

# REFERAT Plan og Teknik d. 07-05-2024

**Mødedato**       Tirsdag d. 07. maj 2024 kl. 07:30

**Mødested**       Mødelokale 1.2 Vest

**Mødedeltagere**   Jakob Ville, Gitte Grønbæk, Birgitte Munk Grunnet, Filip Bekic  
Bladt, Hamlaoui Bahloul, Jan Schjerning, Jørn Chemnitz, Mølle Lykke  
Nielsen, Tobias Jørgensen

## Indholdsfortegnelse

Ansøgning om nedrivning af bevaringsværdig bygning.....	3
Opstart af Lokalplan 0042-51 Ved Skamlingvejen.....	9
Endelig vedtagelse af Lokalplan 0514-11 ved Bøgehøjgård - et boligområde med tilhørende Komm	13
Landzonesag - Opførelse af udhuse inden for søbeskyttelseslinjen.....	19
Skovvejen/Skovparken - områdevision og infrastruktur.....	23
Statusredagørelse for Mobilitetsplan 2023-2035.....	25
Byrumsforsøg i Kolding bymidte.....	34
Fodgængerovergang i Christiansfeld.....	38
Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5282 Langforte - etablering af vejadgang til grusgrav på Hejlsminde strand.....	39
Forslag fra Ældrerådet til budget 2025 om gratis bustransport i Kolding kommune for 65+ årige.....	42
Budget 2025-2028 Bruttoliste over ændringsforslag for Vej- og Parkpolitik.....	43
Udvidelse af motorvej E45/E20 nord om Kolding.....	44
Selskabsgørelse af affaldsområdet - proces.....	47
Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter.....	49
Orienteringspunkter.....	50
Orientering fra formanden.....	51
Underskriftsside.....	52
	53

# Punkt 1: Ansøgning om nedrivning af bevaringsværdig bygning

24/9490

## Resumé

By- og Fællesforvaltningen har modtaget ansøgning om tilladelse til nedrivning af boligen på ejendommen Fjordvej 96, 6000 Kolding.

Forvaltningen har udført en vejledende bevaringsregistrering (SAVE-vurdering) af bygningen og foreslår, at der meddeles afslag, da bygningen fortsat har sine kortlagte bevaringsværdier.

## Sagen behandles i

Plan og Teknik.

## Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at der meddeles afslag på ansøgning om tilladelse til nedrivning af bygning 1 på ejendommen Fjordvej 96, 6000 Kolding.

## Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Godkendt.

## Sagsfremstilling

### *Baggrund*

Bygninger optaget på kommuneplanens liste over bevaringsværdige bygninger må, jf. lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, ikke nedrives før nedrivningsanmeldelsen har været i offentlig høring i mindst 4 uger, og kommunalbestyrelsen har meddelt ejeren, om Kommunen efter planlovens § 14 vil nedlægge forbud mod nedrivningen. Bygninger, som ikke må nedrives, skal være omfattet af en lokalplan.

I Kolding kommune er der udpeget 2.704 bevaringsværdige bygninger. Alle er opført før år 1940.

I Kolding Kommune varetages behandling af sager vedrørende bevaringsværdige bygninger i et samarbejde mellem Byggesagsafdelingen og Planafdelingen.

Når der modtages en ansøgning om nedrivningstilladelse eller væsentlig ombygning af en bevaringsværdig bygning, der ikke er omfattet af en lokalplan, udfører By- og Fællesforvaltningen en vejledende bevaringsvurdering, hvor bygningens aktuelle bevaringsværdier kortlægges efter SAVE-metoden.

Bevaringsværdier knytter sig kun til det udvendige af en bygning, som f.eks. facader, tag, vinduer, døre, bygningsdelsdetaljer, skorstene osv.

Med SAVE-metoden vurderes en bygnings arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige værdier, dens originalitet og dens tilstand på en skala fra 1 (høj) til 9 (lav). Karaktererne samles til et vægtet gennemsnit til bygningens bevaringsmæssige værdi. I Kommuneplan 2021-2033 er der vedtaget, at bygninger registreret med bevaringsmæssig værdi 1-4 efter SAVE-metoden er bevaringsværdige.

Når den vejledende bevaringsmæssige værdi er kortlagt, vurderer By- og Fællesforvaltningen den videre proces.

Hvis bevaringsværdierne er tydeligt og endegyldigt svækkede, udsender forvaltningen nedrivningsansøgningen i offentlig høring, jf. lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, med indstillingen, at Kolding Kommune påtænker at tillade nedrivningen. Efter en offentlig høring, hvor der ikke indkommer væsentlige bemærkninger, træffer Byggesag afgørelse og meddeler ansøger, at den bevaringsværdige bygning kan nedrives.

Alternativt vil forvaltningen forelægge sagen for udvalget Plan og Teknik, da afslag på nedrivning af bevaringsværdige bygninger skal meddeles med henvisning til planlovens § 14.

Typisk meddeles tilladelse til nedrivning af 5-7 udpegede bevaringsværdige bygninger pr. år.

*Fjordvej 96, 6000 Kolding*

Kolding Kommune har modtaget ansøgning om tilladelse til delvis nedrivning af enfamiliehuset på ejendommen Fjordvej 96, 6000 Kolding, da ejendommens ejer ønsker at opdele grunden i to og på den udstykkede grund at opføre et nyt enfamiliehus. Det nuværende enfamiliehus er opført i 1835 og ombygget i 1962. Forvaltningen vurderer, at den delvise nedrivning vil være så omfattende, at bygningens bevaringsværdier vil blive påvirkede på samme niveau, som hvis bygningen blev helt nedrevet.



*Ejendommen Fjordvej 96, 6000 Kolding er beliggende i Strandhuse på nordsiden af Kolding Fjord.*

Ansøger noterer i sin ansøgning, at årsagen til nedrivningen primært er, at husets har problemer med fugt og kystsikring, og at det derudover ikke er tidssvarende i forhold til energimærke og moderne bekvemmelighed. En ny bygning på ejendommen vil blive grøn, stormflodssikret og i tråd med nutidig fokus på bæredygtighed. Ansøger noterer sig, at bygningen i dag ikke fremtræder i oprindelig tilstand og gennem årene har været gennem en række om- og tilbygninger.

Ansøger anfører, at der efter deres opfattelse har været en positiv tilkendegivelse fra forvaltningen på spørgsmålet om nedrivning, da forvaltningen i 2021 blev forespurgt herom i forbindelse med, at ansøger købte ejendommen.

Ansøger uddyber sit syn på sagen i vedhæftede bilag, hvori også korrespondancen mellem ansøger og forvaltningen om sagen fremgår.

Forvaltningen bemærker til ovenstående, at bygningen er beliggende med gulvkote i kote 3,5. Bygningen synes i generel god teknisk stand. Bygningen har et nyere stråtag, og dens pudsede facader viser ikke tegn på nedbrud. I bygningens solide traditionelle bygningsmaterialer er der indlejret en stor mængde CO<sub>2</sub>, og at en nedrivning og efterfølgende nybyggeri vil genere en betydelig mængde CO<sub>2</sub>. Mulig fugt i ydervægge kan have baggrund i, at ejendommen pga. stråtaget ikke har tagrender, så der skal sikres et godt fald på terræn væk fra bygningen. Bygningen er ikke væsentligt til- eller ombygget siden bevaringsvurderingen udført i 1991.

Forvaltningen deler ikke ansøgers vurdering af korrespondancen i 2021, da der dengang blev fremsendt en meget generel forespørgsel på hvilke restriktioner, der gjaldt for ejendommen. Nedrivning af en bygning forudsætter altid en tilladelse uanset bygningens bevaringsmæssige værdi.

#### *Bevaringsværdier*

Ved udarbejdelse af Kommuneatlas Kolding i 1991 blev bygningen udpeget bevaringsværdig. Det blev noteret med en bevaringsmæssig værdi på 4. De øvrige vurderinger fordeler sig således: Arkitektonisk værdi: 5, Kulturhistorisk værdi: 4, Miljømæssig værdi: 4, Originalitet: 4 og Tilstand: 4.



*Ejendommen Fjordvej 96 - foto fra 1949. Kilde: Det Kongelige Bibliotek.*

By- og Fællesforvaltningen har udført en vejledende bevaringsvurdering af bygningen og konkluderer, at bygningens bevaringsmæssige værdi i dag fortsat bør være: 4. Vurderingen af de enkelte parametre fordeler sig således: Arkitektonisk værdi: 5, Kulturhistorisk værdi: 4, Miljømæssig værdi: 4, Originalitet: 4 og Tilstand: 3. Den vejledende bevaringsvurdering er vedlagt som bilag.

Udslagsgivende i vurderingen er: at bygningen er velholdt, velbevaret og i godt teknisk tilstand. De ombygninger og udbygninger, som bygningen har undergået er af ældre dato og var også udførte, da ejendommen blev bevaringsregistreret i 1991.



*Foto fra 1991.*



*Foto 2024*



*Foto 2024.*



Foto 2024.



"Nr. Bjert sogn. Strandhuse. Bindingsværkshus med stråtag, Fjordvej 96. Det første hus i Strandhuse, ejet af Frederik Avenhoff." Foto ca. 1920. Kilde Kolding Stadsarkiv.

Museum Kolding har besøgt ejendommen og vurderer, at det vil være et tab for den samlede kulturhistoriske fortælling om Strandhuse, hvis der gives en nedrivningstilladelse til ejendommen beliggende på Fjordvej 96, 6000 Kolding.

Derfor er det Museum Koldings anbefaling, at der ikke udstedes en nedrivningstilladelse. Museum Koldings udtalelse er vedlagt som bilag.

Forvaltningen vurderer på baggrund af den vejledende bevaringsvurdering og notatet fra Museum Kolding, at det ikke bør tillades, at bygning 1 på ejendommen Fjordvej 96, 6000 Kolding, nedrives. Forvaltningen foreslår, at nedrivningsansøgningen meddeles afslag i henhold til planlovens § 14.

## Bilag

Vejledende bevaringsregistrering\_Fjordvej 96, 6000 Kolding

Udtalelse fra Museum Kolding\_Fjordvej 96, 6000 Kolding

Notat fra ejer af ejendommen Fjordvej 96, 6000 Kolding

## **Punkt 2: Opstart af Lokalplan 0042-51 Ved Skamlingvejen**

24/7499

### **Resumé**

Lokalplanen ønskes udarbejdet som et led i realisering af visionen for ny bydel Marina City. Lokalplanen påtænkes at danne plangrundlag for bådoplagspladsen beliggende vest for eksisterende Marina Syd.

Der vil i planlægningen være fokus på bl.a. bebyggelsens indpasning i de maritime omgivelser.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at der udarbejdes forslag til Lokalplan 0042-51 Ved Skamlingvejen – et område til fritidsformål.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

#### *Baggrund og formål*

Planområdet har et areal på ca. 2,2 ha, ejes af kommunen og er beliggende nord for Skamlingvejen, umiddelbart vest for Marina Syd.

Planområdet er en del af den nye bydel Marina City, som påtænkes at rumme en udvidelse af lystbådehavnen Marina Syd op til ca. 1.000 bådpladser i kombination med boliger og servicefunktioner. Visionen om Marina City indeholder mange delelementer, som forventes realiseret over en længere årrække (nogle delelementer er allerede realiseret, mens andre forventes tilvejebragt i forskellige tempi). Realisering af bydelen over en årrække skyldes bl.a., at det har vist sig vanskeligt at sikre de kommende miljøfølsomme anvendelser i Marina City (boliger og husbåde) mod miljøbelastning fra havnevirksomheder og havneaktiviteter på Kolding Havn. Det er dog fortsat intentionen, at disse delelementer realiseres om nogle år, så snart situationen på erhvervshavnen tillader det.

I planområdet findes en bådoplagsplads, som blev realiseret på baggrund af Lokalplan 0042-21 Marina City fra 2021. Lokalplanen blev senere ophævet af Planklagenævnet. Den nye Lokalplan 0042-51 skal danne plangrundlag for den anvendelse, som var indtænkt i den underkendte lokalplan for Marina City: bådoplagsplads med bådhus, reparations- og servicefaciliteter, parkering med tilhørende vej- og manøvrearealer samt kortvarige publikumsorienterede arrangementer som marked og udstilling med tilhørende mobile mad- og salgsvogne og lignende.

I den vestlige del af planområdet opføres i den nærmeste fremtid en transformerstation i overensstemmelse med Lokalplan 0042-84 fra 2023. Lokalplan 0042-51 forventes at rumme den samme mulighed byggeriet.



Oversigtskort med

planområdets omgivelser.



Luffoto med planområdets afgrænsning.

### Lokalplanens indhold

Planområdet ligger i byzone og påtænkes at forblive i byzonen.

Lokalplanen ønskes udarbejdet i overensstemmelse med kommuneplanen, som for planområdet senest blev justeret i forbindelse med udarbejdelse af kommuneplantillæg for Marina City.

