De myndighedsmæssige forhold er nu afklaret, og der er givet tilsagn fra Miljøstyrelsen om ophævelse af fredskovspligten på en delstrækning. Aktører i området er blevet hørt om skitseprojektet.

Den eksisterende grøft langs vejen, som opsamler og viderefører regnvand til Lillesø bag tennisbanerne, kan ikke undværes. Derfor er cykelstien ført bag om grøften på græsarealet langs skovbrynet/Dyrehaven. Cykelstien er vist med forslag til nyt matrikelskel. Tegningen i bilaget viser princippet for cykelstien.

Fredskovspligt er ophævet på delstrækning

Projektet omfatter en ophævelse af 930 m² fredskovsareal på matrikel 144a Dyrehaven i Skanderborg. Miljøstyrelsen har den 30. august 2022 givet tilladelse til ophævelse af fredskovspligten på en del af matr.nr. 144a Skanderborg Markjorder, Skanderborg Kommune med henblik på anvendelse af arealet til cykelsti. Tilladelsen er givet med følgende betingelser:

- Der stilles ikke vilkår om erstatningsskov, fordi det påvirkede areal er under mindstekravet.
- Tilladelsen kan tages i brug, når høringsperioden udløber den 8. september 2023.
- Tilladelsen bortfalder efter 3 år, hvis den ikke er anvendt.

Alternativ midlertidig gangsti med grusudlæg

Der er ikke budget til at etablere den fulde cykelsti, hvorfor administrationen har følgende forslag: Det eksisterende budget giver mulighed for at etablere jordarbejder med bundopbygning og gangsti på den del af cykelstien, der er søgt fredskovsophævelse til. Arbejdet kan etableres, så der senere kan lægges asfalt til den fremtidige asfalterede cykelsti på stedet. Gangstien får ikke status som cykelsti nu, og de eksisterende cykelstier/vejmarkeringer på begge sider af vejen bibeholdes.

Denne mindre del af projektet kan etableres i foråret 2023, så det tilsagn, Miljøstyrelsen har givet, kan udnyttes, uden at der skal genansøges. Den øvrige del af projektet etableres ikke nu, da der ikke er midler til det.

Etapeopdeling

Etableringsfasen foreslås udført i to faser:

1. Etablering af grusgangsti langs skovbrynet (den del hvor fredsskovspligten er ophævet) udføres i andet kvartal 2023.
2. Færdiggørelse af øvrige cykelstier (begge sider af vejen) og asfaltbelægninger udføres i fjerde kvartal 2023 til andet kvartal 2024.

De nærmere forudsætninger for skitseprojekt og overslag fremgår af vedhæftede bilag.

Økonomi

Den oprindelige bevilling på 2,5 mio. kr. til projektet ved Børnehuset Dyrehaven blev givet i marts 2021. Efter overdragelsen af projektet til Vej og Trafik er der foretaget myndighedsbehandling, som har betydet en forøgelse af økonomien for projektet, hvor indarbejdelse af trafikikkerhed og adskillelse af de bløde og hårde trafikanter viser, at det er nødvendigt med et nyt tracé for en del af cykelstien. Dette bevirker, at de samlede omkostninger for 2. del bliver på i alt 3,7 mio. kr.

Der er 1,4 mio. kr. tilbage af den oprindelige bevilling. Der mangler således finansiering af 2,3 mio. kr. til færdiggørelsen af 2. del af projektet.

Fondssøgning

Vejdirektoratet giver mulighed for at ansøge om tilskud fra pulje til cykelprojekter i 2023 med ansøgningsfrist den 31. marts 2023. Administrationen ansøger om midler til projektet. Tildelingskriterierne i puljen er bl.a. at skabe bedre forhold til cyklister, tilskud til ny infrastruktur og bedre fremkommelighed. Hvis ansøgningen imødekommes, vil den finansiere op til 40 % af det ansøgte.

Der ydes ikke tilskud til afledt drift og vedligeholdelse, hvorfor dette søges som selvstændigt punkt i indstillingen.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at der igangsættes jordarbejde og bundopbygning til den del af cykelstien (som midlertidig gangsti), der ligger indenfor fredsskovsophævelsen. Det finansieres af den eksisterende økonomi i projektet og udføres i 2. kvartal 2023
- at der udarbejdes et forandringsforslag til budgetlægningen for 2024-2027 vedrørende 2. del af cykelstiprojektet med merbevilling på 2,3 mio. kr. til udførelse i 2024 - fratrukket evt. tildeling gennem ansøgning til Vejdirektoratet
- at der i det tekniske budget indarbejdes 0,18 mio. kr. pr. år fra 2024 til afledt drift af cykelstien (1. og 2. del).

