

# REFERAT Miljø-, Klima- og Trafikudvalget d. 08-09-2014

**Mødedato** Mandag d. 08. september 2014 kl. 14:00

**Mødested** Udvalgsværelse 3

**Mødedeltagere** Birger Jensen, Jens Munk, Jesper Kiel, Ove Engstrøm, Ulla Larsen, Flemming Madsen, Søren Kongegaard

## Indholdsfortegnelse

Orientering om beskyttelse af grundvandet under Svendborg by.....	3
Godkendelse af dagsorden.....	4
Håndtering af BedreBolig-ordningen.....	5
Justering af retningslinjer og vilkår for udformning af bade- og bådebroer i Svendborg Kommune...	7
Budgetkontrol pr. 30.06.2014.....	10
Budget 2015 - Takstoversigt.....	12
Mødeplan 2015.....	13
Status på taxabevillinger i Svendborg Kommune.....	14
Finansiering af tilslutning til Rejsekort A/S.....	16
Valg af balanceordning for 2015.....	18
Orientering om status på trafiksikkerhedsprojekter.....	20
Orientering om Trafiksikkerhedsby 2012 - gennemførelse af 40 km-zone.....	22
Orientering om afholdelse af kampagne "Svendborg sætter farten ned".....	26
Retningslinjer for gadeoptræden i gågaderne og på pladser.....	27
Renholdelse af gågader m.v. i Svendborg.....	29
Livredder i Christiansminde.....	31
Ny hytte på Vindebyøre.....	33
Orienterings- og efterretningssager.....	35
Lukket: Ekspropriation af arealer til anlæg af offentlig sti, Lundbyvej.....	36
Lukket: Orienterings- og efterretningssager.....	37

# **Punkt 1: Orientering om beskyttelse af grundvandet under Svendborg by**

14/25993

## **Beslutningstema**

Region Syddanmark orienterer om en ny geologisk model for grundvandet under Svendborg by, og Svendborg Vand og Affald orienterer om sine tanker om fremtidens vand.

## **Indstilling**

Direktionen anbefaler, at orienteringen tages til efterretning.

## **Sagsfremstilling**

Region Syddanmark har udarbejdet en ny geologisk model for grundvandsstrømningen under Svendborg by. Modellen giver blandt andet et billede af, hvilke konsekvenser jordforurening i byen vil kunne have for indvindingen af drikkevand under Svendborg by i fremtiden.

Region Syddanmark kommer på mødet og orienterer om modellen og resultaterne heraf.

Herudover kommer Svendborg Vand og Affald og orienterer om forsyningsselskabets strategi "Fremtidens Vand", som beskriver forsyningsselskabets tanker omkring sikring af rent drikkevand til kommunens borgere.

## **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Ingen direkte økonomiske konsekvenser for Svendborg Kommune.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Orienteringen taget til efterretning.

## **Punkt 2: Godkendelse af dagsorden**

13/31995

### **Beslutningstema**

Godkendelse af dagsorden.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Dagsorden blev godkendt. Flemming Madsen (A) ønskede punkt 12 behandlet som en orienteringssag.

## **Punkt 3: Håndtering af BedreBolig-ordningen**

13/8417

### **Beslutningstema**

Vedtagelse af fremgangsmåde for håndtering af BedreBolig-ordningen i relation til Energirenoveringshjulet.

BedreBolig udrulles i hele landet omkring 1. oktober 2014 af Energistyrelsen.

### **Indstilling**

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- den fremlagte fremgangsmåde for udbetaling af tilskud til energirådgivning godkendes.

### **Sagsfremstilling**

BedreBolig er en ny ordning, som Energistyrelsen står bag. Den skal gøre det enklere og mere overskueligt for danske boligejere at energirenovere. Formålet er at motivere boligejerne til energirenovering ved at give dem mulighed for en samlet kvalificeret løsning til at energiforbedre hjemmet.

Der uddannes særlige BedreBolig-rådgivere. Inden marts 2015 skal der uddannes 500 rådgivere. Rådgiverne får rådgiveransvar. Rådgiverne er typisk håndværkere.

Rådgiverne kan kortlægge den energimæssige tilstand i et hus og rådgive om mulige energimæssige forbedringer og hjælpe med prioriteringen. Der udarbejdes typisk en BedreBolig-plan med overblik over og budget for renoveringen. Det afhænger af, hvor meget rådgivning boligejeren vil købe.

I Svendborg Kommune har vi siden maj 2013 ydet tilskud til et tilsvarende lokalt initiativ: Energirenoveringshjulet, som Energilandsby 5762 står bag. Vi har udbetalt 3000 kr. per færdigmeldt hus. Indtil nu er der afregnet 50 huse. Energirådgiveren i Energirenoveringshjulet er tilmeldt uddannelsen for BedreBolig-rådgivere.

Tilskuddet udbetales efter lov om byfornyelse – og i vores interne redegørelse herfor, er der følgende fire vilkår, som skal opfyldes:

- Foreningen ”Energilandsby 5762” eller lignende projektholdere, kan efter aftale med kommunen, søge kommunal støtte på vegne af den enkelte husejer. Det er derfor en forudsætning, at boligejeren giver projektholderen fuldmagt til at søge og modtage støtte på deres vegne.
- Støtten udgør et fast beløb på 3.000 kr. til energivejledning for den enkelte husejer.
- Husejeren skal dokumentere sine afholdte udgifter til projektholder.
- Projektholder afrapporterer og dokumenterer gennemførte energirenoveringer i de enkelte boliger til kommunen, førend støtten udbetales.

Som det fremgår af første punkt kan andre projektholdere end Energilandsby 5762 altså godt få udbetalt tilskuddet.

I tilfælde af, at andre projektholdere og/eller BedreBolig-rådgivere henvender sig til kommunen med et ønske om at få udbetalt tilskud til energirådgivning foreslår administrationen derefter følgende fremgangsmåde:

- Rådgiveren får udleveret vores fire vilkår for udbetalingen af tilskud.

- Hvis rådgiveren kan tilslutte sig vilkårene og i øvrigt agere uvildigt, indgår vi en aftale, ligesom vi har indgået aftale med Energilandsby 5762.
- Tilskud udbetales efter dokumenterede energirenoveringer (25 stk/udbetaling).

Det forventes, at nogle af GO2Greens partnere bliver uddannet BedreBolig-rådgivere. Derfor er GO2Green orienteret om den foreslåede fremgangsmåde for udbetaling af tilskud til energirådgivning. De har ikke haft indvendinger mod den.

Energilandsby 5762 og Energirenoveringshjulet er ligeledes orienteret.

## **Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser**

Der er ingen økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser for Svendborg Kommune.

## **Lovgrundlag**

Lovbekendtgørelse nr. 132 af 05/02/2010 om byfornyelse og udvikling af byer.

Bekendtgørelse nr. 109 af 30/01/2014 om en godkendelsesordning for virksomheder, der leverer rådgivning og projektstyring m.v. i forbindelse med energirenovering af boliger.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Godkendt.

## **Bilag**

Bilag 1 - Redegørelse om støtte jf. byfornyelsesloven

# Punkt 4: Justering af retningslinjer og vilkår for udformning af bade- og bådebroer i Svendborg Kommune

14/7990

## Beslutningstema

### Natur og Klima

Justering af retningslinjer og vilkår i forbindelse med behandling af ansøgninger om bade- og bådebroer på søterritoriet i Svendborg Kommune.

## Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- de foreslåede ændringer i retningslinjer og vilkår for administrationsgrundlaget for behandling af ansøgninger om bade- og bådebroer i Svendborg Kommune vedtages som beskrevet,
- det drøftes, om punkt 9 i retningslinjer ændres til, at broer højst må bygges ud til 1,5 meters vanddybde,
- det endvidere drøftes, om zoneinddeling i KP13 skal tages op til en fornyet vurdering.