En del af planområdet er omfattet af Lokalplan 0042-84 Ved Skamlingvejen – et område til tekniske anlæg fra juni 2023. Lokalplan 0042-84 giver mulighed for etablering af en transformestation og vejadgang til denne. Transformestationen må ikke opføres med mere end én etage og med en maksimal højde i kote 12 meter (DVR90), dog ikke med en

bygningshøjde højere end 8 meter. Derudover har lokalplanen til bebyggelsesregulerende bestemmelser, der sikrer, at transformestationen indpasses bedst muligt i de maritime omgivelser omkring Marina Syd. Denne lokalplan forventes ophævet og lokalplanens indhold forventes videreført i den nye Lokalplan 0042-51.

Resten af planområdet er omfattet af Lokalplan 0042-13 Kolding Åpark – et center- og naturområde fra 2010. Det drejer sig og delområde 7, som skal anvendes til grønt område med mulighed for anlæg af stier, opholds- og aktivitetspladser og -anlæg. Delområdet skal friholdes for bebyggelse med undtagelse af mindre bygninger såsom bålhytte, fugletårn, motionsredskaber, læskur m.v. Denne lokalplan forventes ophævet inden for den nye lokalplans område.

Lokalplan 0042-51 forventes at udlægge planområdet til fritidsformål i form af lystbådehavnens bådoplagsplads med bådhus, reparations- og servicefaciliteter, parkering med tilhørende vej- og manøvrearealer samt kortvarige publikumsorienterede arrangementer som marked og udstilling med tilhørende mobile mad- og salgsvogne og lignende.

Vejadgangen til planområdet forventes fra Skamlingvejen i det eksisterende kryds med Kløvervej med en adgangsbegrænsning i form af bom eller lignende. Der forventes udlagt en øst-vestgående servicevej i den sydlige del af planområdet. I den østlige ende påtænkes vejen at blive koblet på en eksisterende vej i Marina Syd. Fornødne affaldsstationer forventes placeret ved servicevejen.

Der forventes udlagt byggefelter:

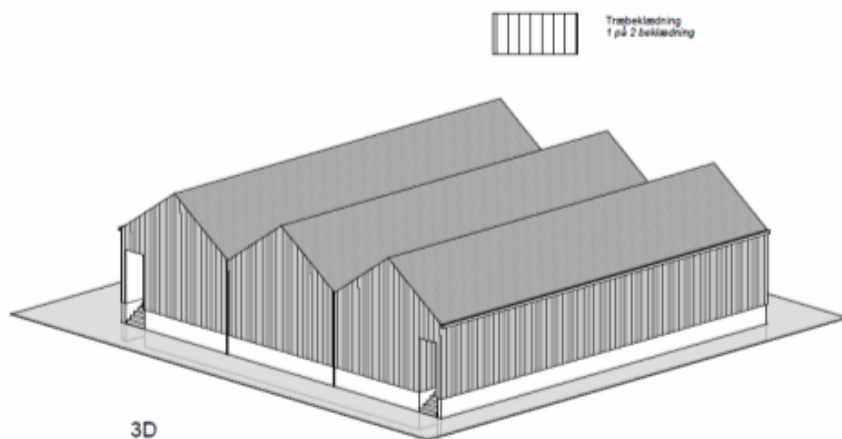
- i den vestlige del af planområdet til bådhus og transformestation,
- i den østlige del til lystbådehavnens materialegård.

Mindre bygninger på op til 25 m<sup>2</sup> forventes at kunne placeres uden for byggefelterne.

Bebyggelse forventes i maks. én etage, inden for byggefelterne ikke højere end kote 12 meter (DVR90), og øvrig bebyggelse ikke højere end kote 8,5 meter (DVR90).

Terrænregulering forventes at blive tilladt højst op til kote 4,5 meter (DVR90), som svarer til Skamlingvejens niveau. Omkring beskyttet vandløb forventes et forbud mod terrænregulering.

Der vil i planlægningen være fokus på at bebyggelsen indpasses bedst muligt i de maritime omgivelser.



*Aksonometri af transformestationen, som etableres i planområdets vestlige del.*

Langs planområdets vestlige og nordlige afgrænsning, dvs. langs et beskyttet vandløb, forventes lokalplanen at udlægge et bælte på ca. 8 meter med beplantning i form af græs, urter, enkeltstående træer og buske samt grupper af træer og buske. Arealerne skal have naturpræg med ekstensiv pleje.

Lokalplanen forventes at indeholde bestemmelser om bevaring af eksisterende træer langs Skamlingvejen. Træerne skal bevares som sammenhængende træbeplantning og suppleres med lav buskbeplantning. Træernes rodzone og 1 meter omkring rodzonen skal sikres mod tiltag, der hindrer træernes vækst.

Overfladevand skal i fremtiden, ligesom i dag, håndteres lokalt gennem åbne afvandingsgrøfter og filtermuldsbede.

Rundt om bådoplagspladsen forventes det eksisterende trådhegn bibeholdt.



*Udklip fra situationsplan for Marina City viser planområdets ønskede indretning.*

By- og Fællesforvaltningen forventer, at lokalplanen vil indeholde bestemmelser om dispensation fra skovbyggelinje og evt. åbeskyttelseslinje (afhængigt af byggefeltets omfang) for den kommende bebyggelse inden for byggefelterne.

En indledende miljøscreening viser, at planlægningen ikke vil medføre væsentlig miljøpåvirkning.

#### *Bæredygtighed*

Bygherres tanker omkring bæredygtighed i forbindelse med det påtænkte projekt fremgår af bilag til dagsordenspunktet.

#### *Plankategori*

Lokalplanen er kategoriseret som en B-lokalplan jævnfør A, B, C kategoriseringen, hvilket betyder, at det er Plan og Teknik, der har kompetence til at træffe beslutning om, at planforslaget med tilhørende kommuneplantillæg sendes i offentlig høring.

#### *Tidsplan*

Det forventes, at et forslag til lokalplan kan forelægges Plan og Teknik den 10. juni 2024. Den endelige vedtagelse af lokalplanen sker administrativt umiddelbart efter høringsperiodens slut, med mindre der i høringsperioden indkommer indsigelser. Hvis der indkommer indsigelser, forventes Plan og Teknik at kunne få forelagt lokalplan og kommuneplantillæg til endelig vedtagelse den 1. oktober 2024.

Forvaltningen anbefaler, at planforslaget fremlægges i høring i 8 uger i perioden 27. juni 2024 – 22. august 2024.

## **Bilag**

Bæredygtighedsredegørelse

# Punkt 3: Endelig vedtagelse af Lokalplan 0514-11 ved Bøgehøjgård - et boligområde med tilhørende Kommuneplantillæg 15

24/4451

## Resumé

Forslag til Lokalplan 0514-11 ved Bøgehøjgård - et boligområde med tilhørende Kommuneplantillæg 15 åbner op for, at der kan etableres et nyt boligområde i den nordlige del af Kolding by med ca. 45-55 boliger som åben-lav bebyggelse foruden en daginstitution med plads til ca. 200 børn og arealer til natur- og friluftformål.

Planforslagene har været fremlagt i offentlig høring. Ved høringsfristens udløb havde forvaltningen modtaget 5 høringssvar. Høringssvarene har givet anledning til ændring af kommuneplantillægget og lokalplanen i forhold til fremtidig zonestatus for en del af planområdet.

## Sagen behandles i

Plan og Teknik  
Økonomi og Strategi  
Byrådet.

## Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at Kommuneplantillæg 15 vedtages med ændringsforslag A, som fremgår af sagsfremstillingen,

at Lokalplan 0514-11 ved Bøgehøjgård - et boligområde vedtages med ændringsforslagene B-F, som fremgår af sagsfremstillingen.

## Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Forslaget indstilles til godkendelse.

## Sagsfremstilling

### Baggrund og formål

Planområdet har et areal på ca. 13 ha og er beliggende i den nordlige del af Kolding by, på kanten af Elbodalen, nord for Nr. Bjertvej ved Birkemosevej.

Planlægningen sker på baggrund af et politisk ønske om at kunne tilbyde kommunale byggegrunde til enfamiliehuse i de mest efterspurgte områder i Kolding kommune og er prioriteret ekstraordinært i forbindelse med budgetaftalen 2021-2025.



Oversigt over planområdets beliggenhed. Forventet fremtidig omfartsvej, nord for planområdet, er vist med rød linje



Miljøstyrelsen ønsker at rammeområde 0514.G2, der udlægges til fritidsformål med forslaget til kommuneplantillæg 15, forbliver i landzone i stedet for at overføres til byzone.

Forvaltningen anbefaler, at Miljøstyrelsens ønske imødekommes, da formålet med at udlægge området til fritidsformål og anvendelsen til natur- og friluftsområde med mulighed for bebyggelse som shelters, pavilloner, bålhuse og lignende samt etablering af regnvandsbassin og stier, som lokalplanen muliggør, vurderes at kunne realiseres i landzone.

#### *Redegørelse for Grønt Danmarkskort*

Miljøstyrelsen opfordrer til, at kommuneplantillæggets redegørelse suppleres i forhold til Grønt Danmarkskort for at tydeliggøre hvorvidt kommuneplantillægget er i overensstemmelse med de hensyn, som skal varetages med Grønt Danmarkskort.

Forvaltningen tager Miljøstyrelsens bemærkninger til efterretning og supplerer kommuneplantillæggets redegørelse med afsnit vedrørende Grønt Danmarkskort. Den supplerende redegørelse tager afsæt i miljørapportens vurdering og konklusioner vedrørende natur.

#### *Redegørelse for bilag IV-arter*

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at flere afgørelser de seneste par år har medført en skærpet praksis for hensynet til bilag IV-arter (herunder flagermus). Miljøstyrelsen oplyser, at den foreliggende praksis for flagermus er, at hvis det ikke kan udelukkes, at planen medfører beskadigelse eller ødelæggelse af levesteder for flagermus, skal der opføres erstatningslevesteder. Miljøstyrelsen oplyser endvidere hvordan disse erstatningslevesteder kan etableres.

Forvaltningen tager Miljøstyrelsens bemærkninger til efterretning og supplerer kommuneplantillæggets redegørelse med afsnit vedrørende bilag IV-arter under afsnit om International naturbeskyttelse. Den supplerende redegørelse tager afsæt i miljørapportens vurdering og konklusioner vedrørende natur.

#### *Arkæologi*

Fra Museum Sønderjylland - Arkæologi er modtaget svar om, at der ikke er yderligere bemærkninger til planforslagene.

#### *Kirkeomgivelser*

Stiftsøvrigheden har vurderet, at lokalplanforslaget ikke berører Nr. Bjert Kirkes landskabelige eller kirkelige interesser, hvorfor Stiftsøvrigheden på det foreliggende grundlag ingen bemærkninger har til planforslaget.

Høringssvaret vedrørende zoneforhold giver anledning til ændringsforslag A/B/C/D/E/F beskrevet længere nede i sagsfremstilling.

De øvrige høringssvar giver ikke anledning til ændringsforslag til politisk behandling, men forvaltningen vil i forbindelse med henvendelsen fra Miljøstyrelsen uddybe planernes redegørelse i forhold til Grønt Danmarkskort og bilag IV-arter.

Forvaltningen vurderer, at de ovennævnte redaktionelle tilretninger vedrørende supplerende redegørelse for Grønt Danmarkskort og bilag IV-arter ikke medfører krav om fornyet høring af planforslagene.