Sagen fremsendes til Klima-, Miljø- og Planudvalget og Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at tiltræde indstillingen fra direktionen.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Beslutning fra Direktionen, 27. marts 2023, pkt. 79:

Direktionen vedtog at indstille,

- at det samlede cykelstianlæg (etablering af grusgangsti og færdiggørelse af øvrige cykelstier) henvises til eventuel prioritering i forbindelse med budgetforhandlinger 2024-2027
- at restbeløbet på 1,4 mio. kr. lægges i kassen.

Sagen fremsendes til Klima-, Miljø- og Planudvalget, Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Bilag

C_Projektforslag - situationsplan T(X)1.10_FT

Punkt 62: Budgetudfordringer vedrørende Ørstedesvejs forlængelse

05.01.02-G00-1-23

Resume

Et opdateret anlægsoverslag viser, at forlængelse af den offentlige vej Ørstedesvej, som er en forudsætning for realisering af Lokalplan 1131 (vist på bilag 1), vil kræve en større anlægsinvestering end tidligere estimeret.

Sagsfremstilling

Som et led i de forberedende arbejder for gennemførelse af projektet er der blevet foretaget geotekniske undersøgelser for vejen. Disse viser, at der er store mængder af muld, helt op til 3,3 meters tykkelse. Da det oprindelige overslag forudsatte de normalt forekommende 0,3 meters muldtykkelse, skal der derfor bortgraves og tilkøres meget større mængder jord end først antaget.

Prisudviklingen i anlægsbranchen er ligeledes gået opad i 2022, og dette korrigeres der også for i det reviderede anlægsoverslag.

Derudover er der i den oprindelige bevilling forudsat, at alle udgifter kan fordeles efter den vedtagne fordelingsnøgle efter reglerne for vejbidrag. Ved den efterfølgende juridiske behandling er det konstateret, at omkostninger til jordkøb og rådgivning påhviler Skanderborg Kommune. Det er der ikke taget hensyn til i estimatet på udgifter, der påhviler Skanderborg Kommune, hvorfor det samlede beløb er større end forudsat. Fejlen er sket under en meget stram tidsplan, da projektet blev formet i 2021-22.

Med den endelige vedtagelse af Lokalplan 1131 på byrådsmødet den 31. august 2022, punkt 161, har Skanderborg Kommune forpligtet sig til at arbejde for realiseringen af lokalplanen. Da udstykker (A. Enggaard A/S) fortsat hurtigst muligt ønsker mulighed for at opstarte byggeri på deres matrikler, anbefaler administrationen, at beslutning om opstart af anlægsprojektet igangsættes og ikke afventer budgetforhandlingerne for Budget 2024-27.

Supplerende sagsfremstilling til Klima-, Miljø- og Planudvalget den 11. april 2023:

Uddybning af prisdifferencen mellem det oprindelige og det nuværende budget

Prisdifferencen kan tilskrives fem primære årsager:

1. Jordbundsforholdene på stedet afviger fra det, der var forudsat i marts 2022: 3,5 mio. i merudgift.

- Der er fundet store forkomster af muld med lagtykkelse på op til 3,3 meter. Denne jord skal opgraves og bortkøres - ca 15.000 m³.
- Der skal tilkøres egnet indbygningsjord som erstatning for den ekstra bortkørte muld.

2. Afvanding ændres: Afvanding af vejprojektet indeholder nu en styret underboring under E45 med de dertil hørende dybe ledningsstræk og eget bassin. - 1 mio. kr. i merudgift.

- Det var i marts 2022 forudsat, at afvanding af vejprojektet kunne tilkoble sig enten eksisterende ledninger under E45 eller udviklers underboring. Det har vist sig, at de eksisterende ledninger ikke kan benyttes, og udviklers projekt

afventer vejprojektet.

3. Den generelle prisudvikling: Priserne, der blev benyttet i marts 2022, bygger på priser fra efterår 2021 og vinter 2022. Der er sket en voldsom udvikling i dele af markedet, som der er taget højde for i det nye budget.

