

REFERAT Plan- og Teknikudvalget 2022-2025 d. 31-05-2022

Mødedato Tirsdag d. 31. maj 2022 kl. 16:00

Mødested Kerteminde Rådhus

Mødedeltagere Terje Pedersen, Bettina Drefeld Eriksen, Lars Ole Thejsen Valsøe, Jan
Johansen, Anne Katrine Berg Fiber

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Byvandring i Kerteminde midtby.....	4
Budgetopfølgning 1 pr. 30.4.2022 for Plan- og Teknikudvalget.....	5
Motorcross - Kærbymose.....	7
Endelig vedtagelse af lokalplanforslag 301 for Munkebo Bycenter, samt kommuneplantillæg 43/01	9
Endelig vedtagelse af lokalplan 334 - Bevaring af Lindøboligerne i Munkebo.....	11
Ophævelse af lokalplan 3.1 - nyt boligområde i Rynkeby.....	13
Vejadgang til offentlig vej fra ny grusgrav ved Birkende.....	15
Parkerings- og standsningsforbud i Måle By.....	18
Ændring af Vinterregulativ.....	20
Revideret lejekontrakt til Haveforeningen Byfogedløkken.....	22
Strandkilen Nord, Kerteminde. Opførelse af 36 almene ældreboliger - godkendelse af Skema B.....	24
Ny ansøgning om landzonetilladelse til terrænregulering fra Odense Havn A/S efter vedtagelse af k	26
Nyt vejforløb i forbindelse med ny udstykning i Marslev.....	28
Konsekvensområde i Langeskov.....	30
Beslutning om overtagelse af udgifter til rute 920 som følge af regionale besparelser.....	32
Sager og skrivelser til orientering.....	34

Punkt 78: Godkendelse af dagsorden

S2021-49784

Sagsfremstilling

-

Beslutning

Godkendt.

Punkt 79: Byvandring i Kerteminde midtby

S2022-17295

Sagsfremstilling

Administrationen er i gang med at samle lokalplanerne inden for Kerteminde midtby. Plan- og Teknikudvalget starter udvalgsrådet med en byvandring, hvor dilemmaer i lokalplanlægningen drøftes. Administrationen indarbejder herefter udvalgets drøftelser i lokalplanarbejdet.

Udvalget mødes ved rådhuset i Kerteminde, på p-pladsen ud mod Hans Schacksvej.

Fra administrationen deltager teamleder Jan Rødland og planlægger Jesper Petersen.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ikke relevant.

Lovgrundlag

Planloven

Høring

Ikke relevant.

Politikker og strategier

Planstrategi 2019

- *Eksklusive boliger langs kysten*

Bosætningsstrategien 2016

- *Livet i Købstanden Kerteminde*

Erhvervsstrategi 2020-2024

- *Kerteminde kommune skal yderligere udvikle sine mange kulturtilbud og turismen blandt andet skal mulighederne indenfor gastronomi kortlægges og potentialer udnyttes.*

Turismepolitik 2015-2025.

- *Det autentiske købstadsmiljø med den gamle historie og den mangfoldige kultur*

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget.

Indstilling: Direktionen indstiller at

Plan- og Teknikudvalget drøfter byudvikling i Kerteminde midtby.

Beslutning

Drøftet

Punkt 80: Budgetopfølgning 1 pr. 30.4.2022 for Plan- og Teknikudvalget

S2022-264

Sagsfremstilling

Plan & Teknik					
	Regnskab	Oprindeligt	Korrigeret	Forventet	Afvigelse ift.
Beløb i 1.000 kr.	2021	budget 2022	budget 2022*	regnskab 2022	korr. budget
Med overførselsadgang	37.318	31.099	32.006	33.805	-1.799
Boligkontor	-1.893	-3.050	-4.281	-4.281	0
Trafik og anlæg	8.519	8.229	11.652	11.652	0
Kerteminde Havne	-2.216	-3.222	-1.336	-1.336	0
Ejendomsadm. vedligehold	17.164	12.841	10.041	11.241	-1.200
Befordring	7.051	7.604	7.604	7.604	0
Ejendomsservice	7.617	7.152	6.361	6.960	-599
Flådestyring	1.076	1.545	1.965	1.965	0
Uden overførselsadgang	-13.320	-15.042	-15.042	-15.042	0
Boligkontor	-13.320	-15.042	-15.042	-15.042	0
Politikområdet i alt	23.998	16.057	16.964	18.763	-1.799
Budgetomplacering **					
Politikområdet inkl. omplacering i alt			16.964	18.763	-1.799
Handleplan, nødvendig genopretning					-
Bevillingstilpasning (tillægsbevilling)					1.200
Overførsel til 2023 (forventet)					-
Minus (-) = merforbrug, mindreindtægt					
* Korrigeret budget pr. 30/4.2022					

** Budgetomplaceringer mellem politikområder = netto 0 på drift.	
Budgetomplaceringer indenfor politikområdet vil fremgå af notat.	

Udvalget arbejder inden for plan og teknik.

Pr. 30. april 2022 forventes et samlet regnskabsresultat på 18,76 mio. kr. for hele udvalget.

Dermed forventes en budgetoverskridelse hos ejendomsservice på 1,79 mio. kr. som er specificeret i tilhørende bilag.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Budgettet forventes overskredet med kr. 1.799.000.

Beløbet stammer fra et merforbrug for 2021 hos ejendomsservice som man forventer udlignet ved udgangen af 2023. (599)

Det stammer ligeledes fra et merforbrug hos ejendomsadministrationen som stammer fra en vanskade grundet skybrud. (1.200)

Lovgrundlag

Lov om Kommunernes styrelse - Kap. V Kommunernes økonomiske forvaltning §40 og §45a.

Høring

Punktet er ikke omfattet høringsregler.

Politikker og strategier

Kommunens økonomiske politik og strategier. Budgetopfølgning.

Punktet afgøres i

Byrådet - i sag budgetopfølgning for alle udvalg.

Indstilling: Direktionen indstiller at

Direktionen indstiller, at budgetopfølgning 1-2021 godkendes og indarbejdes i samlesagen til budgetopfølgning 1 for alle udvalg.

Beslutning

Godkendt.

Bilag

2.1_PT_Budgetopfølgning_1_pr_30.04.2022

Punkt 81: Motorcross - Kærbymose

S2022-17436

Sagsfremstilling

Odense Kommune har i mange år arbejdet på etablere et motorcross anlæg i Kærby Mose, som er beliggende i Odense Kommune, men tæt op ad kommunegrænsen til Kerteminde. I 2016 lavede Odense Kommune en VVM-redegørelse for anlægget i Kærby Mose, som blev sendt i høring. Kerteminde Kommune gjorde indsigelse mod planerne med begrundelsen om, at det ville gribe ind i Kerteminde Kommunes muligheder for at skabe udvikling. Det fik Odense Kommune til at opfordre Kerteminde til droppe protesten - til gengæld ville Odense Kommune bygge højere støjvolde omkring anlægget.

Sagen endte med, at Kerteminde kommune nedlagde Veto og det daværende Erhvervs- og Vækstministerie måtte afgøre sagen. Odense Kommune fik medhold og etableringen af anlægget fortsatte.

I marts 2020 stod motorcross anlægget færdigt.

I december 2020 vurderede planklagenævnet, at lokalplanen og miljøvurderingen ikke tager hensyn til påvirkningen og beskyttelsen af arten stor vandsalamander, der lever i området.