#### *Ændringsforslag*

Ændringsforslag	Fra	Til
A – på side 11 i Kommuneplantillæg 15 til Kommuneplan 2021-2033 vedrørende rammeområde 0514- G2.	<i>Fremtidig zonestatus: Byzone</i>	<i>Fremtidig zonestatus: Landzone</i>
B – på side 5 i Lokalplan 0514-11	<i>§ 1.1 ... ”at overføre lokalplanområdet til byzone.”</i>	<i>§ 1.1 ... ”at overføre hovedparten af lokalplanområdet til byzone.”</i>
C – på side 5 i Lokalplan 0514-11	<i>§ 2.3 Lokalplanområdet er i landzone.</i>	<i>§ 2.3 Lokalplanområdet er i landzone. Lokalplanområdet overføres ved</i>

## Ændringsforslag

Fra

Til

*Lokalplanområdet overføres ved denne lokalplans endelige vedtagelse og offentliggørelse til byzone.*

*denne lokalplans endelige vedtagelse og offentliggørelse til byzone med udtagelse af delområde 6, som vist på kortbilag 2, der skal forblive i landzone.*

D – ny bestemmelse tilføjes under § 2

§ 2.4

*Ved etablering af bebyggelse, anlæg og matrikulære forandringer i landzone i overensstemmelse med lokalplanens § 3-10, erstatter lokalplanen de landzonetilladelser jf. planlovens § 35 stk. 1, som er nødvendige for lokalplanens virkeliggørelse (bonusvirkning).*

E – side 10 i lokalplan 0514-11

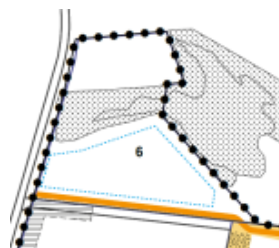
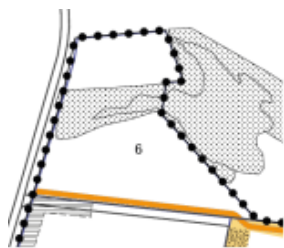
§ 6.2

*Der udlægges areal til regnvandsbassin i delområde 4 i princippet som vist på kortbilag 3. Regnvandsbassinet skal etableres med naturpræg, indpasses i landskabet med anlæg på 1:5 og må ikke indhegnes. Der må ikke ske terrænregulering nærmere end 10 meter til beskyttet natur.*

§ 6.2

*Der udlægges areal til regnvandsbassin i delområderne 4 og 6 i princippet som vist på kortbilag 3. Regnvandsbassiner skal etableres med naturpræg, indpasses i landskabet med anlæg på 1:5 og må ikke indhegnes. Der må ikke ske terrænregulering nærmere end 10 meter til beskyttet natur.*

F – kortbilag 3 vedr. delområde 6 i Lokalplan 0514-11



*På kortbilag 3 angives med blå stiplede linje det areal hvor inden for, der kan etableres regnvandsbassin i delområde 6.*

Forvaltningen vurderer, at ovennævnte ændringsforslag ikke medfører krav om fornyet offentlig høring af planforslaget. Lodsejer af det pågældende areal, der forbliver i landzone, har dog haft mulighed for at komme med bemærkninger i yderligere 14 dage efter høringsfristens udløb, da ændringen har betydning for ejendommens zonestatus. Lodsejer har ikke haft nogen bemærkninger i den forbindelse.

### Miljøvurdering

Som et grundlag for beslutningen om at fremlægge planerne blev der udarbejdet miljørapport. Den indeholder beskrivelser og vurderinger af de mulige væsentlige miljøpåvirkninger, som vil kunne forekomme som følge af planernes realisering.

I rapporten behandles følgende miljøparametre:

- Natur: flagermus, potentielle naturområder/økologiske forbindelser samt område med særlige naturbeskyttelsesinteresser
- Landskab: landskabsinteresser, herunder visuelle og geologiske interesser.

Miljørapporten fremgår af bilag.

Miljørapporten konkluderer følgende:

Vedrørende emnet *natur* konkluderer miljøvurderingen, at planerne vurderes at have en *moderat negativ påvirkning* på naturbeskyttelsesområder og økologiske forbindelser.

Særligt vedrørende flagermus er der i området, igennem en årrække registreret en række arter af flagermus, der er omfattet af bilag IV på EU's habitatdirektiv og derfor strengt beskyttede. Ved realisering af planlægningen nedrives den eksisterende bebyggelse på Bøgehøjgård, hvilket vurderes at kunne gennemføres under hensyntagen til de flagermus, der måtte være i bygningen i overensstemmelse med gældende regler vedr. flagermus herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og artsfredningsbekendtgørelsen. Lokalplanen fastlægger endvidere forskellige tiltag, der skal understøtte flagermusenes fortsatte tilstedeværelse i området.

Den potentielle påvirkning af *langøret flagermus* i planområdet vurderes derfor som værende en *moderat negativ påvirkning*, mens den for de *øvrige flagermusarter* vurderes som værende en *mindre negativ påvirkning*.

Vedrørende emnet *landskab* konkluderer miljøvurderingen, at planernes påvirkning på *landskabets karakter* mod syd og sydvest er en *mindre negativ påvirkning*, da det er en del af lokalplanens formål at sikre byggeriets indpasning i landskabet, og der er indarbejdet bestemmelser, der begrænser påvirkningen.

I forhold til landskabet mod øst og nordøst konkluderer miljøvurderingen, at påvirkningen på *landskabets karakter*, hvor denne er særlig karakteristisk og i god tilstand, er en *moderat negativ påvirkning*, da der er indarbejdet bestemmelser i planerne, som sikrer, at områdets disponering og bebyggelse i skala, placering og udformning indgår naturligt i det eksisterende landskab.

For så vidt angår udpegninger i planområdet relateret til landskab, så vurderes det at:

- vedtagelse af plangrundlaget ikke påvirker kystlandskabet, herunder kystnærhedszonen
- plangrundlaget ikke er i modstrid med kommuneplanens retningslinjer for bevaringsværdige landskaber og at planens påvirkning på de bevaringsværdige landskaber er en mindre negativ påvirkning
- plangrundlaget ikke er i modstrid med kommuneplanens retningslinjer for større sammenhængende landskaber og at planens påvirkning på de større sammenhængende landskaber er en mindre negativ påvirkning
- plangrundlaget ikke er i modstrid med kommuneplanens retningslinjer for særligt geologisk interesseområde og at planens påvirkning på særligt geologisk interesseområde er en moderat negativ indvirkning
- plangrundlaget vurderes ikke at være i modstrid med retningslinjerne for arealer med skovrejsning uønsket, idet planen ikke omfatter decideret beplantning og at planens påvirkning på udpegningen af skovrejsning uønsket er ikke relevant.

Ved den endelige vedtagelse af lokalplanen og kommuneplantillægget skal myndigheden inddrage miljørapporten samt resultaterne af høring af andre myndigheder og offentligheden. Der er derfor udarbejdet en sammenfattende redegørelse, der fremgår af bilag. Den sammenfattende redegørelse redegør for høringssvarenes betydning for planernes indhold som beskrevet under sagsfremstillings afsnit om høringssvar.

*Politiske fokusområder, programmer, overordnede strategier m.m.*

Lokalplanforslaget understøtter det politiske program for Plan og Teknik i forhold til at åbne op for udvikling af boligområder i Koldings nordligste del. Desuden understøttes de politiske mål om etablering af boligområder med blandede boligtyper, som er attraktive og trygge, som via grønne områder forbindes til by og natur, og som klimatilpasses og understøtter en forbedring af biodiversiteten samt understøtter etablering af bofællesskaber.

Lokalplanforslaget understøtter arkitekturstrategien ved at have fokus på, hvordan bebyggelsen tilpasses landskabet og understøtter den gode landskabsoplevelse samt på etablering af fællesområder og adgang til natur og rekreative områder.

*Overtagelse af ejendommen*

Lodsejeren kan inden 4 år forlange ejendommen overtaget af kommunen, jf. planlovens § 47a, da ejeren ikke har underskrevet en frafaldserklæring.

Lokalplanen (med tilhørende kommuneplantillæg) er kategoriseret som en A-lokalplan jævnfør A, B, C kategoriseringen, hvilket betyder, at det er Byrådet, der har kompetence til at træffe beslutning om endelig vedtagelse af lokalplanen (med tilhørende kommuneplantillæg).

## **Bilag**

Kommuneplantillæg 15\_FORSLAG.pdf

Lokalplan 0514-11\_FORSLAG.pdf

Miljørapport\_ved Bøgehøjgård.pdf

Sammenfattende redegørelse\_Tillæg 15 og Lokalplan 0514-11

ALLE hørings svar\_tillæg 15\_lokalplan 0514-11.pdf

Oversigt over hørings svar\_Tillæg 15 og Lokalplan 0514-11

## **Punkt 4: Landzonesag - Opførelse af udhuse inden for søbeskyttelseslinjen**

23/24019

### **Resumé**

Der søges om landzonetilladelse og dispensation fra søbeskyttelseslinjen til at opføre et udhus samt overdækning til alpakaer og lamaer på Koldingvej 95, Vester Nebel.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at udvalget drøfter, om der skal arbejdes for at fremme landzonetilladelse til etablering af udhus samt overdækning til alpakaer og lamaer på Koldingvej 95, Vester Nebel.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Drøftet. Udvalget er sindet at fremme en landzonetilladelse til udhus samt overdækning til alpakaer og lamaer på Koldingvej 95, Vester Nebel, under forudsætning af, at der ikke kommer væsentlige indsigelser ved høring, og der ikke er væsentlige modhensyn i forhold til Natura2000 m.v.

### **Sagsfremstilling**

Ejer ønsker dyrehold på ejendommen Koldingvej 95, Vester Nebel, i form af ca. 8 alpakaer og 6 lamaer.

Der søges derfor om,

- at opføre et udhus på ca. 90 m<sup>2</sup> delvist indbygget i en ny bakke tilsået med græs til opbevaring af redskaber, halm og maskiner. Udhuset placeres ca. 10 meter syd for boligen. Udhuset er ca. tre meter højt, og der terrænreguleres, så der dannes en bakke omkring udhuset, som også er delvist nedgravet. Det betyder, at tre af udhusets facader vil være dækket af jord, mens den nordvendte facade mod boligen vil være synlig med to porte, der giver adgang til udhuset. Den synlige del af facaden beklædes med natursten.
- at opføre en ny overdækning på ca. 16 m<sup>2</sup> på et eksisterende anneks, som omdannes til stald, og hvor hele tagkonstruktionen ændres fra saddeltag med strå til fladt tag med sedum.

Hele ejendommen ligger i landzone (planloven) og inden for søbeskyttelseslinjen af Søndermose (naturbeskyttelsesloven).

Søbeskyttelseslinjen er en 150 meter forbudszone for blandt andet byggeri og terrænændringer, der skal sikre søen som værdifuldt landskabelement og søen som levested og spredningskorridor for plante- og dyreliv. Kommunen kan dispensere ved særlige omstændigheder.

Terrænet reguleres ifølge ansøgningen med +/- 1,5 m, jf. medsendt situationsplan.

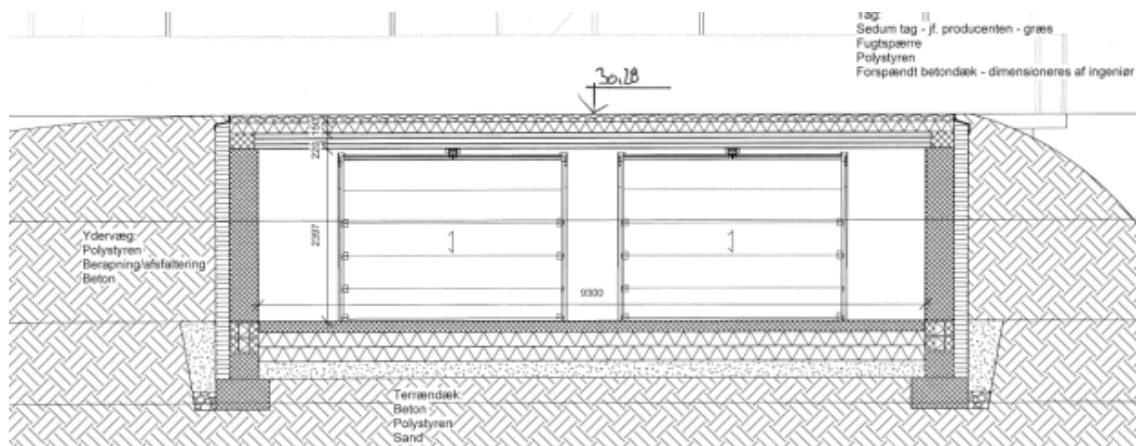
Terrænændringer er også omfattet af søbeskyttelseslinjen og kræver derfor dispensation.



*Ejendommens bygninger, Koldingvej 95. Rød cirkel markerer anneks, der ønskes omdannet til stald, og hvor der ønskes ny overdækning. Gul cirkel markerer placering af nyt ønsket udhus, delvist indbygget i ny bakke.*



*Visualisering af det ansøgte delvist overdækkede udhus og terrænændringer, jf. ansøgning.*



*Facadetegning af det ansøgte delvist overdækkede udhus og terrænændringer, jf. ansøgning.*



Kommuneplan 2021-2033 indeholder retningslinjer for bl.a. bevaringsværdigt landskab, større sammenhængende landskaber, særligt værdifuldt landbrugsområde, skovrejsning uønsket, økologiske forbindelser, særlig geologisk beskyttelsesområde og oversvømmelse eller erosion.

#### *Husdyrbrugloven*

Da det samlede produktionsareal for ejendommen (stald, hvor dyrene kan afsætte gødning) er over 25 kvadratmeter, er dyreholdet at betragte som et erhvervmæssigt dyrehold, der er omfattet af husdyrgødningsbekendtgørelsen. Det har intet at gøre med indtjening, men er en betegnelse brugt i husdyrbruglovgivningen. Kommunens landbrugsteam sagsbehandler dyreholdet og skal blandt andet vurdere, om afstanden fra stalden til søen kan give anledning til forurening. Der vil formentlig også være krav til fast bund og afløb i stalden.

#### *Forvaltningen vurderer*

Ejendommen er ikke en landbrugsejendom, og der er ikke som sådan ret til at opføre bygninger til dyr. Dyreholdet må betragtes som hobbypræget, uagtet at det i husdyrbrugloven måtte betragtes som et erhvervmæssigt dyrehold.

