

REFERAT Teknisk Udvalg d. 20-03-2017

Mødedato Mandag d. 20. marts 2017 kl. 14:00

Mødested Rådmandshaven 20, mødelokale 6, 2. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Snesere Å.....	4
Kollektiv Trafik - Trafikbestilling 2018.....	7
Ændring af tidsbegrænsning på del af Parkering Kindheste.....	13
Nedlæggelse af den offentlige vej Stenstrupvej.....	15
Stationsnære parkeringspladser.....	17
Forlængelse af Promenadeprojektet på Kanalvej.....	20
Sager til efterretning/orientering.....	21
Meddelelser fra formanden, medlemmer m.fl.....	22
Lukket:	23
Lukket:	24

Punkt 61: Godkendelse af dagsorden

85.00.00-A00-127-13

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Godkendt

Punkt 62: Snesere Å

06.02.11-G01-32-16

Resume

Kompetenceudvalg: Teknisk Udvalg

I forbindelse med vandløbsvedligeholdelsen i 2016 blev administrationen opmærksom på, at der var stor uoverensstemmelse mellem Snesere Å's faktiske skikkelse og den regulativmæssige skikkelse. Der har været drøftelser mellem administrationen og Fladså Ålaug om løsningen af problemstillingen. Det er foreløbig aftalt, at der etableres et dige til sikring af lavtliggende dyrkningsarealer.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Udsat til næste møde

Ålauget indbydes til mødet

Sagsfremstilling

Baggrund

Den nedre del af Snesere å blev målt op i foråret 2016. Opmålingen viste, at de nederste ca. 900 m af vandløbet fra Sønderbyvej til udløbet i Fladså afveg fra vandløbsregulativets beskrivelse af vandløbet. Regulativet er af arealkotetypen. Det vil sige, at vandløbet kan antage en vilkårlig skikkelse, når der blot er samme frie areal til stede under en given højde (kote), som det bagvedliggende geometriske (trapezformede) profil ville sikre. Regulativet er udarbejdet af Storstrøms Amt i 1992 – og almindeligt for sin tid.

Administrationen iværksatte på ovennævnte baggrund en oprensning af vandløbet med udførelse i oktober 2016. Oprensningen blev dog kun gennemført på en delstrækning, idet det under gravearbejdet blev klart, at vandløbet aldrig har haft den fysiske skikkelse, som regulativet lægger til grund. Vandløbet er derimod generelt smallere end regulativet foreskriver, mens bundkoten er i god overensstemmelse med regulativet.

Vandløbet er på længere strækninger stensat i siderne nede langs vandløbsbunden. Her er bundbredden ca. 1 m smallere, end regulativet fordrer. Stenene er antageligt sat i forbindelse med udretning af vandløbet i 1952-55. Stenene viser, at vandløbet ikke er blevet udvidet, som beskrevet i reguleringsprojektet fra 1950'erne.

Storstrøms Amt har fået vandløbet opmålt i 1987. Denne opmåling viser, at vandløbet på dele af strækningen har et markant andet profil end regulativets, som er udarbejdet senere - i 1992. Den afvigende profil kan genfindes på de 2 opmålinger Center for Miljø og Natur har fået udført i 2016 (før og efter oprensning).

Det forhold, at der er så stor en afvigelse mellem regulativet og vandløbet, er uholdbart, idet vandløbsregulativer netop er tænkt som et bidrag til viden om offentlige vandløbs skikkelse eller vandføringsevne. Det er derfor nødvendigt med en handling.

Fladså Ålaug har anført, at vandløbet skal bringes i overensstemmelse med regulativet - fysisk lovliggørelse. Administrationen vurderer, at dette vil være i strid med vandløbsloven uden en forudgående tilladelse til regulering af vandløbet, da vandløbet aldrig har haft en faktisk skikkelse eller areal, der passer hertil. Ved en regulering af vandløbet skal der ydes erstatning til bredejerne for tabt ejendom – og til nedstrøms ejere, der i givet fald måtte få mere vand på deres ejendom.

En anden løsning kan være at bringe regulativet i overensstemmelse med vandløbet - retlig lovliggørelse. Herved laves et nyt regulativ, der tager udgangspunkt i de faktiske (og historiske) forhold. Hermed udgås forandringer af afvandingsforholdene op og nedstrøms den omtalte strækning af Snese Å. Hermed sikres én af vandløbslovens bærende formål – netop at efterlade vandaflodningen uændret.

En tredje mulighed, som administrationen undersøger, er, at lave et restaureringsprojekt på en del af strækningen, som er udpeget i vandområdeplanen.