By- og Kulturudvalget i Odense kommune har d. 18/5 2022 vedtaget at offentliggøre forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, samt miljøkonsekvensvurdering med tilhørende §25 tilladelse samt 3 miljøgodkendelser.

På mødet deltager Paw Gadegaard og Palle Matzen fra Odense kommune, hvor de vil fremlægge sagen for udvalget.

Bilag til sagen:

- Miljøkonsekvensrapport april 2022 (D2022-53982)
- Kærby Mose Motorsportsanlæg.Udkast til VVM-tilladelse.Lovliggørelse (D2022-53980)
- Udkast til miljøgodkendelse af motocrossbane i Kærby Mose.Lovliggørelse (D2022-53983)
- Udkast til miljøgodkendelse af gokartbane i Kærby Mose.Lovliggørelse (D2022-53985)
- Udkast til miljøgodkendelse af støjvolde for motorsports. i Kærby Mose.Lovliggørelse (D2022-53984)
- Lokalplan nr. 4-1038 Motorsportsanlæg i Kærby Mose (D2022-53981)
- Forslag til kommuneplantillæg 21 Støjende fritidsanlæg ved Kærby Mose (D2022-53979)

Økonomiske konsekvenser/finansiering

-

Lovgrundlag

Planloven

Bekendtgørelse om lov om miljøvurdering af planer og programmer

Høring

Odense Kommune har sendt vedhæftede bilag i 8 ugers.

Politikker og strategier

Kommuneplan 2021-2033: Byudvidelse i Marslev.

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget.

Indstilling: Direktionen indstiller at

Plan- og teknikudvalget drøfter sagen.

Beslutning

Drøftet

Bilag

Forslag til kommuneplantillæg 21. Støjende fritidsanlæg ved Kærby Mose

Kærby Mose Motorsportsanlæg. Udkast til VVM-tilladelse. Lovliggørelse

Lokalplan nr. 4-1038 Motorsportsanlæg i Kærby Mose

Miljøkonsekvensrapport og miljørapport 28-03-2022

Udkast til miljøgodkendelse af motocrossbane i Kærby Mose. Lovliggørelse

Udkast til miljøgodkendelse af støjvolde for motorsports. i Kærby Mose. Lovliggørelse.

Udkast til miljøgodkendelse af gokartbane i Kærby Mose. Lovliggørelse.

Punkt 82: Endelig vedtagelse af lokalplanforslag 301 for Munkebo Bycenter, samt kommuneplantillæg 43/01

S2019-6657

Sagsfremstilling

Planforslagene giver mulighed for at opføre bygninger i fire til syv etager omkring det eksisterende Munkebo Bycenter.

Forslagene har været sendt i offentlig høring i 8 uger i perioden 11. marts - 5. maj 2022. Der er indkommet i alt 24 høringssvar, herunder fra Slots- og Kulturstyrelsen og Østfyns Museer.

Der er fire positive høringssvar og flere høringssvar ser positivt på at ombygge bycenteret.

De fleste (20) af høringssvarene er kritiske ift. højden af de nye bygninger og påvirkninger og/eller konsekvenser ift. :

1. Landskabet og sammenhængen med den eksisterende lave bebyggelse.
2. Skyggepåvirkning indenfor området og især nord for området.
3. Det nationale industriminde/kulturarven
4. Indbliksgener indenfor området og især nord for området og
5. Reduktionen af offentlige friarealer

Derudover er der kritiske bemærkninger i forhold til udsigtsgener for den eksisterende bebyggelse nord for området, antallet af parkeringspladser, efterspørgsel på lejlighederne og i den sammenhæng ejerformer og nye naboer.

Lokalplanen

Lokalplanforslaget fastlægger, at de oprindelige centerbebyggelser skal bevares, mens der udlægges i alt ni byggefelter til ny bebyggelse: Tre byggefelter i den nordvestlige del af planområdet, ét byggefelt i den sydvestlige del af planområdet og fem byggefelter i den sydøstlige del af planområdet.

I forhold til de indkomne høringssvar kan administrationens bemærkninger læses i hvidbogen i Bilag 1. Bemærkninger til de overordnede temaer i høringssvarene, samt forslag til besvarelse ses også i bilag 1.

Der er i forlængelse af planforslagene udarbejdet en miljørapport og på grundejers anmodning er der udarbejdet et udkast til en frivillig udbygningsaftale som gør det muligt for bygherre at udvide og omdanne den kommunale p-plads.

Udbygningsaftalen gør det muligt for bygherre at udvide og omdanne den kommunale p-plads så den indeholder flere parkeringspladser. Pladsen udvides mod nord, og der lægges ny asfalt og de eksisterende træer erstattes og placeres mere hensigtsmæssigt ift. anvendelsen som p-plads. Udgifterne til den beskrevne omlægning af parkeringspladsen afholdes af Munkebo Bycenters ejer. Når anlægget er færdigetableret og godkendt af kommunen, overtages det vederlagsfrit af kommunen som herefter fortsat står for den fremtidige drift og vedligeholdelse af dette anlæg. P-pladserne vil være offentligt tilgængelige og indgå som en del af områdets samlede parkering.

Formålet med miljørapporten er at sikre, at der foretages en konkret vurdering af hvilke væsentlig påvirkninger planen vil have hvis den gennemføres. Målet er at minimere eller helt undgå negative miljøkonsekvenser. Den samlede påvirkning vurderes ikke at være væsentlig. Rapporten har afgrænset nedenstående temaer.

1. Visuel virkning af kystnærhedszonen.
2. Visuel virkning i nærområdet og skyggevirkning.
3. Kulturhistorie.
4. Trafikstøj og støj fra vareindlevering.

Ad. 1: Det planlagte byggeri vil kun i meget ringe grad påvirke kystnærhedszonen og vil kun i ringe grad kunne ses på afstand. Dertil forventes det, at byggeriet glimtvis vil være synligt fra få placeringer langs kysten.

Ad. 2: Bebyggelsen skaber med sin tæthed og højde et urbant miljø, der vurderes at understøtte fortællingen om, at man er centralt i byen. Overordnet set har bebyggelsen gode lys- og skyggeforhold internt i området, mens området nord for de nordligst beliggende bygninger, vil være skyggepåvirket en del af dagen.

Ad. 3: Da kulturmiljøets værdier i høj grad knytter sig til nærheden mellem boliger, centerbebyggelse og Lindøværftet, samt til centerets indre struktur med den åbne centergade, vurderes det, at påvirkningens karakter er af mindre væsentlig

betydning for kulturmiljøets bærende værdier.

Ad. 4: Støj i boligerne fra vejtrafikken håndteres bl.a. ved støjdemning i boligens facader. Boligerne i det nordvestligste punkt vil være påvirket af støj fra natlevering ved Netto. Ved forsat natlevering er der indgået aftale mellem bygherre og Netto om at etablere varelevering på den vestlige facade af Netto.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ingen

Lovgrundlag

Lov om planlægning jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 01/07/2020 (Planloven).

Lov om miljøvurdering

Høring

Høring har været afholdt i perioden 11. marts - 5. maj 2022.

Politikker og strategier

Planstrategi 2019 og Kommuneplan 2021-2033.