## Sagsfremstilling

Svendborg Kommune har hidtil behandlet ansøgninger om bade- og bådebroer efter gældende lovgivning og vedtagne retningslinjer, vilkår og zoneinddeling, som blev behandlet og vedtaget i Udvalget for Miljø og Teknik den 8. december 2008 samt justeret 8. april 2013 med en ny blå zone.

Å

Miljø-, Klima- og Trafikudvalget har efterfølgende på sit møde den 2. april 2014 besluttet, at revurdere de vedtagne retningslinjer og vilkår for udformning af bade- og bådebroer i forhold til mulige konsekvenser som følge af ændringerne.

Å

### Retningslinjer for bade- og bådebroer

Administrationen har gennemgået de vedtagne retningslinjer for behandling af ansøgning om bade- og bådebroer, og foreslår følgende ændringer – se også det, der er markeret med *fed/kursiv* i bilag 1:

Punkt 2: Ved den konkrete og individuelle behandling af en ansøgning om bro indgår hensyn til kystlandskabet, natur, naboer, adgangsforhold, rekreative interesser og krav til landareal.

*Konsekvens:* Ingen, blot en uddybning til ansøger om, hvilke hensyn der indgår i kommunens vurdering.

Å

Punkt 6: Ved særlige behov for eksempel til bådetype/stationering, der ikke kan indfries gennem de generelle retningslinjer, henvises der til lystbådehavn.

*Konsekvens:* Ingen, en uddybning til ansøger om, at store bådende af landskabelige hensyn henvises til havnene.

Å Å

Punkt 15: Broen må ikke males i stærke eller lyse farver, males eller forsynes med skilte.

*Konsekvens:* Ingen, blot en uddybning af denne retningslinje.

Å

Punkt 16: Broen må kun udføres som en enkeltbro uden sidebroer eller platforme. Der kan dog i grøn zone og efter en konkret vurdering tillades et mindre brohovede. Længden på et brohovede må dog maksimalt udgøre 10 % af kystmatriklens bredde.

*Konsekvens:* Der åbnes op for, at der kan etableres brohoveder på bade- og bådebroer i grøn zone, hvor der i

forvejen ligger mange broer også med ulovligt etablerede brohoveder. Rent landskabeligt vil det påvirke denne zone.

Punkt 18: Offentligt tilgængelige badebroer også forsynes med et enkelt gælder i en let konstruktion.

*Konsekvens:* Etablering af gælder på en bro vil virke dominerende på kystlandskabet, idet broen vil kunne synes på lang afstand også i områder, hvor der i forvejen ligger mange broer. Derfor bør dette kun tillades som en sikkerhedsforanstaltning på badebroer, som benyttes af mange.

Å

Punkt 20: Fortøjningspladse til hørende private badebroer placeres maksimalt 4 m fra broen. Ænskes pladene placeret længere væk, vurderes de ikke som en del af broanlægget, og tilladelse hertil skal søges hos Kystdirektoratet.

*Konsekvens:* Kystdirektoratet har påpeget, at fortøjningspladse, som ikke vurderes som en del af broanlægget, skal behandles hos direktoratet som enkeltanlæg på territoriet. Dette medfører, at ansøger skal indsende to ansøgninger til kommunen om tilladelse til bro og Æn til Kystdirektoratet om tilladelse til et antal fortøjningspladse til broens bade.

Nyt punkt 26: I tilfælde af ulovligt opført bade- og badebro vil en ansøgning om lovliggørelse sidestilles med en almindelig ansøgning om tilladelse til at opføre en ny bade- og badebro. Det kan betyde, at kommunen efter en konkret vurdering meddeler afslag på ansøgningen eller lovliggørelsen, og at bade- og badebroen skal fjernes. Det kan imidlertid også betyde, at der meddeles tilladelse, men med visse krav til ændring af broens udformning og anvendelse.

*Konsekvens:* Ingen, blot en uddybning til ansøger om, hvorledes kommunen skal behandle lovliggørelse af broer opført uden en tilladelse.

Å

Nyt punkt 27: Vilkår angivet i en tilladelse skal overholdes. Overholdes de angivne vilkår ikke, tilbagekaldes tilladelsen, og forholdene kan blive politianmeldt med henblik på lovliggørelse, hvor en konsekvens heraf vil kunne være fjernelse af broen i sin helhed.

*Konsekvens:* Ingen, blot en uddybning til ansøger om konsekvenserne, hvis vilkår i en tilladelse ikke overholdes.

Å

Det foreslås endvidere, at punkt 9 ændres til, at broen højst må gå ud til 1,5 m vanddybde (i stedet for 2,0 m vanddybde) maksimalt ved broens yderende og i forhold til daglig vande.

*Konsekvens:* Samme som under pkt. 6. En maksimal vanddybde på 1,5 m ved broens yderende er en helt almindelig retningslinje hos andre kommuner netop af rent landskabelige hensyn.

Å

### Vilkår for bade- og badebroer

Administrationen har revurderet de vedtagne vilkår, som stilles i tilladelser til bade- og badebroer.

Med vilkår menes de betingelser eller krav, som kommunen (og andre myndigheder som Kystdirektoratet og Søfartsstyrelsen) sætter i forbindelse med, at der gives tilladelse til en bro på territoriet.

Vilkårene stilles således beskrevet i en hver tilladelse sammen med klagevejledningen. Hvor klagevejledningen er en vejledning til ejer, er vilkårene en række krav til ejer, som skal overholdes ved etablering af en bro. Punkt 27 i retningslinjerne (se oven for) henviser til disse vilkår.

Der foreslås følgende tilføjelse til et enkelt vilkår – se også det, der er markeret med *fed/kursiv* i bilag 2:

Å

Punkt 8: Broen forsynes med gælder ved særligt behov og efter en konkret vurdering.

*Konsekvens:* Broens konstruktion må kun omfatte det nødvendige af hensyn til kystlandskabet. Gælder på en bro kan ses på lang afstand og syner derfor mere i landskabet, hvorfor tilladelse til gælder på en bro kun bør gives i særlige tilfælde som handicaptilgængelighed og på offentlige tilgængelige badebroer.

### Økonomiske og erhvervsrisiko konsekvenser

Beslutning om justering af retningslinjer og vilkår for udformning af bade- og badebroer på territoriet i Svendborg Kommune har ingen direkte økonomiske eller erhvervsrelaterede konsekvenser.

## **Lovgrundlag**

Bekendtgørelse om bade- og badebroer, BEK nr 232 af 12/03/2007, Kystbeskyttelsesloven, LBK nr 267 af 11/03/2009 samt Cirkulære om bade- og badebroer, CIR nr 13 af 31/01/1984.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Retningslinjerne blev godkendt, idet punkt 16 suppleres, således der åbnes for etablering af en ensidig kajakrepos.

Et mindretal (A og B) ønskede at fastholde de nuværende regler, der ikke tillader brohoved (første del af punkt 16). Offentlighedens adgang til private broer undersøges.

## **Bilag**

Bilag 1 - Bilag 1 justeret retningslinjer for udformning af bro

Bilag 2 - Bilag 2 justeret vilkår for udformning af bro

## **Punkt 5: Budgetkontrol pr. 30.06.2014**

14/1844

### **Beslutningstema**

Budgetkontrol pr. 30. juni 2014 for Miljø-, Klima- og Trafikudvalgets område.