Uanset løsning vil det tage tid, inden forholdet er bragt i orden. Indtil da kan kommunen ifalde erstatningskrav, hvis der sker oversvømmelser på de vandløbsnære arealer som følge af, at regulativet ikke er overholdt. For at sikre lavt liggende dyrkningsarealer anlægges derfor et dige på ca. 200 m. På grund af, at der ikke har været en periode med længerevarende frost denne vinter, vil diget først blive etableret efter høst. Udgiften hertil tages fra budgettet til vandløbsvedligeholdelse.

Forskellen mellem vedligeholdelse (oprensning) og regulering/restaurering.

Vedligeholdelse: Vandløbsloven foreskriver vedligeholdelse af alle vandløb – private og offentlige, så deres skikkelse eller vandføringsevne ikke ændres (§27). For offentlige vandløb beskrives dette forhold i regulativet. I private vandløb skal bredejer ”gøre som man plejer”.

§27 bærer således på et helt grundlæggende princip i vandløbsloven: intet må ændres uden tilladelse. Forklaringen på den tilsyneladende konservatisme er lovens formål som redskab til håndtering af konflikter om tørke eller oversvømmelse langs vandløb.

I loven er det de faktiske afvandingsforhold, der lægges til grund. Har et vandløb igennem længere tid ført mere eller mindre vand end tidligere/regulativet, er det denne afvandingsituation, der lægges til grund for senere vurderinger. Hensynet er her, at det er denne afvandingsituation brugerne langs vandløbet har indstillet sig på.

Regulering: Hvis de faktiske afvandingsforhold ønskes ændret (op eller ned), skal der indledes en reguleringssag. Her skal der betales efter nytteprincippet – dvs., projektet udregner parter til betaling for den øgede afvandingsmulighed, de enkelte ejere i vandløbsoplandet opnår via projektet. Tilsvarende skal der udregnes kompensation til parter, der lider økonomisk tab.

Restaurering: Hvis vandløbsmyndigheden ønsker at forbedre naturtilstanden i vandløbet, indledes en restaureringssag. Proceduren minder på lange stræk om reguleringssagen – men der er øgede krav til høringsperiode og beregning af konsekvenser for afledning af vand i oplandet.

Lovgrundlag

Vandløbsloven

Politisk behandling

Teknisk Udvalg

Økonomi

Center for Koncernservice og Økonomi har ikke yderligere bemærkninger, da udgifterne forventes afholdt inden for eksisterende driftsbudget

Punkt 63: Kollektiv Trafik - Trafikbestilling 2018

05.00.00-G01-42-16

Resume

Kompetenceudvalg: Byrådet

Trafikbestilling 2018 for den kollektive trafik skal foretages inden 1. maj 2017, hvorfor der skal træffes en politisk beslutning om, hvad bestillingen skal indeholde.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at der træffes beslutning om, hvad Trafikbestilling 2018 skal indeholde.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Udvalgsformand Søren Revsbæk forelagde følgende forslag til indstilling til byrådet:

At der for 2018 ikke foretages reduktioner i nuværende ruter og betjening.

At der for 2018 udvides med 3 nye forbindelser (morgen og eftermiddag), som beskrevet i notat, således at unge og pendlere kan komme direkte til Næstved og hjem igen.

At finansieringen findes ved:

1. der overføres fra og med 2018 kr. 2 mio. kr. internt i Teknisk Udvalgs budget vintervedligeholdelse til kollektiv trafik.
2. den ekstraordinære besparelse, indført i 2014 på kr. 6 mio annulleres, således at Teknisk Udvalgs budget for 2018 udvides med kr. 6 mio, som øremærkes kollektiv trafik.

Udvalget vedtog at anbefale forslaget med tilføjelse af, at udvalget foreslår, at man overfører uforbrugte anlægsmidler på 2½ mill. kr. fra budget 2017 (bagvej til Maglemølle) til budget 2018 til medfinansiering af forslagets pkt. 2.

Karsten Nonbo afventer sin stillingtagen til byrådets behandling af sagen.

Forslaget tilknyttes dagsordenpunktet.

Sagsfremstilling

Økonomisk overblik

Movia anslår, at der skal anvendes et sted mellem 37,85 - 41,95 mio. kr. for at fortsætte uændret med den kollektive trafik inkl. LandFlex, når fradrag af tilskud fra Trafik- og Byggestyrelsen på 1,65 mio kr. til ruterne i øst er fratrukket. På det kommunale budget er der afsat 34,56 mio. kr., hvilket giver et underskud i intervallet mellem 3,29 - 7,39 mio. kr. for 2018. Gennemsnittet af de to beløb er 5,34 mio. kr.

