

# **REFERAT Udvalget for Teknik og Miljø 2017-2021 d. 24-02-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 24. februar 2021 kl. 07:30

**Mødested** Teams - møde

**Mødedeltagere** Jakob Kortbæk, Peter Lillebæk, Viggo Vangsgaard, Ansgar Nygaard, Anja Birch Alsøer, Meiner Nørgaard, Henrik Jensen

## Indholdsfortegnelse

Ledelsesinformation - januar 2021.....	3
Regnskab 2020 - Anlæg over 2 mio. kr. der afsluttes.....	5
Opførelse af seks nye boliger samt etablering af serviceareal.....	7
Byggesag - Ansøgning om retlig lovliggørelse af beboelse - Fasanvej 15, 7900 Nyk. M.....	10
Ændring af områder fra landzonereglerne til byzonereglerne i henhold til privatvejsloven §3 stk. 2..	12
"Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade" - teknisk og rekreativ løsnin	14
Sundby trafikprojekt.....	18
Kollektiv Trafik - Køreplanskifte - 2021.....	23
Infrastrukturpulje 2021.....	29
Miljøgodkendelse af husdyrbrug på Jørsbyvej 2.....	34
KL's konference på Teknik og Miljø området.....	36
Orienteringspunkt: Marienlystanlægget.....	37
Udskiftning af flydepontonbro i marina Nykøbing Mors havn til brug for husbåde.....	39
Udvalget for Teknik og Miljø - orienteringer.....	41
Orienteringer fra Morsø Forsyning.....	42
Udvalget for Teknik og Miljø - godkendelse af referat.....	43

## **Punkt 23: Ledelsesinformation - januar 2021**

S2020-35235

### **Indstilling**

Direktøren for Økonomi og Stab anbefaler, at

- ledelsesinformationen drøftes.

### **Behandling**

Det sociale Udvalg (23. februar 2021)

Beskæftigelses- og Erhvervsudvalget (23. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

Børne- og Kulturudvalget (24. februar 2021)

Økonomiudvalget (3. marts 2021)

### **Sagsresumé**

Der er udarbejdet ledelsesinformation pr. 31. januar 2021.

### **Sagsfremstilling**

Den udarbejdede ledelsesinformation gennemgås og drøftes.

Forbrugsopgørelserne kan ikke tages som det endelige regnskab, idet supplementperioden mangler.

Bilagene, der skal drøftes på mødet, er i enkelte tilfælde ikke færdige til udsendelsestidspunktet for dagsordenen, hvorfor der vil blive eftersendt en ny dagsorden med ledelsesinformationen bilagt.

I særlige tilfælde vil bilagene blive udleveret på møderne.

### **Retsgrundlag**

Morsø Kommunes styringshåndbog.

### **Økonomiske konsekvenser**

Intet at bemærke.

### **Andre konsekvenser**

Intet at bemærke.

### **Høring og kommunikation**

Intet at bemærke.

### **Beslutning**

Taget til efterretning.

### **Beslutning på møde Børne- og Kulturudvalget 24-02-2021 - 14:00**

Drøftet og taget til efterretning.

### **Beslutning på møde Det Sociale Udvalg 23-02-2021 - 08:00**

Taget til efterretning.

### **Beslutning på møde Beskæftigelses- og Erhvervsudvalget 23-02-2021 - 13:30**

Drøftet og taget til efterretning.

### **Bilag**

DSU januar 2021

UTM januar 2021

ØKU januar 2021

BEU januar 2021

BKU januar 2021

# Punkt 24: Regnskab 2020 - Anlæg over 2 mio. kr. der afsluttes

S2020-4780

## Indstilling

Direktøren for Økonomi og Stab anbefaler, at

- Anlægsregnskaber med en bruttobevilling over 2 mio. kr. som afsluttes med regnskab 2020 godkendes, med et samlet merforbrug på 181.817 kr.
- Merforbruget finansieres af kassen.

## Behandling

Direktionen (1. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

Økonomiudvalget (3. marts 2021)

Kommunalbestyrelsen (9. marts 2021)

## Sagsresumé

I henhold til Morsø Kommunes Styringshåndbog samt Økonomi- og Indenrigsministeriets regler, skal anlægsregnskaber over 2 millioner kr. forelægges særskilt til Kommunalbestyrelsens godkendelse.

Morsø Kommune har i forbindelse med regnskab 2020 behandlet anlægsregnskabet for følgende anlæg over 2 millioner kr., der afsluttes med regnskab 2020:

1. Ekstraordinær asfalterpulje 2020
2. Vådømrådeprojekt Sillerslev-Ørding Sø
3. Køb af delareal gl. golfbane Nykøbing by
4. Salg af Tranevej 1 (delareal)
5. IT infrastruktur

## Sagsfremstilling

Nedenstående anlæg over 2 millioner kr. indstilles til afslutning med regnskab 2020. Det samlede resultat viser et merforbrug på 181.817 kr.

### 1. Ekstraordinær asfalterpulje 2020

	Udgifter	Indtægter	Netto
Bevilling	25.000.000	0	25.000.000
Udgifter/Indtægter	25.071.415	-65.865	25.005.550
Resultat	-71.415	65.865	-5.550

### 2. Vådømrådeprojekt Sillerslev-Ørding Sø

	Udgifter	Indtægter	Netto
Bevilling	4.676.300	-4.676.300	0
Udgifter/Indtægter	4.696.692	-4.650.124	46.569
Resultat	-20.392	-26.176	-46.569

### 3. Køb af delareal gl. golfbane Nykøbing by

	Udgifter	Indtægter	Netto
Bevilling	2.081.000	0	2.081.000

Udgifter/Indtægter	2.092.887	0	2.092.887
Resultat	-11.887	0	-11.887

#### 4. Salg af Tranevej 1 (delareal)

	Udgifter	Indtægter	Netto
Bevilling	0	-6.912.000	-6.912.000
Udgifter/Indtægter	0	-6.912.000	-6.912.000
Resultat	0	0	0

#### 5. IT infrastruktur

	Udgifter	Indtægter	Netto
Bevilling	5.050.000	0	5.050.000
Udgifter/Indtægter	5.167.811	0	5.167.811
Resultat	-117.811	0	-117.811

Årsagen til merforbruget på It infrastruktur skyldes, at det har været nødvendigt at udskifte kablingen rundt omkring, da den var dårligere end antaget, så der kan opnås fuld dækning. Desuden er der indkøbt strømforsyninger til de ældste telefoner, da de ikke levede op til standardleverance af strøm.

Anlæggene lukkes med et samlet merforbrug på 181.817 kr. Merforbruget finansieres af kassen.

### Retsgrundlag

Økonomi- og Indenrigsministeriets vejledning "Budget- og regnskabssystem for kommuner"  
Principper for økonomistyring for Morsø Kommune.

### Økonomiske konsekvenser

Regnskaberne viser et samlet merforbrug i forhold til bevillingerne på 181.817 kr. Merforbruget finansieres af kassen.

### Andre konsekvenser

Intet af bemærke.

### Høring og kommunikation

Intet af bemærke.

### Beslutning

Tiltrådt.

### Beslutning på møde Direktionen 01-02-2021 - 13:00

Drøftet.

### Bilag

Projektrengskaber for anlæg over 2 mio kr

# Punkt 25: Opførelse af seks nye boliger samt etablering af serviceareal

S2020-4432

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- skema B godkendes og dermed, at grundkapitalen bliver på 1.454.000 kr.
- huslejen godkendes til 1.040 kr. pr. m<sup>2</sup>
- der frigives 1.454.000 kr. fra den i budget 2021 afsatte pulje til udvikling af den almene boligsektor, og der tilføres puljen (1.454.000 – 607.000) 847.000 kr. fra salget af eksisterende bygninger. Netto trækkes der 607.000 kr. fra puljen afsat til almene boliger
- der meddeles godkendelse af etablering af et kommunalt finansieret serviceareal i de nuværende fællesarealer og personalefaciliteter samt en udvidelse heraf. Ombygningen forventes at beløbe sig til 400.000 kr.

## Behandling

Direktionen (22. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

Økonomiudvalget (3. marts 2021)

Kommunalbestyrelsen (9. marts 2021)

## Sagsresumé

Morsø Kommune ansøger om godkendelse af Skema B vedrørende opførelse af nye boliger på ejendommen Ringsgade 3, 7900 Nykøbing Mors.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 3. november 2020 skema A om opførelse af seks nye boliger samt etablering af et kommunalt finansieret serviceareal i de nuværende fællesarealer og personalefaciliteter samt en udvidelse heraf.

Etablering af servicearealet forventes at beløbe sig til 400.000 kr.

## Sagsfremstilling

På baggrund af en arbejdsgruppes gennemgang af de nuværende forhold på botilbuddet Smallegade og efterfølgende udarbejdelse af et projektforslag, godkendte Kommunalbestyrelsen den 3. november 2020 Skema A i et projekt, som skal sikre bedst mulig udvikling og fremtidssikring af botilbuddet.

Botilbuddet Smallegade er i dag placeret i Smallegade nr. 10 – 12 og består af fem boliger og dertil yderligere en bolig, som er ombygget til fællesareal og personalefaciliteter. Desuden har der i en årrække været behov for yderligere pladser, hvorfor to tilstødende byhuse har været lejet af en privat udlejer og benyttet som en del af botilbuddet. Dette lejeforhold er blevet forlænget og udløber med udgangen af marts 2022, på samme tidspunkt som byggeriet af de seks boliger forventes at stå færdigt.

Botilbuddet er desuden udfordret af pladsmangel i fællesarealet samt ved, at personalefaciliteterne har flere mangler i form af toilet- og omklædningsfaciliteter samt parkeringspladser.

Arbejdsgruppen har på baggrund af de nuværende forhold udarbejdet et projekt indeholdende:

- etablering af nyt botilbud efter den almene boliglovgivning, som erhverver de nuværende bygninger i Smallegade 10 - 12 og grunden Ringsgade 3
- etablering af et kommunalt finansieret serviceareal i de nuværende fællesarealer og personalefaciliteter samt udvidelse heraf, som fremover vil indgå i den almene afdeling som serviceareal i lighed med øvrige botilbud i kommunen samt
- opførelse af seks nye boliger i to etager med udgangspunkt i indretningen fra de eksisterende boliger i botilbuddet. Boligerne opføres på grunden Ringsgade 3, som primo 2019 blev opkøbt af Morsø Kommune. Boligerne opføres som 2-rumsboliger på 74 m<sup>2</sup> indeholdende køkken og stue, soveværelse og bad/toilet. Boligarealet indeholder andel

på 7 m<sup>2</sup> af tilhørende fælles adgangsarealer i bygningen samt andel på 10 m<sup>2</sup> af fællesarealer beliggende i eksisterende bygning Smallegade 12.

- Etablering af fem-seks parkeringspladser på grunden, som både kan benyttes af personale og pårørende til beboerne.

Forudsætningen for at kunne etablere en almen boligafdeling er, at der etableres mindst 10 boliger i afdelingen, idet erfaringstal viser, at afdelinger med mindre end 10 boliger ikke har tilstrækkelig økonomisk råderum til at sikre den almindelige drift.

Det nuværende botilbud består kun af syv beboere, hvorfor projektet indeholder en forøgelse af kapaciteten på tre beboere.

Projektet tager højde for, at der ved en eventuel fremtidig lejeledighed er mulighed for at udleje boligerne i det nye byggeri efter de normale retningslinjer for kommunalt ejede almene ældre- og handicapboliger, idet boligerne er placeret og indrettet på en sådan måde, at disse vil kunne tages ud af botilbuddet.

Det faglige personale har været inddraget under arbejdsgruppens udarbejdelse af projektet.

Det samlede projektforslag blev fremlagt til godkendelse på beboermødet i den nuværende afdeling den 24. september 2020. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Projektet blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen på Kommunalbestyrelsesmøde den 2. juni 2020 til videre projektering, og Skema A blev efterfølgende godkendt den 3. november 2020.

Morsø Kommune har fremsendt et Skema B. Forud for Kommunalbestyrelsens godkendelse af Skema B forventes udstedelse af byggetilladelse i henhold til lov om almene boliger.

Byggetilladelsen vil formentlig indeholde dispensationer til den gældende lokalplan nr. 17.38. Der er ikke sket ændringer i boligantal og arealer.

Der kan maksimalt godkendes følgende anskaffelsessum:  
718 m<sup>2</sup> á 24.600 kr. (maksimumbeløb) = 17.663.000 kr.

Licitationsresultatet bevirker et fald i anskaffelsessummen på 2.609.000 kr. Anskaffelsessummen fordeler sig som vist i bilaget, der er udskrevet for indberetningssystemet (BOSSINF).

Det er denne anskaffelsessum, som bygherren ansøger om godkendelse af, og den finansieres således:

Realkreditlån (88% af anskaffelsessummen)	12.794.000	Kr.
Kommunalt grundkapitallån (10% af anskaffelsessummen)	1.454.000	Kr.
Beboerindskud (2% af anskaffelsessummen)	291.000	Kr.

Morsø Kommune har oplyst, at lejen for boligerne vil udgøre 1.040 kr. pr. kvadratmeter, og det er denne leje, som beregnes første gang, byggeriet udlejes.

## Retsgrundlag

Lov om almene boliger mv. og bekendtgørelse om støtte til almene boliger mv.

## Økonomiske konsekvenser

I budget 2021 er der afsat en pulje til udvikling af den almene boligsektor. Grundkapitallånet på kr. 1.454.000 kr. finansieres gennem den pulje, og beløbet søges derfor frigivet til udførelse. Overskuddet ved salget af eks. bygninger tilføres samme pulje således, at der netto trækkes 607.000 kr. fra puljen.