Punktet afgøres i

Byrådet

Indstilling: Direktionen indstiller at

1. Byrådet beslutter at vedtage lokalplan 301 samt kommuneplantillæg 01 endeligt
2. Byrådet godkender, at høringssvar besvares som foreslået i bilag 1, hvidbogen

Beslutning

Plan- og Teknikudvalget kan ikke anbefale projektet, og opfordrer administrationen til at gå i dialog med investor med henblik på reduktion af bygningshøjde og bygningsmasse

Bilag

Lokalplan 301, centerområde, Munkebo Bycenter_EB

Bilag 1_Hvidbog

Kommuneplantillæg 01 til KP 2021-2033

Udbygningsaftale, udkast

Punkt 83: Endelig vedtagelse af lokalplan 334 - Bevaring af Lindøboligerne i Munkebo

S2022-15807

Sagsfremstilling

Lokalplan 334 - Bevaring af Lindøboligerne i Munkebo skal endelig vedtages.

Lokalplanen er udarbejdet som en fleksibel lokalplan - altså en lokalplan af mindre betydning, og derfor med forkortet høringsperiode.

Forslaget til lokalplanen er vedhæftet som bilag D2022-51008. Ændringerne i planen er markeret med rødt.

Lokalplan har været i høring i 3 uger - fra d. 7. april 2022 til 28. april 2022.

Lokalplanen er en ændret udgave af tidligere lokalplan 209, og omfatter tilføjelser af få bestemmelser i § 6 - Bebyggelsens ydre fremtræden.

Ændringerne giver muligheder for at anvende andet tagmateriale en eternitskifer. Der må således anvendes stålplader, og der må tilføjes et gavludhæng på maks. 250 mm. Dertil er tilføjet en bestemmelse, der skal sikre at huset ikke ændrer højde i forbindelse tagudskiftning. Derudover gives der mulighed for at anvende tagmateriale med integrerede solceller. De tilføjede bestemmelser er formuleret, så kulturmiljøet og husenes udformning bevares i videst muligt omfang.

Lokalplanområdet er på listen over de 25 nationale industriminder, og derfor er det vigtigt at bevare kulturmiljøet og dets særlige karaktertræk. De særlige karaktertræk i området er de mange ens huse, de grønne kiler og ensartetheden i vængerne. Men der opleves problemer med utætte tage og store udgifter til vedligehold af træ- og murværk, og derfor imødekommer planen en modernisering af boligerne.

I forbindelse med høringen er Østfyns Museer og Slots- og Kulturstyrelsen blevet hørt. Østfyns Museer havde ingen indvendinger ift. lokalplanen, og de er også tidligere kommet med en accept af de mindre ændringer, lokalplanen vil medføre. Slots- og Kulturstyrelsen har ikke kommenteret på planen.

Der er indkommet 1 høringssvar fra Jamie Jocanelli, Rosendalen 622, 5330 Munkebo: *Accepterer forslag om ændring af tag materiale på lindø husene.*

Supplerende sagsfremstilling

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ingen.

Lovgrundlag

Planloven.

Høring

Lokalplan 334 har været i høring fra d. 7. april 2022 - 28. april 2022

Politikker og strategier

Ingen.

Punktet afgøres i

Byrådet

Indstilling: Direktionen indstiller at

byrådet vedtager lokalplan 334.

Beslutning

Anbefales.

Bilag

Forslag til lokalplan 334_3

Punkt 84: Ophævelse af lokalplan 3.1 - nyt boligområde i Rynkeby

S2021-47710

Sagsfremstilling

Ophævelse af lokalplan 3.1

Miljø- Natur- og Teknikudvalg besluttede d. 30. November 2021 at igangsætte ophævelse af lokalplan 3.1 - Nyt boligområde i Rynkeby.

Baggrunden for ophævelsen er, at der gøres brug af dispensationer i forbindelse med de huse, der bliver bygget i området. Lokalplanen er meget restriktiv i forhold til bebyggelsens ydre fremtræden og omfang, og giver derfor udfordringer ift. nutidige ønsker og krav til bebyggelse. Det har været en udfordring at sælge grunde, og der er stadig en del byggegrunde til salg.

Ophævelsesdokumentet er vedlagt som bilag D2022-50441.

Ophævelsen omfatter hele området for lokalplan 3.1, og kan ses i bilag D2022-50992.

Lokalplan 3.1 er udarbejdet for at sikre fremtidige bolig- og udviklingsmuligheder i Rynkeby. Det var planens formål at skabe et afvekslende boligområde i en blanding af åben-lav og tæt-lav bebyggelse med tilhørende friarealer. Bebyggelsens midtpunkt består af et fælles friareal, som danner ramme for socialt samvær og leg for områdets beboere.

Området er delvist kommunalt ejet og forbliver i byzone.

Ved ophævelse vil områdets anvendelse fremover blive administreret efter kommuneplanens rammebestemmelser for 5.B.05 (boligområde), og bebyggelse reguleres efter gældende retningslinjer i gældende bygge Lovgivning.

Konsekvenser ved en total ophævelse af lokalplanen er, at fællesarealerne ikke er sikret mod bebyggelse eller anden anvendelse. Dette er ikke ønskværdigt jf. høringssvarene.

En løsning på dette kunne være, at tinglyse en servitut, der sikrer de grønne områder mod bebyggelse, fastholder stisystemerne og parkeringsforholdene.

Forslag til A2- Ophævelse af lokalplan 3.1 har været i offentlig høring fra d. 17. marts 2022 til d. 14. april 2022.

Der er indkommet **10 høringssvar** med følgende emner:

- **Bevaring af de grønne områder** (matr. 3du og 3dv)
- Trafiksikkerhed, parkering og stiforbindelser
- Områdets landsbykarakter
- Beplantning

Fællesarealer og stiforbindelser er markeret med gult på bilag D2022-50992.

Resumé og administrationens bemærkninger kan læses i bilag D2022-50438.

Høringssvarenes korrekte ordlyd og fulde længde kan læses i bilag D2022-50439.

Alle 10 høringssvar omhandlede vigtigheden af at bevare friarealerne, og disses betydning for det sociale liv i området. Administrationens kommentarer til høringssvarene: Administrationen undersøger muligheden for at imødekomme ønsket om at bevare de grønne områder (matr. 3du og 3dv).

Der er ikke på nuværende tidspunkt oprettet en grundejerforening, og kommunen drifter fortsat arealerne. Ved ophævelse af lokalplan bortfalder muligheden for at stille krav til oprettelse af grundejerforening. Ifølge lokalplanen skal grundejerforeningen oprettes, når Byrådet kræver det. Drift og vedligeholdelse af fællesarealer og vej- og stisystemer kan ligeledes pålægges grundejerforeningen (med lokalplanen).

I lokalplanen står der således:

Lokalplan 3.1: §11 Grundejerforening

§11.1 Der skal oprettes en grundejerforening med medlemspligt for samtlige ejere af grunde indenfor lokalplanområdet.

§11.3 Grundejerforeningen skal forestå drift og vedligeholdelse af veje, stier, fælles friarealer og langtidsparkeringsplads.

§11.4 Grundejerforeningen er pligtig til at tage skøde på friarealer og langtidsparkeringsplads.

Det er muligt at tinglyse en servitut i området, som stiller krav om oprettelse af grundejerforening, samt medlemspligt og at grundejerforeningen skal forestå drift og vedligeholdelse af fællesarealer, veje og stier.

Der er derfor følgende scenarier:

A) Lokalplanen ophæves (medlemspligt af grundejerforening bortfalder, kommunen skal fortsat drifte og vedligeholde fællesarealer, og fællesarealerne er ikke sikret).

B) Lokalplanen ophæves, og ovenstående tinglyses (sikring af de grønne arealer, oprettelse og medlemspligt af grundejerforening, drift af fællesarealerne).