- Asfaltprisen er fordoblet, mens øvrige priser er steget med 20 % - 2,5 mio. kr. i merudgift alene i belægningsentreprisen.

4. Projektet er blevet udvidet en smule. Det har vist sig, at den eksisterende Ørstedesvej ikke har den rigtige hældning for at kunne forlænges. Derfor er det nødvendigt at ombygge det sidste stykke af vejen inden dæmningsarbejdet.

5. Pga. den forhastede proces i foråret 2022 i forbindelse med Lokalplan 1131's udarbejdelse har budgettet været for unøjagtigt. Bl.a. er der ikke i tilstrækkelig grad taget højde for belysning, beplantning, arkæologi eller uforudsete udgifter.

Det nye budget er et udtryk for en konservativ og forsigtig tilgang til anlægsbudgettering i en turbulent tid for anlægsmarkedet. Det er dermed et budget, som administrationen tør stå inde for.

Kan den ekstra mængde jord, der skal flyttes, nyttiggøres et andet sted

Det er af rådgiver undersøgt om de store muldmængder, der skal bortkøres fra området (ca. 20.000 m³ i alt) kan bruges i området. Noget af jorden vil kunne indgå i jordvold mod nord, som beskrevet i lokalplanen. Resten forventes kørt til det opkøbte areal ved Hørning nord. Den forventede besparelse ved at bruge jorden i området og i Hørning, er 0,5 mio. kr., da det er opgravningen og håndtering af jorden, der koster.

Uddybning af beløbet til årlig afledt drift

Det afsatte beløb på 685.000 kr. svarer til 2 % af anlægsudgiften. Normtallet for afledt drift er 4 % af totaløkonomien. Den afledte drift skal både betale for den årlige tilbagevende drift så som vintertjeneste, grøn vedligehold, fejning mm. men også de større udgifter, der kommer med 10 og 20 års intervaller, herunder slidlag og renovation af broen, ny fugtmembran mv.

På baggrund af denne sag har administrationen vurderet, at der skal udarbejdes en revideret standard af måden afledt drift for vejprojekter budgetteres, sådan det er nemmere at skelne mellem den årlige tilbagevendende drift og større udgifter med 10-20 års intervaller (genopretning). Denne standard fremsendes til Byrådet til behandling senere på året. Ved fremsendelse af forslag til standard for afledt drift for vejprojekter vil bevillingen i denne sag også blive foreslået tilrettet til det nye format.

Det undersøges, hvordan der samtidig kan gives en indtægtsbevilling

Finansiering til projektet findes delvist ved indtægter fra vejbidrag. De nedenfor anførte indtægter er de totale indtægter for projektet.

15 mio. kr. som indtægt i 2025.

8,6 mio. kr. som indtægt i efterfølgende år (det vides ikke, hvornår denne kan opkræves).

Den totale indtægt er således 23,6 mio. kr.

Den resulterende samlede udgift for Skanderborg Kommune er derfor: 38 mio. kr. - 23,6 mio. kr. = 14,4 mio. kr.

Økonomi

Anlægsoverslaget er steget med 18 mio. kr. fra 20 mio. kr. til 38 mio. kr. Omkostningerne fordeles efter den i forbindelse med vejbidragssagen fastsatte fordelingsnøgle.

Skanderborg Kommune skal stå i forskud på hele omkostningen.

30 % af anlægsudgifterne samt udgifter til jordkøb og rådgiver betales af Skanderborg Kommune.

44 % af anlægsudgifterne kan opkræves ved projektets gennemførelse hos A. Enggaard A/S, der er udvikler af området (etape 1 på bilag 2).

26 % af anlægsudgifterne står Skanderborg Kommune i forskud på, indtil det resterende kommuneplanlagte område lokalplanlægges (etape 2 på bilag 2).

Det nye overslag er:

Anlægsinvestering - 33,7 mio. kr.

Udgifter til rådgivning, jordkøb m.m. - 4,3 mio. kr.

Samlet udgift - 38 mio. kr.

Skanderborg Kommunes endelige udgift bliver på baggrund af fordelingsnøglen 14,4 mio. kr.

Oprindelig var Skanderborg Kommunes udgift antaget til 5,3 mio. kr. (i Budget 2020-2023, 30. oktober 2019 og ved igangsætning den 23. maj 2022, punkt 106).