I forbindelse med etableringen af en ny almen afdeling vil den kommunale økonomi både have udgifter og indtægter i forbindelse med blandt andet salg af grund og bygninger, nedrivning af bygningen på Ringsgade 3, ombygning af servicearealerne samt et tilskud til etablering af servicearealerne fra Landsbyggefonden. Dette er sammenfattet i nedenstående skema:

Morsø Kommune	Omkostning eks. moms
Salg af eks. bygninger	- 3.047.000 kr.
Indfrielse af lån i bygninger	2.200.000 kr.
Ombygning af servicearealer	400.000 kr.
Tilskud til servicearealer	- 400.000 kr.
Nedrivning Ringsgade 3	200.000 kr.
Anlægsmidler 2020	- 200.000 kr.
Grundkapitalindskud	1.454.000 kr.
Netto omkostning	607.000 kr.

## Andre konsekvenser

Intet at bemærke.

## Høring og kommunikation

Sagen har været i høring hos Økonomi & Stab, som ikke har bemærkninger.

## Beslutning

Tiltrådt.

## Beslutning på møde Direktionen 22-02-2021 - 13:00

Drøftet.

## Bilag

Bilag 5 - 1. SAL'S PLAN

Bilag 4 - STUEPLAN

Bilag 3 - Plantegning med angivelse af afgrænsning af fællesareal og serviceareal

Bilag 2 - Smallegade - serviceareal - Skema B

Bilag 1 - Ny Smallegade - Skema B - Boliger

# Punkt 26: Byggesag - Ansøgning om retlig lovliggørelse af beboelse - Fasanvej 15, 7900 Nyk. M

S2020-37968

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- der meddeles afslag til det ansøgte.

## Behandling

Direktionen (22. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

## Sagsresumé

Der er søgt om retlig lovliggørelse af 2 værelser, som er indrettet i garagen og en tilbygning hertil (herefter benævnt garagebygningen) på Fasanvej 15. Ejendommen er netop handlet til ny ejer. Det ansøgte er indrettet i strid med Bygningsreglementet og skal lovliggøres, da det ikke er af underordnet betydning. Udover at være indrettet i strid med, hvad man har ret til at opføre nær naboskel, lever det ansøgte heller ikke op til en række tekniske krav til indretning af beboelsesrum, herunder særligt krav til loftshøjde.

Der skønnes at være politisk råderum til at tillade det ansøgte i forhold til placeringen nær skel. Administration kan dog ikke anbefale, at der fraviges så væsentligt fra det tekniske krav til dagslys og til loftshøjde i beboelsesrum, som tilfældet er.

## Sagsfremstilling

Fasanvej 15 er en almindelig parcelhusejendom med et fritliggende enfamiliehus og dertil hørende småbygninger til opbevaring. Garagen blev opført samtidig med enfamiliehuset omkring 1960. I 1998 blev der givet tilladelse til en tilbygning til garagen. I følge daværende ejer blev garagebygningen omkring dette tidspunkt indrettet til beboelse. På tegningerne er beboelsen angivet som værelse 1 og 2. Garagebygningen er placeret henholdsvis 1,8 m og 2,0 m fra naboskel. Der er ikke vinduer mod skel. Garagebygningen er 2,5 m høj, ifølge ansøgeren.

Ejendommen er omfattet af kommuneplanramme nr.17.B.03 og området er udlagt til boligformål (ikke nærmere specificeret). Nærområdet er karakteriseret ved ældre boligbebyggelser, hvor ikke alle enfamiliehuse er placeret 2,5 m fra naboskel.

Efter det daværende Bygningsreglement for småhuse 1998 krævede det dispensation i medfør af byggeloven at indrette beboelse indenfor en afstand af 2,5 m fra naboskel på parcelhusgrunde. Indretning af beboelse i garage kunne ikke gives uden byggetilladelse, da der var tale om en væsentlig anvendelsesændring. Tilsvarende regler gælder under det nuværende Bygningsreglement 2018.

Baggrunden for afstandskravet er dels at sikre hensyn til naboerne, idet der ofte er afledte gener forbundet med at have beboelse indenfor skelbræmme i et åbent-lavt boligområde. I den konkrete sag er det dog en formildende omstændighed, at garagebygningen ikke har vinduer i facaderne, der vender mod skel. Der er således ikke nogen direkte lyspåvirkning mod naboerne. Det er også et hensyn, at man som nabo skal kunne indrette sig i forventning om, at området forbliver at være et åbent-lavt boligområde.

Småbygninger som garager er som regel ikke konstrueret til at blive benyttet til beboelse. Som garagebygningen er indrettet nu, fraviger byggeriet fra bestemmelserne i Bygningsreglementet om energiforbrug, dagslystilgang til og loftshøjde i beboelsesrum.

Værelserne har ikke tilstrækkelig tilgang af dagslys fra vinduerne i facaderne hverken efter daværende eller nuværende mindstekrav. Glasarealet uden skyggende forhold skulle udgøre 10 pct. af gulvarealet i værelserne. I værelse 1 udgør glasarealet knap 4 pct. af gulvarealet, mens glasarealet i værelse 2 udgør knap 9 pct. af gulvarealet. Dertil kommer, at begge rum er forholdsvis dybe og med vinduernes placering vil rummene have zoner, som er underbelyste. Der kan dog stilles krav om etablering af ovenlys.

Loftshøjden er oplyst til at være 2,2 m i værelserne. Der er tale om en væsentlig mindre højde end de 2,3 m, som var mindstekravet tilbage i 1998 og som opfattes som et absolut mindstekrav i enfamiliehuse i dag. Det har ej heller været nuværende administrations praksis at tillade så lav en loftshøjde i beboelsesrum. En utilstrækkelig loftshøjde har betydning for rumlig kvalitet, indeklime og brandsikkerhed, idet en lav loftshøjde øger risikoen for en hurtig røgforgiftning. Det kan ikke fagligt vurderes af administrationen eller Nordjyllands Beredskab, hvilken betydning en loftshøjde på 2,2 m i de pågældende værelser konkret vil have for sikkerheden, men det kan ikke anbefales.

Samlet set må det således være administrationens faglige anbefaling, at der ikke gives dispensation fra de tekniske krav om dagslystilgang eller loftshøjde til det ansøgte. Det beror først og fremmest på den konkrete vurdering og sekundært hensynet til den fremtidige administrationspraksis i tilsvarende sager.

## **Retsgrundlag**

Bygningsreglementet 2018, § 169

Byggelovens § 22

## **Økonomiske konsekvenser**

Intet at bemærke.

## **Andre konsekvenser**

Intet at bemærke.

## **Høring og kommunikation**

Partshøring af naboer i tilfælde af beslutning om at ville tillade byggeriet.

## **Beslutning**

Udvalget tilkendegiver, at der kan meddeles dispensation til ændret anvendelse, hvis der etableres et lysindfald i henhold til bygningsreglementets krav.

## **Beslutning på møde Direktionen 22-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

## **Bilag**

003B AREALOVERSIGT - BBR \_ Layout

002B TILBYGNINGER 1998\_2001.pdf

001B OPRINDELIG BOLIG 1961.pdf

Ansoegning.pdf

# Punkt 27: Ændring af områder fra landzonereglerne til byzonereglerne i henhold til privatvejsloven §3 stk. 2

S2021-2824

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- at privatvejslovens byregler (lovens afsnit III) fremadrettet skal finde anvendelse på de rammelaagte boligområder i kommuneplanen nr. 17.B.12 Nykøbing, Vodstrup i henhold til privatvejsloven § 3 stk. 2
- beslutningen sendes i høring hos de berørte grundejere i 4 uger, og at sagen herefter forelægges udvalget til endelig behandling

## Behandling

Direktionen (8. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

## Sagsresumé

Forvaltningen foreslår, at der gives mulighed for at kunne administrere de private fællesveje beliggende i landzone inden for området, som er rammelaagt som boligområde i kommuneplanen (nr. 17.B.12), efter privatvejslovens byregler, hvormed vejmyndigheden kan meddele opgravningstilladelse til ledningsejere.

Morsø Forsyning har behov for at få opgravningstilladelse til etablering af separatkloak i de private vejarealer i Gl. Vodstrup i 2021, da der ikke har kunnet indgås frivillig aftale.

## Sagsfremstilling

De private fællesveje i landzone inden for området, der er rammelaagt som boligområde i kommuneplanen (17.B.12), reguleres af Privatvejslovens Afsnit II (landreglerne). Landreglerne har primært til formål at sikre, at vejene er i ordentlig stand i forhold til færdslen på vejen. Der kan fx ikke meddeles opgravningstilladelse i vejarealet, således at forsyningsledninger kan fremføres i vejarealet. Ledningsejerne er derfor henvist til at søge en aftale med vejerejen. Alternativt at få rettigheden via ekspropriation.

Derfor foreslår forvaltningen, at der gives mulighed for at kunne administrere de private fællesveje beliggende i landzone inden for området, som er rammelaagt som boligområde i kommuneplanen (nr. 17.B.12), efter privatvejslovens byregler, hvormed vejmyndigheden kan meddele opgravningstilladelse til ledningsejere, og sikre en tilfredsstillende retablering efter ledningsarbejdet.

Helt konkret har Morsø Forsyning behov for at få opgravningstilladelse til etablering af separatkloak i de private vejarealer i Gl. Vodstrup i 2021, da der ikke har kunnet indgås frivillig aftale.

Opgravningstilladelsen vil ikke medføre erstatning til vejerejen, da der ikke forventes at lide et tab. Der ydes kun erstatning for evt. skade i forbindelse med ledningsanbringelsen eller ledningens tilstedeværelse.

Procedure for sagsgangen

- Såfremt der træffes beslutning om, at områdernes status i henhold til privatvejsloven ændres fra landreglerne til byreglerne sendes dette forslag i høring hos områdernes grundejere i 4 uger
- Grundejernes høringssvar fremlægges for Udvalget, og Udvalget træffer endelig beslutning, om områdernes status i henhold til privatvejsloven skal ændres fra landreglerne til byreglerne
- Såfremt status ændres til byreglerne skal denne beslutning offentliggøres for at være gyldig.

Området kan ses på følgende link: [https://morsoe.viewer.dkplan.niras.dk/plan/6#/Kommuneplan\\_Planramme?id=544&baseId=3839&parentId=3844](https://morsoe.viewer.dkplan.niras.dk/plan/6#/Kommuneplan_Planramme?id=544&baseId=3839&parentId=3844)

## Retsgrundlag

Reglerne vedrørende ændring fra landregler til byregler for private fællesveje på landet findes i afsnit I. Kapitel 2 § 3 stk. 2 og § 5 i lovbek. nr. 1234 af 4. november 2015 lov om private fællesveje.

## **Økonomiske konsekvenser**

Intet at bemærke.

## **Andre konsekvenser**

Intet at bemærke.

## **Høring og kommunikation**

Morsø forsyning har udsendt informationsbreve om separatkloakering i 2021

Såfremt der træffes beslutning om, at områdernes status i henhold til privatvejsloven ændres fra landreglerne til byreglerne, sendes dette forslag i høring hos områdernes grundejere i 4 uger.

Såfremt status ændres til byreglerne skal denne beslutning offentliggøres for at være gyldig.

## **Beslutning**

Vedtaget.

## **Beslutning på møde Direktionen 08-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

# Punkt 28: "Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade" - teknisk og rekreativ løsning

S2019-10163

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- "Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade" realiseres i samarbejde med Morsø Spildevand A/S (bilag 1).

- Plan for udnyttelse af engarealet som rekreativt og værdifuldt bynært naturområde realiseres (bilag 2).

## Behandling

Direktionen (11. januar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (20. januar 2021)

## Sagsresumé

Morsø Spildevand A/S har udfordringer med håndtering af tag- og overfladevand i situationer med kraftig nedbør samt høj vandstand i fjorden. Desuden ønskes det, at klimasikre store dele af de lavtliggende områder i den centrale del af Nykøbing.

Rådgivende firma, Orbicon har i rapport af 10. juli 2017 foreslået en løsning af problemet ved 4 delprojekter, som Udvalget for Teknik og Miljø den 16. august 2017 vedtog med bemærkning om, at væsentlige ændringer i forhold til det i rapporten nævnte, skal politisk godkendes. Pga. de geologiske forhold på engarealerne ved Markedsgade har det været nødvendigt at ændre Orbicons delprojektforslag om etablering af to stuvningsbassiner ved Markedsgade, så der så vidt muligt ikke graves på arealerne. Ændringen håndterer samme vandmængder som Orbicons forslag, hvor princippet er at udnytte eksisterende volumen på terrænet på en langt større andel af engarealet.

Projektet er søgt medfinansieret hos Forsyningssekretariat, hvor det er en betingelse, at klimasikringen for eksempel bidrager til rekreativ udnyttelse. Der er udarbejdet plan for den rekreative udnyttelse af arealet, som sammen med den tekniske del skal vedtages.

Det ændrede delprojekt i forhold til den tekniske løsning er beskrevet i "Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade", bilag 1. Forslag til rekreativ udnyttelse af arealet fremgår af bilag 2.

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Østre Afvandingskanal med sidekanaler afvander store dele af Nykøbing bys befæstede arealer foruden et stort landbrugsopland, og ejes af Nykøbing Enge Landvindingslag, hvor Morsø Spildevand A/S er bidragsyder. Øster Afvandingskanal består af en åben del ved Markedsgade, en rørlagt del ved Bangsgade m.fl. og igen en åben del ved den gamle golfbane med Eghøj Pumpestation nedstrøms, der pumper vandet til Dueholm Å med udløb til Klosterbugten.

Morsø Spildevand har udfordringer med håndtering af tag- og overfladevand i situationer med kraftig nedbør samt høj vandstand i fjorden eller en kombination heraf, idet afledningen sker til Østre Afvandingskanal, der har ringe fald og utilstrækkelig kapacitet til afledning af de store vandmængder, der er tilsluttet. Ydermere sker der ikke rensning af regnvandsudløb fra befæstede arealer til Østre Afvandingskanal.