C) Der udarbejdes en lokalplan af mindre betydning for området, som fastholder friarealerne og de trafikale forhold, men lemper de restriktive forhold ift. bebyggelse.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ikke relevant.

Lovgrundlag

Planloven.

Høring

Forslag til ophævelse af lokalplan 3.1 - nyt boligområde i Rynkeby har været fremlagt i offentlig høring i perioden d. 17. marts 2022 til d. 14. april 2022.

Politikker og strategier

Landsbypolitik 2019-2022.

Prioritere og behandle indkomne forslag til ændringer af lokalplaner. Igangsætte arbejdet med at revidere min. 1 lokalplan

Punktet afgøres i

Byrådet.

Indstilling: Direktionen indstiller at

Byrådet beslutter **scenarie B**.

Beslutning

Anbefales.

Bilag

lokalplanområde med markering af fællesarealer

Ophævelse af lokalplan 3.1 _til endelig vedtagelse

Lokalplan 3.1

Hvidbog - forslag til ophævelse af lokalplan 3.1, nyt boligområde i Rynkeby

Hvidbog Bilag - Høringssvar i fuld længde

Punkt 85: Vejadgang til offentlig vej fra ny grusgrav ved Birkende

S2021-50422

Sagsfremstilling

Nymølle Stenindustrier A/S anmoder om tilladelse til etablering af ny vejtilslutning til Odensevej fra nyt råstofvindingsområde vest for Birkende.

Det oplyses, at den kommende grusgrav forventer 50-75 daglige materialetransporter.

Administrationen har kontaktet Vejdirektoratets myndighedsafdeling angående sagen. Myndighedsafdelingen har den 15/12-21 oplyst, at de ikke ønsker at kommentere den konkrete sag, men påpeger især faren for bagendekollisioner (dvs. påkørsel bagfra af køretøjer, der venter på fri bane for at kunne svinge til venstre ind ad den nye vejadgang) ved vejtilslutninger på en placering som den aktuelle, og vurderer umiddelbart, at der bør gives afslag på anmodningen om ny vejtilslutning fra råstofområdet, alternativt at der kan meddeles tilladelse på betingelse af, at der etableres helleanlæg med venstresvingbane (kanaliseringsanlæg) ved den nye vejtilslutning.

Vejdirektoratets principielle bekymring svarer helt til administrationens vurdering af sagen. Administrationen har meddelt sin holdning til Nymølle A/S den 15/12-21.

Nymølle A/S har ved skrivelse af 19/04-22 (se bilag) protesteret over krav om anlæggelse af kanaliseringsanlæg pga. anlægsøkonomien, og henviser til tre tilfælde (Kliplev, Højby og Bjørnkjær), hvor adgangsveje til grusgrave er anlagt uden kanaliseringsanlæg.

De tre nævnte grusgrave vejforsynes dog alle fra veje med mindre eller endog markant mindre trafik end Odensevej ved Birkende (jf. Bilag 01, 02 og 03).

To andre sammenlignelige grusgrave på Fyn (Stenløse hhv. Brylle-Frankfri) vejforsynes fra veje med større trafikintensiteter (jf. Bilag 04 og 05). De to pågældende kommuner (Odense hhv. Assens Kommune) har i disse tilfælde stillet krav om etablering af kanaliseringsanlæg ved meddelelse af tilladelsen til etablering af ny vejadgang til offentlig vej fra de to grusgrave.

Den målte trafikintensitet på Odensevej ved Birkende er endnu højere (jf. Bilag 00). Udover fare for bagendekollisioner vil der derfor desuden være fare for opstuvning og kødannelse af biler bag lastbiler, som holder på Odensevej og venter på at svinge til venstre ind på området med grusgraven.

Odensevej er desuden omfattet af adgangsbestemmelser (jf. §§ 51-59 i lov om offentlige veje). Adgangsbegrænsning betyder, at der er tinglyst bestemmelse for at begrænse adgangen til de overordnede veje. Det betyder, at praksis omkring at få tilladelse til nye vejadgange eller udvidet benyttelse af eksisterende vejadgange vil være restriktiv.

Administrationen mener i den konkrete sag, at 50-75 daglige ind-/udkørsler med store lastbiler må betragtes som en markant ændring af trafikbelastningen på Odensevej, hvor det pga. vejens retlinede forløb og gode oversigtsforhold er muligt at køre væsentligt hurtigere end tilladt, og mener derfor, at der også af denne grund bør stilles krav om etablering af et kanaliseringsanlæg ved meddelelse af tilladelse til ny vejadgang.

Det vil principielt være muligt at anlægge et kanaliseringsanlæg indenfor eksisterende vejskel, og det vil i givet fald således formentlig ikke være nødvendigt at erhverve areal fra de tilstødende ejendomme.

Nogle af de omkringliggende ejendomme (herunder beboelsesejendomme samt evt. grillcafé) vil komme til at ligge meget tæt på den planlagte placering af ny adgangsvej til grusgravningsområdet (jf. bilag). Kommunen bør som vejbestyrelse under alle omstændigheder kræve, at ny adgangsvej asfalteres for at modvirke støvgener.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Merudgift til etablering af nyt helleanlæg vil formentlig ligge i størrelsesorden 1½-2 mio kr. hvor udgiften afholdes af Nymølle Stenindustrier A/S

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje m.v. (LOV nr 1520 af 27/12/2014)

Høring

Sagen er sendt i nabohøring hos ejere af de omkringliggende ejendomme.

Eventuelle høringssvar vil foreligge til udvalgs mødet.

Politikker og strategier

-

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget.

Indstilling: Direktionen indstiller at

at der meddeles tilladelse til etablering af ny vejadgang jf. Alternativ A (øst for Odensevej 77-79), at tilladelsen betinges af, at der anlægges et kanaliseringsanlæg ved vejadgangen samt at ny adgangsvej asfalteres for at undgå støvgener.

Beslutning

Plan- og Teknikudvalget indstiller at administratjonen går i dialog med Nymølle Stenindustrier A/S med henblik på alternative adgangsveje

Bilag

Oversigt_over_høringssvar_grusgrav_Birkende

01_Høringssvar_Tave_Bonden_10

02_Høringssvar_Sellebergvej_5

03_Høringssvar_Sellebergvej_3A

04_Høringssvar_Tave_Bonden_12

05_Høringssvar_Odensevej_81A-81B-83

06_Høringssvar_Odensevej_75A

07a_Høringssvar_Odensevej_77

07b_Høringssvar_Odensevej_77

07c_Høringssvar_Odensevej_77

08_Høringssvar_Sanderumgårdsvej_150

09_Høringssvar_Kertemindevejen_0

BIRKENDE_Grusgrav_luftfoto

BIRKENDE_Grusgrav_situationsplan

220419_Nymølle_skrivelse

00_BIRKENDE_Grusgravning_Odensevej

05_Brylle-Frankfri_Grusgrav

04_Stenløse_Grusgrav

03_Bjørnkjær_Grusgrav

02_Højby_Grusgrav

01_Kliplev_Grusgrav

Punkt 86: Parkerings- og standsningsforbud i Måle By

S2021-44461

Sagsfremstilling

I denne sag skal udvalget tage stilling til parkerings- og standsningsforbud i Måle. Kerteminde Kommune har ansøgt politiet om etablering af parkerings- og standsningsforbud i Måle, og efterfølgende modtaget afslag.