### **Indstilling**

**Direktionen anbefaler til udvalgets orientering og afgørelse, at**

- budgetkontrollen pr. 30. juni 2014 for Miljø-, Klima- og Trafikudvalgets område tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Pr. 30. juni 2014 forventer Miljø-, Klima og Trafikudvalget et netto mindreforbrug på ca. 0,2 mio. kr. i forventet regnskab i forhold til korrigeret budget. Mindreforbruget skyldes primært nedenstående områder:

#### **Natur og Klima:**

Der forventes et mindreforbrug på ca. 0,1 mio. kr. Mindreforbruget kan henføres til overskydende midler forbundet med tilskud til Energilandsby 5762 i 2014.

#### **Center for Ejendomme og Teknisk Service (CETS):**

Der forventes et samlet mindreforbrug på ca. 1,3 mio. kr. under CETS.

Heraf forventes et mindreforbrug på ca. 1,6 mio. kr. på vintertjenesten under Trafik og Infrastruktur. Mindreforbruget skyldes, at første del af vinteren har været mild, og der samtidig er indarbejdet et skøn, svarende til en normalvinter for sidste del af 2014. Stigningen siden sidst skyldes, at udgiften til skader i forbindelse med indbrud på Bodøvej 18 er blevet dækket internt. Ydermere er der kalkuleret med en planmæssig udskiftning af udtjente snepløve og saltspredere.

Der forventes et merforbrug på den kollektive trafik generelt på ca. 0,3 mio. kr. Afregningen fra FynBus for regnskab 2013 var mindre end forventet. Merforbruget forventes dækket af den afsatte bufferpulje til formålet under Økonomiudvalget.

#### **Havn og Færger:**

Der forventes et merforbrug/mindre indtægter på 1,2 mio. kr. Mindre indtægterne fordeler sig med 1,1 mio. kr. vedr. havn og skyldes primært faldende aktiviteter på havnen.

På færgerne forventes et merforbrug på 0,1 mio. kr. vedrørende etablering af nyt færgesekretariat.

### **Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser**

Ingen budgetmæssige konsekvenser for Svendborg Kommune på nuværende tidspunkt.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Budgetkontrollen blev taget til efterretning.

## **Bilag**

Bilag 1 - Budgetopfølgning pr. 30.06.2014 - MKT

## **Punkt 6: Budget 2015 - Takstoversigt**

14/1775

### **Beslutningstema**

Forslag til takstoversigt på Miljø-, Klima- og Trafikudvalgets område.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- forslaget til takstoversigt fremsendes til budgetforhandlingerne 2015 og frem.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med udarbejdelse af budgetmateriale for 2015 har administrationen udarbejdet forslag til takstoversigt 2015 på Miljø-, Klima- og Trafikudvalgets område til behandling i udvalget forinden fremsendelse til 1. behandling af budget 2015 i Økonomiudvalget den 9. september 2015.

Det bemærkes, at forslaget til takster er udarbejdet på grundlag af det tekniske budget/budgetnotat og direktionens budgetforslag til 1. behandling.

### **Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser**

Indgår i det samlede budgetforslag 2015.

### **Lovgrundlag**

Styrelseslovens § 37 og § 41.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Indstilles, idet parkeringstaksterne tilrettes i overensstemmelse med tidligere politisk beslutning (2 timers gratis parkering i Frederiksgade og på Jesses Mole besluttet midlertidigt).

### **Bilag**

Bilag 1 - Takstoversigt 2015 - MKT

## **Punkt 7: Mødeplan 2015**

13/32339

### **Beslutningstema**

Der afholdes møder i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget på følgende datoer kl. 15.00.

5.1, 2.2, 2.3, 13.4, 4.5, 1.6, 17.8, 7.9, 5.10, 2.11, 7.12.

Besigtigelse: 20.4 og 14.9 begge dage fra. 12.00-ca. 17.00.

Studietur: 28. og 29. maj 2015.

### **Indstilling**

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- mødedatoerne godkendes, og
- datoer for besigtigelse samt studietur besluttet.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Godkendt.

### **Bilag**

Bilag 1 - Politisk mødekalender 2015

## Punkt 8: Status på taxabevillinger i Svendborg Kommune

13/12907

### Beslutningstema

Status på taxatilladelser i Svendborg Kommune.

### Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- de 22 taxatilladelser, der pt. er aktive, fastholdes, idet de vurderes at dække kommunens serviceniveau.

### Sagsfremstilling

I Svendborg Kommune blev der i forbindelse med kommunesammenlægningen besluttet, at der skulle være 35–36 taxatilladelser.

I dag er der 22 tilladelser, og reduktionen fremgår af nedenstående tabel:

#### Antal tilladelser i de forskellige år

År	Tilladelser	Bemærkninger
2007	36 tilladelser	
2008	31 tilladelser	
2009	33 tilladelser	3 opslået som ledig
2010	30 tilladelser	
2011	29 tilladelser	
2012	28 tilladelser	1 tilladelse tilbagekaldt
2013	20 tilladelser	6 tilladelser tilbagekaldt
2014	22 tilladelser	2 opslået som ledig

*Differencen fra år til år der ikke er kommenteret er indleveret tilladelser.*

Det er kommunen, der fastsætter tilladelsesantallet, ud fra et passende serviceniveau til at dække hele kommunen med hjemmel i taxaloven, men kommunen rådfører sig altid med taxabranchen.

Udvalget for Kultur og Planlægning besluttede på udvalgs mødet den 27. september 2011, at alle tilladelser skulle være tilmeldt et bestillingskontor. Såfremt de tilladelser, der kørte på dispensation, ikke tilmeldte sig, ville de blive tilbagekaldt og opslået som ledige, når de blev indleveret til kommunen. Den sag blev først afsluttet efter et længere sagsforløb i 2013, hvor 6 tilladelserne blev indleveret til kommunen.

Taxabranchen har de sidste år være hårdt presset og haft en nedgang i kørsler. Derfor har de ikke ønsket, at de indleverede tilladelser skulle genopslås som ledige. Vedlægger deres henvendelser denne indstilling.

Taxa Fyn skriver allerede i 2013 følgende:

”Situationen er i øjeblikket meget alvorlig for Svendborg Taxa’s vognmænd. Der er absolut ikke behov for flere biler, der er simpelthen ikke kørsel til det nuværende antal.”

De har siden vundet lægekørslen, og der er opslået 2 ekstra tilladelser til at dække denne kørsel.

Ved fornyet henvendelse til Taxabranchen fastholdes holdningen stadigvæk, og de skriver følgende:

”Svendborg Taxa ønsker ikke flere nye taxitilladelser på gaden lige nu. Vi er nød til at tilpasse os efter forholdene.”

## **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Der er ingen økonomiske konsekvenser for Svendborg Kommune

## **Lovgrundlag**

Gældende taxalovgivning.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Godkendt.

## **Bilag**

Bilag 1 - Status på taxatilladelser - og behovet for flere bevillinger på gaden nu

Bilag 2 - Status på taxatilladelser - og behovet for flere bevillinger på gaden nu

Bilag 3 - Svendborg Taxa’s svar på forespørgsel om flere tilladelser

## **Punkt 9: Finansiering af tilslutning til Rejsekort A/S**

14/22070

### **Beslutningstema**

Finansiering af tilslutning til Rejsekort A/S

### **Indstilling**

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- de månedlige aconto betalinger ifm. Flextrafik ændres, så der indbetales 4,5 måneders budgetteret udgift i starten af året, der modregnes i 4. kvartal, således at FynBus nu indleder drøftelser med Rejsekort A/S om tilslutning i august 2016,
- tilslutningen nu på baggrund af de seneste forudsætninger, meddelt af Rejsekort A/S, udgør 121 mio. kr. mod de tidligere oplyst 62 mio. kr. i 2012,
- de forventede driftsomkostninger der er i forbindelse med brug af Rejsekortet, ikke umiddelbart dækkes af en reduktion af køreplantimer, som tidligere udvalgsbehandlet, men forsøges finansieret inden for området fra 2017.