### Teknisk løsning

Teknik og Miljø har i samarbejde med Morsø Spildevand A/S fået Orbicon til at udarbejde et skitseprojekt for muligheder for at håndtere overfladevand i Nykøbing fra områderne med tilknytning til Nykøbing Enge Landvindingslag (Orbicon 10. juni 2017).

I skitseforslaget har Orbicon foreslået en løsning af problemet ved følgende tiltag (delprojekter, som realiseres i nævnte rækkefølge):

1. Etablering af to stuvningsbassiner ved Markedsgade
2. Supplerende ledningstracéer på den rørlagte del mellem Markedsgade og den gamle golfbane
3. Etablering af bassiner og konstrueret vådområde til rensning på den gamle golfbane
4. Evt. skot og oversvømmelsesarealer eller højvandspumpe ved Eghøj Pumpestation/Dueholm Å.

Pga. de geologiske forhold på engarealerne ved Markedsgade har det imidlertid været nødvendigt at tillempe forslaget om etablering af to stuvningsbassiner, så der så vidt muligt ikke graves på arealerne. Der er derfor i samarbejde mellem Morsø Spildevand og Morsø Kommune udarbejdet ”Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade”, se bilag 1.

”Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade” skal kun håndtere forsinkelse af regnvandet, for at holde opstuvningsniveauet nede i et acceptabelt niveau og dermed ses som realiseringen af 1. tiltag i klimasikringen af de lavtliggende områder i byens centrale del. Projektet forudsætter ikke, at de øvrige 3 delprojekter realiseres, hvis man ønsker andre alternative løsninger i golfbanen og i Nykøbing Enge Landvindingslag til håndtering og rensning af vandet.

Det tillempede projekt består hovedsageligt i at udnytte volumen i eksisterende terræn. Analyse af terrænet vha. højdemodellen på de opkøbte arealer viser, at volumen til kritisk vandspejl 0,4 m DVR90 (oversvømmelse af Vibeengen) indenfor det tilgængelige areal er på ca. 14.900 m<sup>3</sup>. Terrænforholdene på engarealerne rummer således et volumen på over de 13.000 m<sup>3</sup>, som Orbicons udgravning af klimaramperne var projekteret at skulle håndtere for at rumme en 20 års hændelse.

Ud over volumen på terrænet vil projektet kunne realiseres ved at indbygge 2 reguleringsbygværker:

- A. En vandbremse (drosling) i Østre Afvandingskanal nedstrøms mod den gamle materielgård på hjørnet af NAC-vej og Bangsgade. Bygværket forsynes med ny, manuel rist i rustfrit materiale
- B. Et reguleringsbygværk, der samtidig sammenkobler regnvandsledning i Bangsgade med stuvningsarealet via regnvandsledning i Pilestræde, og som samtidig etablerer den shunt-funktion, der var tænkt i det oprindelige projekt, jf. step 2.

I første omgang etableres alene reguleringsbygværk A, da vandbremsen ved hjælp af data fra vandspejlmålere etableret opstrøms og nedstrøms vandbremsen, kan optimeres ved behov. Vandbremsen har således den funktion, at arealet i Markedsgade kan udnyttes fuldt op mod kote 0,4m DVR90, og at laveste areal i Skolegade i kote 0,1m DVR90 ikke oversvømmes, idet drosling medfører, at Østre Afvandingskanal ikke belastes, da pumperne i Eghøj aflastes maksimalt.

### **Rekreative elementer**

Området er helt centralt beliggende for nordbyens grønne struktur. Den grønne kile forbinder byen med landskabet nord for byen, der indeholder kystrute, strande og golfbanen. Engarealerne ved Markedsgade er i lokalplan udlagt som rekreativt område, og arealet planlægges overordnet som naturområde indrettet med et veludbygget stisystem, der dels leder brugerne rundt i området og dels forbinder området med eksisterende stier og adgangsveje uden for området.

Arealet mod Pilestræde og Limfjordsvej er planlagt til afgræsning, imens øvrigt areal anlægges som lysåben skov med træarter tilpasset de hydrauliske forhold. En mindre del af skovområdet indhegnes som hundeskov, og der anlægges stier med samlingssted i den centrale del af området.

Detailplan for udnyttelse af engarealet som rekreativt og værdifuldt, bynært naturområde se af bilag 2.

### **Drift og vedligeholdelse**

Der etableres ikke permanente våde volumener på engarealerne, og der kræves derfor ikke egentlig vedligeholdelse i form af oprensning samt fjernelse af beplantning på arealet. Afgræsning af arealerne kan stadig foregå, og færdsel på gåben og evt. cykel på stisystem forventes at kunne ske uhindret langt størstedelen af året.

Drift af bygværker påhviler Morsø Spildevand A/S, mens Morsø Kommune vedligeholder de rekreative elementer, jf. bilag 2.

Langs Østre Afvandingskanal etableres der adgangsvej, så vedligeholdelse af grøften sikres.

### **Retsgrundlag**

Bekendtgørelse nr. 2275 af 29/12/2020 om spildevandsforsyningsselskabers omkostninger til klimatilpasning i forhold til tag- og overfladevand og omkostninger til projekter uden for selskabernes egne spildevandsanlæg og med andre parter i øvrigt.

Bekendtgørelse nr. 2292 af 30/12/2020 om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 (Spildevandsbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse nr. 1217 af 25/11/2019 af lov om vandløb.

## Økonomiske konsekvenser

Projektet er tidligere søgt medfinansieret hos Forsyningssekretariatet, idet løsningerne både løser et problem med afvanding fra de befæstede arealer, og løser de adresserede problemer med klimaforandringer i den lavtliggende del af Nykøbing Mors, samt skaber mulighed for at udnytte engarealet som rekreativt og værdifuldt bynært naturområde.

Morsø Kommune og Morsø Spildevand A/S har d. 30. dec. 2015 indgået aftale om at søge medfinansiering ved Forsyningssekretariatet til projektet. Det undersøges om der med ny lovgivning er grundlag for at søge projektet finansieret på anden vis f.eks. via almindelig takst- og lånefinansiering. Såfremt det er tilfældet forelægges det særskilt til politisk behandling.

Den reaktive del af projektet påligger Morsø Kommune at bevillige, dels hvad angår etablering, og dels hvad angår drift.

Overslag for omkostninger til realisering af projektet i sin helhed fremgår af tabel 1. Allerede afholdte og bevilligede udgifter til erhvervelse af jord og rådgivning fremgår af tabel 2.

Tabel 1. Oversigt over udgifter til realisering af Klimatilpasning på engarealer ved Markedsgade.

Projektdeel	Anslået pris kr. ekskl. moms
Tekniske elementer i alt	1.500.000
Servicevej	200.000
Bygværk til drosling	1.200.000
Etablering af diger	60.000
Nedrivning af udhus	40.000
Rekreative elementer i alt	600.000
Beplantning	50.000
Stisystem: Grus (500 m)	150.000
Flis (1000 m)	150.000
Samlingssted/platform	100.000
15 stk. lys	90.000
2 stk. spang	60.000
Hundehegn	50.000
SUM	2.100.000

Tabel 2. Oversigt over allerede afholdte og bevilligede udgifter til jordkøb og rådgivning.

Projektdeel	Anslået pris kr. ekskl. moms
Rådgivning i alt	543.380,88
Løsningsforslag	294.784,83

Geoteknisk undersøgelse	248.596,05
Erhvervelse af arealer i alt	1.415.004
Støvlbæk	535.000
Godiksen	880.004
SUM	1.958.3484,88

## Andre konsekvenser

Delprojektet ”Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade” er uafhængigt af de øvrige tiltag (delprojekter), som Orbicon har foreslået i skitseforslag (tiltag 2, 3 og 4) og bidrager i sig selv til at forebygge oversvømmelse. Realisering af projektet stiller således ikke krav om, at de øvrige 3 tiltag gennemføres for at have værdi.

## Høring og kommunikation

”Tillempet Klimatilpasningsprojekt på engarealerne ved Markedsgade” er udarbejdet i et samarbejde mellem Morsø Spildevand og Morsø Kommune og er forelagt bestyrelsen for Morsø Spildevand A/S til godkendelse.

Uanset finansieringsmodel er det spildevandsforsyningsselskabets indstilling, at projektet bliver gennemført. Økonomi & Stab bemærker, at der ikke er taget endelig stilling til kommunal finansiering i sagen og, at der skal tages stilling til eventuelle bevillinger, såfremt projektet ønskes realiseret.

## Beslutning

Vedtaget.

### **Beslutning på møde Direktionen 11-01-2021 - 13:00**

Drøftet.

## Bilag

Bilag 2. UTM - Plan for rekreative elementer, Klimatilpasning Markedsgade 05 01 2021

Bilag 1. UTM. Tillempet klimatilpasningsprojekt i Markedsgade: Begrundelse og beskrivelse, maj 2020

# Punkt 29: Sundby trafikprojekt

S2020-2082

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- scenarie 2 (2 minus 1 vej) realiseres for kr. 1.500.000, således at der også tages hensyn til cyklisterne jf. Trafiksikkerhedsrådets høringssvar
- parkeringspladsen foran forsamlingshuset renoveres for kr. 200.000
- anlægsbevillingen på kr. 800.000 til "trafiksikkerhedsplan og fortove Sundby" frigives, således at der er en samlet frigivet anlægsbevilling på kr. 1.700.000 til projektet
- der afsættes kr. 1.900.000 ekstra, som finansieres af Infrastrukturpuljen 2021, til etablering af kantstensafrænset asfaltfortov fra det tidligere NCC til Viadukten, såfremt scenarie 1 ønskes gennemført

## Behandling

Direktion (08-02-2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24-02-2021)

## Sagsresumé

I forbindelse med den samlede byfornyelse i Sundby har der været et stort ønske om at forbedre trafiksikkerheden for de bløde trafikanter på Sundbyvej, hvortil der er nedsat en arbejdsgruppe, som beskæftiger sig med de trafikale forhold. Arbejdsgruppens fokus har været at forbedre forholdene for de gående ved, at der etableres et kantstensafrænset fortov og fartdæmpere på strækningen fra det tidligere NCC til Viadukten.

Udvalget for Teknik og Miljø har bedt forvaltningen om at undersøge, om der kan etableres fortov i nordsiden på hele strækningen, og i så fald hvad udgiften hertil vil være. Der er udarbejdet et forslag til etablering af fortov i nordsiden (scenarie 1), som forventes at kunne etableres for i alt kr. 3.400.000, hvilket vil medføre en ikke-finansieret udgift på kr. 1.900.000, idet der allerede er bevilget kr. 1.700.000, hvoraf kr. 200.000 er afsat til renovering af parkeringspladsen foran forsamlingshuset. Hertil kan det oplyses, at forvaltningen skønner, at der kan etableres et kantstensafrænset asfaltfortov i nordsiden fra det tidligere NCC til Over Bakken inden for den bevilgede anlægsramme.

På Trafiksikkerhedsrådsmøde den 22. oktober 2020 blev trafikprojektet om at forbedre forholdene for de bløde trafikanter i Sundby gennemgået. Der blev drøftet to overordnede løsninger - fortov i nordsiden og 2 minus 1 vej. Trafiksikkerhedsrådet udtaler i deres høringssvar, at hensynet til trafiksikkerheden for cyklisterne bør varetages i løsningen. Derfor foreslår Trafiksikkerhedsrådet etablering af 2 minus 1 vej, en kantstensafrænset fællessti i nordsiden eller en anden løsning, som kan anvendes af både gående og cyklende. Forvaltningen kan ikke anbefale en kantstensafrænset fællessti i den nordlige side, da der ikke er tilstrækkelig med plads til at rumme både cyklister og gående på et areal svarende til et fortov på 1,5 meter.

Forvaltningen er enige i Trafiksikkerhedsrådets betragtninger om, at en forbedring af trafiksikkerheden for cyklisterne på Sundbyvej bør prioriteres ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt, fx i forhold til de skoleelever, der benytter Sundbyvej til og fra Sundby Friskole, men også af hensyn til cykelturismen i kommunen, som skal ses i relation til det igangsatte arbejde med en ny stiplan. Det bør i den forbindelse bemærkes, at Sundbyvej fra Skolebakken til Rute 26/Øst Vilsund Kro indgår i den nationale cykelrute. Derudover er der både cykelforbindelse fra Sundby til Øster Jølby via cykelsti i begge sider langs rute 26 og til Thy, hvor der er forbindelse til dobbeltrettet cykelsti lige efter Vilsundbroen. Derfor anbefaler forvaltningen, at der etableres en 2 minus 1 vej (scenarie 2), da vejen dermed indrettes på både de gåendes og cyklisternes premisser med 1,45 meter afmærket areal til de bløde trafikanter i begge sider af kørebanen, hvor de hårde trafikanter har vigepligten uden for kørebanen.

Hensynet til cyklisterne har tidligere været et emne på et arbejdsgruppemøde i sommeren 2020, hvor der ikke var ønske om at prioritere en forbedring af forholdene for cyklisterne.

Forvaltningen fremlægger derfor 2 scenarier:

- Scenarie 1: Kantstensafrænset asfaltfortov i nordsiden fra NCC til Viadukten og chikaner/bump på Sundbyvej fra Over Bakken og til minkfoderfabrikken. Tegninger af scenarie 1 kan findes i vedlagte bilag.
- Scenarie 2: 2 minus 1 vej fra kroen til viadukten med fortov i kurven ved minkfoderfabrikken samt fartdæmpere på hele strækningen. Tegninger af scenarie 2 kan findes i vedlagte bilag.

Fortovsløsningen har tidligere været sendt i høring hos mulige berørte grundejere i både nord- og sydsiden, grundet forpligtigelser med vinterbekæmpelse, hvor der i nordsiden har været flere indvendinger imod fortovets placering i nordsiden. I høringssvarene fra grundejerne i nordsiden udtrykkes der blandt andet bekymring om sætningsskader på huse i forbindelse med anlægsfasen, utilfredshed på grund af vinter- og renholdelsesforpligtigelser, udfordringer omkring indkørselsforhold, manglende forståelse for behovet, mv.