En gruppe beboere i Måle klagede i sommeren 2020 over trafikale udfordringer på strækningen gennem Måle By, herunder over, at vejen i perioder er vanskeligt passabel på grund af mange parkerede biler i forbindelse med især Måle Bagerbod (Måle Bygade 49).

Kerteminde Kommune afholdt flere dialogmøder med repræsentanter for beboere og ejere, og den 19/04-21 sendte kommunen sagen i partshøring hos samtlige berørte beboere og ejere i Måle (i alt 55 personer på 27 ejendomme). Kommunen modtog i alt 28 høringssvar, hvoraf 18 erklærede sig som tilhængere og 10 erklærede sig som modstandere af en standsningsforbudszone i Måle By.

Sagen blev derefter behandlet på Miljø-, Natur- og Teknikudvalgets møder den 11/05-21 og 08/06-21. På sidstnævnte møde besluttede udvalget at indføre forbud mod parkering og standsning på Måle Bygade samt de første 200 meter af Stengårds Stænge. Zonen blev senere udvidet til også at omfatte den østlige del af Hverringevej.

Skilte med standsningsforbud blev opsat i juli 2021. Administrationen havde forinden drøftet sagen med politiet, som havde givet en forhåndstilkendegivelse om, at dette ville kunne tillades under visse betingelser. Som følge af en misforståelse blev der dog ikke indhentet egentligt samtykke fra politiet inden opsætningen og heller ikke opsat undertavler på skiltene.

Den 18/10-21 meddelte politiet pr. brev, at de havde konstateret, at der var opsat standsningsforbudsskilte, og opfordrede kommunen til at fjerne disse snarest, da de var opsat uden fornødent samtykke. Kommunen fjernede derefter tavlerne fra standerne.

Kommunen tog derefter kontakt til politiet for at drøfte mulighederne for opretholdelse af zonen med standsningsforbud, men politiet meddelte ved skrivelse af 14/01-22 endeligt afslag vedr. etablering af parkerings- eller standsningsforbud.

Politiet henviser til, at det på baggrund af Færdselslovens § 92, stk. 1, er politiets vurdering, at der ikke er grundlag for etablering af de færdselsindskrænkninger, som et parkerings- og/eller standsningsforbud er, i Måle By. Vejforløbet i Måle By er smalt og kurvet, hvorfor det må forventes, at langt de fleste biler passerer i gennem byen med en hastighed, der er afpasset efter forholdene. Det er politiets vurdering, at parkerede og/eller standsede biler ikke vil være en risiko i forhold til trafikikkerheden. Parkerede biler vil virke som fartdæmpere og dermed vil være med til at nedsætte hastigheden på det omhandlede vejforløb. Etablering af et standsningsforbud med "Af- og pålæsning tilladt" vil være et unødigt og uforholdsmæssigt indgreb til gene og hinder for Måle Bys beboere og deres besøgende mv.

Administrationen tilslutter sig politiets holdning. Det bemærkes i øvrigt, at der i øjeblikket ikke foregår erhvervsvirksomhed på ejendommen Måle Bygade 49 (tidligere Måle Bagerbod).

Administrationen afholder partshøring i perioden 10/05-22 til 26/05-22 for ejere og beboere langs de berørte vejstrækninger.

Høringssvar vil foreligge til udvalgsrådet.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Nedtagning af skiltestandere = ca. 1.500 kr.

Lovgrundlag

Færdselsloven (jf. LBK nr 1710 af 13/08/2021)

Lov om offentlige veje m.v. (LOV nr 1520 af 27/12/2014)

Ankemulighed: udvalget kan beslutte at indbringe politiets afslag som en tvist til transportministerens afgørelse (jf. Færdselslovens § 92 c stk. 1), med redegørelse for, hvorfor kommunen er uenig i politiets afslag.

Høring

Der afholdes partshøring i perioden 10/05-22 til 26/05-22 for ejere og beboere langs de berørte vejstrækninger. Høringssvar vil foreligge til udvalgs mødet.

Politikker og strategier

Landsbypolitikken.

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget.

Indstilling: Direktionen indstiller at

udvalget følger politiets afslag af 14/01-22, og at zonen med parkerings- og standsningsforbud i Måle følgelig nedlægges.

Beslutning

Godkendt.

Bilag

01_Høringssvar_Stengårds_Stænge_4

02_Høringssvar_Hverringevej_405

03_Høringssvar_Måle_Bygade_8

04_Høringssvar_Måle_Bygade_46

05_Høringssvar_Måle_Bygade_43

06_Høringssvar_Måle_Bygade_52

07_Høringssvar_Måle_Bygade_8

08_Høringssvar_Måle_Bygade_49

09_Høringssvar_Måle_Bygade_45

Oversigt_over_høringssvar

2205_Måle_Standsniningsforbudszone_nu_nedlagt

Punkt 87: Ændring af Vinterregulativ

S2022-16638

Sagsfremstilling

I forbindelse med det kommende udbud af opgaver vedrørende vintertjenesten, viser der sig behov for enkelte ændringer i kommunens vinterregulativ. Ændringerne betyder at der vil være bedre overensstemmelse mellem det praktisk mulige og indholdet i vinterregulativet ("Regulativ for vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, stier og pladser").

Vinterregulativet fastsætter serviceniveauet for vintertjenesten og i hvilket omfang der skal udføres glatførebekæmpelse og snerydning på de kommunale veje og stier. Kommunens veje er inddelt i 4 vejklasser, hvor klasse 1 veje har det højeste niveau og skal være farbare alle ugens dage, døgnet rundt. Laveste niveau er klasse 4 veje, hvor vejene ikke saltes og alene sneryddes inden for normal arbejdstid.

Stier er inddelt i 3 stiklasser. Der er ingen ændringer i forhold til vintertjeneste på stier.

Vintertjenesten udføres derfor med udgangspunkt i vinterregulativet og kortlaget, der definerer hvilken vejklasse kommunens veje tilhører.

Ændringerne er følgende:

- Bilag A vedr. vejklasse I, Tilstræbt maksimum tid for vejtilstand under servicemål - Efter snefald og efter fygning ændres maksimum tid for rydning fra 2 timer til 4 timer.
Bemærk! I dag er det ikke muligt at rydde kørebanerne for sne inden for 2 timer. Den realistiske tid er 4 timer. Alternativt skal der sættes ekstra køretøjer ind og dermed vil omkostningerne til vintertjeneste blive forøget.
- Der er siden sidste revision af regulativet administrativt foretaget løbende ændringer af Vintervejklasser.
Ændringerne er gennemført, hvis der er kommet nye veje til, eller hvis en vejstrækning har fået en anden større eller mindre betydning i forhold til at betjene erhverv, skoler mv.

Ud over den politiske godkendelse af vinterregulativ og vejklasser, skal Fyns Politi også godkende materialet. Efter udvalgets beslutning vil et revideret vinterregulativet blive fremsendt til Fyns Politi's godkendelse.

Det gældende Regulativ (fra 01-09-2015) kan ses på Kommunens hjemmeside og er vedhæftet som bilag til denne sag: <https://kerteminde.dk/borger/vej-og-havn/regulativer-og-bekendtgørelser/renholdelse-og-vintervedligehold>

De reviderede vintervejklasser er vedhæftet som bilag.

Gennemgangen af nuværende praksis i forhold til de fastlagte servicemål i kommunens vinterregulativ har vist, at den praktiske vintertjeneste har været udført med et højere serviceniveau end beskrevet i vinterregulativet. Eksempelvis har der været saltet på flere klasse 4 veje og snerydning været udført uden for normal arbejdstid. Fremadrettet vil vintertjenesten blive udført i overensstemmelse med vinterregulativet og de fastlagte vejklasser.