På nuværende tidspunkt forventes der desuden et underskud for den kollektive trafik i 2017 på 4,49 mio. kr. - grundet overskridelse af budgettet ved Trafikbestilling 2017, men hovedsageligt grundet ændrede budgetforudsætninger fra Movia, herunder reduceret takststigning, reduceret indtægt pr. passager, færre passagerer ved tællinger, flere timer i budgettet og rettelse af forkert fordeling af rejsekortafgifter, se bilag 17.

Teknisk Udvalg besluttede den 7. februar 2017 at søge underskuddet for 2017 dækket ved anvendelse af overskud på kontoen for vintervedligeholdelse ultimo 2016 (2,2 mio. kr.) samt beløb afsat til nedbringelse af underskuddet på vintervedligeholdelsen i 2017 (2 mio. kr.). Forslaget medtages ved budgetkontrollen pr. 1. april 2017.

Det betyder, at det kun er for driftsåret 2018, at der skal findes køreplansreduktioner eller finansiering for Trafikbestilling 2018, der skal ske inden 1. maj 2017.

Efterregulering 2016 til den kollektive trafik fra Movia

På Byrådets temamøde den 27. februar 2017 blev det bemærket, at Næstved Kommune muligvis vil modtage en efterregulering for 2016.

Movia har sidenhen oplyst administrationen om, at efterreguleringen for 2016 betyder, at Næstved Kommune ikke modtager, men skal efterbetale ca. 610.000 kr. til Movia, når efterregulering for Flexhandicap og Flexrute er fratrukket, se bilag 18. Dette beløb skal dermed også findes i forbindelse med Trafikbestilling 2018.

Undersøgelse af udvidet serviceniveau for transport af uddannelsessøgende mellem landområder og Næstved Station

Teknisk Udvalg har bedt administrationen undersøge, hvorvidt det er muligt for uddannelsessøgende at komme fra områderne Tappernøje, Hyllinge og Tybjerg til Næstved Station inden for en transporttid på ca. én time med ankomst, så man kan nå skolestart omkring kl. 8.00, og - såfremt det ikke for nuværende er muligt - at undersøge, hvilken finansiering der evt. skal til for at udvide serviceniveauet og tilsikre ønsket.

Movia har skitseret mulighederne, som er skitseret i skemaet nedenfor, se desuden bilag 14.

Ved beregningerne er det forudsat, at kørslen sker på skoledage, og eventuelle kontraktuelle konsekvenser er ikke vurderet.

Beskrivelse af kørsel	Årlig udgift
Herlufmagle-området	
Etablering af morgentur fra Aversi ca. kl. 7.04 via Tybjerg til Herlufmagle ca. kl. 7.20 med forbindelse til linje 680 med ankomst til Næstved ca. kl. 7.40.	ca. 70.000 kr.
Etablering af 3 eftermiddagsture fra Herlufmagle mod Tybjerg og Aversi (via forudgående forbindelse med 680 fra Næstved).	ca. 500.000 kr.
Tappernøje-området	
Etablering af morgentur på linje 611 fra Everdrup kl. 7.01 via Tappernøje med ankomst til Næstved kl. 7.41.	ca. 375.000 kr.

Eftermiddagsafgange er allerede etableret mellem Næstved og Tappernøje

Hyllinge-området

Etablering af én morgentur og 3 eftermiddagsture fra Hyllinge-området til Kyse med forbindelse til 480R til/fra Næstved. ca. 500.000 kr.

Udgifter i alt ca. 1.445.000 kr.

LandFlex som erstatning for busser på ydertidspunkter

Teknisk Udvalg har desuden bedt administrationen undersøge potentialet i at anvende Flextur/LandFlex som supplement til/erstatning for busdrift i landområderne i weekender og på helligdage samt på ydertidspunkter på hverdage efter kl. 17.00. Potentialet skal undersøges ud fra en betragtning om, at det giver mening med almindelig busdrift på de strækninger, hvor der er mange mennesker, der skal i samme retning, men at Flextur/LandFlex kan have sin berettigelse på de tidspunkter, hvor passagerantallet i de almindelige busser må antages at være markant mindre end resten af dagen - altså i weekender og på helligdage samt på hverdage på ydertidspunkter efter kl. 17.00.

Administrationen har udarbejdet én beregning med udgangspunkt i anvendelsen af LandFlex i stedet for lørdagsbetjening med buslinje 611 og 615, og én beregning med udgangspunkt i anvendelsen af LandFlex i stedet for busdrift på ydertidspunkter efter kl. 17 for afgange på linje 602, 603, 611, 615 og 640, se bilag 15.