## Sagsfremstilling

Udvalget for Teknik og Miljø har anmodet forvaltningen om at undersøge muligheden for at etablere fortov i nordsiden af Sundbyvej fra det tidligere NCC til Viadukten og hvilken udgift, der vil være forbundet med at etableringen af fortovet.

Forvaltningen har udarbejdet 2 scenarier, hvor

- scenarie 1 indeholder et kantstensafgrænset asfaltfortov fra det tidligere NCC til Viadukten samt 3 fartdæmpere fra Over Bakken til Minkfodercentralen.
- scenarie 2 indeholder 2 minus 1 vej på strækningen fra Øst Vilsund Kro til Viadukten samt fortov i kurven ved Minkfodercentralen, 3 fartdæmpere udført som hævede flader med sinusramper og etablering af 40 km/t.

Nedenfor uddybes de to scenarier.

Scenarie 1:

Der etableres kantstensafgrænset fortov med asfaltbelægning fra NCC til Viadukten i den nordlige side af Sundbyvej samt 3 chikaner/bump på Sundbyvej fra Over Bakken og til minkfoderfabrikken.

Fordele:

- Skaber den mest trafiksikre løsning for de gående fra Øst Vilsund Kro til Viadukten
- Fortovet forbindes til det eksisterende fortov i nordsiden
- Fortovet ligger i nordsiden i samme side som gadelyset
- Fortovet løser de afvandingsproblemer mange ejendomme nævnte i høringssvarene
- Fortovet kombineres med 3 fartdæmpere fra Over Bakken til Minkfodercentralen, da hastigheden forventes størst her grundet vejens store fald, hvormed hastigheden forventes reduceret mest effektivt

Ulemper:

- Forbedrer ikke trafiksikkerheden for cyklisterne
- Der bør etableres flere fartdæmpere for at sikre overholdelse af den skilte hastighed
- Forbinder ikke fortovet med det eksisterende fortov i sydsiden ved Viadukten
- Tilpasning til og justering af eksisterende indkørsler er problematiske og derfor fordyrende for projektet
- Afvandingsgrøfter skal helt eller delvis rørlægges
- Fortovet kan ikke føres igennem med en bredde på 1,5 meter, og der vil visse steder være behov for støttemur
- Grundejerne bliver pålagt vinter- og renholdelsesforpligtigelser

Partshøring:

Grundlæggende set ønsker ejere af ejendomme i nordsiden, at et fortov, såfremt det skal etableres, placeres i sydsiden. Begrundelsen er bl.a., at fortovet kan benytte den eksisterende brede rabat, vil genere færre ejendomme (kun 20 ejendomme mod 50 i nordsiden) og fordi det vil ligge på samme side som Fælleden med tilhørende funktioner.

Grundejerne i nordsiden er overordnet set imod etableringen af et fortov i nordsiden - nogle er generelt imod et fortov. Flere påpeger, at der næsten ikke er noget tung trafik, som kører igennem byen mere, da NCC, Hedegårds Foderstof og Købmanden er lukket, og der opleves derfor ikke problemer med samspillet mellem gående, cyklister og bilister, da der er brede rabatter at færdes på. Det anføres dog, at der opleves utryghed, når man skal gå på strækningen rundt i kurven ved Minkfodercentralen. Flere foreslår, at der etableres 2 minus 1 vej eller tilvejebringes tilsvarende gangareal ved at udvide vejen med asfalt, som kan markeres af en bred kantbane. Derudover er grundejerne utrygge for sætningsskader i forbindelse med anlæggelsen af fortovet samt begrænsning af privatlivets fred, idet fortovet, ud for visse huse, vil ligge tæt på husfacaden. Et høringssvar udtrykker glæde over, at der kommer et fortov i nordsiden. Det bemærkes, at huset på den pågældende ejendom ligger tilbage trukket fra vejen, og dermed ikke vil opleve nogle af de gener, som kan forekomme for nogle af de andre ejendomme. Flere ejer i nordsiden nævnte desuden at de har afvandingsproblemer som vejudformningen er i dag (vejvand kommer ind på grunden). Det kantstensafgrænset fortov vil være en måde at løse dette problem på andre kunne være linjedræn eller asfaltvulst.

Grundlæggende set ønsker ejerne af ejendommene i sydsiden, at et fortov, såfremt det skal etableres, placeres i nordsiden. Begrundelsen er bl.a., at gadelyset er placeret i nordsiden og den eksisterende sti ved det tidligere NCC samt Kroen ligger

i nordsiden.

Forvaltningens overordnede vurdering af høringssvarene:

Hvis man ser på den samlede mængde af høringssvar, så tegner der sig fire tendenser. Den første tendens er, at etableringen af et fortov er at skyde gråspurve med kanoner, da der i stedet kunne etableres en 2 minus 1 vej, som også tilgodeser cyklister, og som kan etableres inden for det eksisterende asfalterede areal. Den anden tendens er, at grundejerne helst ikke vil have fortovet placeret i den side, hvor de selv bor af de grunde, der er anført ovenfor. Den tredje tendens er, at kurven ved Minkfodercentralen nævnes som det mest utrygge sted, og at hastigheden på Sundbyvej er høj. Den sidste tendens er, at det faktisk er uklart, om grundejerne generelt er for eller imod et fortov. Høringssvarene tilkendegiver generelt, at ulemperne overstiger fordelene, når fortovet ligger på den side, hvor man selv bor.

Økonomi:

Der er udarbejdet et anlægsoverslag, som andrager godt 3.400.000, - kr. Dette er inklusiv uforudsete udgifter, projektering og tilsyn samt optioner på 220.000, - kr., hvilket medfører, at scenarie 1 ikke kan realiseres inden for den bevilgede anlægsramme på kr. 1.500.000.

Scenarie 2:

Ved kroen og viadukten etableres forvarsling af 2 minus 1 vej samt en belyst krydsning for de bløde trafikanter. Herefter etableres der 2 minus 1 vej fra kroen og op til viadukten. Desuden etableres kantstensafgrænset fortov i kurven ved minkfoderfabrikken og fartdæmper kombineret med krydsning før kurven. I dette projekt er det medregnet, at der laves hævede flader i tre kryds på strækningen ved Udsigten, Fælled og Gadegårdsvej. Dette er i alt 3 hævede flader og 4 krydsninger/fartdæmper. Desuden er det indeholdt i optionerne, at der laves hævet flade ved Over Bakken samt at der suppleres med 6 sinusbump mellem de hævede flader for at holde hastigheden nede. Vejreglen påpeger, at busstoppesteder kan give udfordringer trafikikkerhedsmæssigt, men det er vurderet, at problemet i dette tilfælde vil være minimalt, da bussen kun standser kortvarigt i forbindelse med af- og pålæsning. Omkostningerne ved at forbedre dette uforholdsmæssigt høje, hvorfor dette ikke er indarbejdet i projektet. Desuden skiltes hastigheden ned til 40 km/t.

I forhold til krydsningerne ved kroen, omkring kurven ved minkfoderfabrikken, og ved viadukten, tænkes disse udført som en indsnævring til et kørespor med bump, så de bløde trafikanter kan krydse, hvor hastigheden er lav. Krydsningerne skal desuden være belyst af minimum 1, men formentligt 2 gadelamper, så de bløde trafikanter ikke "gemmer" sig. Derved bliver udformningen en trafikikker løsning. Vejreglen anbefaler desuden at der etableres parkeringsforbud på 2 minus 1 veje, men dette er ikke medtaget i projektet, da skiltene kan opsættes, hvis der konstateres et problem med parkerede biler. Som det er i dag, holder de fleste biler i rabatten eller på egen grund.

Fordele:

- Forbedrer trafikikkerheden for både gående og cyklister jf. Trafikkerikkerhedsrådets anbefaling
- Sundbyvej indgår i den nationale cykelrute fra Skolebakken til rute 26/Øst Vilsund Kro, hvormed forholdene på den nationale cykelrute forbedres på strækningen fra Viadukten til rute 26
- Sundbyvej kan indgå i en samlet cykelforbindelse fra Øster Jølby, hvor der er cykelsti i begge sider langs med rute 26 frem til Sundby, hvorfra stien forbindes via Vilsundbroen til Thy, hvor der er en dobbeltrettet cykelsti lige efter Vilsundbroen
- 2 minus 1 vej kan etableres inden for det eksisterende vejareal, hvilket giver et 1,45 meter bredt areal til de bløde trafikanter i begge sider
- Kræver kun afmærkning og skilte (ikke p-forbudsskilte i første omgang)
- Løsningen er hastighedsdæmpende i sig selv
- Signalerer et vejforløb på de gåendes premisser
- Ingen risiko for sætningsskader på bygninger i forbindelse med anlægsfasen
- Kræver ikke særlig tilpasning til eksisterende adgangsforhold og rørlægning af grøfter
- Grundejerne bliver ikke pålagt vinter- og renholdelsesforpligtigelser
- Kan finansieres inden for den bevilgede anlægsramme

Ulemper:

- Mindre trafikikker løsning for de gående, da kørebane og gangareal ikke er adskilt af kantsten, men derimod adskilles visuelt af en brudt bred kantbane, som lettere overskrides af de hårde trafikanter
- Ønskes ikke af hverken trafikarbejdsgruppen og byrumsgruppen, som arbejder med byfornyelsen i Sundby
- Løser ikke afvandingsproblemerne for grundejerne i nordsiden af Sundbyvej

Partshøring:

Scenariet imødekommer mange af de nævnte bekymringer omkring anlæggelsen af fortovet, idet grundejerne ikke får nye

forpligtigelser, risikoen for evt. sætninger ifm. anlægsfasen minimeres, problematikken med tilpasning af adgange til ejendomme undgås. Derudover skal der ikke tages stilling til, om der er et behov for fortovet samt om fortovet skal placeres i nord eller sydsiden. Desuden blev 2 minus 1 vej nævnt som en alternativ løsning i flere af høringssvarene, som også vil tilgodese cyklisterne.

#### Økonomi:

Der er udarbejdet et anlægsoverslag, som andrager kr. 1.500.000. Dette er inklusiv uforudsete udgifter, projektering og tilsyn samt optioner på kr.190.000, hvilket medfører, at scenarie 2 forventes at kunne realiseres inden for den bevilgede anlægsramme.

#### Parkeringspladsen ved forsamlingshuset:

Som en del af byfornyelsen i Sundby har trafikarbejdsgruppen valgt, at der skal gennemføres en renovering af parkeringspladsen ved forsamlingshuset. På baggrund af dette ønske, er der udarbejdet et forslag, som omfatter at belægningen rettes op, forstærkes samt evt. ny afvanding skal etableres og kantstensforløbet ændres.

Der er udarbejdet et anlægsoverslag, som andrager 200.000, - kr. Dette er eksklusiv uforudsete udgifter samt projektering og tilsyn, da projektet med stor sikkerhed kan gennemføres inden for overslaget. Dette medfører, at renovering af pladsen ved forsamlingshuset forventes at kunne realiseres inden for den bevilgede anlægsramme.

Der henvises i øvrigt til Trafiksikkerhedsrådets høringssvar under Høring og kommunikation.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje LOV nr. 1520 af 27/12/2014 §8 stk. 2 (vedr. anlæggelse af 2 minus 1 vej eller fortov)

Lov om offentlige veje LOV nr. 1520 af 27/12/2014 § 63-68 (vedr. grundejernes vinter- og renholdelsesforpligtigelser)

## Økonomiske konsekvenser

Anlægsbevilling fra byfornyelsen, som er frigivet: 900.000 kr.

Anlægsbevilling til "Trafiksikkerhedsplan og fortove Sundby", som ønskes frigivet: 800.000 kr.

Det forventes, at scenarie 2 og renovering af parkeringsplads foran forsamlingshuset kan gennemføres inden for den samlede anlægsbevilling på kr. 1.700.000.

Realisering af scenarie 1 vil kræve en tillægsbevilling på ca.kr. 1.900.000, som kan prioriteres i infrastrukturpuljen 2021.

Der henvises til investeringsplanen i sagen vedr. infrastrukturpuljen 2021.

Anlægsbevillingerne skal samles under anlægget "Landsbyfornyelse->Sundby->Infrastruktur".

## Andre konsekvenser

Intet at bemærke.

## Høring og kommunikation

Den 22. oktober 2020 blev trafikprojektet i Sundby behandlet i Trafiksikkerhedsrådet.

Trafiksikkerhedsrådet udtrykte bekymring for cyklisterne, idet en fortovs-løsning i nordsiden udelukkende forbedrer forholdene for de gående. Derfor anbefaler Trafiksikkerhedsrådet, at der i projektet prioriteres en forbedring af trafiksikkerheden for cyklisterne såvel for de gående - fx 2 minus 1 vej, som blev præsenteret på mødet, fællesti for gående og cyklister eller anden tilsvarende løsning.

Økonomiafdelingen er hørt og kommentarer er indarbejdet i sagsfremstillingen.

Alle ejendomme fra og med NCC til viadukten på den nordlige side af Sundbyvej er partshørt i perioden fra 2. marts 2020 til 20. marts 2020.

Alle ejendomme fra og med NCC til viadukten på den sydlige side af Sundbyvej er partshørt i perioden fra 13. maj 2020 til 05. juni 2020.

Beslutningen om den valgte løsning meddeles alle grundejere på Sundbyvej fra kroen til viadukten.

Arbejdsgruppen har været inddraget løbende i processen.

Projektet skal efter færdiggørelse overdrages til driften.

Skilte og afmærkning er drøftet med politiet, men skal endeligt godkendes af politiet.