Undtagelser herfra vil være, når der ydes hjælp til kommunens hjemmepleje for at sikre de kan tilse borgere uanset vejrforholdene.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ændring i regulativet vurderes at være økonomisk neutralt.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje m.v. lov nr. 1520 af 27/12/2014.

Høring

Efter politisk godkendelse sendes vinterregulativet til Fyns Politi for deres godkendelse.

Politikker og strategier

Kommuneplan 2013-2025, Kerteminde Kommune, Hovedstruktur:

Erhverv og trafik. Trafikplanlægningen sikrer, at det samlede trafiksystem udnyttes bedst muligt for alle, og så flest muligt kan benytte den kollektive trafik.

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget.

Indstilling: Direktionen indstiller at

- Maksimum tid for rydning efter snefald og fygning på klasse I veje ændres fra 2 til 4 timer (Bilag 1)
- Kortet med de reviderede vejklasser godkendes

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Ændringer i Vintervejklasser

Vintervejklasser 1-4

Vintervejklasser

Regulativ_vintertjeneste_2015

Punkt 88: Revideret lejekontrakt til Haveforeningen Byfogedløkken

S2020-51121

Sagsfremstilling

Haveforeningen Byfogedløkken er den forening, som er aftalepart for Kerteminde kommune ved udlejning af kolonihaver ved Tårupstrandvej. Kolonihaverne er reguleret af lokalplan 11, som blev vedtaget i 1982.

Kolonihaver er derudover reguleret af Kolonihaveloven samt naturligtvis den lejeaftale, som er indgået imellem Kerteminde Kommune og Haveforeningen. Denne lejeaftale er ligeledes fra 1982.

Aftalen imellem Kerteminde Kommune og Haveforeningen har haft brug for en fælles opdatering - og der er sket faktiske ændringer siden lejeindgåelse. Begge parter har derfor haft behov for at indgå en nye aftale, hvor uklarheder er fjernet og der er sket tilpasning til de faktiske forhold.

Overordnet set er der tale om samlet nedskrivning af de rettigheder og pligter der påhviler begge parter i henholdsvis lokalplan 11, den tidligere lejeaftale samt Kolonihaveloven. Herudover er enkelte punkter forhandlet og afklaret med Park og Vej (læbælte mod vest) og fællesareal mod øst.

Lejeprisen er vedtaget i forbindelse med vedtagelse af takstblad 2022 og er ikke ændret.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ingen

Lovgrundlag

Lov om kolonihaver

Lokalplan 11

Høring

Der er foretaget intern høring hos Park & Vej samt hos Plan & Byg.

Politikker og strategier

Ikke relevant

Punktet afgøres i

Plan og Teknik udvalget

Indstilling: Direktionen indstiller at

Den reviderede lejekontrakt godkendes

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Revideret lejekontrakt med haveforeningen Byfogedløkken 2020

Gammel lejekontrakt

Byfogedløkken - nyt kort

Internt høringsvar fra Park og Vej vedrørende ny lejekontrakt med Haveforeningen

Høringsvar fra Byg

Punkt 89: Strandkilen Nord, Kerteminde. Opførelse af 36 almene ældreboliger - godkendelse af Skema B.

S2021-638

Sagsfremstilling

Byrådet godkendte den 24/2-2022 skema A vedrørende opførelse af 36 almene ældreboliger på Strandkilen Nord - med en forventet anlægssum på kr. 90.504.000.

Projektet har nu været i udbud og Boligforeningen Kristiansdal har fremsendt skema B, med en anlægssum på kr. 90.554.000 = 0,06% højere end skema A.

Ved skema B er de årlige driftsudgifter i ejendommen reduceret fra kr. 896.000 til kr. 886.000, hvorefter den årlige husleje pr. m2 udgør kr. 1.010, hvilket er 3 kr. mindre end ved skema A.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Da anlægssummen er forhøjet med kr. 50.000 vil den kommunale grundkapital stige med kr. 5.000 således, at Kerteminde Kommune i alt skal yde et grundkapitallån på kr. 9.055.400.

Kommunale garantier reguleres tilsvarende.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om almene boliger m.v. (Almenboligloven)

Bekendtgørelse om støtte til almene boliger m.v. (Støttebekendtgørelsen)

Høring

Ikke relevant.

Politikker og strategier

-

Punktet afgøres i

Byrådet

Indstilling: Direktionen indstiller at

1. skema B godkendes.
2. grundkapitallånet hæves med kr. 5.000 som beskrevet under økonomi.
3. husleje på kr. 1.010 pr. m2 pr. år godkendes.

Beslutning

Anbefales.

Bilag

Skema B

Punkt 90: Ny ansøgning om landzonetilladelse til terrænregulering fra Odense Havn A/S efter vedtagelse af kommuneplan 2021-2033

S2022-2855

Sagsfremstilling

I forbindelse med byrådets beslutning den 20. maj 2022 om vedtagelse af Kerteminde Kommuneplan 2021-2033, har administrationen modtaget en ny ansøgning om landzonetilladelse til terrænregulering på matriklerne 1z og 1b Vigerø-Lindø Inddæmning, Munkebo, og 57e og 57f Dræby By, Munkebo, ejet af Odense Havn A/S, vedlagt som dok.nr. D2022-56186, inkl. bilag dok.nr. D2022-56272 og S2022-56184. Desuden er indsendt en ansøgning om miljøgodkendelse til projektet, vedlagt som dok.nr. D2022-56277.

Det fremgår af ansøgningen om miljøgodkendelse, at det i forbindelse med udvidelse af Odense Havn er nødvendigt at terrænregulere det nye areal, således det kommer op i en slutkote på +1,9 m. Terrænreguleringen er planlagt udført med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter som substitution for jomfruelig jord. Formålet med terrænreguleringen er at hæve området så det er klar til fremtidig anvendelse og således at området er beskyttet mod fremtidige havspejlstigninger. Arealerne der ønskes terrænreguleret udgør ca. 18 ha. Det fremgår desuden, at projektet er planlagt til at have en varighed på 2-4 år og forventes påbegyndt umiddelbart når der foreligger en miljøgodkendelse fra Kerteminde Kommune.

Området er beliggende i kote -0,5 til 0 og ønskes derfor terrænreguleret med op til 2,4 m i højden. Området er i Kerteminde Kommuneplan 2021-2033 udlagt som nyt område til erhvervsformål i ramme 4.E.18 - Lindø Industripark, med specifik anvendelse til erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv, industri, let industri og håndværk, transport- og logistikvirksomheder. Planlagt zone er byzone, men er beliggende i landzone indtil vedtagelse af en lokalplan, der udlægger området som erhvervsområde i byzone.

Administrationen har den 28. februar 2017 meddelt landzonetilladelse til etablering af en erstatnings-sø på matr.nr. 57e Dræby By, Munkebo. Søen er etableret som erstatnings-sø for en §3 sø, som er nedlagt på matrikel 87b, Munkebo By, Munkebo. Søen er etableret i 2018-2019 og kan dermed være omfattet af naturbeskyttelseslovens §3. Der er offentlig adgang til søen.

Det fremgår af ansøgningen, at søen ikke berøres i forbindelse med terrænreguleringen. Der etableres ikke en jordvold omkring søen, men hele området hæves som ansøgt til en ny kote. Således vil den eksisterende skrånings hældning på 1:10 fortsættes ind i ny terrænregulering.