Skanderborg Kommune kommer derudover til at stå i forskud med 8,6 mio. kr., indtil det resterende område lokalplanlægges. (etape 2 på bilag 2).

Der blev ved beslutning i Byrådet den 23. maj 2022, punkt 106, ikke afsat penge til drift af vejanlægget; dette er en fejl, der stammer fra Budget 2020-2023.

Lovgrundlag

Da det er udstykker (A. Enggaard A/S), der ønsker, at vejen etableres, så lokalplanområdet kan tages i brug, blev det på byrådsmøde den 23. maj 2022, punkt 106, besluttet, at vejen finansieres delvist jf. vejlovens bestemmelser § 26-39 for vejbidrag.

Dialog og høring

A. Enggaard A/S (udvikler) er blevet gjort bekendt med, at anlægsoverslaget er steget fra 20 mio. kr. til 38 mio. kr. i totaløkonomi, samt den øgende omkostning dette vil betyde for virksomheden som følge af vejbidragssagen.

Indstilling

Supplerende indstilling til Klima-, Miljø- og Planudvalget den 11. april 2023:

Direktionen indstiller,

- at der udover den allerede givne bevilling på 20 mio. kr. gives en tillægsbevilling på 18 mio. kr., der finansieres af kassen
- at der samtidig gives en indtægtsbevilling på 15 mio. kr. i 2025 og 8,6 mio. kr. i efterfølgende år
- at der afsættes 685.000 kr. pr. år fra 2024 til afledt drift på teknisk budget, idet dette beløb vil blive foreslået justeret i forbindelse med senere forelæggelse af forslag til revideret standard af afledt drift for vejprojekter
- at det fulde anlæg igangsættes i 2023.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Indstilling til direktionen den 27. marts 2023:

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at de nødvendige 18 mio. kr. i tillæg til anlægsøkonomien medtages i budgetforhandlingerne for 2024 i form af et forandringsforslag, hvoraf der også fremgår de ændrede indtægter
- at der afsættes 685.000 kr. pr. år fra 2024 til afledt drift på teknisk budget
- at der gives tilsagn til, at anlægget kan opstartes i 2023 med den nuværende finansiering, velvidende at anlægget ikke kan færdiggøres uden yderligere midler.

Sagen fremsendes til Klima-, Miljø- og Planudvalget, Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog

- at oversende sagen til Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Sagen fremsendes til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Beslutning fra Direktionen, 27. marts 2023, pkt. 83:

Direktionen vedtog at indstille,

- at sagen suppleres med nedenstående inden politisk behandling
 - at prisdifferencen mellem det oprindelige og det nuværende budget uddybes
 - at det beskrives, om den ekstra mængde jord der skal flyttes, kan nyttiggøres et andet sted
 - at beløbet til årlig afledt drift uddybes i sagsfremstillingen
- at der gives en tillægsbevilling på 18 mio. kr., der finansieres af kassen
- at det undersøges, hvordan der samtidigt kan gives en indtægtsbevilling

- at der afsættes 685.000 kr. pr. år fra 2024 til afledt drift på teknisk budget
- at det fulde anlæg igangsættes i 2023.

Sagen fremsendes til Klima-, Miljø- og Planudvalget, Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Bilag

Bilag 1 lokalplan 1131

Bilag 2 lokalplan 1131

Punkt 63: Budget 2024 - 2027

00.30.10-S55-13-23

Resume

Med denne sag skal Klima-, Miljø- og Planudvalget drøfte, hvordan budgetprocessen skal tilrettelægges på udvalgets møder i maj og juni.

Sagsfremstilling

Indledende omkring budgetprocessen og udvalgets rolle

Fagudvalgene er politikformulerende og politikkontrollerende inden for deres respektive fagområder. I budgetprocessen betyder det, at fagudvalgene formulerer konkrete forslag til forandringer på både drift og anlæg, som oversendes til Byrådets samlede behandling af budgetlægningen.

Forandringsforslagene kan udspringe af:

- Klima-, Miljø- og Planudvalgets politikkontrol og andre ønsker fra udvalget
- input fra borgere via budgetpostkassen (bilag 2),
- koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde (bilag 3)

Udvalgene skal arbejde med forslag til forandringer på drift og anlæg på møderne i maj og juni. Forslag til forandringer skal være færdige på junimødet og overdrages til Byrådets budgetstatusmøde i juni 2023. Forslagene skal være prioriteret af udvalget, når de overdrages til Byrådet, jf. den politiske budgetproces for Budget 2024-2027 (bilag 1).