Beregningen er foretaget med skønnede passagertal med deraf følgende væsentlig stor usikkerhed.

Beregningen, foretaget med gennemsnitspassagertal, viser, at det rent økonomisk ikke vil være en oplagt mulighed at anvende LandFlex som erstatning for busdrift. Det vil kun være på de buslinjer, hvor den gennemsnitlige udgift er højere end 128,07 kr. pr. passager (som er den gennemsnitlige udgift for en Flextur i 2016 i Næstved Kommune), at det vil give mening at indsætte LandFlex som erstatning. Se bilag 16 for oversigt over tilskud pr. passager for buslinjerne i kommunen baseret på regnskabstal for 2016.

Det vil desuden bero på et nyt LandFlex-forsøg at anvende LandFlex som erstatning for busserne, da det med den nuværende LandFlex-ordning ikke er muligt at foretage en rejse internt i en byzone eller mellem to landzoner.

Ved indførelse af yderligere begrænsninger i brugen af eksisterende LandFlex-ordning, f.eks. med indførelse af en tidsmæssig begrænsning på hverdage, vil ordningen desuden blive mindre forståelig og svær kommunikerbar over for borgerne.

Ønsker og forslag til ændringer

Center for Trafik og Ejendomme har derudover siden Trafikbestilling 2017 modtaget en række ønsker og forslag til ændringer i den kollektive trafik i Næstved Kommune, som er præsenteret for Teknisk Udvalg - se bilag 8.

Listen er en bruttoliste over alle til dato indkomne forslag. Såfremt det politisk ønskes at tilgodese et eller flere af ønskerne, skal der yderligere findes tilsvarende kompenserende besparelser et andet sted.

3 mulige alternativer

Ved Byrådets temamøde den 27. februar 2017 om kollektiv trafik redegjorde Teknisk Udvalgs formand for, at der ved Trafikbestilling 2018 er tre alternative muligheder til at opnå balance i regnskabet, køreplansreduktioner for 3.896 - 7.996 mio. kr., tilførsel af yderligere midler til kollektiv trafik eller kombination af køreplansreduktioner og tilførsel af yderligere midler.

Besparelseskatalog

Administrationen har i bilag 7 anført et scenarie for besparelser, der beløber sig til ca. 8,2 mio. kr. Flere af besparelserne vil have store konsekvenser for den kollektive trafik, herunder:

- Nedlæggelse af servicebusser ved ældrecentre og skolebus for Herlufsholm Kostskole.
- Nedlæggelse af lørdagsbetjening lokalruterne.
- Nedlæggelse af bybus 604 og 605 - herunder betjening af Appenæs, Åderup, Kalbyris-området og Lille Næstved.
- Reduktion af linje 602 og 603 til timedrift - herunder også betjening af Fensmark, Musikbyen, Sygehuset, Sydbyen, Karrebæk, Karrebæksminde og Kaserne-området.
- Reduktion af linje 601 til 20 minutters drift - kan betyde kapacitetsproblemer i busserne, særligt i myldretiden, hvor særligt skoler, ungdomsuddannelser og pendlere benytter linjen.

Movias kontrakter med busoperatørerne indeholder derudover regler for det maksimale årlige regulering af driftsomfanget. Typisk kan dette ændres op til 7,5% pr. år uden omkostninger, eller op til 20% i hele kontraktperioden. Større ændringer kan derfor medføre yderligere omkostninger (bestemmes efter forhandling), som skal betales af kommunen ud over beregningerne anført i bilag 7.

Økonomiske oplysninger

Movia	2017	TBG2018
	(tusinde kr.)	(tusinde kr.)
Budget 2. behandling for 2017 - buskørsel	34.751	33.400 - 37.000
Fællesudgifter	5.012	4.800 - 5.300
Landflex	1.345	1.300
I alt	41.108	39.500 - 43.600
Tilskud til forbedring af kollektiv trafik i yderområder	-2.050	-1.650
I alt	39.058	37.850 - 41.950
Næstved Kommune		
Budget	34.564	34.564

Forventet underskud	4.494*	3.286 - 7.386
Efterregulering 2016		610
Beløb der skal findes ved Trafikbestilling 2018		3.896 - 7.996
(evt. omkostninger ved udvidelse af ekstra kørselsomfang skal tillægges)		

*Underskud for 2017 søges dækket af overskud for vintervedligeholdelsen ultimo 2016 (2,2 mio kr.) og beløb afsat til nedbringelse af gæld for vintervedligeholdelse for 2017 (2 mio. kr.)