## Beslutning

Vedtaget af et flertal på 6 mod 1 (Viggo Vangsgaard), at der etableres fortov i nordsiden af Sundbyvej fra det eksisterende fortov til Udsigten eller Under Bakken afhængig af, hvor langt bevillingen rækker, samt 2 - 1 vej på samme strækning og fartdæmpende foranstaltninger ved kroen og før og efter NCC. Desuden asfalteres p-pladsen ved forsamlingshuset.

Et forslag fra Viggo Vangsgaard om kantstensafgrænset fortov fra Øst Vildsund kro til viadukten på nordsiden af vejen. 3 fartdæmpere fra Over Bakken til Minkfodercentralen.

Opfyld i stedet for støttemure. (Undgå fald risiko)

De steder, hvor der er mangel på plads til 1,5 m fortov kan vejen forlægges med asfalt i sydsiden, med undtagelse i svinget ved Minkfodercentralen.

Hævede flader med farve ved Stadion, Over Bakken og hele forpladsen foran kroen.

Der etableres ikke 2 minus 1 vej i første omgang, efter projektets afslutning foretages en vurdering af om tiltagene har været nok til at nedsætte hastigheden og hvis ikke, at der etableres 2 minus 1 vej.

P plads ved forsamlingshuset renoveres.

Fortovet i Sundby øst renoveres via driftsmidler.

Forslaget finansieres ved:

- Anlægsbevilling fra byfornyelse kr. 900.000
- Anlægsbevilling "Trafiksikkerhedsplan og fortove, Sundby" kr. 800.000
- Den resterende finansiering tages fra Infrastrukturpuljen forventet kr. 1.900.000 - endeligt beløb påsættes sagen efter en ny beregning af forvaltningen inden fremlæggelse i Økonomiudvalget/Kommunalbestyrelsen, blev nedstemt med 6 stemmer mod 1 (Viggo Vangsgaard).

Viggo Vangsgaard begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning på møde Direktionen 08-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

### **Bilag**

Prisoverslag trafikprojekt Sundby UTM v2

Sundby 2 minus 1 vej del 2

Sundby 2 minus 1 vej del 1

Opsummering af partshøringer UTM v2

Byrumsgruppens kommentar til de tre oprindelige scenarier UTM v2

Partshøringssvar Sundby samlet UTM v2

Sundby nordsiden del 1

Sundby nordsiden del 2

Tabel opsummering Sundby UTM v2

# Punkt 30: Kollektiv Trafik - Køreplanskifte - 2021

S2021-3534

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- køreplanen for kørselsåret 2021/2022 godkendes.
- rute 708 afg. kl. 15:33 ændres fra ekspresbus til ordinært forløb, hvilket medfører en udgift på kr. 10.000, som kan indeholdes i budgettet.

## Behandling

Direktionen (8. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

## Sagsresumé

I forbindelse med revisionen af køreplanerne 2020/2021 er der regnet på de økonomiske konsekvenser for køreplanerne i forbindelse med høringssvarene. De anbefalede ændringer, som har økonomiske konsekvenser, er nævnt herunder:

- den ene eftermiddagstur på rute 708 ændres fra ekspres til ordinær for at tilgodese borgere i Redsted og Sindbjerg. Dette koster 10.000 kr. pr. år.

## Sagsfremstilling

**701 Nykøbing – Ejerslev - Sejerslev**

### Morsø Bustrafik:

En del borgere i Sejerslev efterspørger afgang mod Nykøbing ved middagstid.

Tilbud i dag fra Sejerslev til Nykøbing

- Afg. kl. 8.40, ank. Nykøbing kl. 9.14.
- Afg. kl. 13.25, ank. Nykøbing kl. 14.02.

### Forslag

- Nuværende tomkørsel fra Sejerslev sættes i drift, afg. kl. 12.00. Fra Sejerslev køres direkte til Sønder Dråby, og herefter direkte til Tødsø og Vodstrup.
- Ved Nykøbing Hallen fortsættes som bybus mod Sydbyen kl. 12.25, af hensyn til nye ringetider på M. C. Holms Skole.

### Økonomi

Uændret

### Anbefaling fra NT

Bør implementeres, da afgang kan køres inden for samme økonomi som i dag. Tilgodeser desuden Landbrugsskolen i Vodstrup, som har fri kl. 12 om fredagen, og vil kunne benytte denne afgang mod Nykøbing.

### Højskolen Mors:

Efterspørger flere afgange mellem Flade og Nykøbing. Gerne uden busskifte. Konkret behov:

- Onsdage: Afg. mod Nykøbing efter kl. 15. Kursisterne køber ind fast denne dag
- Dagligt: Afg. mod Nykøbing efter kl. 16
- Dagligt: Afg. mod Flade kl. 17.30 (skal være retur inden kl. 18 pga. aftensmad)
- Søndag aften: Afg. mod Flade ca. kl. 17
- Sommerferien: Kursister ankommer lørdage kl. 14, og tager retur fredag kl. 10.

### Tilbud i dag

- Afg. fra Flade efter kl. 15: Afg. rute 707 kl. 15.30 mod Øster Jølby. Skift til rute 90 mod Nykøbing kl. 15.53, ank. kl. 16.15
- Afg. fra Flade efter kl. 16: Forbindelse mod Nykøbing kun muligt med Flextur eller Plustur
- Afg. fra Nykøbing kl. 17.30 (man – fre): Forbindelse fra Nykøbing kun muligt med Flextur eller Plustur
- Afg. fra Nykøbing sen eftermiddag (søndag): Forbindelse fra Nykøbing kun muligt med Flextur eller Plustur
- Sommer: Ank. fra Nykøbing kl. 14 (lørdag), og retur kl. 10 (fredag): Forbindelse kun muligt med Flextur eller Plustur.

#### Forslag

Følgende eksisterende afgang på rute 701 føres via Flade på hverdage.

- Afg. Sejerslev kl. 16.15 mod Nykøbing føres via Flade. Afgang Flade kl. 16.25, ankomst Nykøbing kl. 16.52. Mulighed for videre forbindelse med X-bus mod Skive, Viborg og Thisted.
- Afg. Nykøbing kl. 17.22 mod Sejerslev føres via Flade. Ankomst Flade kl. 17.47.

#### Økonomi

Merudgift på 36.000 kr. pr. år for begge afgang (18.000 kr. pr. afgang).

#### Anbefaling fra NT

Såfremt Morsø Kommune er interesseret i at styrke trafikbetjeningen af Højskolen Mors, anbefales nævnte udvidelser implementeret.

### **702 Nykøbing – Ø. Jølby – Torup – Sundby Mors – Bjergby – Ø. Jølby**

#### **Dueholmskolen:**

En del forældre ønsker kortere transporttid til Sundby efter ringetid kl. 14, ved at gøre rute 90-afgangen kl. 14.10 gratis at benytte, tilsvarende afgang kl. 15.15.

#### Analyse

- Transporttiden med rute 702 fra Morsø Gymnasium til Sundby er på 58 min. Rute 90 kører turen på 29 min.
- Regionen og NT er ikke interesseret i at inddrage endnu en afgang på rute 90, for at køre gratis internt på Mors.

#### Anbefaling fra NT

Indlæs billet til rute 90 de dage, hvor eleverne har tidligt fri.

### **703 Vils – Frøslev – Rakkeby - Hvidbjerg**

#### **Dueholmskolen:**

Ønsker at rute 703 afg. Sydmors Skole kl. 14.10 afventer rute 708 fra Nykøbing, ankomst kl. 14.33. Alternativt afvente rute 706, ank. kl. 14.14.

#### Analyse

- Henvendelsen vedrører en elev på Vilsgårdsmark 4, hvorfra der er 2 km til stoppestedet i Vils. Elever fra 7. klasse må gå op til 3,5 km. Derfor er rute 703 ikke tilpasset sluttid på Dueholmskolen.
- Ruten kan max. skubbes 5 min. af hensyn til efterfølgende afgang. Vil kunne skubbes til kl. 14.15, men det kræver at strækningen mellem Rakkeby og Hvidbjerg Hallen kun betjenes for afsætning af kunder, så bussen hurtigere vil kunne køre videre til næste tur.

#### Økonomi

Uændret

#### Anbefaling fra NT

Skub rute 703 med 5 min. til kl. 14.15, og reducer betjening af strækningen Rakkeby – Hvidbjerg til standsning kun for afsætning af kunder.

### **704 Nykøbing – Frøslev - Ø. Jølby – Rakkeby – Hvidbjerg - Karby**

#### **M. C. Holms Skole:**

Har med kort varsel meldt ud, at nuværende ringetider kl. 12.30 og 14.00 ændres til kl. 12.15 og 14.10 fra august 2021.

#### Konsekvenser

- Bybus 1: Afgang kl. 14.10 skubbes til kl. 14.15.
- Bybus 2: Ekstra afgang kl. 12.38 konverteres til ny afgang på linje 1 kl. 12.20.
- Rute 701: Nuv. afgang kl. 12.37 og 14.22 kan bibeholdes uændret.
- Rute 704: Nuv. afgang kl. 14.07 skubbes til kl. 14.15. Nuv. afgang fra gymnasiet kl. 14.15 skubbes til kl. 14.20.

## Økonomi

Uændret

## Anbefaling fra NT

De skitserede justeringer implementeres

### **Sydvestmørs Friskole:**

Ønsker at morgenturen afg. Øster Jølby kl. 7.30 – ank. Hvidbjerg Hallen kl. 7.57 kører via Frøslev

#### Analyse

Ruten kan ikke køre via Frøslev, og fortsat bibeholde ankomst i Hvidbjerg før kl. 8. Vil desuden medføre megen omvejskørsel.

## Anbefaling fra NT

Nuværende forløb bibeholdes. Elever fra Frøslev har følgende muligheder:

- Gå knap 2 km til Vestmørsvej, hvorfra rute 704 kører kl. 7.38
- Benyt rute 705 afg. Frøslev kl. 7.13, ank. Øster Jølby kl. 7.24. Skift til rute 704 afg. kl. 7.30, ank. Hvidbjerg kl. 7.57.

### **706 Nykøbing – Ørding – Øster Assels - Hvidbjerg**

#### **Sydvestmørs Friskole:**

Ønsker afgang fra Hvidbjerg mod Vester Assels efter ringetid kl. 13.45 samt 15.30

#### Analyse

Rute 706 har afgang fra Hvidbjerg kl. 13.08, 14.59 og 15.55.

#### Løsningsforslag

Indførelse af en ekstra afgang tilpasset ringetid kl. 13.45 vil udløse behov for en dubleringsbus, da der ikke er ledige kontraktbusser til rådighed på det ønskede tidspunkt.

## Økonomi

Merudgift på 206.000 kr. pr. år.

## Anbefaling fra NT

Løsningen med dubleringsbus anbefales ikke. I stedet kan følgende eksisterende afgange benyttes:

- Ringetid kl. 13.45: Benyt rute 703 kl. 13.58 – ank. Sydmoers Skole kl. 14.08. Skift til rute 706 kl. 14.15, ank. Vester Assels kl. 14.47.
- Ringetid kl. 15.30: Benyt rute 706 kl. 15.55 – ank. Vester Assels kl. 16.05.

### **Ørding Friskole:**

Skolen er meget tilfredse med nuværende køreplan, og betoner vigtigheden af, at nuværende afgang kl. 13.35 fra Ørding mod Nykøbing, via Ljørslev, Centrum og Fredsø, bibeholdes, idet denne afgang har stor betydning for, at eleverne kan komme hjem.

## Anbefaling fra NT

Afgangen bevares uændret.

### **707 Ø. Jølby – Bjergby – Flade - Sejerslev**

#### **Bjergby Friskole:**

- Ønsker afgang fra Øster Jølby til Bjergby kl. 8.25 onsdage, torsdage og fredage.
- Ønsker at afgang fra Bjergby til Øster Jølby kl. 13.38, som i dag kører tirsdage og torsdage, udvides til alle hverdage.

#### Analyse

Morgenankomster til Bjergby i dag:

- Fra Torup/Sundby: Kl. 7.11, 8.22
- Fra Øster Jølby: Kl. 7.35
- Fra Sejerslev: Kl. 7.19, 8.30

Eftermiddagsafgange fra Bjergby i dag:

- Mod Øster Jølby: Kl. 13.25 (tir + tor), 13.38 (tir + tor), 14.25, 14.36, 15.25, 15.36, 16.22
- Mod Sejerslev: Kl. 12.53 (tir + tor), 13.53, 14.50, 15.50

#### Økonomi

22.000 kr./år for begge afgange.

#### Anbefaling fra NT

Anbefales ikke. Øvrige friskoler har ligeledes ønsker om ekstra afgange.

#### **708 Nykøbing – Redsted – Karby (- Hurup)**

##### **M. C. Holms Skole**

En familie fra Redsted fremsætter ønske om, at afgangene kl. 12.30 og 13.55 fra Nykøbing Busterminal kører via et stoppested tæt på M. C. Holms Skole, samt at afgangstider tilpasses skolens udringning kl. 12.15 og 14.10.

#### Anbefaling fra NT

Ønsket imødekommes ikke. Rute 708 er ikke tiltænkt at skulle betjene M. C. Holms Skoles distrikt. Rute 701 betjener distriktet i retning mod Sdr. Dråby, Flade og Sejerslev, mens rute 704 betjener distriktet i retning mod Lødderup og Elsø. Derudover løfter bybussen den interne betjening i Nykøbing. Hvis rute 708 samt øvrige op-landsruter skulle tilpasses ringetider og ruteforløb til M. C. Holms Skole, vil det ske på bekostning af de øvrige bindinger i rutenettet, herunder kørselsberettigede elever på øvrige skoler.

Specifikt omkring forbindelse til Redsted vil det fra august 2021 være muligt at benytte rute 704 afg. kl. 14.15 fra Nykøbing Hallen, med ankomst Morsø Gymnasium kl. 14.20. Herefter omstigning til rute 708 mod Redsted kl. 14.20.