På dette møde skal udvalget tilrettelægge budgetprocessen, og her vil følgende punkter indgå:

1. Dialog med interessenter
2. Input fra borgere via budgetpostkassen
3. Koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde
4. Forslag til forandringer på drift og anlæg
5. Andet

1. Dialog med interessenter

I budgetprocessen har udvalget mulighed for at gå i dialog med interessenter. Det kan eksempelvis være råd, nævn, brugerbestyrelser eller andre interessenter, som er relevante at gå i dialog med i forbindelse med budgetlægningen for Budget 2024-2027.

Udvalget skal beslutte, om der skal være dialog med interessenter i løbet af budgetprocessen og i så fald, hvem der skal inviteres. Såfremt udvalget allerede har besluttet, hvordan dialogen skal være, så skriver I det ind i stedet for ovenstående formulering.

2. Input fra borgere

Alle borgere har mulighed for at komme med input til budgetprocessen ved at sende en mail til ”budgetpostkassen – budget2024@skanderborg.dk”. Budgetpostkassen bliver tømt den 27. marts 2023 og 24. april 2023 og eventuelle input vil

blive vedhæftet som bilag til udvalgenes dagsorden i april og maj.

Udvalget behandler input vedrørende eget område og beslutter, om der skal udarbejdes konkrete forandringsforslag på drift eller anlæg på baggrund heraf.

3. Koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde

Koncernledelsen har identificeret en række budgetbehov i budgetperioden 2024-2027. Der er fastlagt følgende kriterier for, hvilke udfordringer der kan indgå i ”Koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde” vedrørende drift:

1. Lovkrav = udfordringer, hvor lovkrav ikke kan opfyldes med den tildelte statslige kompensation (økonomi)
2. Fastholdelse af serviceniveau – demografi = udfordringer i forhold til fastholdelse af serviceniveauet ved den forventede befolkningstilvækst
3. Fastholdelse af serviceniveau = udfordringer i forhold til fastholdelse af det nuværende serviceniveau

Koncernledelsen har fastlagt følgende kriterier for, hvilke udfordringer der kan indgå i ”Koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde” vedrørende anlæg:

- a) Bevarelse = akutte udfordringer i forhold til at bevare anlæggets værdi

Bilaget ”Koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde” indeholder således ikke en vurdering af de væsentligste udfordringer for at nå i mål med politikkerne, men derimod udelukkende en vurdering af, hvor der er udfordringer med at fastholde det nuværende serviceniveau.

Udvalget behandler input vedrørende eget område og beslutter, om det er noget, der skal arbejdes videre med i budgetprocessen.

4. Forslag til forandringer på drift og anlæg

Fagudvalgene er politikformulerende og politikkontrollerende inden for deres respektive fagområder. Udvalgene kan på den baggrund fremsætte forslag til forandringer på både drift og anlæg.

På anlægsområdet kan der stilles forslag om nye anlæg, som ikke fremgår af det tekniske anlægsbudget, og hvor der derfor skal udarbejdes nye forandringer. Det tekniske anlægsbudget præsenteres for Byrådet på budgettemamødet den 27. april 2023 og overdrages derefter til udvalgene til behandling på udvalgsmøderne i maj og juni.

5. Andet

Der kan endvidere være andre punkter end de ovennævnte, som er relevante at tage med i budgetprocessen. Udvalget drøfter og beslutter, om der er andet, der skal prioriteres på maj- og junimøderne.

Dialog og høring

-

Indstilling

Chefen for Plan, Teknik og Miljø indstiller,

- at det drøftes, hvordan budgetprocessen skal tilrettelægges på udvalgets møder i maj og juni, herunder hvad der yderligere skal belyses til møderne i maj og juni.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at udvalget ikke inviterer til yderligere dialog med interessenter på nuværende tidspunkt i budgetprocessen
- at følgende emner medtages i udvalgets arbejde med budgetinput 2024 - 2027:
 - Ladestandere til kommunale personbiler
 - Pulje til kvalitet i byudvikling, herunder i Skanderborg Midtby
 - Opgradering af stien fra Randersvej til Ry Hallerne (i forbindelse med ny skole i Ry)
 - Låsbyvej/Ryvejen - ombygning af kryds (trafiksikkerhed)
 - Trafiksikkerhedsprojekt, Randersvej, Ry
 - Ørstedesvejs forlængelse
 - Ny spildevandsmedarbejder
 - Klimaplan - DK2020
 - Indsatsplanlægning for grundvandsbeskyttelse (adm)
 - Stigende drivmiddelpriser for kollektiv trafik.