Planlægningsmæssigt kan alpakaer og lamaer dog betragtes som hjemmehørende i landzone, ligesom heste. Til heste kan der efter konkret vurdering gives landzonetilladelse til mindre byggeri (f.eks. stald) med begrundelse i bl.a. dyrevelfærdsmæssige årsager, dog under betragtning af modhensyn som for eksempel særlige landskabsinteresser. Der er eksempler på afgørelser i Planklagenævnet, hvor landskabelige modhensyn (f.eks. bevaringsværdigt landskab) lægges til grund for afslag til større hestestalde eller fritliggende placeringer.

Dispensation fra søbeskyttelseslinjen er dog noget mere restriktiv, og det vurderes umiddelbart vanskeligere at dispensere herfra til en bygning til dyrehold af hobbypræg. Det kan afvejes, om man ønsker at lægge vægt på muligheden for at have de ønskede dyr til hobby på ejendommen, og tillade opførelse af bygninger hertil, eller om landskabelige og naturmæssige modhensyn udtrykt i søbeskyttelseslinjen skal begrunde afslag.

For en dispensation kan eventuelt tale udhusets størrelse, udformning og placering ved boligen og indpasning i landskabet samt overdækningens begrænsede størrelse og som tilbygning til det eksisterende lovlige anneks og dyrevelfærdsmæssig begrundelse.

Der er endnu ikke foretaget vurdering i forhold til natur, Natura2000 og bilag IV-arter, ligesom ansøgningen ikke har været i naboorientering. Såfremt udvalget beslutter at fremme det ansøgte, vil sagen blive sagsbehandlet efter de relevante lovgivninger og sendt i høring, inden der kan meddeles endelig tilladelse.

## **Bilag**

08.02.24 Beskrivelse -anvendelse af anneks + driftbygning.docx

## **Punkt 5: Skovvejen/Skovparken - områdevision og infrastruktur**

24/9172

### **Resumé**

Med Byrådets godkendelse af den lovpligtige udviklingsplan for Skovvejen/Skovparken i 2019 blev et arbejde igangsat for at få konkretiseret visionen om et attraktivt og blandet boligområde. Udviklingsplanen dækker to matrikler, ejet af to forskellige boligorganisationer, Skovvejen ejes af Boligselskabet Kolding/Boligkontoret Danmark mens Skovparken ejes af boligforeningen AAB/BOVIA. De to involverede boligorganisationer har arbejdet for den lovpligtige nedbringelse af andelen af almene familieboliger, mens Kolding Kommune har arbejdet for de kommunale forpligtelser heri. Opgaverne og arbejdet har foregået i tæt samarbejde mellem de tre parter.

Ved budgetforhandlinger i 2020 og i 2021 har By- og Fællesforvaltningen anmodet om midler til de kommunale forpligtelser. Byrådet har bevilliget midler til opkøb og nedrivning af et mindre indkøbscenter og til etablering af 4 nye adgangsveje fra Lærkevejen ind i Skovvejen/Skovparken.

Der er fortsat behov for midler hvis vi skal i mål med visionsmålet.

Forvaltningen har nu fået udarbejdet et forslag til en opgradering af den offentlige sti, bedre adgang til Troldhedestien og Marielundskoven og hastighedsdæmpende tiltag på Lærkevej. Dertil har Kommunen, sammen med de to boligorganisationer, genbesøgt visionen som en del af et fælles kommunikationsarbejde. Dette genbesøg har afstedkommet en publikation, som et supplement til udviklingsplanen, der beskriver de konkrete fysiske tiltag, som udviklingsplanen udmøntes med. Publikationen skal betragtes som en uddybning og som en overordnet fortælling for Skovvejen/Skovparken og det byområde, de er en del af.

På mødet præsenteres udvalget for denne uddybende områdevision samt det forslag, der ligger til opgraderet og ny infrastruktur, som optakt til de kommende budgetforhandlinger.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at forvaltningens arbejde med områdevision og infrastruktur tages til efterretning.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Byrådet vedtog i maj 2019 en lovpligtig udviklingsplan for de almene boligområder Skovvejen/Skovparken. Med udviklingsplanen skal der reduceres i antal af almene familieboliger, så disse højst udgør 40 % af den samlede bebyggelse i 2030 (I dag udgør almene familieboliger 87 % af den samlede bebyggelse). Udviklingsplanen angiver 4 strategiske spor som hovedgreb i den fysiske omdannelse; der skal åbnes op med nye veje ind og ud af området, der skal skabes nye destinationer i området, skabes kvarterer med forskellighed og identitet samt forskellige ejerformer. Målet er at området fremtidssikres og igen bliver et attraktivt og blandet bolig- og byområde.

Kolding Kommune har, sammen med de to involverede boligorganisationer AAB/BOVIA og Boligselskabet Kolding/Boligkontoret Danmark, arbejdet intenst for at få konkretiseret udviklingsplanen.

Boligselskabet Kolding har i 2023 fået godkendt skema A for omdannelsen af Skovvejen, mens AAB/BOVIA forventes at få skema A godkendt i sommeren 2024. Boligorganisationernes økonomiske ansvarsområder er på egne matrikler.

Med omdannelsen følger en opdatering af den kommunale infrastruktur. Lærkevej som er en offentlig vej, er adgangsvejen ind til området og en offentlig sti løber ind og adskiller matriklerne. Ligeledes ligger et kommunalt ejet grundstykke midt imellem de to matrikler, et grundstykke hvorpå der ligger et nedslidt indkøbscenter, som er opkøbt af Kommunen som en del af udviklingsplanen, og som nedrives med udgangen af 2024.

Hvis områdevisionen skal lykkes er der fortsat behov for en opgradering af det offentlige stisystem, Lærkevej og adgangen til Troldhedestien. Med både input fra Byrådet ved byrådsseminaret afholdt i december 2022 samt øvrige

forarbejder, er der nu et forslag til hvordan en løsning kan se ud. Denne løsning rummer den strategiske udviklingsplans visioner, og imødekommer de forandringer der kommer til at ske i Skovvejen/Skovparkens boligudbud frem mod 2030.

På mødet vil udvalget blive præsenteret for det oplæg, kaldet Kolding Nord i bevægelse – infrastruktur, som leder frem mod de kommende budgetforhandlinger.

Arbejdet har, udover de fysiske konkretiseringer krævet et genbesøg i visionen og et arbejde for at finde en fælles forståelse af, hvad visionen betyder. Dette arbejde er sammenfattet i en publikation, kaldet Kolding Nord i bevægelse – områdevision, som ligeledes præsenteres for udvalget på mødet.

Vedhæftet er de to publikationer samt ændringsforslaget der kræves.

## **Bilag**

kolding nord i bevægelse områdevision 170424 final.pdf

kolding nord i bevægelse infrastruktur 170424 final.pdf

Infrastruktur SkovvejenSkovparken Skabelon til ændringsforslag 2025-2028.DOCX

## Punkt 6: Statusredegørelse for Mobilitetsplan 2023-2035

21/20831

### Resumé

Det er nu et år siden, at Mobilitetsplan 2023-2035 blev vedtaget. Der fremlægges derfor en status på de indsatser, som står i Mobilitetsplanen. Indsatserne er både adfærdsprojekter, planer, puljer og anlægsprojekter.

For nuværende er 14 ud af 49 indsatser påbegyndt. Derudover pågår et arbejde i at omsætte punktet ”Vi vil arbejde med stierne, så det bliver smukt, komfortabelt og trygt at færdes på dem – herunder sikring af at stierne vedligeholdes”.

Det anbefales, at der arbejdes videre med disse fase 1 indsatser:

- Zoneprincip og fartdæmpning
- P-restriktioner
- Gode cykelforhold, herunder sikre gode øst-vest og nord-syd gående korridorer i bymidten til gående og cyklister.

Konkret betyder det, at det anbefales at arbejde videre og færdiggøre igangværende projekter som:

- Forbindelsen Katrinegade-Jernbanegade inklusive justering og tilpasning af det signalregulerede kryds Jernbanegade/Buen/Fredericiagade/ Munkegade.
- Projektet ved Brostræde/Klostergården, hvor det for nuværende er besværligt at komme på tværs som cyklist under jernbanen.
- P-restriktioner i bymidten. Erfaring viser, at adgang til parkering og prisen har stor indflydelse på trafikadfærd, hvorfor p-restriktioner er et vigtig greb for at fremme en mere bæredygtig transport i bymidten og skabe mere byliv.

Af prøvehandlingerne kunne der eksempelvis arbejdes med:

- Indsætte vægtbegrænsning eller længdebegrænsning i bymidten, således at Bredgade kan lukkes helt. Det vil give mulighed for, at cyklister kan komme på tværs samtidig med, at det åbner op for nye byrum nær Rådhuset.
- Derudover forslås det, at der arbejdes med prøvehandlingerne i forbindelse med fokus på at skabe mere liv i byen. Eksempelvis forsøg, der skaber bedre plads til aktive trafikanter ved at reducere kantstensparkering og begrænse brugen af centrale p-pladser.

### Sagen behandles i

Plan og Teknik.

### Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at statusredegørelsen for Mobilitetsplanens indsatser tages til efterretning,

at der arbejdes videre med de i sagsfremstillingen beskrevne indsatser, projekter og prøvehandlingerne,

at der udarbejdes ændringsforslag til budget 2025 til analyse af Kathrinegade som mere cykelvenlig gade og analyse af krydset Jernbanegade/Buen/Fredericiagade/Munkegade med henblik på at optimere forholdene for cyklister.

### Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Godkendt.

### Sagsfremstilling

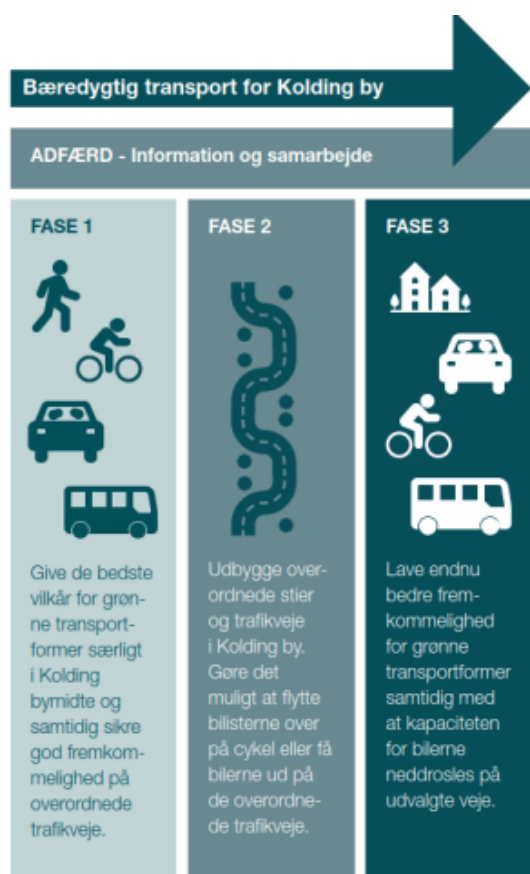
Mobilitetsplan 2023-2035 blev vedtaget af Byrådet den 28. marts 2023.

Mobilitetsplanen er en helhedsplan for, hvordan Kolding Kommune sikrer, at transporten bliver mere bæredygtig og samtidig understøtter kommunens vækst, og at byen er værd at opholde sig i.

Her er det beskrevet, hvordan Kolding Kommune skal arbejde med temaerne;

- kollektiv transport
- cykelfremme
- knudepunkter
- vejnettet
- omstilling til el
- information og samarbejde
- bymidten
- parkering

Planen omfatter en handlingsplan med indsatser opdelt på 3 faser samt et adfærdsspør, som går på tværs af de 3 faser, som ses på figur nedenfor.



Princippet i faseinddelingen vist på de tre faser. Der arbejdes løbende med adfærd.

I efterfølgende skema (tabel 1) er en beskrivelse af, hvor langt Kolding Kommune er med Mobilitetsplanens indsatser.

I skemaet er alle indsatser oplyst og fordelt på, om det er adfærdsspøret, fase 1, 2 eller 3. Der følger ligeledes en status samt en beskrivelse, hvis indsatsen er påbegyndt. Der er for nuværende 14 ud af 49 indsatser, som er påbegyndt, hvoraf 2 er på standby.

I 2023 er der yderligere arbejdet på indsatser, som læner sig op ad Mobilitetsplanens cykelafsnit. Her pågår et arbejde i at omsætte punktet ”Vi vil arbejde med stierne, så det bliver smukt, komfortabelt og trygt at færdes på dem – herunder sikring af at stierne vedligeholdes”. Konkret betyder det, at der i forbindelse med gravetilladelser er et større fokus på at sikre gode omveje for gående og cyklister i forbindelse med et vejarbejde samt, at disse omveje ikke bliver for lange. Derudover arbejdes der også med at omsætte punktet generelt til hele driften, således at det sikres, at der eksempelvis er bedre vedligehold af asfalten på stierne, at beplantningen beskæres, så cyklisterne ikke cykler ind i det, at stierne renholdes, og at der saltes og ryddes sne.