Administrationens bemærkninger

Da byrådet den 20. maj 2022 har vedtaget Kerteminde Kommuneplan 2021-2033, inkl. den nye rammen 4.E.18 for området, er det administrationens vurdering, at der kan meddeles landzonetilladelse til ansøgte. Landzonetilladelsen skal dog forinden sendes til orientering ved naboerne til den omhandlede ejendom.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ikke relevant.

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om planlægning, lbk.nr. 1157 af 01/07/2020 (planloven).

Høring

Landzoneansøgningen skal sendes til orientering i mindst 2 uger ved naboerne til den omhandlede ejendom.

Politikker og strategier

Kerteminde Kommuneplan 2021-2033.

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget.

Indstilling: Direktionen indstiller at

Plan og Teknikudvalget godkender, at der skal meddeles landzonetilladelse til ansøgte terrænregulering.

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Ansøgning om landzonetilladelse

Ansøgning om miljøgodkendelse

Situationsplan med matrikelnumre

Bilag 1 - 4. pdf

Punkt 91: Nyt vejforløb i forbindelse med ny udstykning i Marslev

S2022-22199

Sagsfremstilling

Udvalget skal beslutte, hvilket vejforløb der ønskes i forbindelse med den videre projektering af ny udstykning i Marslev (Odensevej/Præstevej/Alléparken - området). Der er to mulige scenarier med hver deres økonomi, fordele og ulemper.

Der pågår aktuelt dialog mellem Kerteminde Kommune og bygherren i forbindelse med projekteringen af den nye udstykning i Marslev (inkl. ny dagligvarebutik på Odensevej).

Det diskuteres, hvordan området bedst vejforsynes på en måde, der fungerer hensigtsmæssigt i forhold til både den nye udstykning / det kommende boligområde, den nye dagligvarebutik og Marslev by i øvrigt herunder hvordan der sikres bedst trafikal sammenhæng mellem Marslev Syd og Marslev Nord.

I begge scenarier forudsættes en udvidelse af Præstevejen fra nord og frem til til nyt vejforløb mod syd, da den nuværende vej ikke kan klare en markant udvidet kapacitet samt en lukning af udkørslen til Odensevej. Denne erstattes af ny udkørsel ved dagligvarebutikken. Der er også enighed om, at der skal etableres en rundkørsel ved tilkørslen fra Odensevej, der giver adgang til dagligvareforretning og boligområde. Kerteminde Kommune er generelt forbeholden i forhold til nye tilslutninger til de største veje i kommunen (fx Odensevej/Nyborgvej), da de er alternative ruter i forhold til motorvejen, som skal opretholde en vis kapacitet/hastighed/sikkerhed. I dette tilfælde accepteres en ny tilslutning, da Marslev er udpeget som udviklingsområde, og byen vil mangle en alternativ udgående rute, hvis den ekspanderer i de kommende år.

Scenarie 1 (se bilag A)

Scenarie 1 er bygherrens forslag. Her planlægges som nævnt indkørsel fra Odensevej til rundkørsel, der giver adgang til dagligvareforretning, til boligområde og til ny vej der forbinder området med Præstevejen. Denne vej vil være adgang til området, hvis man kommer fra Marslev Nord. Det er et kort vejforløb, som ikke fungerer optimalt i forhold til at være aflastning/alternativ til nord/syd-trafikken i Marslev, men som fungerer acceptabelt i forhold til blot at give adgang til området og forsyne de nye parceller.

Anlægsudgiften for den korte vej skønnes at ligge på ca. 1,9 mio. kr. Da stikvejen kommer så langt mod syd på Præstevejen vil det til gengæld være en stor del af Præstevejen, der skal udvides (den strækning af vejen, der ligger nord for tilslutningen). Den udgift skønnes at ligge på ca. 5 mio. kr. Forventet samlet udgift vil således være 6,9 mio. kr. ved dette scenarie.

Scenarie 2 (se bilag B)

I dette scenarie - der foreslås af Trafik & Anlæg - anbefales en større og længere tilslutningsvej, der udgår Præstevejen længere mod nord, skærer et hjørne af nabo-marken og ender i rundkørslen der fordeler mod dagligvareforretningen og udstykningen.

Denne vej vil sikre en bedre afvikling af den nord-syd gående trafik i området. Hvis Marslev i de kommende år udvikler sig som forventet/håbet, vil en ny omfartsvej som denne være nødvendig for at sikre optimal sikkerhed og afvikling af trafikken i den voksende by. På kort sigt (1-5 år) er den måske ikke nødvendig og vejtilslutningen til den nye udstykning kan godt projekteres som ønsket af bygherren. Men det vil efterlade et behov for på sigt at sikre en bedre samlet trafikløsning.

Udgiften til etablering af denne vej skønnes at ligge på ca. 3,8 mio. kr. Der er til gengæld behov for udvidelse af en mindre del af Præstevejen, skønnet ca. 3 mio. kr. En samlet udgift af denne løsning vil således ligge på ca. 6,8 mio. kr. + udgift til køb/ekspropriering af del af nabo-mark.

Der er også mulighed for at indgå et lille kompromis, hvor vi trækker tilslutningen fra Præstevejen længere mod syd, slår et lidt skarpere sving - men har behov for køb af mindre jord fra naboen. Økonomien er formentlig uændret. Den nye vej bliver lidt kortere, til gengæld skal vi udvide et lidt længere stykke af Præstevejen (se bilag C).

Økonomiske konsekvenser/finansiering

De to scenarie, som der skal vælges mellem, skønnes at være relativt ens i omkostningsniveau. Det må forventes, at udgiften til vejforløb vil ligge på 6,8-7,0 mio. kr. Hertil kommer en evt. udgift til køb af jord (skønnes ca. 150.000-200.000 kr. for en hektar landbrugsjord) ved valg af scenarie 2. Bygherren bør i et vist omfang tage del i denne finansiering, men der er endnu ikke indledet forhandling om en fordeling af udgifterne.

Der er for indeværende ikke budgetteret med denne udgift i det kommunale anlægsbudget, så dette bør i givet fald prioriteres i 2024-2025.

Lovgrundlag

-

Høring

Der er ikke afholdt høring. En høring kan komme på tale senere i forløbet.

Politikker og strategier

-

Punktet afgøres i

Plan- og Teknikudvalget

Indstilling: Direktionen indstiller at

udvalget beslutter, hvilket scenarie der skal ligge til grund for den kommende projektering af udstykning, vejtilslutning og vejforløb i forbindelse med udviklingen af ny udstykning i Marslev.

Beslutning

Plan- og Teknikudvalget indstiller at administrationen arbejder videre med scenarie A, dog uden den vest gående vej til Præstevejen

Bilag

Bilag A

Bilag B

Bilag C

Punkt 92: Konsekvensområde i Langeskov

S2018-17661

Sagsfremstilling

Den konservative byrådsgruppe ønsker, at udvalget drøfter anvendelsesmuligheder af et erhvervsareal i Langeskov. På baggrund af drøftelsen udstikkes retning for forvaltningens videre arbejde med arealet.

Nedestående beskrivelse af sagen er fremsendt af den konservative gruppe og ikke konsekvensvurderet af forvaltningen:

I forlængelse af godkendelsen af Kommuneplanen for Kerteminde Kommune er det et ønske, at indlede en sag om tillæg til denne, for at imødekomme mulighederne for at udvikle Langeskov By og samtidig give borgerne i Langeskov et klart signal om hvilken udvikling, de kan forvente.