#### **Sydvestmørs Friskole:**

**Ønsker afgang fra Hvidbjerg mod Neessund kl. 13. Aktuelt på dage, hvor børnene har tidligt fri.**

#### Analyse

- Sydvestmørs Friskole har 5 – 10 elever, som bor mellem Karby og Neessund.
- Forbindelser Hvidbjerg – Neessund i dag: Afg. kl. 14.30, 15.02 og 15.52

#### Økonomi

20.000 kr./år (forlængelse af rute 708, ank. Karby kl. 13.00, og videre til Neessund)

#### Anbefaling fra NT

Anbefales ikke. Øvrige friskoler har ligeledes ønsker om ekstra afgange.

#### **Sydvestmørs Friskole:**

Ønsker at ekspresafgangene fra Hvidbjerg kl. 15.24 og 15.38 følger det ordinære forløb.

#### Analyse

- Afg. Hvidbjerg Hallen kl. 15.24 er en eksprestur til Sydmørs Skole, og skal afgå skarpt efter ankomst. Kan ikke flyttes.
- Afg. Hvidbjerg Hallen kl. 15.38 vil kunne fremrykkes, og køre ordinært forløb ad Gammel Møllevej og Tornhøj.

#### Økonomi

10.000 kr./år

#### Anbefaling fra NT

Anbefales implementeret. Vil tilgodese borgere i Redsted og Sindbjerg for en lille merudgift, på en bus, som allerede er i drift i dag.

#### **Sydvestmørs Friskole:**

Ønsker en busforbindelse fra Redsted ad Gammel Møllevej til Vejerslev.

#### Analyse

Rute 708 bør fastholde sit ruteforløb ad Gammel Møllevej – Tornhøj – Næssundvej af hensyn til kørselsberettigede elever langs Tornhøj. Vejerslev er betjent af rute 705, hvortil der kan skiftes ved Sydmørs Skole.

#### Anbefaling fra NT

Nuværende ruteføring bibeholdes.

## 709 Morsø Gymnasium – Oddense

Morsø Gymnasium:

Ønsker at nuværende afgang bibeholdes.

### Anbefaling fra NT

Nuværende afgang bibeholdes.

## **Betjening af Landbrugsskolen**

### Udfordring

Transport til/fra Sydthy (Hurup, Bedsted, Vestervig)

Ca. 10 elever hvert halve år. En del vælger at bo på kostskolen.

Fra Hurup:

- Morgen: 1 t. 32 min. (afsted kl. 5.59)
- Eftermiddag: 1 t. 39 min. (hjemme kl. 16.59)

Fra Bedsted:

- Morgen: 1 t. 21 min. (afsted kl. 6.10)
- Eftermiddag: 1 t. 15 min. (hjemme kl. 16.56)

Fra Vestervig:

- Morgen: 2 t. 2 min. (afsted kl. 5.29 med Plustur)
- Eftermiddag: 1 t. 42 min. (hjemme kl. 17.23)

### Oplæg til løsning:

Minibus mellem Bedsted og Landbrugsskolen

Fra Vestervig og Hurup benyttes bus/tog til Bedsted.

- Ank. Bedsted St. kl. 7.00 / 7.10.
- Afg. minibus kl. 7.15 – ank. kl. 7.45 ved skolen.

Eftermiddag: Afg. kl. 15.25. Omstigning til rute 321E i Bedsted.

Fra Hurup:

- Morgen: 52 min. (afsted kl. 6.53)
- Eftermiddag: 45 min. (hjemme kl. 16.10)

Fra Bedsted:

- Morgen: 30 min. (afsted kl. 7.15)
- Eftermiddag: 30 min. (hjemme kl. 15.55)

Fra Vestervig:

- Morgen: 46 min. (afsted kl. 6.59)
- Eftermiddag: 58 min. (hjemme kl. 16.23)

### Økonomi:

Forventet årlig udgift: 420.000 kr.

### Kommunikation med Regionen:

NT har sendt ønsket videre til Regionen. Sagen forelægges for direktøren for Regional Udvikling, som herefter vil tage bestik af, om sagen skal behandles politisk.

## **Retsgrundlag**

Lov om Trafikselskaber (lbk. Nr. 323 af 20. marts 2015).

## **Økonomiske konsekvenser**

Implementeringen af anbefalingerne medfører en udgift på 10.000 kr, som kan indeholdes i det nuværende budget.

## **Andre konsekvenser**

Intet at bemærke.

## **Høring og kommunikation**

Køreplanerne har været i høring i efteråret 2020, hvor alle høringsparter (region, kommuner, skoler, uddannelsessteder, tog- og busentreprenører samt Midttrafik) er blevet bedt om at komme med ønsker til det kommende skoleårs køreplaner. De indkomne høringssvar er behandlet i det fremsendte materiale. Efter politisk behandling på Udvalget for Teknik og Miljø mødet den 24-02-2021 vil køreplanerne blive lagt op i endelig høring på NT's høringsportal. Her er det som udgangspunkt ikke muligt at komme med forslag, som vil betyde grundlæggende ændringer i køreplanerne; kun at kommentere på de køreplaner, som er lagt op.

## **Beslutning**

Vedtaget.

## **Beslutning på møde Direktionen 08-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

## **Bilag**

Økonomiskema 2021-2022 04.02.2021

# Punkt 31: Infrastrukturpulje 2021

S2021-3488

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- Scenarie 2 vedtages
- Anlægsbevillingen "Infrastrukturpulje 2021" på kr. 10.000.000 frigives og samles med restmidlerne fra Infrastrukturpuljen 2018, 2019 og 2020
- Udvalget vedtager en fireårig vejvedligeholdelsesplan for årene 2021-2024, og at finansieringen i overslagsårene drøftes på det kommende budgetseminar.

## Behandling

Direktionen (8. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

Økonomiudvalget (3. marts 2021)

Kommunalbestyrelsen (9. marts 2021)

## Sagsresumé

Investeringsplanen for 2021 indeholder både udviklingsprojekter og vejvedligeholdelsesarbejder herunder renovering af fortove og asfaltarbejder.

Planen indeholder følgende udviklingsprojekter:

- Tilgængelighedsprojekt Rådhusstorvet/Nygade
- Parkeringsplads v. Circle K
- Sti ved Sallingsundvej/Limfjordsvej
- Fortov i Sundby (tillægsbevilling)
- Medfinansiering til to cykelpuljeprojekter - dobbelttrettet cykelsti fra Karetmagervej til Erslev, og stiforbindelse, Dueholmkilen, etape 1 fra Eghøj til Institutionsområdet.
- Asfaltering af sti ved Morsø Gymnasium/Arenaen
- Vejoplægning i Mollerup
- Asfaltmidler til Dueholmcenteret
- Trafikprojekt i Vils og Hvidbjerg (ændring af forsøgsprojekt)

Derudover indeholder investeringsplanen en fireårig vejvedligeholdelsesplan, som består af:

- Driftprojekter, hvor fortov og vej renoveres af Teknisk Drift i områder, som er separatkloakerede eller først bliver det i 2037-2050 jf. spildevandsplanen
- Anlægsprojekter, hvor fortov og vej renoveres sammen med Morsø Forsyning i forbindelse med separatkloakering
- Asfaltarbejder, hvor der prioriteres trafikveje og boligveje (i områder, som er separatkloakerede eller først bliver det i 2037-2050 jf. spildevandsplanen), samt lokalveje i landzone i det omfang, som økonomien tillader det. Planen forudsætter klimasikring af Skræppedalsvej og Strandvænget inden asfaltudlægning i 2023. Midlerne til klimasikring af de to veje vil blive fremsat som et anlægsønske, der bør prioriteres på budget 2022.

## Sagsfremstilling

I det følgende beskrives udviklingsprojekterne.

Tilgængelighedsprojekt Rådhusstorvet/Nygade

Der etableres en 1,6 meter bred sti fra gågaden i Algade forbi Det gamle Rådhus og Biblioteket frem til Asylgade. Stien udføres med granitfliser magen til de fliser, der ligger i gågadens kørebaneareal og i Dueholmcenteret på Klostertorvet. Langs stien etableres en ledelinje bestående af 3 rækker chaussésten, og der etableres opmærksomhedsfelter og niveaufri belægning, hvor kørebanen skal krydses. Stiens formål er at forbedre tilgængeligheden på tværs af Nygade samt på Rådhusstorvet.

Projektet forventes at kunne gennemføres for kr. 900.000.

Parkeringsplads v. Circle K

Projektet er en del områdefornyelsen for Dueholmcenteret, hvor projektet indgår som en del af den samlede trafikomlægning i området omkring Ford, Netto, Aldi, Løvbjerg og Circle K. Projektet er beskrevet og illustreret i lokalplan nr. 17.140 Centerområde Dueholm i redegørelsesdelen på side 11. Projektet indeholder blandt andet en tilvejebringelse af vejadgang til Circle K mod vest for både kunder og vareindlevering, mulighed for gennemkørsel i vaskehal, ny kundeindgang, samt flere parkeringspladser i området. Parkeringsarealet etableres med kantstensafgrænsning, asfalt og termoplastmarkering af parkeringspladserne.

Projektet forventes at kunne gennemføres for kr. 1.250.000.

#### Sti ved Sallingsundvej/Limfjordsvej

I perioden fra 2012-2016 blev der etableret cykelsti fra Nykøbing til Jesperhus og Salling. I den forbindelse mangler der en forbindelse fra den dobbeltrettede cykelsti, hvor denne udmunder i den hævede flade, til Limfjordsvej. Det foreslås at etablere stien igennem den eksisterende bevoksning frem til Overgårdsallé, hvor der etableres en sikker krydsning. På den måde får boligområderne i området en sikker krydsning over Limfjordsvej samt muligheden for at anvende den sikre krydsning over den hævede flade på Sallingsundvej. Hvis ikke stien føres igennem bevoksningen, men derimod langs Limfjordsvej, skal krydsning ske over Sallingsundvej ved Limfjordsvejs udmunding i Sallingsundvej. Begge løsninger er skitseret.

Projektet forventes at kunne gennemføres for kr. 300.000.

#### Fortov i Sundby

Udvalget har den 21. oktober 2020 anmodet forvaltningen om at arbejde videre med en fortovsløsning i nordsiden af Sundbyvej i Sundby, som en del af den igangværende byfornyelse. Forvaltningen har bearbejdet en fortovsløsning og beregnet, at et kantstensafgrænset asfaltfortov på hele strækningen fra det tidligere NCC til Viadukten vil andrage en udgift på kr. 3.400.000. I budgettet er der afsat i alt kr. 1.500.000 til trafikløsninger i Sundby, hvormed der forventes at mangle en finansiering på kr. 1.900.000. Sideløbende med indeværende sagsfremstilling behandles en særskilt sagsfremstilling vedrørende fortov i Sundby. I denne sagsfremstilling anbefaler Direktøren for Teknik og Miljø, at der etableres 2 minus 1 vej samt fartdæmpere, idet denne løsning både tilgodeser de gående og cyklende, og i øvrigt kan finansieres inden for den eksisterende anlægsbevilling. Trafiksikkerhedsrådet har i sit høringssvar til projektet redegjort for, at forholdene for cyklisterne bør indtænkes i projektet - enten ved etablering af 2 minus 1 vej, dobbeltrettet fællessti eller anden tilsvarende løsning.

#### Medfinansiering til to cykelpuljeprojekter

Forvaltningen arbejder på en ny stiplan, hvor der i den kommende tid vil ske inddragelse af borgerne. Efter borgerinddragelsen bearbejdes de indkomne input i forhold til det øvrige datagrundlag, og det infrastrukturelle stinet tænkes sammen med de rekreative stier herunder vandrestier. Dette arbejde vil resultere i en ny stiplan med et projektkatalog, som kan danne grundlag for prioritering af fremtidige stiprojekter. Folketinget har bevilget kr. 150.000.000 til cykelstiprojekter i 2021. Der er endnu ikke åbnet for ansøgninger, og det har ikke været muligt at få det oplyst. Det er vigtigt, at ansøgning til cykelpuljen ikke er afhængig af en færdiggjort stiplan. Derfor foreslår forvaltningen, at der træffes beslutning om, at der ansøges til to stiprojekter, som Morsø Kommune tidligere har ansøgt til.

- Dobbeltrettet cykelsti fra Karetmagervej til Erslev (egenfinansiering skal udgøre 50%, hvilket svarer til kr. 2.500.000)
- Etape 1, stiforbindelse i Dueholmkilen fra Eghøj, tunnelkrydsning af Næssundvej til Institutionsområdet ved Morsø Gymnasium, hvor stien forbinder det eksisterende stinet, egenfinansiering skal udgøre 50%, hvilket svarer til kr. 4.000.000).

Forvaltningen foreslår, at cykelpuljeprojekterne ikke finansieres af Infrastrukturpuljen i 2021, da midlerne først kan forventes anvendt i 2022. Hvis Morsø Kommune får tilskud, og der er krav om en tilsagnsskrivelse om kommunens medfinansiering, så må midlerne findes fx fra Økonomiudvalgets pulje (opstartspuljen). Herefter kan denne disponering fastholdes eller midlerne kan afsættes i forbindelse med budgetforhandlingen for budgetåret 2022.

#### Asfaltering af sti ved Morsø Gymnasium/Arenaen

Projektet i Morsø Multipark, som indeholder Arena/Opvisningsbane, siddefaciliteter, Cross-Gym, mv., blev behandlet på kommunalbestyrelsesmøde den xx.xxxx.xxxx. Heri fremgår det, at projektbudgettet ikke kunne finansiere en asfaltering af stierne i området. Der blev truffet politisk beslutning om, at stierne skulle asfalteres, og at det skulle finansieres af infrastrukturpuljerne.