Reduktionerne i budgettet for kollektiv trafik siden 2014 - kort opsummering:

	2014	2015	2016	2017
Overført til råderumspulje	-6.000	-6.000	-6.000	-6.000
Nedsættelse af serviceniveau, budget 2014	54	-2.620	-2.620	-2.620
Nedsættelse af serviceniveau, budget 2015		-1.675	-1.675	-1.675
Regulering, Hypercard	-47			
Reduktion i alt	-5.993	-10.295	-10.295	-10.295
Overført fra skolebudget, projekt øst			1.727	1.727
	-5.993	-10.295	-8.568	-8.568

Herudover er der af budgettet afsat til Kollektiv trafik i perioden 2014-2017 anvendt netto 2.520.000 kr. til andre formål end busdrift - dels finansiering af anlægsudgift til projekt vedr. bedre fremkommelighed for busser med 1,2 mio. kr. og del 1.320.000 kr. til dækning af underskud på vintervedligeholdelse.

Høringer

Følgegruppen for kollektiv trafik er orienteret om Trafikbestilling 2018 ved møder 01.02.17 og 23.02.17, og har efterfølgende haft mulighed for at komme med sine bemærkninger til Trafikbestilling 2018.

Indkomne bemærkninger er vedhæftet som bilag 19.

Politisk behandling

Teknisk Udvalg

Økonomiudvalget

Byrådet

Supplerende bemærkninger

Teknisk Udvalgs indstilling til Økonomiudvalget og Byrådet vil blive videregivet til behandling i Økonomiudvalget den 18. april 2017 og Byrådets behandling den 25. april 2017. Den endelige Trafikbestilling for 2018 skal herefter afgives til Movia inden den 1. maj 2017.

Økonomi

Center for Koncernservice og Økonomi gør opmærksom på, at ifølge den godkendte Budgetstrategi 2018-2021 skal udvalget holde sig inden for den samlede tildelte driftsramme. Derfor skal merforbrug på et område dækkes af mindreforbrug på andre af udvalgets områder.

Udvalget kan frit flytte budget mellem de politikområder, der hører under udvalget.

Bilag

Bilag 1 - Kollektiv Trafik 2013-2017 - budgettal og budgetændringer

Bilag 2 - Oversigt over økonomi for handicapkørsel fra 2007-2016

Bilag 3 - Udvikling i kollektiv trafik baseret på regnskabstal hos Movia fra 2007-2018

Bilag 4 - Trafikbestillingsgrundlag 2018 fra Movia

Bilag 5 - Bemærkninger til budget 2017 - Politikområde Trafik og Grønne områder

Bilag 6 - Frihedsgrader - Budget 2017-2020

Bilag 7 - Oversigt over nettoudgifter pr. buslinje og scenarie for reduktioner - 13.02.17

Bilag 8 - Ønsker til den kollektive trafik frem mod TB 2018 - 09.03.17

Bilag 9 - Næstved Kommune benchmark - fra Movia

Bilag 10 - Benchmarking - Regnskab 2015 - 8 andre kommuner

Bilag 11 - Benchmarking - søjlediagram - antal bustimer

Bilag 12 - Benchmarking - søjlediagram - antal påstigere

Bilag 13 - Benchmarking - søjlediagram - indtægter og udgifter

Bilag 14 - Notat om uddannelseskørsel fra Movia

Bilag 15 - Flextursberegning - benyttelse af LandFlex i stedet for busdrift

Bilag 16 - Regnskab 2016

Bilag 17 - Mail fra Movia - forskel mellem TBG og 1. beh. 2017

Bilag 18 - Movia, Årsrapport 2016 (side 46)

Bilag 19 - Bemærkninger fra følgegruppen for kollektiv trafiks medlemmer

Teknisk Udvalgs ndstilling til byrådet

Punkt 64: Ændring af tidsbegrænsning på del af Parkering Kindheste

05.09.00-G01-10-16

Resume

Kompetenceudvalg: Teknisk Udvalg

Administrationen har modtaget en henvendelse fra en beboer i Kindhestegade, som på egne vegne og på vegne af 3 forretningsdrivende i området omkring Parkering Kindheste ønsker, at tidsbegrænsningen genindføres på den del af parkeringspladsen, som blev ændret til tidsubegrænset parkering i sommeren 2014.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at der ikke skal ske ændringer.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Udvalget vedtog, at parkeringspladser på bysiden ændres til 3 timers parkering.

Øvrige fastholdes.

Forbedret opstregning undersøges.