*By- og Fællesforvaltningens forslag til kommende indsatser*

Det anbefales at arbejde videre med fase 1 projekterne:

- Zoneprincip og fartdæmpning
- P-restriktioner

- Gode cykelforhold, herunder sikre gode øst-vest og nord-syd gående korridorer i bymidten til gående og cyklister.

Disse projekter vurderes til at have bedst effekt på trafikmønstrene i bymidten og i Kolding by, da flere trafikstrømme har sammenhæng hertil. Det stemmer også godt overens med vedtagne indsatser i klimahandleplanen.

Det anbefales at arbejde videre med og færdiggøre igangværende projekter som:

- Forbindelsen Katrinegade-Jernbanegade inklusive justering og tilpasning af det signalregulerede kryds Fredericiagade/Munkegade/Buen/Jernbanegade.
- Projektet ved Brostræde/Klostergården, hvor det for nuværende er besværligt at komme på tværs som cyklist under jernbanen.
- P-restriktioner i bymidten. Erfaring viser, at adgang til parkering og prisen har stor indflydelse på trafikadfærd, hvorfor p-restriktioner er et vigtig greb for at fremme en mere bæredygtig transport i bymidten og skabe mere byliv.

Der vil kunne udføres trafik- og byrumsforsøg på både zoneprincip, p-restriktioner og gode cykelforhold i bymidten.

Af prøvehandlingerne kunne der eksempelvis arbejdes med:

- Indsætte vægtbegrænsning eller længdebegrænsning i bymidten, således at Bredgade kan lukkes helt. Det vil give mulighed for, at cyklister kan komme på tværs samtidig med, at det åbner op for nye byrum nær Rådhuset.
- Prøvehandlingerne i forbindelse med fokus på at skabe mere liv i byen. Eksempelvis forsøg, der skaber bedre plads til aktive trafikanter ved at reducere kantstensparkeringspladser og begrænse brugen af centrale p-pladser.

For både indsatser, igangværende projekter samt prøvehandlingerne gælder det, at der skal prioriteres midler i budget 2025 for at kunne igangsætte tiltagene.

*Skema (tabel 1) - Beskrivelse af indsatser fra Mobilitetsplan 2023-2035*

Status kan være: *Ikke påbegyndt, Påbegyndt, Standby eller afsluttet.*

Indsatsen har fået status *påbegyndt*, hvis der er elementer, der arbejdes på. Indsatsen har fået status *standby*, hvis indsatsen er påbegyndt, men er sat på hold.

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status
			Hovedkampagne "Opdag Cyklen, Opdag Kolding" er udviklet og kan bruges til små og store kampagner lokalt i Kolding.
Adfærd	Kampagne til fremme af brug af cykel og gang på ture under 10 km	Påbegyndt	Cykelalliance Syd lancerer en regional kampagne i 2024, som fokuserer på den voksne målgruppe. Kampagnen hedder <i>Tour de dårlige undskyldninger</i> og fokuserer, på en humoristisk måde, på vores undskyldninger for ikke at cykle, særligt på de kortere ture.
Adfærd	Arbejde med at påvirke adfærd, der skaber flere cyklister f.eks. ved at udlåne elcykler	Påbegyndt	Af projekter kan nævnes Lyshøjskolen, hvor eleverne arbejdede lokalt med at blive mere sikker på cykel og skabe en cykellegeplads.  Derudover er et nyt projekt startet op på Dalby Skole, som fokuserer på adfærden til og fra skole. Her kan resultatet være f.eks. fysiske tiltag, undervisning eller kampagne lokalt, som sigter at få flere til at cykle og gøre det mere sikkert at færdes.

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status
			Et PhD-projekt om cykelvaner og borgerinddragelse er også igangsat. Her er de første feltstudier ved at være gennemført.
			Forvaltningen har draget erfaring via andre kommuner, som har haft el-løbehjul og bycykler til deling.
Adfærd	Undersøgelse om interesse og mulighed for opsætning af el-løbehjul og bycykler	Standby	Der har ikke været stort brug af ordningerne, og det har været en for stor omkostning for kommunerne. Forvaltningen prioriterer derfor ikke denne indsats på nuværende tidspunkt.
Adfærd	Arbejde med forsøg med udlån af elcykler til pendlere	Ikke påbegyndt	
			Kolding Kommune har lanceret samkørselsappen Ta'Med i efteråret 2023. Appen bruges til at organisere samkørsel, herunder at finde en samkørselspartner og planlægge turen.
Adfærd	Kampagne og information i forhold til samkørsel, deleordninger, brug af flere transportmidler og kombinationsrejser	Påbegyndt	Aktuelt har Kolding Kommune 982 oprettede brugere og 364 samkørsler er blevet foretaget. Der efterspørges ture i en bred geografi, hvorfor der er et stort potentiale for flere samkørselsture. Ta'Med er lanceret lokalt ved 3 uddannelsesinstitutioner og 2 arbejdspladser herunder Kolding Kommune som arbejdsplads.
Adfærd	Samarbejde med borger- og boligforeninger om tilpassede mobilitetsløsninger i lokalområderne	Påbegyndt	Samarbejde med landsbyer (Sdr. Bjert, Sdr. Stenderup, Hejls, Hejlsminde, Sjølund og Vejstruprød) om at opsætte "Kør med bænke" lokalt, så borgere kan tilbyde og hjælpe hinanden med lift til/fra Kolding.
Adfærd	Samarbejde med daginstitutioner om udlån af cykeltrailer/ladcykler og brug af parkeringspladser til knudepunkt for forældre	Ikke påbegyndt	
Fase 1			
1	Cykelhandlingsplan	Ikke påbegyndt	Cykelhandlingsplanen forventes igangsat i 2025.
1	Cykelgader/cykling mod ensretning i bymidten	Ikke påbegyndt	Afventer afklaring af klimatilpasningsprojekter i Låsbygade, Blæsbjerggade og Hospitalsgade.
1	Stiadgang mellem p-	Ikke	

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status
	pladser og bymidten	påbegyndt	
1	Opsætning af elløbehjul og pendlercykler	Ikke påbegyndt	
1	Byrum ved Klostergården og gadeforløb med busgade og cykelsti på Brostræde	Ikke påbegyndt	Afventer afklaring af ny busstruktur i kollektiv trafikplan.
			Cykling i gågaden er blevet lovliggjort på henholdsvis Jernbanegade, Akseltorv og Torvegade som del af at skabe en god sammenhængende øst-vest-forbindelse for cyklister i bymidten.
1	Cykelforbindelse ad Jernbanegade-Svietorvet	Standby	For at øst-vest-forbindelsen bliver fuldendt, er det nødvendigt dels at kigge på Bredgade og det signalregulerede kryds Jernbanegade/Buen/Fredericiagade/Munkegade, hvor cyklister skal indkobles.
1	Transportkorridor for lette trafikanter langs sydsiden af Kolding Å	Ikke påbegyndt	
1	Kollektiv trafikplan	Påbegyndt	Arbejdet med en ny kollektiv trafikplan er igangsat, hvor nye planlægningsprincipper er godkendt. Planen forventes færdig ultimo 2024 og træder i kraft med nye busplaner ultimo 2025.
1	Undersøgelse af potentiale for højklasset buskorridor/BRT	Påbegyndt	Der er igangsat en undersøgelse for en højklasset buskorridor mellem Vejle og Kolding.  Vejle og Kolding kommuner er de to største kommuner i Trekantområdet. Dagligt pendler godt 7.000 trafikanter mellem Vejle og Kolding. Et pendlertal, der minder om antallet af pendlere på strækninger som f.eks. mellem Silkeborg og Aarhus, hvor der etableres en nærbaneforbindelse for at dække et tilsvarende pendlerbehov.  Et optimeret kollektivt trafiktilbud mellem Kolding og Vejle vil kunne øge antallet af daglige passagerer.  Det understøttes også af, at den kollektive trafiks markedsandel af rejser mellem Kolding og Vejle kun er på 4 % (DTU transportvaneundersøgelse 2020).

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status
1	Øget bybus- og regionaldrift	Ikke påbegyndt	Afventer afklaring af ny busstruktur og frekvens i kollektiv trafikplan.
1	Pulje til knudepunkter	Ikke påbegyndt	Afventer ny kollektiv trafikplan og cykelhandleplan for at kunne udpege gode knudepunkter og vurdere egnede tiltag til opgradering af dem.
1	Forbedringer til den kollektive trafik	Ikke påbegyndt	Afventer afklaring af tiltag vedtaget i ny kollektiv trafikplan.
1	Trafikafvikling på Vejlevej og ringvejen om bymidten	Ikke påbegyndt	
1	Delvis lukning af Vejlevej gennem Bramdrupdam	Påbegyndt	Der er udarbejdet en analyse af Vejlevej igennem Bramdrupdam med henblik på at reducere den gennemkørende trafik. Analysen skal danne grundlaget for de løsninger, der arbejdes videre med på Vejlevej igennem Bramdrupdam. Resultatet af analysen forelægges Plan og Teknik.
1	Zoneprincip og fartdæmpning i bymidten	Påbegyndt	Der er udarbejdet et projekt med henblik på at reducere den gennemkørende trafik i den vestlige del af midtbyen. Dette projekt afventer politisk stillingtagen til, hvordan det kan igangsættes. Projektet angående fartdæmpning i midtbyen er ikke igangsat. Skiltning med lokale hastighedsnedsættelser vil kræve fysiske foranstaltninger for at sænke hastigheden.

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status
			Der er igangsat forskellige projekter, som forbedrer trafikafviklingen på Vonsildvej.
1	Forbedret trafikafvikling på Vonsildvej	Påbegyndt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ombygning af krydset Tankedalsvej/Vonsildvej er i projekteringsfasen, og anlægsarbejderne påbegyndes i 2024.</li> <li>• Ombygning af krydset Blåbærvej/Vonsildvej er i opstartsfasen i forhold til projektering. Projektet skal koordineres med den kommunale byggemodning ved Lindgård.</li> <li>• Ved krydset Hjarupvej/Vonsildvej er der lavet indledende undersøgelser med henblik på at udarbejde ændringsforslag til budget 2025.</li> <li>• Ved Catolhavegyden er der lavet indledende undersøgelser med henblik på at udarbejde ændringsforslag til budget 2025.</li> </ul>
1	Samarbejdsforum for parkering	Ikke påbegyndt	
1	Nyt system af restriktioner og betalingsparkering	Ikke påbegyndt	
1	Opgraderet p-henvisningssystem	Ikke påbegyndt	
1	Revision af p-normer, dobbeltudnyttelse og p-fond	Ikke påbegyndt	
1	Forenklet beboerlicens	Ikke påbegyndt	
1	Opsætning af el-ladestandere	Påbegyndt	Clever og OK opsætter ladestandere 107 steder i Kolding kommune. De to virksomheder har givet tilbud, der betyder, at der kommer i alt cirka 400 ladeudtag. De første ladestandere opsættes i 2. kvartal 2024. Det forventes, at alle ladestandere er opsat senest den 1. januar 2025. Dette kræver dog, at Trefor kan nå at levere den nødvendige effekt alle steder.
Fase 2			
2	Pulje til supercykelruter	Ikke påbegyndt	
2	Sti ved Svineryggen	Ikke påbegyndt	Afhænger af afklaring af projektet med kapacitetsforbedring af krydset

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status Fynsvej/Jens Holms Vej.
2	Stiforbindelser til knudepunkter ved motorvejen	Ikke påbegyndt	
2	Stiforbindelse gennem Marielunddalen	Ikke påbegyndt	
2	Højklasset buskorridor	Ikke påbegyndt	
2	Knudepunkter (Vejlevej/E45, Kolding Storcenter, Buen og Rendebanen)	Ikke påbegyndt	
2	Omlægning af busforbindelser til betjening af knudepunkter – særligt ved E45	Ikke påbegyndt	
2	Kapacitetsforbedring af krydset Fynsvej/Jens Holms Vej	Påbegyndt	Der pågår et arbejde i at udarbejde bygherrerådgiveraftale.
2	Sydlig ringvej etape 2	Påbegyndt	Der er for nuværende afsat et beløb til projektering. Tidshorizonten og økonomien for anlægget er ikke fastlagt. Sydlig Ringvej etape 1 forventes færdig ultimo 2025.
2	Udbygning af Vejlevej til 4 spor (mellem Islandsvej-Låsbygade)	Ikke påbegyndt	
2	Nye p-anlæg	Ikke påbegyndt	
Fase 3			
3	Forbedret forbindelse for lette trafikanter fra bymidten og banegården til de havnenære arealer	Ikke påbegyndt	
3	Udbygning af knudepunkter	Ikke påbegyndt	
3	Samkørselsbane på Vejlevej	Ikke påbegyndt	
3	Samkørselsbane på Fynsvej	Ikke påbegyndt	
3	Ydre havneforbindelse	Ikke påbegyndt	

Fase	Indsats	Status	Beskrivelse af status
3	Fredeliggørelse af Jens Holms Vej	Ikke påbegyndt	Afhænger af en ydre havneforbindelse
3	Lukning af Buen for gennemkørsel	Ikke påbegyndt	Afhænger af en ydre havneforbindelse
3	Nørre Bjert omfartsvej	Påbegyndt	Der er for nuværende afsat et beløb til anlæg af den første del. Tidshorisonten for anlægget er usikker.
3	Nye p-anlæg	Ikke påbegyndt	

Tabel 1: Beskrivelse af indsats fra Mobilitetsplan 2023-2035

## Punkt 7: Byrumsforsøg i Kolding bymidte

23/18776

### Resumé

Med afsæt i Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by, er der ønske om at igangsætte forsøg, der skal reducere den gennemkørende trafik i Kolding bymidte.