#### Vejomlægning i Mollerup

Østervang omlægges til Kjeldgårdsvej i den østlige ende af Mollerup, således at en del af den tunge trafik til og fra Mollerup Mølle ledes ad Kjeldgårdsvej uden om byen. Projektet udbydes i februar måned 2021.

#### Asfaltmidler til Dueholmcenteret

Projekt og finansiering af områdefornyelsen for Dueholmcenteret blev godkendt på kommunalbestyrelsesmøde den 18. december 2017, hvor det af projektbudgettet fremgår, at et beløb, svarende til udgiften på slidlagsarbejderne i området, skal finansieres af asfaltmidler.

#### Trafikprojekt i Vils og Hvidbjerg

Forvaltningen har sammen med arbejdsgrupperne i Vils og Hvidbjerg evalueret forsøgsprojektet med etablering af forskudte chikaner og chausséstensbånd, og konklusionen blev præsenteret for Udvalget for Teknik og Miljø den 13. maj 2020, hvor der blev truffet beslutning om at ændre det udførte, således at fartdæmperne overordnet set får en større effekt og så rystelser og støj fra chausséstensbåndene fjernes. Projektet indeholder ændring af chikaner, så de har en større hastighedsdæmpende virkning, reflekser på chikanerne og erstatning af byporte med sinusmodificerede bump. Projektet finansieres af restpuljemidler.

Forvaltningen har udarbejdet tre scenarier, hvor der prioriteres imellem udviklingsprojekterne.

Scenarie 1 indeholder samtlige projekter herunder medfinansiering til begge cykelpuljeprojekter og fortov i Sundby fra det tidligere NCC til Viadukten.

Scenarie 2 indeholder projekter, der fokuserer på at gøre allerede igangsatte projekter færdige fx områdefornyelsen for Dueholmcenteret. Medfinansiering til cykelpuljeprojekter udskydes til budget 2022 og der etableres 2 minus 1 vej i Sundby, som kan finansieres inden for de eksisterende anlægsbevillinger afsat til byfornyelse og trafikindsatser i Sundby.

Scenarie 3 indeholder det samme som scenarie 2, men her medtages medfinansiering til cykelpuljeprojektet - etape 1, stiftforbindelse i Dueholmkilen fra Eghøj til institutionsområdet ved Morsø Gymnasium.

Scenarierne er vedlagt som bilag.

#### Vejvedligeholdelsesplan 2021-2024

Der er udarbejdet en fireårig vejvedligeholdelsesplan for asfaltarbejder og renovering af fortove. Planen består af prioriterede indsatser, som er farvet grønne, og ikke-prioriterede indsatser, som er farvet gule. Planen er vedlagt som bilag.

#### Teknisk Drift - vejrenovering og vejrenovering med Morsø Forsyning

Teknisk Drift har en målsætning om at renovere ca. 3.000 meter fortov pr. år de næste fire år. Morsø Kommune har et efterslæb på renovering af fortove, hvor de fleste fortove stammer fra udstykninger i 60'erne og 70'erne. Med denne indsats renoveres ca. 3% af den samlede længde af fortove med fast belægning (i alt ca. 102 km), hvilket svarer til en udskiftning af fortovene hver 34. år. Et almindeligt fortov med betonfliser holder omkring 25 år. Teknisk Drift har ikke budget til at finansiere fortovsrenovering i det omfang, som planen indeholder. Derfor afsættes et budgetbeløb til Teknisk Drift, som skal medfinansiere materialer og en indtægt jf. Teknisk Drifts budget.

Morsø Kommune holder løbende koordinationsmøder med Morsø Forsyning, hvor anlægsaktiviteterne for det indværende samt kommende år drøftes. Formålet med denne koordination er, at der ikke udlægges ny asfalt eller renoveres fortove på veje, som om få år skal separatkloakeres jf. Spildevandsplanen. Derudover gavner koordinationen grundejerne, som undgår, at der udføres vejarbejde ad flere omgange med de dertilhørende gener, som er forbundet med disse aktiviteter. I de kommende fire år vil indsatsen med separatkloakering koncentrere sig om Kornkvarteret herunder Kløvermarken, Bygvænget, Rugskellet, Vestervangen, Havredalen, Græsmarken og Hvedemarken. Alt efter fremdriften, det økonomiske råderum og eventuelle udviklingsprojekter fortsætter indsatsen på Refshammer - måske allerede i 2024, men det er uklart på nuværende tidspunkt. Vandforsyningen udskiftes som regel også i forbindelse med separatkloakeringen, og der kan være behov for at koordinere med fjernvarmeforsyningsselskaber.

Fordelene ved disse fællesprojekter er mange. Det er fx ressourcebesparende, at der kun skal laves et udbudsmateriale, og tilbudspriserne bliver oftest lavere, idet opgaven bliver større, da opgaven både omfatter lednings- og belægningsarbejder. Det betyder, at der kan renoveres mere vej og fortov for de samme midler. I gennemsnit vil der de kommende tre år blive renoveret ca. 850 meter fortov sammen med Morsø Forsyning. Hvis det lægges sammen med Teknisk Drifts fortovsrenovering, så vil det tage ca. 26,5 år at udskifte fortovene på Mors.

Tidsplanen for de planlagte fortovsarbejder forudsætter, at der ikke er andre ledningsejere, som har planer, der kan nødvendiggøre en anden prioritering. Vejvedligeholdelsesplanen vil blive præsenteret for de øvrige ledningsejere, når den er behandlet politisk.

## Asfaltarbejder

I juni 2020 havde Morsø Kommune et efterslæb på kr. 91.801.000 på belægnings, forstærkningsbelægnings og forudgående reparationer, som er et udtryk for den investering, der skal til, for at eliminere kommunens lavstandardveje, og et samlet investeringsbehov i belægnings, forstærkningsbelægnings og forudgående reparationer over en 10-årig periode på kr. 191.761.000. I 2020 investerede Morsø Kommune kr. 25.000.000 i asfaltbelægnings og enkelte mindre trafikprojekter. Efter denne investering er efterslæbet i 2021 kr. 60.929.000 for belægnings, forstærkningsbelægnings og forudgående reparationer, og det samlede investeringsbehov i belægnings, forstærkningsbelægnings og forudgående reparationer over en 10-årig periode er på kr. 164.030.000.

Der er udarbejdet en fireårig asfaltplan, hvor der er prioriteret trafikveje, som er de mest trafikerede veje, en indsats på boligveje, hvor der tidligere er gennemført separat kloakering, samt udvalgte gennemgående lokalveje i landzone. De prioriterede veje er markeret med grønt. De med gult markerede veje er primært veje i landzone, som kan prioriteres, såfremt der opnås lavere priser end forventet i forbindelse med et asfaltudbud, eller der tilføres midler udover de anførte budgetbeløb for årene 2021-2024.

I 2020 fik mange veje i landzone et forstærkningslag kaldet Kombilag, som er et asfaltbærelag med slidlagsegenskaber. Kombilag skal normalt afdækkes med et slidlag efter 5 år, men forvaltningen har stillet skærpede krav til kombilagsbelægningsens afdækningstid, således at Kombilag tidligst skal afdækkes efter 8 år. Asfaltentreprenøren og forvaltningen har - med den pågældende asfaltrecept - en forventning om, at kombivejene endda kan henligge uafdækkede i længere tid. For at kunne udvise rettidig omhu, har forvaltningen tvangsløst Kombi-vejene med en overfladebehandling efter 5 år, således at vejene gennemgås af forvaltningen 5 år efter udlægning af kombilaget. Dette "forsigtighedsprincip" er indregnet i både budgetberegning og i den fireårige vejvedligeholdelsesplan, hvor der i 2022 er afsat kr. 1.500.000 og i 2023 og 2024 kr. 1.000.000 til overfladebehandlinger. Derudover tilstandsregistreres vejene hvert 5 år af Sweco. Det er ikke muligt at tvinge vejssystemet til at udlægge overfladebehandlinger på Kombiveje, når disse trænger i henhold til skadesbilledet, som løbende monitoreres. Derfor er kombivejene tvangsløst (planlagt i systemet) med overfladebehandlinger efter 5 år.

En fireårig vejvedligeholdelsesplan kigger ind i fremtiden, og det vil altid være med en vis usikkerhed, idet skadesomfang, forstærkningsbehov og lignende fremskrives teoretisk. Derudover vil manglende investeringer i infrastrukturen medføre et øget efterslæb, som kun vil fordyre fremtidige investeringer i infrastrukturen, idet nøgleordet ved investeringer i infrastrukturen er rettidig omhu.

Derfor er der udarbejdet et forslag til en fireårig vejvedligeholdelsesplan, hvor der i denne periode kan udvises rettidig omhu, såfremt der findes midler til at foretage de nødvendige investeringer i infrastrukturen. Den fireårige vejvedligeholdelsesplan er vedlagt som bilag.

## Retsgrundlag

Vejlovens § 8 stk. 1 og 2.

Principper for økonomistyring.

## Økonomiske konsekvenser

Infrastrukturpulje 2018 kr. 1.021.000 (er frigivet)

Infrastrukturpulje 2019 kr. 2.259.607 (er frigivet)

Infrastrukturpulje 2020 kr. 6.016.293 (beløbets størrelse afspejler, at der er omkonteret asfaltarbejder til Coronalånet på kr. 25.000.000, da midlerne skulle bruges i 2020) (er frigivet)

Infrastrukturpulje 2021 kr. 10.000.000 (ønskes frigivet med denne sagsfremstilling)

Samlet anlægsramme på kr. 19.296.900.

Scenarie 2: Udviklingsprojekter kr. 7.150.000 og planlagte vejvedligeholdelsesarbejder i 2021 kr. 11.567.952 kan gennemføres inden for denne samlede anlægsbevilling.

Investeringsbehov for realisering af vejvedligeholdelsesplanen i overslagsårene 2022-2024:

2022 kr. 14.843.189

2023 kr. 15.916.777

2024 kr. 15.913.048

## Andre konsekvenser

Intet at bemærke.

## Høring og kommunikation

Vejvedligeholdelsesplanen forudsætter koordination med samtlige ledningsejere, og at dette ikke medfører behov for ændringer af den rækkefølge, som indsatserne gennemføres i.

Der tages også forbehold for udbudsresultater både for asfaltarbejder og udviklingsprojekter, og den generelle prisudvikling.

## **Beslutning**

Tiltrådt, idet Udvalget forventer, at en kommende stiplan realiseres og finansieres af midler, som tilføres ud over midlerne i infrastrukturpuljen, og at stiplanens realisering ikke betinges af ekstern medfinansiering.

Viggo Vangsgaard ønsker, at der reserveres 1,9 mio. kr. til et fortov mv. i Sundby jf. sag. nr. 29.

Anja Birch Alsøer kan kun tilslutte sig en 2 årig plan.

## **Beslutning på møde Direktionen 08-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

## **Bilag**

P-plads syd for Circle K

Sundby 2 minus 1 vej del 2

Sundby 2 minus 1 vej del 1

Sundby nordsiden del 1

Sundby nordsiden del 2

Rådhusstorvet tilgængelighed

02.01 - Vils Hvidbjerg trafikprojekt - Tværsnit

01.03 - Vils Hvidbjerg trafikprojekt - Chikane

01.01 - Vils Hvidbjerg trafikprojekt - Oversigt - Vils

01.02 - Vils Hvidbjerg trafikprojekt - Oversigt - Hvidbjerg

Sti Overgårdsalle til Sallingsundvej - forslag 1

Sti Overgårdsalle til Sallingsundvej - forslag 2

Vejvedligeholdelsesplan 2021-2024

Investeringsplan 2021 - udviklingsprojekter

# Punkt 32: Miljøgodkendelse af husdyrbrug på Jørsbyvej 2

S2020-2493

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller, at

- Udvalget meddeler miljøgodkendelse til Jørsbyvej 2, på ændrede vilkår til beplantning.

## Behandling

Direktionen (22. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

## Sagsresumé

Forvaltningen har udarbejdet et udkast til en miljøgodkendelse på Jørsbyvej 2, 7900 Nykøbing Mors,. Udkastet har været i nabohøring, hvilket har resulteret i 13 høringssvar. Ansøger har i den forbindelse tilrettet sin ansøgning med udvidet beplantning omkring det nye byggeri samt argumenteret for byggeriets placering. Forvaltningen vurderer ikke, at der er fagligt belæg for at ændre yderligere på projektet.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har udarbejdet et udkast til en miljøgodkendelse på Jørsbyvej 2, 7900 Nykøbing Mors (Bilag 1).

Miljøgodkendelsen er opbygget i to faser, hvor Fase 2 igen er opdelt i to scenarier.

Fase 1: De eksisterende slagtesvinestalde på husdyrbruget overføres til stipladsmodellen, og samtidig søges der om godkendelse til alle typer svin i 5 ud af i alt 9 staldafsnit. Der etableres hyppig udslusning af gylle fra fire eksisterende staldafsnit for at reducere lugt.

Fase 2, scenarie 1: Der opføres to nye stalde på hver 600 m<sup>2</sup>, og med et produktionsareal på 500 m<sup>2</sup> delspaltegulv til slagtesvin i hver. Der etableres gyllekøling i alt nyt produktionsareal for at reducere både ammoniakemission og lugt, og nærmeste nabo opkøbes. Der etableres hyppig udslusning af gylle fra fire eksisterende staldafsnit.

Fase 2, scenarie 2: Der opføres to nye stalde på hver cirka 740 m<sup>2</sup>, samlet under ét tag, og med et produktionsareal på 680 m<sup>2</sup> delspaltegulv til slagtesvin i hver. Der etableres punktudsugning og luftrenser i begge nye stalde for at reducere ammoniakemission og lugt, og nærmeste nabo opkøbes. Der etableres hyppig udslusning af gylle fra fire eksisterende staldafsnit.

Udkastet har været i nabohøring, og Forvaltningen har modtaget høringssvar fra 13 omkringboende (Bilag 2, 3 og 4).