Bilag

Bilag 1 Politisk budgetproces for Budget 2024-2027 (Dec 2022)

Bilag 2 Budgetinput fra borgerne til og med den 27. marts 2023

Bilag 3 Koncernledelsens input til udvalgenes budgetarbejde

Punkt 64: Punkt indsendt af udvalgsmedlem; Omlægning af Skjørringvej

05.00.00-G00-1-23

Resume

Efter anmodning fra udvalgsmedlem Morten Møller skal Klima-, Miljø- og Planudvalget behandle dette punkt.

Sagsfremstilling

Udvalgsmedlem Morten Møller har fremsendt anmodning om, at følgende punkt bliver optaget på dagsordenen for mødet i udvalget den 11. april 2022. Følgende er modtaget fra Morten Møller:

"I forbindelse med B&U mødet d. 20/3 - I punkt 56: er det blevet protokolleret at KMP skulle forsøge at finde en alternativ vejføring i området. Dette synes jeg lyder som en framragende idé, da området omkring Skjørringvej allerede nu, før daginstitution Horsegården bliver bygget, er udfordret ift. det trafikale.

Sagen her, og ønsket om en omlægning af Skjørringvej, er noget jeg har haft liggende i "skuffen" et stykke tid, (hvilket også kan ses på et par af de vedhæftede billeder), og jeg har ligeledes været glad for at have haft besøg af administrative folk for at se lidt på disse trafikale udfordringer. For ikke at blande sagen sammen med beslutningen om daginstitution Horsegården, har jeg gemt forslaget til nu.

Nu mener jeg, at forslaget, eller dele af forslaget, er højaktuelt, dels fordi B&U har et ønske om et alternativ, dels fordi oversigtforholdene i den buede vej er rigtig dårlige, dels fordi næsten alt tung trafik, der kommer fra Langelinie, inkl. Rohde, Skjørring, Sjelle og Herskind, kører enten over Skjørringvej og ind i området med "børnetrafik", eller også tager man Wedelslundvej, som er en gammel land-vej, som er smal, og som har mange sving, og ikke er en vej, man tager, hvis man kommer i større køretøjer, der vælger man at tage Skjørringvej og dernæst Søringen.

Wedelslundvej er grundet den store udstykning af Skovby Nygård, samt i øvrigt de fleste andre i Skovby, der søger mod nord, en vej som er hårdt belastet i forvejen.

Jeg har lavet nogle kort, som illustrerer hvad problemet er, og hvordan man evt. kan løse dette. (se vedlagte)

Markering nr. 1 - Galten Børnehave og vuggestue, med tilhørende for lille parkeringsplads i forhold til behovet for området. Samme parkeringsplads bruges også af Galten Junior og Ungdomsklub, som ligger lige imellem Galten børnehave & vuggestue og den nye Horsegård institution.

Markering nr. 2 - Den nye daginstitutions placering, med ligeledes en for lille parkeringsplads, (men nu er det jo besluttet!) og med udkørsel ved det "laveste" punkt på buen af vejforløbet.

De institutioner og klubber, der nævnes her, ligger i samme område, og råder også meget unge mennesker og deres forældre. Tung trafik, mange flere bilister (anslået ca. 250 ekstra biler om dagen) flere bløde trafikanter uden trafikerfaring, dårlige oversigtsforhold for både cyklister og kørende trafikanter, det er noget, der er en dårlig cocktail. Skolebørnene, der ankommer fra skolen og skal i Galten Junior og Ungdomsklub, bliver sat af på Galten Vandværks parkeringsplads, og går så langs fortovet hen til klubben, hvilket fungerer fint i dag, men er det også en god idé, når nu Horsegården kommer op og stå, og de ca. 250 daglige ekstra biler skal ud i et område med dårlige oversigtsforhold?

Derfor har jeg et forslag om at køre linjeføringen som anvist med de blå streger, dette indebærer overtagelse af 1-2 ejendomme. Ejer af disse ejendomme er interesseret i salg.