### **Sagsfremstilling**

FynBus sendte i 2012 udskiftningen af eksisterende billetteringssystem med Rejsekortet i høring i ejerkredsen, selv om det er FynBus's bestyrelse, der har beslutningskompetencen. Materialet blev udvalgsbehandlet på mødet den 6. marts 2012 for Kultur og Planlægning, hvor Svendborg Kommune fulgte indstillingen til, at FynBus ville tilslutte sig Rejsekortet i 2015 med ibrugtagning i 2017, når det nuværende billetsystem er afskrevet.

FynBus har nu på mødet den 22. maj 2014 besluttet, at der indledes drøftelser med Rejsekort A/S om tilslutning i august 2016 og har på den baggrund ønsket en tilkendegivelse fra ejerkredsen om finansiering af en eventuel tilslutning til Rejsekort A/S. Forslaget bygger på en omlægning af ejernes aconto betalinger i forbindelse med Flextrafik, der således gør, at FynBus kan finansiere tilslutningsudgifterne 100% ved kreditfaciliteter.

På baggrund af de seneste forudsætninger, meddelt af Rejsekort A/S, udgør udgiften til tilslutning nu 121 mio. kr. mod tidligere oplyst 62 mio. kr. ved høringen i 2012. Dels fordi der er sket en prisforhøjelse på forskelligt udstyr, herunder de terminaler, der skal etableres i busserne, samt der nu er en mere end fordobling af indskud til aktie- og lånekapital.

Når billetsystemet træder i kraft i 2017, vil der være en stigning for Svendborg Kommune på driftsomkostningerne til systemet, for uden det vi i dag betaler til det eksisterende billetteringssystem. Der er tidligere peget på, at merudgiften skal dækkes af en reduktion af køreplantimer. Siden 2012 har der imidlertid været en skolereform og en ny kollektiv trafikplan, hvor der løbende er foretaget ændringer i køreplantimerne, hvilket gør, at det ikke umiddelbart længere er muligt at dække merudgiften. Udgiften forsøges fortsat finansieret inden for området.

### **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Ændrede afregningsforløb:

FynBus forslag om at kommunerne indbetaler et beløb på en mellemregningskonto ved årets start på 4½ måneders budgetteret udgift, svarende til 683.878 kr. Indbetalingerne modregnes i afregningen i 4. kvartal. De årlige udgifter for Svendborg Kommune hertil vil ikke ændres som følge af afregningsforløbet, men vil udelukkende påvirke likviditeten.

Tilslutningsudgiften:

FynBus kan, såfremt afregningsprincippet for Flextrafik ændres, finansiere investeringen i rejsekortet på 121 mio. kr. via forhøjelse af kassekreditten. FynBus's kassekredit kan uden tilbagebetaling fra rejsekortet forhøjes tilstrækkeligt frem til 2022. Langtidsprognoserne for anvendelse af Rejsekortet indebærer, at der med det nuværende niveau for løbende indbetalinger af transaktionsafgifter, vil akkumuleres kapital, der muliggør tilbagebetalinger af både den ansvarlige lånekapital og aktiekapitalen. Rejsekort A/S har på nuværende tidspunkt ikke truffet beslutning om tilbagebetaling af ansvarligt lån og aktiekapital.

Driftsomkostninger:

Den forventede stigning på driftsomkostninger på 500.000 kr. fra 2017, vil skulle budgetfinansieres, såfremt det ikke er muligt at dække merudgiften inden for området i 2017.

Der er tidligere peget på, at merudgiften skal dækkes af en reduktion af køreplantimer. Siden 2012 har der i midlertidig været en skolereform og en ny kollektiv trafikplan, hvor der løbende er foretaget ændringer i køreplantimeren, hvilket gør, at det ikke umiddelbart længere er muligt at dække merudgiften, men forsøges finansieret inden for området i 2017.

## **Lovgrundlag**

Ingen bemærkninger.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Jesper Kiel (Ø) stillede forslag til procedure. Han ønskede sagen udsat med henblik på at belyse muligheden for at erstatte rejsekortet med et lokalt, billigere billetsystem.

Forslaget blev vedtaget med 4 stemmer (A, Ø og O). Imod stemte 3 (V og C).

## **Bilag**

Bilag 1 - Brev fra FynBus + bilag 1

Bilag 2 - FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet

## **Punkt 10: Valg af balanceordning for 2015**

14/25857

### **Beslutningstema**

En kommune kan hvert år, som led i budgetvedtagelsen vælge at drive kommunens betalingsparkering i en balanceordning.

### **Indstilling**

Direktionen anbefaler til oversendelse til Økonomiudvalget, at:

- Svendborg Kommune vælger balanceordningen for 2015
- Det beslutes, at en del af indtægterne dels anvendes til istandsættelse af Ramsherred, dels reserveres til færdiggørelse af p-søgesystemet til betalingspladserne.

### **Sagsfremstilling**

Siden 2012 har Svendborg Kommune drevet kommunens betalingsparkering i en balanceordning. Det skal for hvert år besluttes, om man vil anvende balanceordningen eller loftordningen.

Fordelen ved at vælge balanceordningen er, at kommunen kan drive sin betalingsparkering i en regnskabsmæssig ordning, hvor indtægter og udgifter opvejer hinanden. For alle betalingsparkeringspladserne kan driftsudgifter og udgifter til istandsættelse medtages.

Alternativet til balanceordningen er loftordningen, hvor der er et sanktionsloft på indtægtssiden. Alt over dette, vil kommunen tilsvarende blive skåret i bloktilskud det efterfølgende år.

De seneste år er parkeringsautomaterne og begge p-pladser i Voldgade sat i stand, og det er planlagt, at parkeringssøgesystemet ligeledes istandsættes i 2014. Derudover dækkes de faste driftsudgifter, samt leje af parkeringsarealet i Frederiksgade og ved den gamle rutebilstation på Jessens Mole.

Vælges det at drive kommunens betalingsparkering i en balanceordning i 2015, vil den faste drift – og lejeudgifter kunne dækkes. Det vil desuden være muligt at dække en del af istandsættelsen af Ramsherred samt færdiggørelse af p-søgesystemet til betalingspladserne.

Drifts- og lejeudgifter til det kommende p-hus i Hulgade er ikke endelig kendt i f.t. balanceordningen for 2015, men der vil efterfølgende blive taget højde herfor i balanceordningen.

Siden 2012 er der etableret betalingspladser i Frederiksgade og ved den gamle rutebilstation på Jessens Mole. Leje, drift og vedligeholdelse af disse pladser finansieres via balanceordningen.

### **Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser**

Såfremt balanceordningen ikke vælges for 2015, er der et sanktionsloft på indtægtssiden på ca. 2,5 mio. kr. i forhold til loftordningen. Alt over dette vil kommunen tilsvarende blive skåret i bloktilskud i 2016. Med de nuværende takster for betalingsparkering, vil dette være et nedslag på ca. 1,6 mio. kr. i bloktilskud.

I budgetforliget for 2014-2017 er budgettet til drift og vedligeholdelse af p-pladserne forhøjet med ca. 1. mio. kr., således at forudsætningerne for balance mellem p-indtægter og udgifter opretholdes. Beløbet er i 2012 og 2013 finansieret via anlægsmidler til renovering af signalanlæg samt fra drifts- og anlægsbudgettet på vejområdet.

### **Skønnede indtægter og udgifter ved valg af balanceordningen for 2015:**

#### **Indtægter:**

Forventede indtægter fra betalingsparkering 4.100.000 kr.

#### **Udgifter:**

Faste udgifter til drift, lønninger m.m. 2.600.000 kr.

Istandsættelse af Ramsherred 810.000 kr.

Færdiggørelse af p-søge 690.000 kr.