Sagsfremstilling

I forbindelse med trafiktilpasninger i 2014 blev parkeringsrestriktionerne i samarbejde med Næstved Cityforening ændret og ensrettet i bymidten. Af Parkering Kindhestes 123 p-båse (bilag 1 - rød markering) blev 54 parkeringsbåse (blå markering) ændret til tidsubegrænset parkering. Før ændringerne var hele Parkering Kindheste tidsbegrænset 2 timer hverdage mellem kl. 9-18 og lørdage mellem kl. 9-14.

De 54 pladser anvendes efter alt at dømme af ansatte i bymidten og dækker således et behov. Omvendt er de så ikke til rådighed for kunder i bymidten.

En parkeringstælling i uge 48/2016 viser, at p-båsene i gennemsnit er 99% belagt på hverdage og 100% belagt på lørdage (bilag 2).

De 54 parkeringsbåse udgjorde før ændringerne sammen med de øvrige parkeringsbåse på Parkering Kindheste og Parkering Dania en sammenhængende zone med tidsbegrænset parkering. Den del af Parkering Kindheste, der ligger ved Irma og u/f Mister, samt hele Parkering Dania blev i samme forbindelse udvidet fra 2 til 3 timer således, at der i dag er tidsbegrænset parkering 3 timer hverdage mellem kl. 9-18 og lørdage mellem kl. 9-14. Parkeringstællinger fra områderne fremgår ligeledes af bilag 2.

Tidsbegrænset parkering vil give flere -primært handlende - adgang til en bynær parkeringsplads til korte ærinder i bymidten, men gøre det vanskeligere for f. eks. ansatte i butikkerne at finde en plads, og samtidig vil bymidtens kommende projekter øge presset på de eksisterende parkeringspladser med tidsubegrænset parkering.

Hvis ønsket om genindførelse af tidsbegrænsning med 3 timer på hverdage mellem kl. 9-18 og lørdage mellem kl. 9-14 ønskes imødekommet, foreslår administrationen, at Næstved Cityforening høres inden iværksættelse.

Handicapforhold

Ingen ændringer i forhold til personer med parkeringskort.

Politisk behandling

Teknisk Udvalg

Bilag

Bilag 1 - Kortudsnit Parkering Kindheste

Bilag 1 - Parkeringstælling

Punkt 65: Nedlæggelse af den offentlige vej Stenstrupvej

05.00.00-P27-4-16

Resume

Kompetenceudvalg: Byrådet

Ved anlæg af Ring Syd vurderes det af administrationen, at Stenstrupvej bliver overflødig som vejforbindelse mellem Sibberup og Vordingborgvej. Administrationen foreslår, at Stenstrupvej nedlægges, således at de marker, der skæres over af Ring Syd, bliver bedre egnede til dyrkning.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at Stenstrupvej nedlægges.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Udvalget vedtog, at vejen opretholdes.

Der etableres trampesti ved Ring Syd fra Stenstrupvej til Borupvej.

Sagsfremstilling

Stenstrupvej er en offentlig vej belagt med grus, som forbinder Sibberup med Stenstrup by. Det vurderes, at vejen ikke har en egentlig trafikal betydning, og at vejen fortrinsvis benyttes som sti ved gåture i området.

Tidligere har vejen formodentligt haft den betydning, at Stenstrupvej var en genvej fra Sibberup mod Stenstrup og videre mod Vordingborgvej. Efter åbning af Ring Syd, vil denne del af trafikken kunne benytte Ring Syd mod Vordingborgvej, hvilket vil gøre Stenstrupvej overflødig som trafikforbindelse.

Markerne mellem Stenstrup og Sibberup nord for den kommende Ring Syd afrundes på en uheldig måde efter anlæg af Ring Syd. Ved nedlæggelse af Stenstrupvej vil disse marker blive væsentligt mere dyrkningsegne.

Der har været afholdt en omfattende 14 dages forudgående høring i området vedrørende nedlæggelse af Stenstrupvej i perioden 8. til 23. november 2016. Mere end 100 ejendomme er blevet direkte kontaktet af administrationen. Derudover er der gennemført en lovpligtig 8 ugers offentlig høring i perioden 3. januar 2017 til 1. marts 2017.

Der blev modtaget 4 kommentarer på baggrund af høringerne.

Tre kommentarer var med indsigelser, da borgerne fortsat ønskede at kunne benytte Stenstrupvej til gå- og cykelture i området. En enkelt peger på, at vejen godt kan nedlægges, hvis der i stedet bliver etableret en sti til cyklende og gående.

Den fjerde kommentar kunne tilslutte sig lukningen af Stenstrupvej.