Det drejer sig om 7.E.03 Odensevej Syd (matr. 9m, 9o, 9al og 8c), der ligger mellem Omfartsvejen, Odensevej, Viadukten og jernbanen. På nuværende tidspunkt er den kun bebygget med Svineforsøgsstationen i den vestlige del (matr. 9m).

Den nuværende anvendelsesmulighed er defineret som "erhvervsområde". Dette ønskes ændret til "Boligområde med mulighed for erhverv". Baggrunden for dette ændringsforslag er, at det vil være et yderst oplagt sted at udvikle Langeskov by. Både fordi det er svært at udvikle andre områder af byen, bl.a. pga. støj fra motorvejen. Men også fordi det ligger optimalt ift. at kunne drive en bosætningsudvikling omkring Langeskov Station og dermed skabe attraktive boliger og fremme kollektiv transport.

Det er noteret, at dette område pt. ligger indenfor et konsekvensområde pga. betonfabrikken på Odensevej. Dette konsekvensområde er defineret alene ud fra en 500m-radius. Det er dog en mulighed at lave et konkret konsekvensområde baseret på faktiske støj- og støvgener og fabrikkens eventuelle udvidelsesønsker.

(Dette jf. Vejledning om produktionsvirksomheder i kommune- og lokalplanlægning, Erhvervsstyrelsen, december 2017. Afsnit 4.1 og 4.3.1.

https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/vejledning_om_produktionsvirksomheder_i_kommune-_og_lokalplanlaegning.pdf)

Den konservative byrådsgruppe ønsker derfor, at man fra forvaltningens side indleder dialog med betonfabrikken på Odensevej mhp. at udarbejde et konsekvensområde baseret på virksomhedens faktiske miljøforhold, i modsætning til den eksisterende faste 500m radius. Dette værende første skridt for at kunne udarbejde et tillæg til kommuneplanen for området Odensevej Syd.

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Ikke relevant

Lovgrundlag

Planloven

Høring

Ikke relevant

Politikker og strategier

Kommuneplan 2021-2033

Det berørte areal er beskrevet i kommuneplan vedtaget af byrådet den 19. maj 2022

Punktet afgøres i

Plan- & Teknikudvalget

Indstilling: Direktionen indstiller at

at udvalget drøfter sagen

Beslutning

Droftet

Punkt 93: Beslutning om overtagelse af udgifter til rute 920 som følge af regionale besparelser

S2022-14916

Sagsfremstilling

Region Syddanmark gennemfører besparelser fra 2023 for de busruter, der ikke opfylder målene for passagertal og dermed egenfinansiering.

Kommunerne bliver tilbudt at tilbagekøbe køreplanstimer på de berørte ruter. Det er bl.a. rute 920 mellem Kerteminde, Nyborg, Ringe og Faaborg, der har for lave passagertal på nogle af afgangene. Kerteminde Kommune har en mindre del af ruten inden for kommunegrænsen, hvorfor kommunen alene pålægges en ekstraomkostning på kr. 90.000. For kommunerne Nyborg og Faaborg-Midtfyn forventes en ekstraomkostning på mellem kr. 510.000 og kr. 960.000 kroner.

Flex løsninger bør indgå som en del af løsningen i forbindelse med den kommende tilpasning af de regionale ruter. FynBus skal derfor vurdere i hvilket omfang de kommende tilpasninger kan afvikles mere hensigtsmæssigt med flexløsninger, blandt andet i forbindelse med betjening af uddannelsesinstitutioner. Såfremt at køreplanerne bliver for mangelfulde kan der forventes et øget brug af Flexløsninger i form af Plustur og Flextur, der ikke i samme grad kan styres og reguleres af kommunerne.

Kommunerne tog politisk kontakt til Region Syddanmark, og en aftale blev indgået i påsken 2022, med følgende indhold:

Fase A:

1. Antallet af afgang på de berørte ruter reduceres med netto 6 mio. kr. med effekt fra januar 2023.
2. Kommunerne og regionen tilvejebringer herudover hver især 3 mio. kr., som skal forbedre den regionale ruteøkonomi, ligeledes med effekt fra januar 2023.
3. Den regionale andel på 3 mio. kr. tilvejebringes som ekstraordinært overtræk (udskudt besparelse via budgetudligningsmodellen).
4. Den kommunale andel på 3 mio. kr. tilvejebringes som tilskud, i form af betaling for nærmere aftalte afgang.
5. Aftalen gælder fra 1. juli 2022 og frem til udgangen af 2023, med forventning om en generel positiv udvikling i passagertallet, blandt andet på grund af Odense Letbane.

Fase B:

Hvis der i løbet af 2023 ikke sker en positiv passagerudvikling, vil det midlertidige regionale overtræk på 3 mio. kr. blive udmøntet som en reduktion i afgang på de berørte ruter med virkning fra januar 2024, så der fra og med 2024 opnås den oprindeligt forudsatte besparelse på 12 mio. kr. årligt.

Den nødvendige beslutning skal tages tidsnok til, at eventuelle tiltag kan have fuld effekt i 2024.

Udmøntning af aftalen i køreplanen

Det er aftalt at kommunerne, sammen med FynBus beskriver forskellige modeller til senere politisk beslutning. En endelig model skal være vedtaget senest 1. oktober 2022, men henblik på implementering i en ny køreplan senest 1. februar 2023.

FynBus har, til brug for den indledende drøftelse udarbejdet et forslag for Fase A der indebærer at Regionen finansierer al kørsel på hverdage, og kommunerne finansierer kørslen i weekenden. Herved står Region Syddanmark for finansiering af en udvidet pendlerrute.

Modellen er beskrevet i bilag 1, og kan sammenfattes således:

- Betjening på hverdage sker fra ca. kl. 5-21

- Ca. 90% af de nuværende antal passagerer på hverdage vil blive betjent
- Betjening på weekend sker fra ca. kl. 8-21
- Ca. 75% af de nuværende passagerer i weekenden vil blive betjent

Da det er aftalt, at der også skal ske en vurdering af flexbus som alternativ, på visse tidspunkter, vil der som nævnt blive beskrevet andre modeller.

Ovenstående er uddybet i Bilag 3

Økonomiske konsekvenser/finansiering

Fordelingen af de kr. 3 mio. mellem kommunerne foreslås baseret på samme model som blev aftalt i forbindelse med etableringen af fælleskommunale ruter i 2011. Efter denne model betaler den enkelte kommune for den andel af køreplanstimerne der afvikles inden for kommunegrænsen. De samlede passagerindtægter fordeles efter samme nøgle.

Bevillingen til FynBus øges med kr. 90.000 årligt fra 2023.

Lovgrundlag

Lov om Trafikselskaber

Høring

Ikke relevant

Politikker og strategier

-

Punktet afgøres i

Byrådet

Indstilling: Direktionen indstiller at

Bevillingen til FynBus øges med kr. 90.000 årligt fra 2023.

Beslutning

Godkendt

Plan- og Teknikudvalget kan afholde merudgiften indenfor eksisterende ramme.

Bilag

BILAG 3 - REDUKTION I DEN REGIONALE BUSBETJENING PÅ VISSE RUTER

BILAG 2 - REGIONALE PRINCIPPER FOR KOLLEKTIV TRAFIK

BILAG 1 - FORSLAG TIL TILPASNINGER AF VISSE REGIONALE RUTER

Punkt 94: Sager og skrivelser til orientering

S2021-49784

Sagsfremstilling

-

Beslutning

Orientering givet.