### **Lovgrundlag**

Lov nr. 592 af 14/06/2011 ”Lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner ved forhøjelser af kommunale parkeringsindtægter”.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Indstilles, idet udvalget også i 2014 ønsker at åbne mulighed for at anvende indtægter fra betalt parkering til torveistandsættelsen (parkeringsformål).

# Punkt 11: Orientering om status på trafikikkerhedsprojekter

14/8547

## Beslutningstema

Status for trafikikkerhedsprojekter.

## Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- Orienteringen tages til efterretning.

Kvartalsbrev lægges på [www.svendborg.dk](http://www.svendborg.dk) til orientering.

## Sagsfremstilling

Følgende indsatser på trafikikkerhed er beskrevet i kvartalsbrevet 3. kvartal:

1. Trafikkerhedskampagne Unge på cykel i Svendborg

Projektet er afsluttet og afrapporteret til Vejdirektoratet.

2. Cykel faciliteter på landet

Anlægsarbejder er i gang på Tåsinge, Thurø og Gudme-Hesselager.

Arbejdet med adfærdskampagne er i gang i samarbejde med skoleledere, Børn og Unge og Trafik og Infrastruktur.

3. Hyperprojekt

Cykelpulje projekt 100% finansieret af staten. Arbejdet med uddannelsesinstitutionerne er i gang.

4. Trafikkerhedsby 2012

Flere af skolevejssprojekterne er gennemført sammen med arbejdet med etablering af 40 km-zone.

Et enkelt er udsat, indtil der er klarhed på den samlede økonomi på de igangværende anlæg (støttehelle ved Linkenkærvej/Sanddalsvej).

Arbejdet med etablering af 40 km-zoner er i gang i alle områder. Der har været mange borgerhenvendelser og indsigelser. Se andet dagsordenspunkt.

Kampagne "Svendborg sætter farten ned" er planlagt til ugerne 38-39-40. Se andet dagsordenspunkt.

5. Rødeledsvej-Mellemvej

Anlægsarbejdet på Rødeledsvej er udsat til 2015. Mellemvej indgår i 40 km-zonen.

6. Trafikkerhedsprojekter på landet 2013

Bump ved Assensvej/Gemalvej er blevet fjernet og erstattet af rød flade med afstribning.

Der resterer etablering af dobbeltrettet cykelsti i kryds på Øster Skerningevej.

7. Cykelpuljeansøgninger

Vejdirektoratet meddelte i juli tilsagn om cykelpuljemidler til Cykelsti på Eskærvej mellem Vindeby og Troense.

8. Trafikkerhedskampagner

3 kampagner i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik har været afholdt.

9. Ny Trafikkerhedsplan og ny cykelhandlingsplan 2015-2019.

Cykelruteplan blev genfremsat i juni. Der resterer besigtigelse af bymidten med udvalgsmedlem i MKT-udvalg.

10. Udpegning af projekter

Projekter, der blev udpeget i marts 2014 er i gang med at blive projekteret, på nær to projekter som afventer ansættelse af medarbejder.

11. Øvrige projekter

Ingen tiltag i denne periode.

## **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Økonomiske konsekvenser indgår ikke i orienteringen.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Orienteringen blev taget til efterretning. Flemming Madsen (A) fandt det utilfredsstillende, at der ikke er etableret tilfredsstillende erstatning af bump ved Assensvej/Gemalvej (punkt 6).

## **Bilag**

Bilag 1 - Status over trafikikkerhedsprojekter - kvartalsbrev 3. kvartal.pdf

# Punkt 12: Orientering om Trafiksikkerhedsby 2012 - gennemførelse af 40 km-zone

11/41114

## Beslutningstema

Orientering om borgerhenvendelser og indsigelser til 40 km-zone samt beslutning om evt. ændringer på den baggrund.

## Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- sagen drøftes med henblik på eventuelle justeringer,
- administrationens forslag til løsninger gennemføres.

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Etablering af 40 km-zone i boligområder i Svendborg er gennemført med den i 2011 vedtagne hastighedsplan. Hastighedsplanen var grundlaget for ansøgningen til Trafiksikkerhedsby 2012. Her indgik samtidig trafikikkerhedsforbedring af skoleveje i det pågældende område.

### Proces

I 2012 foregik opstart af hele projektet, hvor interessenter (Svendborgs Færdselssikkerhedsråd, Vejdirektoratet, Politiet, Rådet for sikker trafik, lokale medier, virksomheder, skoler, borgere) var inviteret til en kick-off eftermiddag, hvor hastighed var temaet. I januar 2013 blev der afholdt borgermøde, hvor hastighed og skoleveje var temaet.

I løbet af 2013 blev der etableret 30 km-zone i bymidten, og der blev sat ”din fartvisere” op på flere indfaldsveje til Svendborg, og flere skolevejsprojekter blev gennemført. Cityforeningen blev orienteret om projektet med 30 km-zone.

I januar-februar 2014 blev der holdt info-møder i campingvogn, hvor borgerne kunne møde administrationen til en dialog om 40 km-zone. De fleste borgere var positive, og projektet blev suppleret/justeret ud fra borgernes input.

Omfanget af projektet med 40 km-zone er stort, der indgår ca. 48 km vej. Der blev indgået rådgivningsaftaler med 4 ingeniørrådgivningsfirmaer. Løsningerne er forskellige i de forskellige bydele, idet der er taget hensyn til boligområdernes karakter, men de overordnede principper for etablering af 40 km-zone har været de samme for alle rådgivere, idet der er vejregler for etablering af fartdæmpere.

### Princip for etablering af 40 km-zone

Det overordnede princip for 40 km-zone er, at afstande mellem chikaner skal være 100–150 m, og vejbredden gennem chikanen skal være 3,3 m. Hvis veje er kortere end 150 m, kan vejen indgå i 40 km-zone uden chikane. På små boligveje laves chikaner uden cykelsluse. På større veje, hvor der er meget cykeltrafik, laves cykelsluser bag chikanen.

Alle projekter er blevet trafikikkerhedsrevideret af autoriserede trafikikkerhedsrevisorer, som har været uafhængige af projektmapperne. Det har medført, at projekterne er blevet kvalitetssikret trafikikkerhedsmæssigt.

Alle tegninger af projekterne blev lagt på [www.svendborg.dk/trafikikkerhedsby](http://www.svendborg.dk/trafikikkerhedsby) i maj måned, og projektet blev annonceret i ugeavisen sidst i maj.

## **Udførelse**

Alle projekter har været udbudt, og der er indgået kontrakt med 4 forskellige entreprenører.

Projekterne bliver gennemført i perioden midt i juni til slutningen af september 2014.

Entreprenøren har udleveret orienteringsskrivelse til de ejendomme, som ligger ud for de steder, hvor der skal etableres en hastighedsdæmper.

## **Borgerreaktioner**

Der har været en del borgerhenvendelser, og enkelte borgere/borgergrupper har gjort indsigelse mod, at der skulle laves hastighedsdæmpende tiltag på deres vej eller i deres område.

De indkomne skriftlige henvendelser er vedlagt som bilag.

Flere af henvendelserne, har resulteret i, at der er blevet justeret på placeringen af chikaner i dialog med borgerne.

Enkelte steder har borgerhenvendelserne resulteret i, at placeringen af chikanen er sat i bero for at få MKT-udvalgets stillingtagen.

De veje, det drejer sig om er følgende:

**Grev Schacks Vej**, 1 borger er positiv over for en hastighedsdæmpning, 19 husstande er imod – indskrænker antallet af p-pladser.

**Schrumsvej**, 2 borgere ud for, hvor chikanen skal placeres, er imod placeringen. Ønsker vejlukning ved Skovbrynet, så både Grev Schacks Vej og Schrumsvej bliver blinde. 1 borger er positiv over for en hastighedsdæmpning af vejen, men ønsker at det gøres med vejlukning.