Kolding Kommune har forpligtet sig på at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 % inden 2030, hvor Mobilitetsplanens indsatser er en af virkemidlerne til dette. Med den vedtagne Mobilitetsplan 2023-2035 angives en række principper og projekter, som kan igangsættes og afprøves, og som kan medvirke til, at målet kan nås.

Ét af projekterne, som Mobilitetsplanen peger på, er zoneprincipper og lukninger for gennemkørsel af biler på strækninger i Kolding bymidte.

Den vestlige del af bymidten rummer stort potentiale for dette, og ved at reducere den gennemkørende trafik gives der plads til en mere spændende og levende bydel. Et byrumsforsøg over en 6 måneders periode kan være med til at belyse og undersøge netop dette.

Byrumsforsøget var planlagt til at starte i september 2023, men efter dialog med de væsentligste interessenter, og de refleksioner, det gav, er forsøget udskudt til sommeren 2024.

### Sagen behandles i

Plan og Teknik.

### Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at der træffes beslutning om, hvilket af de tre forslag, der skal afprøves,

at byrumsforsøget gennemføres over en periode på 6 måneder.

### Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Udvalget nåede til enighed om at gennemføre en prøvehandling ved at omdanne Bredgade og Skolegade til sivegader, som et forsøg hen over sommeren, kombineret med etablering af grønne byrumselementer.

### Sagsfremstilling

I forbindelse med Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by er der udpeget forsøg og projekter, der igangsættes.

Mobilitetsplanen og dens projekter skal understøtte (*udklip fra Mobilitetsplan 2023-2035*):

- Fremkommelighed i, samt til og fra Kolding by
- Bedre forbindelser for bløde trafikanter i Kolding bymidte og til resten af byen (havnearealer, campusområde, Marina City osv.)
- At flere skal bruge bymidten
- At de, der besøger bymidten, skal opholde sig i bymidten i længere tid
- At der skal være flere boliger og beboere i byen

Byrumsforsøg skal afprøve projekter fra Mobilitetsplanen, men også understøtte den overordnede ambition om at skabe en smukkere, grønnere, sundere og mere spændende og levende bymidte, hvor bylivet, det lokale erhvervsliv og detailhandlen blomstrer. En by for alle – fuld af kultur og oplevelser.

Et af fase 1 projekterne i Mobilitetsplanen er at arbejde med zoneprincippet i den vestlige del af bymidten. Dette kan udføres som et byrumsforsøg, hvor tiltag afprøves for derved at afdække potentialet for permanente løsninger.

Intentionen med zoneprincippet i den vestlige del af bymidten er, at det skal bidrage til at styrke bymidtens liv, styrke det lokale bymiljø og dermed fremme den historiske identitet i den ældste bydel af Kolding. Zoneprincippet vil også skabe nye og forbedrede muligheder for de bløde trafikanter og dermed bidrage til byens mobilitet og den ønskede reduktion af CO<sub>2</sub>.

Den vestlige del af bymidten indeholder nogle af byens ældste gader, udført i gode materialer som chaussesten og brosten, hvilket er med til at fremhæve den historiske kvalitet.

Belægningerne og designet hænger ikke sammen med de trafikmængder, der er i bymidten i dag. Belægningerne øger mængden af støj, og samtidigt bliver det hurtigt utrygt for bløde trafikanter, da hastigheden i bilerne ikke skal være særlig høj før, at det føles, som om de kører meget hurtigt og uhensigtsmæssigt.

Gaderne er dimensioneret i en tid, hvor trafikken var langt mindre, end den er i dag. Gaderne er smalle og med ejendomme placeret meget tæt på vejene. Der foreligger derfor ikke en umiddelbar løsning på udvidelse af vejene – det er heller ikke en retning, som løser de problemer, byen står overfor, men derimod udskydes problemerne bare til et senere tidspunkt.

Vejene skal i dag håndtere sættevognstog og en markant større mængde trafik end tidligere – samtidigt med, at de skal fungere som attraktive veje at færdes på som både fodgænger og cyklist. Det er en sammenhæng, som er meget svær at få til at gå op, og derfor er det nødvendigt med en nytænkning af arealerne.

Ringvejssystemet er et stærkt alternativ til gaderne i midtbyen. Ringvejssystemet er dimensioneret til at håndtere store køretøjer samt større trafikmængder. De gennemkørende trafikanter, som i dag sætter stort præg på midtbyen, vil ikke påvirke fremkommeligheden på ringvejssystemet væsentligt. Beregninger viser, at den øgede trafik bør kunne opsluges i de nuværende grøntider i signalerne uden betragtelig øget forsinkelse.

Oplægget til byrumsforsøget er at fredeliggøre den vestlige del af Kolding bymidte, hvor den gennemkørende trafik flyttes ud på ringvejssystemet.

Der foreligger nedenstående forslag til at igangsætte dette arbejde:

- *Forslag 1:* Gadelukning på Bredgade og Sct. Jørgens Gade.
- *Forslag 2:* Etablering af sivegade samt hastighedsdæmpende foranstaltninger på Bredgade, Katrinegade, Skolegade og Låsbygade.
- *Forslag 3:* Sivegade samt hastighedsdæmpende foranstaltninger på udvalgte delstrækninger, f.eks. Bredgade.

#### *Forslag 1*

Der foretages gadelukninger to steder – henholdsvis på Bredgade og Sct. Jørgens Gade. Derudover bliver Skolegade ensrettet mod syd fra Blæsbjerggade til Svietorvet, da større lastbiler ellers kan ende i krydset Blæsbjerggade/Låsbybanke, hvor der ikke er plads til, at de kan foretage et venstresving, hvilket med lukningen er deres eneste mulighed.

For at sikre, at der kan leveres varer til Låsbygade tillades varelevering i tidsrummet 6:00-11:00 på Bredgade. Det vil være forbudt for øvrige bilister at køre igennem. Vareleveringsperioden administreres ved oplukkelige bomme, som fysisk skal åbnes og lukkes hver dag.



Signaturforklaring



*Kort over gadelukninger samt de primære ruter, der vil opstå som følge heraf.*

Der placeres forhindringer, så det er umuligt at køre i bil igennem bymidten. De enkelte zoner betjenes i lukkede systemer med indgang fra ringvejssystemet. Det vil stadig være muligt for beboere og gæster at køre frem til deres mål, men uvedkommende kørsel mellem zonerne hindres. Biler kan altså stadig nemt komme til midtbyen, men ikke på tværs af midtbyen. Fra parkeringspladserne skal det være let at gå videre ad hyggelige stier, veje og pladser.

I forlængelse af implementeringen af zoneprincippet i Kolding midtby, vil forbindelserne for cyklister blive forbedret. Ved lukning for den gennemkørende biltrafik skal det være muligt at passere som både cyklist og fodgænger.

Begyndelsen på en ny øst-vest-forbindelse for cyklister blev igangsat ved lovliggørelsen af cyklister hele døgnet i gågaden på Jernbanegade, Akseltorv og Torvegade, og begrænsning af biltrafikken vil forbedre denne forbindelse med bedre sammenhæng til den vestlige bydel. En af barriererne fra lovliggørelsen af cykling i gågaden er nemlig selve koblingen til Bredgade.

I forbindelse med gadelukningerne vil der indenfor afspærringen ved Sct. Jørgens Gade blive opsat træer, som skal klarlægge, hvorvidt tilføjelse af noget grønt i dette byrum kan skabe værdi. Ligeledes vil der blive tilføjet grønne elementer til Bredgade, hvor fokus ligger på at fremme bylivet ved at skabe mulige arealer til det uforpligtende ophold, det umiddelbare møde mellem mennesker ved eksempelvis tilføjelse af midlertidige arealer med beplantning, træer og buske. Dette skal gerne synliggøre forbindelsen for bløde trafikanter på tværs af Bredgade og understøtte ambitionen om, at skabe mere plads til liv, kultur og ophold i bymidten.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af Mobilitetsplanen, at forslag 1 vælges for dermed at kunne vurdere den samlede effekt af at overflytte den gennemkørende trafik til ringvejssystemet. Forvaltningen anbefaler ligeledes dette forslag, idet erfaringer fra lukning af Buen med skilte viser, at der skal etableres fysiske afspærringer for at opnå den ønskede effekt. Samme konklusion gør sig gældende ved mængden af biler, som kører gennem Brostræde eller ind i gågaden.

### *Forslag 2*

De større ruter i den vestlige del af bymidten saneres. Strækningerne Bredgade, Skolegade, Katrinegade og Låsbygade udvælges, og der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. På forsøgsbasis vil de hastighedsdæmpende foranstaltninger bestå af gummibump. Der kan på delstrækningerne formodentligt etableres lokale ”30 km/t” anbefalede hastighedszoner. Forvaltningen har dog foretaget en GPS-analyse over hastighederne i den vestlige del af midtbyen, som

viser, at trafikanterne på alle ovennævnte strækninger i gennemsnit i dag allerede færdes med hastigheder under de 30 km/t.

Et samlet saneringsprojekt for den vestlige del af bymidten formodes at overflytte noget af den gennemkørende trafik til ringvejssystemet, men så længe det er muligt at køre gennem bymidten, er der trafikanter, der vil gøre det.

Til dette forslag vil der kunne friholdes et areal ved Bredgade, hvor det er muligt at arbejde med byforskønnelse. Dette vil blive gjort efter samme principper beskrevet ved forslag 1. Det kan overvejes f.eks. at tilføje træer på nogle af de andre gader også, men det vil være i mindre grad, da der ikke kan frigøres et tilsvarende areal uden at der inddrages eksisterende vejareal til formålet.

Forslag 2 forventes ikke at opnå den samme effekt som forslag 1, da den samlede mængde gennemkørende trafik ikke bliver fjernet. Derudover vil etableringen af fysiske foranstaltninger give gener for cyklisterne, som også skal forcere disse. Forslag 2 vil ikke i samme omfang som forslag 1 frigøre areal, som kan anvendes til byforskønnelse, opholdssteder eller lignende.

### *Forslag 3*

I Bredgade etableres der sivegade samt hastighedsdæmpende foranstaltninger. Dette forslag skal afdække, hvorvidt mindre indgribende tiltag et enkelt sted kan flytte noget trafik.

Enkeltstående tiltag på Bredgade vil have afledte konsekvenser i den resterende del af den vestlige del af bymidten, og det forventes, at en stor del af den trafik, som i dag kører igennem Bredgade vil benytte Skolegade-Katrinegade eller Skolegade-Låsbygade.

Som følge af de forventede trafikstigninger på Skolegade, Katrinegade og Låsbygade forventes forholdene for cyklister ligeledes at blive mere utrygge. Dette står ikke i tråd med Mobilitetsplanens vision om at få flere til at gå eller cykle, hvor et af de væsentligste led i at få flere aktive trafikanter er at skabe mere tryghed for dem, hvilket blandt andet kan opnås ved at fjerne den gennemkørende trafik.

I forhold til byforskønnelse vil der blive arbejdet med tiltag på Bredgade, som beskrevet i forslag 1 og 2.

Det vil være muligt at starte med forslag 3, og derefter koble flere delstrækninger på, og dermed bevæge sig over mod forslag 2.

### *Hvorfor byrumsforsøg*

Projektet gennemføres som et byrumsforsøg, som har til formål at afdække, hvad der skal til for at skabe en god trafikalløsning for bilisterne, men også kigge på, hvilke kvaliteter og muligheder forsøget giver for byliv og aktiviteter i den vestlige bydel.

Byrumsforsøget udføres med reference til de erfaringer, som den danske byplanlægger Jan Gehl har gjort sig over mange år gennem forskning og praksis over hele verden. Jan Gehl er i sin byplanlægning og design kendt for at sætte mennesker i centrum for byrum. Han opfordrer til at skabe byer for mennesker og ikke biler.