Skjørringvej op imod selve Skjørring er så hovedvejen for tung trafik og meget bilisme. Dette er en vej, som er en fælde for bløde trafikanter, men også biler, da pladsen er yderst begrænset på det første del af vejstrækningen, her er vi på selve kørebanen på 5 meter i bredden, vel at mærke at der altid er klippet træer ind i siden af vejen. Foruden er der et lille fortov på knap 1 meters bredde, dette er nødvendig at medtage som kørebane, da den samlede vejbredde er yderst begrænset.

Et forslag til en løsning af dette problem, kunne være at hive en af de gamle planer op af skuffen, fra Galten Kommunes tid, hvor man simpelthen forlænger Søringen, således at vejbredden og sikkerheden er god for alle, og alt tung trafik kan ledes den rigtige vej udenom Galten by og udenom de bløde trafikanter. Dertil må det ene vejchikane anlæg på Skjørringvej gerne fjernes, da det blev sat op, da der både var rideskole og Galten lilleskole i området. Dette er der ikke mere, og den tunge trafik er generet af chikanen, som i forvejen ikke duer efter hensigten, dette ønskes fjernes. Jeg ønsker at drøfte dette med KMP udvalget, og ønsker at komme med løsningsforslag til ønsket fra B&U, evt. sådan at dette kan komme med i evt. budgetforhandlinger, så problemerne er taget i forkøbet."

De kort, der er fremsendt og henvist til, er vedlagt som bilag.

Dialog og høring

-

Indstilling

Direktør Frederik Gammelgaard indstiller,

- at punktet behandles.

Beslutning

Klima-, Miljø- og Planudvalget vedtog,

- at behandlingen af sagen udsættes, og at trafikforhold i området beskrives ud fra eksisterende data til et kommende møde.

Bilag

Bilag til punkt om omlægning af Skjørringvej

Punkt 65: Meddelelser

00.01.00-A00-99-22

Sagsfremstilling

Der orienteres om følgende:

- Miljøstyrelsen har meddelt dispensation til Odder og Skanderborg kommuner, som giver udsættelse for tidsfrister for implementering af husstandsindsamlingen af 10 fraktioner.
- Evt. samarbejde med Midttrafik om "fællesskabsbussen".
- Status på og drøftelse af arbejde med vurdering af klimakonsekvenser af dagsordenspunkter.
- Status på arbejdet med forandring om bygningsdrift.

Beslutning

Der blev orienteret om følgende:

- Miljøstyrelsen har meddelt dispensation til Odder og Skanderborg kommuner, som giver udsættelse for tidsfrister for implementering af husstandsindsamlingen af 10 fraktioner.
- Evt. samarbejde med Midttrafik om "fællesskabsbussen".
- Status på og drøftelse af arbejde med vurdering af klimakonsekvenser af dagsordenspunkter.
- Status på arbejdet med forandring om bygningsdrift.
- Program for udvalgets studietur.
- Landsbytopmødet.
- Skanderborg Banegård - cykelparkering.

Klima-, Miljø- og Plan udvalget vedtog,

- at tage orienteringen til efterretning.
- at administrationen afholder møde med Midttrafik om muligheder i "fællesskabsbussen".

Punkt 66: Evt.

00.01.00-A00-99-22

Beslutning

Fraværende: Torben Wallner og Birte M. Andersen

Der blev rejst spørgsmål om den politiske arbejdsgang vedr. planlægning for VE-anlæg.

Punkt 67: Underskriftsark; Godkendelse af beslutningsprotokol

00.01.00-A00-99-22

Sagsfremstilling

Beslutningsprotokollen føres under møderne, og det forudsættes, at beslutningerne afstemmes undervejs i mødet - det kan f.eks. ske ved oplæsning af det protokollerede.

Beslutningsprotokollen godkendes og underskrives ved afslutning af mødet af de tilstedeværende udvalgsmedlemmer. Det sker digitalt ved at anvende knappen "godkendelse" øverst til venstre i First Agenda.

Bemærk, at godkendelse ikke kan fortrydes.

Beslutning

Torben Wallner deltog ikke i behandlingen af pkt. 48-54, pkt. 56 og pkt. 66. Birte M. Andersen deltog ikke i behandlingen af pkt. 66.

Udvalgsmedlemmerne underskrev protokollen digitalt på mødet.