**2 chikaner ud af 4 på Thorseng**, 3 borgere har henvendt sig om chikanen, der ligger på Thorseng ud til Eskærvej. Borgerne mener, at de er unødvendige, og placering ligger, hvor vejen har en stigning.

**2 chikaner på Bellisvej**, 1 borger har henvendt sig. Ønsker ikke chikanen placeret ud for ejendommen, da det hindrer udvidelse af indkørsel og parkering. 1 borger har henvendt for at få stoppet både Bellisvej og Vindeby Violvej.

**Chikane på Olfert Fischers Vej** er sat i bero.

**Strandvej ud for nr. 73**, nabo har gjort opmærksom på vanskeligheden ved indkørsel til ejendommen.

**Strandvej ud for nr. 38**, indehaver af syskole Den Røde Tråd, har henvendt sig, da chikanen vil hindre parkering ud for huset. Udkørsel fra ejendom besværliggøres. Kunder skal holde længere væk.

### **Administrationens forslag**

På **Grev Schacks Vej** vil placeringen af chikaner medføre, at der bliver plads til 4 færre biler på vejen. Vejen er udpeget som en kulturhistorisk bevaringsværdig vej, hvor byhusene ligger tæt. Det er vanskeligt at få parkering på egen grund. Derfor er vejen fyldt med parkerede biler. Det skønnes, at vejmiljøet er af en sådan karakter, at alene en overkørsel ved Tvedvej giver den ønskede fartdæmpning og opfylder kriterierne til 40 km-zone. Administrationen anbefaler at udelade chikane og fastholde etablering af overkørsel ved Tvedvej.

**Schrumsvej** og Grev Schacks Vej er forbundet via Skovbrynet. Schrumsvej er en almindelig villavej med huse fra 20-30'erne. Vejen er bred og lige, længde 160 m og ender i 90 graders sving ved Skovbrynet. Der er mulighed for at køre stærkt. Der kan parkeres på egen grund. Af den grund vil der være behov for 40 km-zone. Det skønnes, at vejen er så kort, at alene en overkørsel på Tvedvej kan give den ønskede fartdæmpning til 40 km-zone. Administrationen vil derfor foreslå at udelade chikaner midt på strækningen og alene gennemføre en overkørsel ved Tvedvej.

Alternativt skal 40 km-zone udgå for alle tre veje Grev Schacks Vej, Skovbrynet og Schrumsvej.

En løsning kunne også være at spærre for gennemkørsel ved Skovbrynet. Det vil medføre at vejene bliver blinde. Etablering af en spærring af vejen vil dog kræve en del anlæg til vendepladser, og det vil kræve en høring af borgerne i hele området. Dette kan ikke rummes i projektet "Trafiksikkerhedsby 2012".

Trafiksanerung af **Thorseng** består af etablering af 4 chikaner, hvor de to er placeret, så de giver en portvirkning for 40 km-zone ind i området. Vejene i området er meget brede.

Administrationen anbefaler at fastholde alle 4 chikaner.

**Bellisvej** er lang, lige og bred, ca. 350 m/6 m. For at den kan være med i 40 km-zone, skal der laves fartdæmpende foranstaltninger. Bellisvej går videre i et 90 graders sving til **Valmuevej**, som er 200 m lang og har et buet forløb. Det skønnes, at vejens forløb alene opfylder kriteriet for 40 km-zone. Administrationen anbefaler at fastholde de to chikaner på Bellisvej og udelade chikanen på Valmuevej. Der kan justeres på chikanerne, hvis indkørsel til ejendomme er besværliggjort.

Chikane på **Olfert Fischers Vej** er revurderet, og kan udelades og stadig opretholde 40km-zone. Administrationen anbefaler dette.

**Strandvej ud for nr. 73**. Her kan chikanen flyttes en-to meter, og det vil give mere plads til, at en bil kan komme ind og ud af indkørslen. Ejendommen har en indkørsel mere, der ikke er berørt af chikanen. Administrationen anbefaler flytningen.

**Strandvej nr. 38.** For at kunne opnå at Strandvej kan blive 40 km-zone er det nødvendigt med en hastighedsdæmper omkring Strandvej 38. Så er der ca. 130 m mellem chikanerne. Det er ikke muligt at flytte chikanen til andre steder i nærheden pga nærhed til sidevej og hensyn til indkørsler. Chikanen kan gøres mindre, så indkørsel til ejendommen kan ske uden besvær. Administrationen anbefaler at fastholde placeringen og reducere længden af chikanen.

## **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Det kan få økonomiske konsekvenser, hvis der er dele af projektet, der ikke bliver gennemført, idet Svendborg Kommune har kontraktligt bundet sig med entreprenører. Hvis der sker mængdereduktion på mere end 15%, kan entreprenøren kræve erstatning, jfr. AB92.

## **Lovgrundlag**

Vejloven og Færdselsloven.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Administrationens indstilling godkendt, idet chikanerne ved indkørslerne til Thorseng fra Eskærvej og Gammel Nybyvej erstattes af hævede flader. For stemte 5 (V, C, O og Ø), imod 2 (A), idet A ønskede, at udvalget tilkendegav, at man er enig i at fastholde beslutningen om at gennemføre projektet ”40 km zoner på boligveje i Svendborg by”, men at administrationen laver de faglige vurderinger om projektets udførelse, jf. kompetencefordelingsplanen.

## **Bilag**

Bilag 1 - Samlet liste over borgerhenvendelser 40 km-zone.pdf

Bilag 2 - Borgerhenvendelse 40 km-zone indtil uge 32\_2014.pdf

Bilag 3 - Borgerhenvendelse 40 km-zone fra uge 32\_2014.pdf

## **Punkt 13: Orientering om afholdelse af kampagne "Svendborg sætter farten ned"**

11/41114

### **Beslutningstema**

Orientering om afholdelse af kampagne "Svendborg sætter farten ned"

### **Indstilling**

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- Orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

For at borgerne kan få budskabet om at sætte farten ned i Svendborg, er der i projektet Trafiksikkerhedsby 2012 udviklet en kampagne, som planlægges at afholdes i uge 38–39–40.

Trafiksikkerhedsby 2012 's bærende ide er, at hastigheden i byen skal holdes på et lavt og sikkert niveau, og at dette skal opnås via flere tiltag.

Der er følgende elementer:

- Der er lavet 10 storskilte, som sættes op rundt i byen. Budskabet er "Sæt farten ned og nyd byen".
- 40 vejkantplakater, der sættes langs vejene.
- Indendørsplakater til institutioner, biblioteker, skoler, uddannelsesinstitutioner.
- Flyers til at dele ud i det offentlige rum.
- Malebøger til børnehaver og 0. og 1. klasser, hvor temaet er Sneglen Svenning, der nyder sin by.
- Balloner til børn.
- Særlig kampagneversion af fartvisere – sneglen blinker, når der køres under det tilladte.
- Bagerposer med snegle til event og stand på Centrumpladsen.

Der lægges op til, at kampagnen starter op den 16. september om morgenen, hvor en politiker og en politimand deler snegle ud til trafikanter i krydset Tinghusgade/Vestergade.

Lørdag den 28. september stilles en stand op på Centrumpladsen, hvor vi fortæller om det gode budskab, som Svendborg vil sende til borgerne, med de tiltag, der er implementeret i løbet af de sidste to år med 30 km-zone i bymidten, 40 km-zone i boligområder, skolevejsprojekter og fartvisere. Gerne med deltagelse af politikere.

### **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Indeholdt i projektet Trafiksikkerhedsby 2012.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Orienteringen taget til efterretning med direktionens ønske om, at kampagnen kan udsættes til senere på efteråret.

# Punkt 14: Retningslinjer for gadeoptræden i gågaderne og på pladser

14/25738

## Beslutningstema

Stillingtagen til regler for gadeoptræden i gågaderne og på byens pladser.