Jan Gehl er også kendt for sin tilgang med at lave byrumsforsøg, før man udfører det endelige design. Det har de fordele, at man kan eksperimentere med nye idéer og koncepter i praksis, hvor man kan lære af succeser og fejl, som kan være med til at tilpasse projektet. Byrumsforsøg giver også mulighed for dialog og feedback, der hjælper til at skabe forståelse og en god dialog om, hvad der virker godt eller skidt, og inddrage lokalområdet eller væsentlige interessenter i processen. Byrumsforsøgene er midlertidige, hvilket betyder, at de ikke kræver store investeringer, og dette reducerer risikoen for at lave dyre fejltagelser. Ved at lave byrumsforsøg bliver processen med at skabe byrum mere inddragende, og interessenterne føler sig mere investeret i udviklingen af deres by.

Som tilløb til forsøget har der været en dialog omkring gadelukninger med de primære interessenter, som eksempelvis er de store destinationer i bymidten. I den forbindelse er der en forståelse for ambitionen om at styrke bymidten, men også en række bekymringer. Indsigterne fra de primære interessenter har eksempelvis været øget behov for wayfinding og vilkår omkring varelevering.

Før, under og efter forsøget vil der være kvalitative og kvantitative målinger. Det kan være i form af tekniske målinger, som underbygger de tekniske analyser af trafikken, men også interviews, observationer, dialog med nøglepersoner eller lignende, som giver indblik i oplevelsen af forsøget på de mindre målbare effekter, eksempelvis fredeliggørelse af bymidten for biltrafik eller muligheder for godt bymiljø i den vestlige bydel.

## Punkt 8: Fodgængerovergang i Christiansfeld

24/7195

### Resumé

Medlem af Plan og Teknik Molle Lykke Nielsen (O) har på egne vegne og på vegne af byrådsmedlem Mads Kloppenborg-Skrumsager (V) anmodet om at få et punkt optaget på Plan og Teknics dagsorden.

Punktet omhandler et ønske om, at udvalget pålægger By- og Fællesforvaltningen at udarbejde et forslag om en løsning samt et revideret økonomisk overslag til budget 2025 vedrørende krydset Lindegade/Arlavej/Gl. Allervej i Christiansfeld.

### Sagen behandles i

Plan og Teknik.

### Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at det af Molle Lykke Nielsen (O) og Mads Kloppenborg-Skrumsager (V) forslag drøftes.

### Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Drøftet. Udvalget pålægger By- og Fællesforvaltningen at udarbejde et forslag om en løsning samt et revideret økonomisk overslag til budget 2025 vedrørende krydset Lindegade/Arlavej/Gl. Allervej i Christiansfeld.

### Sagsfremstilling

*Baggrund:*

Medlem af Plan og Teknik Molle Lykke Nielsen (O) har på egne vegne og på vegne af byrådsmedlem Mads Kloppenborg-Skrumsager (V) har anmodet om, at følgende punkt optages på Plan og Teknics dagsorden:

*”Fodgængerovergang*

*På vegne af Mads Kloppenborg-Skrumsager og Molle Lykke Nielsen ønsker vi et dagsordenspunkt på førstkommende udvalgmøde i Plan og Teknik om dette eller lignende projekt. Projektet er for at øge sikkerheden i dette meget befærdede kryds, med hårde og bløde trafikanter.*

*Sikkerheden bør øges da trafikken med bløde trafikanter er stigende, med udbygningen af boligområdet vest for byen.*

*Indstillingen kan se sådan ud:*

*Udvalget pålægger forvaltningen at udarbejde et forslag om en løsning samt et revideret økonomisk overslag til budget 2025.*

*I krydset Lindegade/Arlavej/Gl. Allervej er der en del gående og cyklende der skal krydse.*

*Den bløde trafik bliver ikke mindre i takt med udbygningen af Sønderkobbøl. Gl. Allervej bruges som en populær gåroute til og fra andre populære gåruter over Torning mølle over Hvinderup og ad stien ned over Taps å til Christiansfeld bl.a. Krydset er lidt problematisk, da der er trafik til og fra genbrugspladsen og Arla.*

*Som en start kunne der anlægges fortov forbi 365 butikken til krydset?*

*Jeg kunne godt tænke at få forvaltningen bud på en løsning, der kan fremsendes til budget og evt. rejse en sag i udvalget.”*

*Forvaltningens bemærkninger:*

I forbindelse med Budget 2019 blev der udarbejdet ændringsforslag til sikring af de lette trafikanters forhold i krydset. Ændringsforslaget blev ikke indarbejdet i Budget 2019.

Den daværende løsning bør genvurderes, så den mest hensigtsmæssige løsning sikres.

# Punkt 9: Ansøgning om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5282 Langforte - etablering af vejadgang til grusgrav på ejendommen Langforte 12

24/10369

## Resumé

Der søges om anlægsbevilling vedr. p.nr. 5282 Langforte - etablering af vejadgang til grusgrav på ejendommen Langforte 12, Stepping.

PST Gruppen ApS ønsker at etablere vejadgang til den offentlige vej Langforte med henblik på at afvikle lastbiltrafikken til og fra grusindvindingsområde på ejendommen Langforte 12, Stepping.

PST Gruppen ApS har indgået privatretlig aftale med ejeren af ejendommen Langforte 32, Stepping, om at etablere vejadgang over dennes ejendom.

## Sagen behandles i

Plan og Teknik  
Økonomi og Strategi  
Byrådet.

## Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at bevillingsansøgningen imødekommes,

at afledt drift finansieres som nævnt i sagsfremstillingen.

## Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Forslaget indstilles til godkendelse.

## Sagsfremstilling

PST Gruppen ApS (tidligere DK Råstof ApS) har fra Region Syddanmark fået gravetilladelse til indvinding af grus på matr.nr. 15, Stepping Ejerlav, Stepping. Tilladelsen afventer udelukkende Kolding Kommunes tilladelse til vejadgang til den offentlige vej Langforte.



Figur 1: Langforte 12, Stepping, hvor der er givet gravetilladelse til indvinding af grus.

PST Gruppen ApS har været i dialog med ejeren af ejendommen Langforte 32, Stepping, og der er indgået en privatretlig aftale om, at PST Gruppen ApS må etablere vejadgang til Langforte via ejendommen Langforte 32.

Plan og Teknik har på møde den 8. november 2022 givet tilladelse til at etablere vejadgang til Langforte i princippet som ansøgt på daværende tidspunkt med den bemærkning, at By- og Udviklingsforvaltningen, nu By- og Fællesforvaltningen, skulle undersøge muligheden for at etablere en signalregulering på Langforte for dermed at undgå en forskydning af vejadgangene fra henholdsvis syd og nord – i princippet vist med grøn, orange og rød linje på kortet på figur 2.

Forvaltningen har vurderet, at det er muligt at etablere et signalanlæg, som dermed sikrer, at lastbiltrafikken til og fra grusgraven kan køre direkte over Langforte og via interne private fællesveje til Christiansfeldvej. Derved påvirkes borgerne i Stepping og Anderup mindst muligt af lastbiltrafikken til og fra grusgraven.

Den indgåede aftale med ejeren af ejendommen Langforte 32 betyder, at vejtilslutningen fra syd til Langforte flyttes ca. 100 meter mod vest – den endelige placering aftales med lodsejer og indvinder på møde i maj 2024.

PST Gruppen ApS har igennem de sidste 11 år forhandlet med forskellige lodsejere, menighedsrådet samt Kolding Kommune i forhold til at finde en løsning på vejadgangen.

### *Økonomi*

PST Gruppen ApS har i forbindelse med deres oprindelige ansøgning forudsat, at Kolding Kommune, som vejmyndighed for Langforte, påtager sig den nødvendige ombygning med signalanlæg og herunder påtager sig udgifterne hertil.

Forvaltningen anbefaler, at ombygningen af Langforte med signalanlæg finansieres af P.nr. 5207 Infrastruktur/mobilitet. Alternativt udarbejdes der et ændringsforslag til budget 2025, hvilket dog vil medføre, at PST Gruppen ApS ikke kan udnytte sin gravetilladelse før tidligst medio 2025.



Figur 2: Oprindelige ansøgte vejadgang er vist med grøn, orange og rød linje. Den endelige principielle placering af vejadgangen er vist med stiplede blå linje.

*Ansøgningens bevillingsmæssige forudsætninger*  
Anlægsbevilling, beløb i 1.000 kr.:

Beskrivelse	Udgift	Indtægt
-------------	--------	---------

Anlægsbevilling	4.000	0
-----------------	-------	---

Fordeling af rådighedsbeløb, beløb i 1.000 kr.:

År	Udgift	Indtægt
----	--------	---------

2024	4.000	0
------	-------	---

*Ansøgningens finansiering:*

Bevillingen finansieres af en del af det allerede afsatte nettorådighedsbeløb på anlægsoversigten til p.nr. 5207 Infrastruktur/mobilitet.

Afledt drift vil blive indeholdt i den eksisterende ramme for Vej- og Parkpolitik.

### **Bemærkninger fra Koncernøkonomi**

Der er ikke yderligere bemærkninger til punktet.

## **Punkt 10: Hejlsminde strand**

24/8557

### **Resumé**

En stor del af stranden i Hejlsminde blev ved stormfloden i oktober 2023 vasket ud i Hejlsminde bugt. Stranden skal retableres, og der skal findes en varig løsning på sikring af Havnevej og stranden.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning,

at By- og Fællesforvaltningen fremsætter et mere varigt løsningsforslag samt, at der udarbejdes et ændringsforslag til budget 2025.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Stranden i Hejlsminde blev under stormfloden i oktober 2023 hårdt medtaget. Vandet stod ind over Havnevej og en stor del af stranden blev vasket ud i Hejlsminde bugt.

Der skal foretages opmåling af kystprofilet og laves beregninger på den udvaskede mængde. På baggrund af opmålingerne indkøbes og udlægges op til 7.500 m<sup>3</sup> havsand i en stor kornstørrelse til forbedring af kystsikringen og genopbygning af stranden til det niveau som stranden havde inden oktober stormen 2023. By- og Fællesforvaltningen vurderer, at stenglaciset sammen med den sandmængde, der var på stranden inden stormen, udgør kystbeskyttelses anlæg af Havnevej i Hejlsminde by, hvorfor sandforingen kan ske uden tilladelse fra Kystdirektoratet.

Sandet placeres inderst mod stenglaciset, som en del af kystsikringen af Havnevej. Sandet placeres på den udsatte del af stranden, omkring hofde nr. 2 overfor Havnevej 11 til 23, Hejlsminde.

Med udgangspunkt i tidligere sandfodringer (i december 2016 og april 2018) er det erfaret, at det kræver en sandkvalitet med stor kornstørrelse for, at sandet ikke vaskes væk under normale forhold.

Selvom sandet er grovere, vil det ikke føles meget anderledes, da det fortsat er under 1 mm i diameter. Sandet har formentlig en lidt mere grålig farve end det helt fine hvide strandsand.

Det vurderes, at der kan søges om tilskud til udbedring af skaderne på kystsikringen fra stormflodspuljen, der er afsat af regeringen. Tilskuddet er maks. 25 % af de faktiske omkostninger afholdt i 2024.

Stranden tang-renses efterfølgende under eksisterende kontrakt, og det eksisterende sand på stranden trækkes ind mod Havnevej, ind til og over det tilkørte grovere sand.

Samlet udbedres Hejlsminde strand i 2024 for 3.2 mio. kr. som følge af stormfloden i oktober 2023.

Som opfølgning på anlægsbevilling P.nr. 4844 – Hejlsminde Kystsikring, Budget 2017, indledes et samarbejde med et rådgivningsfirma for at udarbejde et projekt med henblik på sikring af Havnevej og stranden. Projektet er en forlængelse af tidligere projekt fra 2015.

Projektet har til formål at beskrive og designe en fremtidig strand, hvor sikring af de tekniske anlæg er i højsæde og hvor der samtidig udarbejdes en plan for, hvordan stranden kan sikres, så der ikke kontinuerligt skal købes og tilføres større mængder sand til stranden.

Planen bør være en helhedsplan, hvor der ligeledes ses på samspillet med de eksisterende forhold omkring lystbådehavnen, stranden, parkering, promenaden og turisme.

# Punkt 11: Forslag fra Ældrerådet til budget 2025 om gratis bustransport i Kolding kommune for 65+ årige

24/8487

## Resumé

I relation til det arbejde, der udføres omkring en ny kollektiv trafikplan for Kolding Kommune, fremsender Ældrerådet forslag til budget 2025 om gratis bustransport i Kolding kommune for 65+ årige.

## Sagen behandles i

Plan og Teknik  
Senior.

## Forslag

Senior-, Sundheds- og Fritidsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

## Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Drøftet.

## Sagsfremstilling

I relation til det arbejde, der udføres omkring en ny kollektiv trafikplan for Kolding Kommune, fremsender Ældrerådet forslag til budget 2025 om gratis bustransport i Kolding kommune for 65+ årige.

*By- og Fællesforvaltningens bemærkninger:*

Ældre borgere i Kolding kommune bruger hovedsageligt pensionistkort eller et almindeligt rejsekort, når de rejser med kollektiv transport.