Hvis indsigelserne mod lukningen ønskes imødekommet, kan der relativt let etableres en trampesti langs Ring Syd mellem Stenstrup Mose (vej) og Borupvej, men den vil næppe blive særlig benyttet.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje mv.

Politisk behandling

Teknisk udvalg

Økonomiudvalget

Byrådet

Økonomi

Center for Koncernservice og Økonomi har ingen bemærkninger, idet det er oplyst, at udgifter til nedlæggelse af Stenstrupvej, herunder etablering af trampesti langs Ring Syd, afholdes over budgettet for Ring Syd.

Bilag

Kortbilag - Stenstrupvej

Modtagende bemærkninger fra begge høringer

Punkt 66: Stationsnære parkeringspladser

05.05.05-P20-1-16

Resume

Kompetenceudvalg: Teknisk Udvalg

Orientering om de eksisterende stationsnære parkeringspladser, som mindskes eller helt bortfalder i forbindelse med byggerier og anlægsarbejder i midtbyen.

INDSTILLING

Administrationen indstiller,

1. at orienteringen tages til efterretning, og
2. at der arbejdes videre med den foreslåede lokalisering af midlertidige p-pladser ved Kvægtorvet og sagens øvrige ideer.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 06.03.2017

Mette Stensgaard var fraværende

Udsat til næste møde

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Mette Stensgaard var fraværende

Ad 1: Til efterretning

Ad 2: Godkendt

Sagsfremstilling

I forbindelse med udviklingen af midtbyen og de forestående byggerier og anlægsarbejder, bliver de eksisterende stationsnære parkeringspladser i nogen udstrækning nedlagt – permanent eller midlertidigt.

Det første byggeri, som er VUC's campus ved Munkebakken, er påbegyndt den 13 februar 2017. I den forbindelse forsvinder de eksisterende parkeringspladser i Teatergade, der ligger på den strækning, hvor VUC skal bygge og have byggeplads. Det svarer til ca. 44 pladser.

På baggrund af en trafiktælling, foretaget i marts 2015, er belægningsprocenten på Teatergade ca. 42%. Dette kan skyldes, at Teatergade har været spærret på grund af ledningsomlægninger, og at borgerne derfor har vænnet sig til, at der ikke er tilgængelige parkeringspladser i Teatergade. Det er ikke administrationens vurdering, at der er sket væsentlige ændringer i dette forhold siden.

De næste arbejder, som er omlægning af Rampen og tilpasning af vejanlæg på begge sider af Rampen, forventes påbegyndt i juni 2017. Der er ikke i dette område nogle eksisterende offentlige parkeringspladser, hvorfor dette anlægsarbejde ikke berøres yderligere i denne fremstilling.

Efter sommerferien forventes det, at Grønvejsparkeringen delvis inddrages til etablering af parkeringshus. Det er forventet, at ca. 70 eksisterende pladser på Grønvej nedlægges.

Der er i øjeblikket ikke fuld belægning af parkeringspladsen på Grønvej. På baggrund af en trafiktælling, foretaget i marts 2015, er belægningsprocenten på Grønvej ca. 55%. Det er ikke administrationens vurdering, at der er sket væsentlige ændringer i dette forhold siden. Det er således muligt, at nedlæggelsen af disse 70 pladser ikke vil kræve erstatningspladser.

På Posthusgrunden forventes Udlændingestyrelsen at begynde sine arbejder i sommeren 2018. I den forbindelse udgår 208 offentlige parkeringspladser. På baggrund af en trafiktælling, foretaget i marts 2015, er belægningsprocenten på Posthusparkeringen tæt på 90%. Det er ikke administrationens vurdering, at der er sket væsentlige ændringer i dette forhold siden. Det bliver derfor primært brugerne af denne parkeringsplads, der vil opleve et direkte behov for etablering af midlertidige parkeringspladser.

Det vurderes, at der er behov for etablering af ca. 200 midlertidige parkeringspladser.

Der findes nogle mulige arealer over for Kvægtorvet, hvor der kan etableres et antal midlertidige parkeringspladser. Det kan også undersøges, om Høje Plads ved Grønnegades Kaserne kan udnyttes. Begge lokationer er placeret godt i forhold til adgang til stationen. Udgifterne til at oprette midlertidige parkeringspladser på et eller flere af disse arealer forventes at være begrænsede (under 50.000 kr).

De midlertidige parkeringspladser anbefales etableret i foråret 2017, primært for at sikre her-og-nu alternativer i forbindelse med VUCs projekt i Teatergade.

Herudover kan det vise sig ønskeligt, at der etableres 150 - 175 erstatningspladser i en kortere eller længere periode i sommeren 2018, afhængigt af fremdriften i de forskellige byggerier, i særdeleshed Udlændingestyrelsens.