På baggrund af politisk ønske fra byrådsmedlem Søren Kongegaard fremlægges sag om stillingtagen til regler for gågadeoptræden i gågader og på byens pladser.

## Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets orientering og drøftelse, at

- administrationens forslag til regler for gadeoptræden i gågaderne og på byens pladser godkendes og sendes i høring hos politiet.

## Sagsfremstilling

I Svendborg Kommunes gaderegulativ er der ikke nævnt specifikke regler for gadeoptræden i gågaderne.

Administrationen anbefaler en præcisering vedrørende reglerne for gadeoptræden – når det kræver en tilladelse.

Optræden på vejareal, hvor der ikke opstilles rekvisitter el.lign., kræver ikke tilladelse i henhold til vejloven. Dvs. at en mimiker, som blot mimer, eller en musiker som stiller sig op med guitar uden opstilling af forstærker/højtaler el.lign., ikke skal have en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden.

Når optræden kræver opstilling af rekvisitter på et bestemt sted (vejareal), kræves tilladelse i henhold til vejlovens § 102. Dvs. at kommunen kun kan regulere gadeoptræden, hvor der sker opstilling af rekvisitter. Rekvisitter kan eksempelvis være højtalere, stole, borde, dukketeater, lirekasse etc.

Svendborg Kommune har forespurgt politiet, hvornår gadeoptræden kræver tilladelse fra politiet.

Fyns Politi har oplyst, at det kræver tilladelse, når et af nævnte 2 forhold gør sig gældende:

- Når man tager varigt ophold og opstiller rekvisitter (kan sidestilles med en studeplads).
- Når der er tale om forstærket musik (ikke akustisk).

Politiet henviser her til ordensbekendtgørelsen.

Svendborg Kommune har sommeren over erfaret, at der finder ”tilfældig” gadeoptræden sted i gågaderne.

Administrationen har ikke modtaget nogen ansøgninger.

Som det fremgår af gældende gaderegulativ, kan det være svært for kommunen at lave en total og udtømmende liste over, hvilke aktiviteter der kræver tilladelse. Dette gælder også for typer af gadeoptræden. Svendborg Kommune har set til andre kommuners regelsæt, bl.a. Københavns Kommune, samt drøftet forholdene med politiet og har fundet god inspiration.

Administrationen foreslår, at der sker en præcisering af reglerne for gadeoptræden i gågaderne, og at man accepterer kortvarige optræden med rekvisitter, solo eller i grupper på højst 3 personer uden forudgående tilladelse fra vejmyndigheden. Se vedlagte bilag.

## **Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser**

Ingen økonomiske konsekvenser for Svendborg Kommune.

## **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje, § 102.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Godkendt.

## **Bilag**

Bilag 1 - Bilag til udvalgssag

# Punkt 15: Renholdelse af gågader m.v. i Svendborg

10/17285

## Beslutningstema

Stillingtagen til vedligeholdelse af gågader mv. i Svendborg.

## Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets orientering og drøftelse,

- Endelig stillingtagen til eventuel igangsættelse af fremtidig vedligeholdelsesmodel "Odensemodellen" for område 1.
- Stillingtagen til udgiftfordeling ved ejendomme med flere ejere.

## Sagsfremstilling

Jf. Svendborg kommunes gaderegulativ fra 2002 skal grundejerne selv renholde gang- og mellemzone i gågaderne. Kommunen udfører renholdelsen af kørezonen. Se bilag

Da kommunen havde egen entreprenøraftdeling, foretog denne ren- og vedligeholdelse af hele gågadens areal de steder, hvor grundejerne eller erhvervsdrivende ikke foretog en tilfredsstillende renholdelse. Også selvom regulativet ikke foreskrev dette.

Entreprenøraftdelingen foretog således renholdelsen af egen drift, for at gågadernes renholdelsesstandard skulle være i et acceptabelt niveau. Efter at entreprenøraftdelingen blev nedlagt, forsvandt denne gratis tjeneste, og renholdelsesstandarderne i bymidten er siden blevet forringet.

Udvalget for Miljø og Teknik besluttede på mødet den 2. december 2013, at "Odensemodellen" indføres i første omgang for område 1: Møllergade, Gerritsgade, Kattesundet, Kyseborgstræde og Brogade.

Serviceniveauet aftales med Shopping Svendborg. Sagen evalueres efter et år.

Administrationen har igangsat opgaven, som besluttet i Udvalget for Miljø og Teknik, og sagen har været sendt i høring i 4 uger til de parter, som bliver berørt af denne beslutning med henblik på en aftale om serviceniveau.

Ud fra de i alt 14 høringssvar, som er indkommet, er alle på nær en imod indførslen af "Odensemodellen", begrundelsen er bl.a.:

- Flere af de selskaber, som ejer de ejendomme, som er beliggende i gågaden, har folk ansat til renholdelsen.
- Flere af ejerne ønsker selv at stå for renholdelsen.
- Nogle af lejerne skal udføre renholdelsen i henhold til lejekontrakterne.
- Der er indsamlet 47 underskrifter fra butikkerne, som er beliggende i gågaden. Butikkerne ønsker selv at stå for renholdelsen.
- Husejerne føler, at det er en ekstra skat, som bliver pålagt dem, som de ikke kan overføre til lejerne, da mange lejere har problemer med huslejen i forvejen.

· Flere mener også, at kommunen skal forsætte med at varetage renholdelsen af gågaderne (for egen regning), da kommunen får skatter ind via salget i forretningerne. Derfor er det rimeligt, at renholdelsen er en kommunal opgave, så byen fremstår imødekommende at færdes i.

· BODA Ejendomme A/S og Ejendomsselskabet Baagøes Gaard ApS er koncernforbundet med AM Service A/S. AM Service A/S står for renholdelsen i koncernerne ,og da de er ISO-certificeret, er renholdelsen en del af ISO-protokollen. ISO-protokollen tillader ikke, at kommunen overtager renholdelsen mv.

Shopping Svendborg ønsker ikke at ændre på den nuværende aftale.

Hvis ”Odensemodellen” gennemføres, hvorledes skal udgifterne til renholdelsen fordeles, når en ejendom har flere ejere?

I dag er alle ejere af en ejendom forpligtet til at renholde ud for ejendommen, hvorfor administrationen vurderer, at dette lighedsprincip bør videreføres ved fordeling af udgifterne til renholdelsen og således fordeles ligeligt mellem samtlige ejere af ejendommen.

### **Økonomiske og erhvervsmæssige konsekvenser**

Ordningen vil kræve en udgift på op til 150.000 kr. til administrativt arbejde, i forbindelse med indførelsen af ”Odensemodellen”. Beløbet er skønnet ud fra erfaringer fra Odense Kommune.

### **Lovgrundlag**

Bekendtgørelsen af lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje nr. 1103 af 25/09/2010, § 5 og 10.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Nuværende ordning, hvor renholdelse af gang- og mellemzone er grundejerens ansvar, fastholdes. Der følges op i forhold til manglende renholdelse.

### **Bilag**

Bilag 1 - Korsgade med gangzone.pdf

Bilag 2 - Oversigt over grundejer.tif

## **Punkt 16: Livredder i Christiansminde**

14/24680

### **Beslutningstema**

Livredderordning i Christiansminde.

### **Indstilling**

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- spørgsmålet om etablering af en livredderordning i Christiansminde drøftes.

### **Sagsfremstilling**

Spørgsmålet om etablering af en livredderordning i Christiansminde Strandpark har været rejst nogle gange i de senere år, senest i en stor artikel i Fyns Amts Avis den 30. juli 2014. Artiklen er vedlagt som bilag.