Det er muligt at anskaffe sig et 66+ buskort, hvis man har bopæl i Kolding kommune. Borgeren skal være fyldt 66 år. Buskortet koster i dag 700 kr. pr. år og kan anvendes til ubegrænset kørsel med bybusser, lokale busser og regionale busser inden for Koldings kommunegrænse. Buskortet kan købes hele året rundt og gælder 1 år. Man kan gratis tage to børn under 12 år med.

Hvis man kigger på Kolding Kommunes indtægter på pensionistkort i 2023, og omregner det til 2024, vil et forslag om gratis bustransport til borgere, der er fyldt 66 år, give et indtægtstab på ca. 750.000 kr. Dertil kommer udgiften pr. udstedte kort på 50 kr.

Derudover vil der også være et indtægtstab fra de borgere, som bruger et almindeligt rejsekort, hvor de rejser som kundetyperen "pensionist". Her er der et potentielt indtægtstab på ca. 700.000 kr.

Samlet set er der et potentielt indtægtstab på ca. 1,450 mio. kr.

Der er også pensionister, der rejser på enkeltbilletter, men dem kan Sydtrafik ikke trække kvalificerede data for.

## Bilag

Bilag - Forslag om gratis bustransport i Kolding Kommune for 65+

# Punkt 12: Budget 2025-2028 Bruttoliste over ændringsforslag for Vej- og Parkpolitik

23/10675

## Resumé

By- og Fællesforvaltningen fremsætter bruttoliste med emner til ændringsforslag til budget 2025-2028 for Vej- og Parkpolitik.

## Sagen behandles i

Plan og Teknik.

## Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at udvalget tager stilling til, hvilke ændringsforslag, der skal arbejdes videre med.

## Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Projekt 1 udgår. Der udarbejdes ændringsforslag på projekterne 2-11.

Udvalget ønsker derudover, at der udarbejdes projekt for forskønnelse af Reinholdts Bakke, som kan indgå som ændringsforslag.

## Fraværende:

Jakob Ville

## Sagsfremstilling

I forbindelse med budget 2025-2028 fremsætter By- og Fællesforvaltningen forslag til udarbejdelse af endelige ændringsforslag. De endelige ændringsforslag fremsættes på mødet i Plan og Teknik den 10. juni 2024 for Vej- og Parkpolitik med beskrivelse af forslaget.

Vej- og Parkpolitik i 1.000 kr.

Projekttitel	2025	2026	2027	2028	Note
Jernbanegade/Buen/Fredericiagade/ Munkegade – analyse af muligheden for indkobling af cyklister i det signalregulerede kryds	100				1
Vejlevej/Ny Esbjergvej – udvidelse af svingkapacitet mellem E45 og centrum samt en testpulje til Bramdrupdam.	5.600				2
Lykkegårdsvej/Eliassensvej - optimering af krydset med henblik på øget fremkommelighed, trafiksikkerhed og tryghed	6.000				3
Vonsildvej/Catolhavegyden - etablering af signalanlæg for at optimere krydsningsmuligheden for skolebørn til/fra Vonsild Skole	3.600				4
Vonsildvej/Hjarupvej - etablering af signalanlæg for at optimere fremkommeligheden i krydset	600				5
Bytræer - begrønne og forskønne bymidten/bymiljøet - udmøntning af træstrategien	500	500	500	500	6
Christinero – Renovering	2.500				7

Projekttitel	2025	2026	2027	2028	Note
Skovparken/Skovvejen	5.500		5.000		8
Bymidtepulje	8.300	7.500	7.500	7.500	9
Åbrink – klimaprojekt					10
Krydsombygning Arlavej, Christiansfeld					11

*Note 1: Jernbanegade/Buen/Fredericiagade/Munkegade – analyse af muligheden for indkobling af cyklister i det signalregulerede kryds*

I Mobilitetsplanens fase 1 er nævnt en forbedring af en øst-vestgående cykelforbindelse.

*Note 2: Vejlevej/Ny Esbjergvej – udvidelse af svingkapacitet mellem E45 og centrum*

Som følge af beslutning på mødet i Plan og Teknik den 9. april 2024 inkl. tiltag på strækningen Vejlevej mellem Egtvedvej og Bramdrupvej.

*Note 3: Lykkegårdsvej/Eliassensvej - optimering af krydset med henblik på øget fremkommelighed, trafiksikkerhed og tryghed*

Endelig løsning skal fastlægges på baggrund af analyse - der er ikke umiddelbart en oplagt løsning.

*Note 4: Vonsildvej/Catolhavegyden - etablering af signalanlæg for at optimere krydsningsmuligheden for skolebørn til/fra Vonsild Skole*

Med etablering af flere nye boligområder øst for Vonsildvej i den sydlige del af Vonsild, er der opstået et behov for sikring af den krydsning af Vonsildvej, som skolebørn nødvendigvis må foretage for at komme til/fra Vonsild Skole, som ligger vest for vejen.

*Note 5: Vonsildvej/Hjarupvej - etablering af signalanlæg for at optimere fremkommeligheden i krydset*

SuperBrugsen Vonsild har tilbudt økonomisk tilskud til etablering af krydset - det er endnu ikke afklaret, hvor stor en andel SuperBrugsen Vonsild vil skyde i projektet.

*Note 6: Bytræer - begrønne og forskønne bymidten/bymiljøet - udmøntning af træstrategien*

Udmøntning af træstrategien i forhold til genplantning af bytræer i Kolding midtby. En aktiv indsats for at begrønne og forskønne bymidten og fjerne levn af tidligere fældede risikotræer, som vidner om død og tilbagegang af bytræer/trækapitalen. Indsatsen sker over 4 år og vil være en stærk medvirkende faktor for at højne kronedækket og bymiljøet i midtbyen.

*Note 7: Christinero – Renovering*

Tilskud til Brødremenigheden til renovering af Christinero, hvortil A.P. Møllerfonden har givet tilsagn om tilskud på 11,7 mio. kr. Hvis Kolding Kommune bidrager, vil der kunne etableres forbedret indkørsel, Lindeallé samt sikre beplantning omkring Favrvraagård. Da Brødremenigheden ikke kan hjemtage moms af deres udgifter, svarer tilskuddet til entreprenørydelser på 2 mio. kr. + moms.

*Note 8: Skovparken/Skovvejen*

Skovvejen/Skovparken blev i 2018 udpeget som et hårdt ghettoområde af Regeringen, og der fulgte et krav om udarbejdelse af en Udviklingsplan for boligområdet. Udviklingsplanen blev, som et visionsgrundlag, godkendt af Byrådet i 2019.

Byrådet har i perioden bevilliget midler til køb af et centralt beliggende indkøbscenter med henblik på nedrivning, ligesom Byrådet har bevilliget midler til etablering af en cykelsti og 4 nye indfaldsveje fra Lærkevej.

Der mangler stadig midler for at kunne gennemføre projektet, hvilket ændringsforslaget er udtryk for.

Projekt	Beløb i 1.000 kr.
Lærkevej (cykelstier, nyt krydsningssted mv.)	1.500
Optimering af Stiruten Nord-Syd	3.500
Forbedret adgang til naturområde ved Troldhedestien	500

Projekt	Beløb i 1.000 kr.
Nyt grønt mødested på den nuværende centergrund	5.000
I alt	10.500

*Note 9: Bymidtepulje*

Årlig bymidtepulje til bymidteprojekter. Der tages udgangspunkt i Handlingskataloget og Bydesignguiden.

Derudover er der i forslaget 3 projekter i 2025:

Projekt	Beløb i 1.000 kr.
Katrinegade - Sviotorvet - byrumsanalyse med henblik på at gøre strækningen mere cykelvenlig	500
Belysning i passager for øget tryghed	100
Koncept til ophold og begrønning (bænke, plantekummer, klatreplanter og træer)	200

*Note 10: Åbrink – klimaprojekt*

I forbindelse med klimaprojektet, etableres der opmagasinerings af overfladevand opstrøms Kolding og en pumpe-sluse ved Kolding Å's udløb. Gennem Kolding er det forudsat at brinkerne hæves på flere strækninger for at sikre i mod oversvømmelser i ekstrem-situationer. I projektet kombineres klimasikring med forskønnelsesinitiativer langs åen igennem Kolding midtby.

*Note 11: Krydsombygning Arlavej, Christiansfeld*

Krydsombygning for at højne trafik-sikkerheden og skabe bedre forhold for lette trafik-anter. Anlægsøkonomien er endnu ikke fastlagt.

**Fraværende** Jakob Ville

# Punkt 13: Udvidelse af motorvej E45/E20 nord om Kolding

24/8161

## Resumé

Motorvej E45/E20 skal udvides nord om Kolding. Der gives en orientering om Vejdirektoratets projekt.

## Sagen behandles i

Plan og Teknik.

## Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024

Godkendt.

## Sagsfremstilling

Motorvej E45/E20 skal udvides nord om Kolding.

*Fra Vejdirektoratets hjemmeside:*



Motorvejsstrækningen nordvest for Kolding, mellem motorvejskrydsene, der leder mod Aarhus og Esbjerg, får en opgradering. Forligspartierne bag vejdelen af Infrastrukturplan 2035 har nu truffet beslutning om at igangsætte projektet.

Konkret betyder det, at motorvejen i hver retning udvides med et spor, så der på den i alt syv kilometer lange strækning bliver seks til otte spor frem for de nuværende fire til seks spor.

Desuden udbygges og nybygges der støjskærme på strækningen. 1.280 meter støjskærm skal ombygges, mens der bygges nye støjskærme på en sammenlagt 1.560 meter lang strækning.

Projektets samlede bevilling er på 631 millioner kroner, og arbejdet forventes påbegyndt i 2025 og forventes at stå klar i 2028.

Læs mere på - [www.vejdirektoratet.dk/projekt/udbygning-af-soenderjyske-motorvej-ved-kolding-e45e20](http://www.vejdirektoratet.dk/projekt/udbygning-af-soenderjyske-motorvej-ved-kolding-e45e20)

## Bilag



## **Punkt 14: Selskabsgørelse af affaldsområdet - proces**

23/2836

### **Resumé**

By- og Fællesforvaltningen orienterer om, at arbejdet med selskabsgørelse af affaldsområdet sætte i bero indtil starten af 2025.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik  
Økonomi og Strategi.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Godkendt.

#### **Fraværende:**

Jakob Ville

### **Sagsfremstilling**

De politiske aftaler om selskabsområdet medfører, at hovedparten af den affaldshåndtering, som kommunen varetager i dag, skal lægges ud i et selskab.

Byrådet principgodkendte den 19. december 2023, at der i Kolding Kommune vælges en såkaldt stand alone-model som selskabsmodel for selskabsgørelsen af affaldsområdet, og at den endelige godkendelse af stiftelsesdokumenterne afventer, at lovgivningen er på plads.

By- og Fællesforvaltningen gik efter principbeslutningen i gang med at forberede implementering af selskabsmodellen. Siden har forvaltningen været i kontakt med KL, som orienterer om, at udarbejdelsen af lovforslaget er forsinket. Forvaltningen sætter derfor arbejdet med implementering af selskabsgørelsen i bero indtil starten af 2025.

**Fraværende** Jakob Ville

## **Punkt 15: Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter**

### **Resumé**

Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at Plan og Teknik drøfter, om der er behov for, at et eller flere medlemmer af udvalget varetager andre kommunale hverv.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Der forelå intet til drøftelse.

#### **Fraværende:**

Jakob Ville

### **Sagsfremstilling**

Det fremgår af Kolding Kommunes Regulativ om Vederlag og godtgørelse til Byrådets medlemmer, punkt 2, at der kan tillægges erstatning for tabt arbejdsfortjeneste for varetagelse af andre kommunale hverv, når deltagelsen sker efter anmodning fra Byrådet eller et af Byrådets udvalg, på grund af en protokolleret beslutning.

*Aktivitet:*

Ingen.

**Fraværende** Jakob Ville

## **Punkt 16: Orienteringspunkter**

### **Resumé**

På mødet orienteres om nyt fra By- og Fællesforvaltningen inden for udvalgets område.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Forslag**

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Godkendt.

### **Fraværende:**

Jakob Ville

### **Sagsfremstilling**

Der kan ikke træffes beslutning under punktet, fordi det kun er et orienteringspunkt.

**Fraværende** Jakob Ville

## **Punkt 17: Orientering fra formanden**

### **Resumé**

Orientering fra formanden.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.

### **Beslutning Plan og Teknik den 07-05-2024**

Formanden orienterede om besigtigelsestur med Birch Ejendomme til flere af deres udstykninger.

## **Punkt 18: Underskriftsside**

### **Resumé**

Udvalget skal godkende referatet.

Dette gøres ved, at hvert medlem, der har deltaget i mødet, underskriver ved at trykke på ”Godkendt” i sagen Underskriftsside.

### **Sagen behandles i**

Plan og Teknik.