Udgifter hertil er ikke fastlagt, idet det i høj grad afhænger af, hvilken løsning der vælges.

Anbefaling

Administrationen anbefaler, at der arbejdes videre med tanken om, at der etableres midlertidige parkeringspladser over for Kvægtorvet – delvis som erstatning for de pladser, der nedlægges i Teatergade. Der bør med skilte i Teatergade henvises til de midlertidige pladser over for Kvægtorvet.

Det kan forventes, at dette tiltag vil koste ca. 30.000 kr

Administrationen anbefaler, at der senest i foråret 2018 udpeges et eller flere arealer, der kan indrettes til midlertidig parkering, og at disse arealer betjenes af en shuttlebus til Næstved Station såvel i morgentimerne som om eftermiddagen.

Denne foranstaltning bør iværksættes senest i juni 2018 og skal fortsætte, indtil parkeringshusene kan ibrugtages. Når dette sker, forventes parkeringsbehovet at være dækket af den uberørte fladeparkering på Grønvej og parkeringspladserne i p-husene på henholdsvis Grønvej og Kählersvej.

Udgifter hertil er ikke fastlagt, idet det i høj grad afhænger af, hvilke(n) løsning(er) der vælges - dvs, hvilke arealer der kan udpeges som egnede.

Politisk behandling

Teknisk Udvalg

Økonomi

Center for Koncernservice og Økonomi har ingen bemærkninger, idet det forudsættes, at eventuelle udgifter til etablering af midlertidige P-pladser afholdes inden for de vedtagne budgetter.

Bilag

Kort over området BILAG

Punkt 67: Forlængelse af Promenadeprojektet på Kanalvej

05.00.00-G01-27-17

Resume

Kompetenceudvalg: Teknisk Udvalg

En indledende drøftelse af mulighederne for at forlænge den eksisterende promenade langs kanalen.

INDSTILLING

Administrationen indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Teknisk Udvalg er positiv over for en forlængelse af promenade til udførelse i 2018.

Sagsfremstilling

Ideforum, der er en gruppe nedsat af Næstved Erhverv, har udarbejdet forslag til forlængelse af den promenade, der er etableret fra Havnegade til Roklubben.

Stien foreslås videreført til Kano- og Kajakklubben, hvor stisystemet på Ydernæs begynder. Forlængelsen tænkes udført med samme bredde og belægninger som eksisterende.

Kurt Eriksen og Per Andersen kommer til mødet og redegør for tankerne.

Politisk behandling

Teknisk Udvalg

Punkt 68: Sager til efterretning/orientering

85.00.00-A00-127-13

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Mette Stensgaard var fraværende

Ad a: Til efterretning

Ad b: Til efterretning

Ad c: Til efterretning

Sagsfremstilling

a. Sagsbeh.: Charlotte Weber

Vandråd

Bekendtgørelse om vandråd er trådt i kraft. Vandrådene får i 2017 to konkrete opgaver, som går ud på, dels at vurdere om nogle små vandløb lever op til en række nærmere definerede kriterier, og dermed fortsat skal være i vandområdeplanerne, og dels at udvælge vandløb der skal analyseres med henblik på, om de skal udpeges som kunstige eller stærkt modificerede.

Vandrådene skal være etableret senest den 20. april 2017.. Det er sekretariatskommunen, der sammensætter Vandrådet. Tidsplanen gør, at det ikke er muligt politisk at beslutte sammensætningen af vandrådene.

b. Sagsbeh.: Pernille Balslev-Erichsen

Strandvej 30 og 31

Administrationen orienterer om status for sagen om Strandvej 30 og 31.

c. Sagsbeh.: Jørgen Gerner Hansen

Udeservering og stadepladser

Udvalgsformanden ønsker en drøftelse af forslag til vilkår i en fremlæggelse af sag om afgifter for udeservering og stadepladser.

Punkt 69: Meddelelser fra formanden, medlemmer m.fl.

85.00.00-A00-127-13

Beslutning

Teknisk Udvalg, 20.03.2017

Administrationen fremviste forslag til, hvilke arealer som kan udtages af, og hvilke arealer der kan indgå i Natura 2000-området.

Udvalget vedtog forslagene.

På næste møde optages sag om ekspropriationsforretning om spang over Susåen.

Udvalget vedtog at forlænge åbningstiden vedr. Gadefesten 2017 til kl. 01.00 af hensyn til en optrædende kunstner.

Punkt 70: Lukket:

05.00.00-P20-13-16

Punkt 71: Lukket:

05.05.05-P20-1-16