Høringssvarene udtrykker bekymring om bygningernes højde, omfang og synlighed i landskabet, øget antal transporter på de små veje i området, forøgede lugt- og fluegener, tab af næringsstoffer til grundvandet, negativ påvirkning på både turisme og bosætning, faldende ejendomsværdi og en stigning i støj fra ventilation og kørsel.

Ansøger har som reaktion på høringssvarene udvidet beplantningen omkring de nye stalde mod syd, og har forklaret hvorfor byggeriet finder sted på denne ejendom, og ikke på én af de andre som ansøger driver. Ansøgers svar på partshøringen er vedlagt som Bilag 5.

Forvaltningen vurderer, at projektet er udformet så lugt, ammoniak, støj, transport og fluegener er reduceret mest muligt, og kan håndteres tilsynsmæssigt. Påvirkning af grundvandet, turisme, bosætning og ejendomsværdi er ikke temaer, der kan håndteres i en miljøgodkendelse. Byggeriets udtryk i landskabet kan ikke umiddelbart dæmpes mere, men det er vigtigt at byggeriet holder sig inden for de rammer, ansøger har oplyst.

Landskabspåvirkning og transportforholdene er to af de punkter, hvor Kommunen har mulighed for at træffe selvstændige beslutninger i en miljøgodkendelse. Anlægget er placeret inden for et landskabeligt beskyttelsesområde, udlagt både på grund af kystnærhedszonen og det specielle landskab på Nordmors. Nærområdet er velbesøgt af turister, og flere ejendomme er overgået til fritidsbrug. Vejene er smalle, og på især Strandvænget er oversigtsforholdene ikke gode. Forvaltningen vurderer ikke, at der er fagligt belæg for at ændre yderligere på projektet.

## Retsgrundlag

Miljøbeskyttelsesloven.

## Økonomiske konsekvenser

Intet at bemærke.

## Andre konsekvenser

Intet at bemærke.

## Høring og kommunikation

Udkastet har været i nabohøring, og Forvaltningen har modtaget høringssvar fra 13 omkringboende (Bilag 2, 3 og 4). Høringssvarene udtrykker bekymring om bygningernes højde, omfang og synlighed i landskabet, øget antal transportere på de små veje i området, forøgede lugt- og fluegener, tab af næringsstoffer til grundvandet, negativ påvirkning på både turisme og bosætning, faldende ejendomsværdi og en stigning i støj fra ventilation og kørsel.

## **Beslutning**

Vedtaget.

### **Beslutning på møde Direktionen 22-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

## **Bilag**

Bilag 1

Bilag 2

Bilag 3

Bilag 4

Bilag 5

## **Punkt 33: KL's konference på Teknik og Miljø området**

S2019-15209

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- Udvalget drøfter tilmelding til den virtuelle Teknik og Miljø Konference 16. april 2021.

### **Behandling**

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

### **Sagsresumé**

Teknik og Miljø Konferencen i 2020 blev aflyst p.g.a. coronasituationen.

KL inviterer til en virtuel konference den 16. april 2021.

### **Sagsfremstilling**

Programmet for KL's Teknik og Miljø- konference 2021 er nu klar.

Temaet for konferencen er Kommunalvalg – By, borger og bæredygtighed. Se vedhæftede invitation. Dagen igennem vil der blive vekslet mellem de gode kommunale eksempler, oplæg fra eksperter og politiske debatter. Programmet vil løbende blive opdateret med oplægsholdere på hjemmesiden

### **Retsgrundlag**

Intet at bemærke.

### **Økonomiske konsekvenser**

Prisen for deltagelse i den virtuelle konference er 10.000 kr. for kommuner med op til 50.000 indbyggere.

### **Andre konsekvenser**

Intet at bemærke.

### **Høring og kommunikation**

Intet at bemærke.

### **Beslutning**

Udvalget tilmeldes.

### **Bilag**

Invitation til Teknik og Miljø'21 - tilmeldingen er åben

# Punkt 34: Orienteringspunkt: Marienlystanlægget

S2017-14682

## Indstilling

Direktøren for Teknik og Miljø anbefaler, at

- revideringen af planen tages til efterretning.

## Behandling

Direktionen (8. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

Økonomiudvalget (3. marts 2021)

Kommunalbestyrelsen (9. marts 2021)

## Sagsresumé

Til orientering. Der er lavet en revideret plan for forskønnelsen af Marienlystanlægget. De midler, som Kommunalbestyrelsen har bevilliget i december 2020 fra Johan Riis's minde, har gjort det muligt at gennemføre alle tiltag i løbet af foråret og forsommeren 2021, i stedet for, som tidligere skitseret, i etaper. Det har givet anledning til nogle få ændringer, som fremgår af vedhæftede helhedsplan for anlægget.

## Sagsfremstilling

Til orientering. I 2017 tilbød Inge og Asger Matthiassens mindelegat at bidrage til en forskønnelse og renovering af Marienlyst-anlægget. Der blev efterfølgende udarbejdet en etapeplan for forskønnelsen, da der ikke var midler til at gennemføre alt det, som var nødvendigt på en gang.

Projektets igangsættelse har afventet tilvejebringelse af yderligere midler. I december 2020 vedtog kommunalbestyrelsen, at de ikke disponerede restmidler i forbindelse med nedlæggelsen af Johan Riis' Minde som institution skulle bruges til forskønnelse af de rekreative arealer i nærområdet til Johan Riis' Minde-grunden, ikke mindst til Marienlystanlægget. Det betyder, at alle planlagte tiltag nu kan gennemføres i løbet af foråret og sommeren 2021.

Det har også givet anledning til en let revidering af planen, som fremgår af bilaget. Revideringen drejer sig især om rækkefølgen af, hvilke tiltag, der gennemføres først, da der nu kun tages hensyn til hensigtsmæssige arbejds gange, og ikke tilvejebringelsen af midler. Desuden er der ændret på enkelte detaljer i forhold til inventar og beplantning, der i højere grad vil forstærke anlæggets karakter som landskabshave. De overordnede principper for forskønnelsen er uændrede i forhold til den tidligere godkendte plan.

## Retsgrundlag

Det drejer sig om forskønnelse og renovering af en kommunal matrikel, og kræver intet retsgrundlag.

## Økonomiske konsekvenser

Der er budgetteret med et forbrug på 1.875.500 kr., hvoraf 100.000 finansieres af Teknisk Drift (oprensning af søen, som er gennemført), 183.450 kr. doneres af Inge og Asger Matthiasens Mindelegat.

Der vil dermed være et restbeløb på 446.918 kr., af den bevilligede ramme fra Johan Riis' Minde, som kan bruges til andre rekreative tiltag i nærområdet.

## Andre konsekvenser

Intet at bemærke.

## Høring og kommunikation

I forbindelse med udarbejdelsen af den oprindelige etapeplan, er der gennemført borgerinddragelse via facebook, hvor der er fremkommet en række ønsker til anlæggets forskønnelse, der i høj grad er efterkommet i planen.

## Beslutning

Taget til efterretning.

## Beslutning på møde Direktionen 08-02-2021 - 13:00

Taget til efterretning.

## Bilag

Marielystanlægget\_revideret plan 2021

# **Punkt 35: Udskiftning af flydepononbro i marina Nykøbing Mors havn til brug for husbåde**

S2017-2107

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik og miljø anbefaler at

- orienteringen tages til efterretning.

## **Behandling**

Direktionen (8. februar 2021)

Udvalget for Teknik og Miljø (24. februar 2021)

## **Sagsresumé**

Genoptagelse af sag fra Udvalget for Teknik og Miljø's møde den 22. februar 2017.

Nykøbing Mors Marina har en 45 m lang flydepononbro der trænger til udskiftning. Teknik og Miljø ønsker at udskifte flydepononbroen med en 100 m pontonflydebro, hvor der kan etableres husbåde på den ene side og marinaen kan disponere over den anden side.

Lejeindtægten af op til 10 husbåde kan finansiere pontonflydebroen.

Genoptagelse af sagen på udvalgets møde den 24. februar 2021.

Forhandlingerne med de daværende investorer endte resultatløse. Nu er der imidlertid 2 forskellige investorgrupper, der begge virker seriøse, og begge giver udtryk for, at de er særdeles interesseret i opgaven. Så der er nu forberedt et udbud.

## **Sagsfremstilling**

Fra udvalgets møde den 22. februar 2017.

Den yderste flydepononbro i marinaen er 45 m lang og trænger til en udskiftning. Det er aftalt med Marinaen og skal godkendes på deres generalforsamling, at hvis Morsø Kommune udskifter den yderste flydepononbro med en ny flydepononbro på 100 m, hvor marinaen kan disponere over den ene side, så kan Morsø Kommune disponere over den anden side.

Morsø Kommunes side af flydepononbroen kan så lejes ud til 10 husbåde. Teknik og Miljø har en mulig interesseret lejer af de 10 husbådepladser som vil betale en årlig leje på 120.000 kr. for de 10 pladser. De vil til en start etablere 1-3 husbåde og herefter flere, såfremt de kan enten sælges eller lejes ud.

Projektet har en simpel tilbagebetalingstid på 9 - 16 år og der er ikke regnet med, hvad de ekstra indbyggere de giver af ekstra indtægt til Morsø Kommune.

Projektet er rigtig fint i tråd med de igangværende tiltag omkring havnefronten i Nykøbing og støtter godt op omkring marinaen og etableringen af et søsportscenter.

Opgaven om levering og opsætning af en ny flydepononbro kan sættes i udbud i løbet af foråret og til opsætning i løbet af sommeren. Samtidig kan der iværksættes et udbud for leje af de 10 husbådepladser.

Sagen genoptages på udvalgets møde den 24. februar 2021

Forhandlingerne med de oprindelige investorer endte resultatløse. Administrationen er nu i god dialog med to forskellige grupper investorer, der begge fremstår seriøse, solide og meget interesseret i opgaven.

Begge grupper arbejder med projekter, hvor husbådene skal anvendes til udlejning til turister. Det vil sige lejlighedsvis overnatning, som i den øvrige marina. Så den eneste ændring i området vil være, at der kommer lidt flere både i Marinaen, de ser lidt anderledes ud, og de har ingen motor.

Der er nu forberedt et udbud af lejen af den ene side af den kommende pontonflydebro, hvor der skal placeres husbåde. Tilbud afgives med forbehold for Kystdirektoratets godkendelse af projektet og forbehold for, at Morsø Kommune anskaffer den nye pontonflydebro og tilslutningspunkter for strøm, vand og spildevand. Når aftalen indgås, vil den dermed først være en hensigtserklæring, som parterne vil samarbejde om at gøre endelig. Aftalen bliver endelig, når de to forbehold er indfriet.

Den kommunale del af projektet er et havneprojekt, der kan lånefinansieres. I udbuddet er et af udvælgelseskriterierne, at der afgives et samlet bud på lejen på min. 120.000,- kr. pr. år. Det betyder, at tilbuddet kun vil blive taget i betragtning, såfremt der er tilbudt en leje på min. 120.000,- kr. Lejen indfases ved, at der betales 0% af den tilbudte leje det første år. 1/3 af lejen det næste år. 2/3 af lejen det næste år. Der efter betales fuld leje.

Investor kan overdrage lejeforpligtelsen helt eller delvis, såfremt investor ønsker at sælge én eller flere af husbådene. Når der er indgået aftale med investor, vil der blive indsendt ansøgning om godkendelse af projektet hos Kystdirektoratet og sagen vil blive genoptaget til fornyet behandling i udvalget med henblik på at søge anlægsbevilling til den nye pontonflydebro og tilslutningsmuligheder for vand, kloak og strøm.

Når Kystdirektoratets tilladelse foreligger udbydes pontonflydebroen og tilslutningspunkterne. Når pontonflydebroen og tilslutningspunkterne er etableret og aftalen bliver endelig, genoptages sagen igen med henblik på at søge indtægtsbevilling på lejeindtægten.

## **Retsgrundlag**

Morsø Kommunes Styringshåndbog.

## **Økonomiske konsekvenser**

En anlægsinvestering, der indledningsvist er estimeret til 1.100.000 kr.

Når udbuddet er gennemført og investors projekt kendes i detaljer, vil anlægsbudgettet blive gennemgået og detaljeret. Så når sagen genoptages næste gang, vil beløbet formentlig have ændret sig lidt. Når sagen derefter igen bliver genoptaget, vil der blive søgt om indtægtsbevilling på min. 120.000,- kr. årligt.

## **Andre konsekvenser**

Mere liv i havnen og byen og flere overnatningsmuligheder for turister i Nykøbing.

Begge investorgrupper arbejder med projekter, hvor husbådene udlejes til turister.

Husbåde som helårsbeboelse ses kun i byer med et huslejeniveau, der er langt højere end Nykøbings.

## **Høring og kommunikation**

Økonomiafdelingens bemærkninger er indarbejdet i sagsfremstillingen.

## **Beslutning**

Taget til efterretning.

## **Beslutning på møde Direktionen 22-02-2021 - 13:00**

Drøftet.

## **Punkt 36: Udvalget for Teknik og Miljø - orienteringer**

S2020-39784

### **Indstilling**

Orienteringer:

### **Beslutning**

Natur på Tværs

Ejerslev projekt

Anlægsarbejder stopper pga. frost

Lejemål i Alsted

Vester Fald i udbud

Sillerslev havn under realisering

Solbjerg mejeri nedrives

Gasværksvej åbnes mod vest under arbejdet med rundkørslen

## **Punkt 37: Orienteringer fra Morsø Forsyning**

S2020-39784

### **Indstilling**

Orientering:

### **Beslutning**

Intet at bemærke.

## **Punkt 38: Udvalget for Teknik og Miljø - godkendelse af referat**

S2020-39784

### **Indstilling**

Godkendelse af referatet.

### **Beslutning**

Godkendt.