Trygfondens risikovurderings-konsulent besøgte i maj måned 2014 Christiansminde og udtrykte ved den lejlighed ros til området, faciliteterne og de sikkerhedsmæssige forhold i almindelighed.

Men konsulenten påpegede, at de mange badegæster gør det aktuelt at overveje etablering af en livredderordning på stranden. Svendborg kommune har en god chance for at komme i betragtning, hvis kommunen ansøger om et af fondens livreddertårne.

Trygfondens livredderordning fungerer ved, at Trygfonden stiller livreddertårn til rådighed og aflønner 3 livreddere, der bemander tårnet i 8 uger, uge 26-33, daglig kl. 11-19. I tårnet findes førstehjælpsudstyr, herunder hjertestarter.

Kommunen skal betale omkostninger til opsætning, nedtagning og vinteropbevaring af livreddertårnet samt logi til livredderne i sæsonen. Logiet kan f. eks. være på hotel, vandrehjem eller lignende.

Kommunens egne livreddere kan ikke indgå i Trygfondens ordning, og de har desuden ikke den fornødne uddannelse til kystlivredning.

På Fyn er der livreddertårne på Kerteminde Nordstrand og i Nyborg.

Hverken politiet eller administrationen har registreret ulykker ved badning i Christiansminde. I artiklen refereres der dog til en aktuel hændelse, hvor et par svømmere kom ud i den stærke strøm i sejlrenden et stykke uden for badebroen. Svømmerne fik hjælp fra en båd.

Administrationen vurderer, at der i denne sommer har været flere badegæster på stranden i Christiansminde. Det skyldes selvfølgelig primært det fine sommervejr, men den gennemførte renovering af området har også betydet flere gæster.

### **Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser**

Kommunens udgift til etablering af en livredderordning i Christiansminde er:

Opsætning, nedtagning og vinteropbevaring af livreddertårn	15.000 kr.
Logi til livreddere	40.000 -
<b>I alt</b>	<b>55.000 kr.</b>

Hvis livredderordningen skal finansieres af driftsbudgettet for grønne områder, foreslår administrationen, at beløbet tages af den reservation på driftsbudgettet, der i oplæg til "Plan for grønne områder" foreslås til oprensning af gadekær.

Reservationen til gadekær på 125.000 kr. årligt reduceres derved til 70.000 kr. årligt, og konsekvensen bliver, at oprensningen reduceres fra ca. ét gadekær årligt til ét gadekær hvert andet år.

Alternativt foreslås, at reservationen i oplæg til "Plan for grønne områder" på 20.000 kr. til videreførelse af friluftskommuneprojektet "Helt ud i det Blå" konverteres til livredderprojektet sammen med en reduktion på oprensning af gadekær på 35.000 kr.

## **Lovgrundlag**

Ingen bemærkninger.

## **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Godkendt. Jens Munk (O) kunne ikke tilslutte sig forslaget. Finansieringen findes inden for udvalgets samlede budget i 2015.

## **Bilag**

Bilag 1 - VS: Artikel om livreddere til Christiansminde - 20140730134928484.pdf

# Punkt 17: Ny hytte på Vindebyøre

13/31459

## Beslutningstema

Ny hytte på Vindebyøre - et samarbejde mellem FDF Tåsinge, Tåsinge Rødder og Tåsingeskolen.

## Indstilling

Direktionen anbefaler til udvalgets afgørelse, at

- godkende placering af en ny hytte på kommunens areal ved Vindebyøre.

## Sagsfremstilling

FDF Tåsinge har anmodet om kommunens tilladelse til opsætning af en ny og større skurvogn. De har hidtil haft til huse i en skurvogn ved lejrskolen, men har på grund af stigende medlemstal, fået behov for mere plads.

Området på Vindebyøre, der ejes af kommunen, er omfattet af både fredskov og strandbeskyttelseslinje, og anlæg i området kræver tilladelse fra Naturstyrelsen.

I forbindelse med ansøgning om flytningen af eksisterende skurvogn har Naturstyrelsen gjort opmærksom på, at både FDF Tåsinges skurvogn og anden skurvogn placeret i området ejet af Tåsinge Rødder er opsat uden tilladelse og skal fjernes inden udgangen af 2016. Naturstyrelsen er dog indstillet på at give dispensation til opførelse af én ny fælles hytte.

FDF Tåsinge, Tåsinge Rødder og Tåsinge Skole har derfor indgået et samarbejde om etablering af en ny fælles hytte, der kommer til at tilhøre FDF Tåsinge, som Tåsinge Rødder og Tåsinge Skole fremadrettet får lov til at anvende. En lokal arkitekt har udarbejdet forslag til en ny hytte på ca. 40 m<sup>2</sup> med tilhørende redskabsskur og toiletfaciliteter, der kan tilgodese alle brugeres behov.

FDF Tåsinge benytter området en aften 1 fast ugedag året rundt, og i forbindelse med arrangementer. Tåsinge Rødder ønsker at stille hytten til rådighed for alle skoler og institutioner på Tåsinge. Bl.a. Tåsingeskolen, som ofte benytter området og ser et stort potentiale i at kunne benytte den ny hytte i forbindelse med deres Udeskole, der i langt større grad end tidligere giver behov for gode udefaciliteter.

Opførelse af en ny hytte vil ikke få betydning for den fremadrettede drift af området. Fjernelse af de gamle skurvogne, vil dog få området til at fremstå mere ryddeligt.

## Økonomiske og erhvervmæssige konsekvenser

FDF Tåsinge, Tåsinge Rødder og Tåsingeskolen varetager selv alle etableringsomkostninger og al fremadrettet drift og vedligehold af hytten.

## Lovgrundlag

Anlæg i fredskov kræver tilladelse fra skovlovens § 11.

Anlæg placeret inden for strandbeskyttelseslinjen kræver dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 15.

En ny hytte skal overholde retningslinjer i *"Bekendtgørelse om opførelse af spejderhytter, skovbørnehaver og lignende i fredskov"*.

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Søren Kongegaard (A) stillede følgende ændringsforslag: Der meddeles dispensation under forudsætning af, at alle skoler og institutioner i kommunen kan benytte hytten. Forslaget blev forkastet med 4 stemmer mod (V, C, og O) og 3 stemmer for (A og Ø). Man stemte herefter om direktionens indstilling, der blev godkendt med 5 stemmer for C, V, O og Ø).

2 (A) undlod at stemme.

### **Bilag**

Bilag 1 - Ny spejderhytte på Vindebyøre - 20140701 Spejderhytte Vindebyøre\_ansøgning\_Svb.  
Kommune\_Naturstyrelsen\_LIGHT.pdf

Bilag 2 - Ny spejderhytte på Vindebyøre - Tåsinge Rødder tekst.pdf

Bilag 3 - Ny spejderhytte på Vindebyøre - tekst kasper Foens.pdf

Bilag 4 - Kort\_Placeringen af eksisterende skurvogne og ny hytte.pdf

## **Punkt 18: Orienterings- og efterretningssager**

13/31994

### **Beslutningstema**

*Havn*

*Beredskab*

*Trafik og infrastruktur*

*Industrimiljø*

Vedlagt notat af 18. august 2014 vedrørende færgedrift i forbindelse med erosion, støj og røg – påvirkning af den runde lystbådehavn i forhold til den øgede færgedrift.

*Natur og Klima*

### **Beslutning i Miljø-, Klima- og Trafikudvalget den 08-09-2014**

Orienteringen blev taget til efterretning. Program for besigtigelsestur den 15. september blev omdelt.

### **Bilag**

Bilag 1 - Notat om færger - Færgedrift - hastighed.docx

**Punkt 19: Lukket: Ekspropriation af arealer til anlæg af offentlig sti,  
Lundbyvej**

14/8399

## **Punkt 20: Lukket: Orienterings- og efterretningsager**

13/31994