

# REFERAT Teknikudvalget d. 05-12-2016

|                      |                                                                                                                             |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Mødedato</b>      | Mandag d. 05. december 2016 kl. 13:30                                                                                       |
| <b>Mødested</b>      | 1.2 vest                                                                                                                    |
| <b>Mødedeltagere</b> | Knud Erik Langhoff, Oluf Lykke Nielsen, Poul Erik Jensen, Michael Jensen, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup, Asger Christensen |

# Indholdsfortegnelse

|                                                                                                     |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Vedligeholdelse af asfaltbelægninger.....                                                           | 3  |
| Igangsætning af ekspropriationssag - for erhvervelse af arealer til cykelsti Vester Nebel-Dybvadbro | 6  |
| Hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skolerne.....                                               | 9  |
| Glatførebekæmpelse ved Kolding kommunes skoler.....                                                 | 11 |
| Evaluering af vejmandsordningen.....                                                                | 14 |
| Genåbning af Buen.....                                                                              | 17 |
| Fjordvej 83 - nedlæggelse af del af offentlig vejareal.....                                         | 21 |
| Bellahøj - nedlæggelse af privat fællesvej.....                                                     | 23 |
| Christiansfeld - lastbilkørsel via rundkørsel på Omfartsvejen.....                                  | 25 |
| Cykelstafetten Kolding.....                                                                         | 28 |
| Flextur over kommunegrænsen til Fredericia Kommune.....                                             | 30 |
| Bevillingsnoter 2017 for Vej- og Parkpolitik.....                                                   | 31 |
| Konsekvenser af budget 2017, anlæg og drift for vedtagne ændringsforslag.....                       | 35 |
| Konsekvenser af budget 2017, anlæg og drift for afviste ændringsforslag.....                        | 39 |
| Orientering om implementering af Prisme 2015.....                                                   | 44 |
| Orienteringspunkt.....                                                                              | 46 |
| Orientering fra formanden.....                                                                      | 47 |
| Deltagelse i aktiviteter.....                                                                       | 48 |

# Vedligeholdelse af asfaltbelægninger

## RESUMÉ

Sagen gennemgår principperne for planlægning og udførsel af vedligeholdelsen af asfaltbelægninger i Kolding Kommune. Den indeholder en oversigt over de kontrakttyper der anvendes i kommunen, samt forsøger at synliggøre de vurderinger og prioriteringer, der ligger til grund for udvælgelse af strækninger, hvor asfalten fornyes.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen står for vedligeholdelsen af de offentlige veje i kommunen. Deriblandt også specifikt asfaltbelægninger. Herunder følger en gennemgang af principperne i, hvordan denne vedligeholdelse planlægges og udføres for det afsatte budget.

Vejenes sammensætning i kommunen:

- Ca. 1.100 km offentlige veje

Heraf 50 km grusveje

- Ca. 50 km private fællesveje med kommunal vedligeholdelse

Det vil sige, at der i alt er omkring 1.100 km befæstet veje (ca. 2200 km. Kørebane) af varierende bredde (fra 3,5 m op til 20 m), som Kolding Kommunes By- og Udviklingsforvaltning står for at vedligeholde. Hertil kommer asfalt på stier/p-pladser og enkelte fortove.

Der er på det årlige budget for Vej og Park politikken afsat et beløb til asfaltbelægninger mm. For 2016 er det opgjort som opsat nedenfor.

|                                                 |                      |
|-------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Budgetteret til fornyelse af belægninger</b> | <b>42,1 mio. kr.</b> |
| Fornyelse af fortove                            | -7,0 mio. kr.        |
| Buffer til vintervedligeholdelse                | -6,0 mio. kr.        |
| Justeringer og reguleringer                     | -1,1 mio. kr.        |
| Fornyelse af <b>asfalt</b> belægninger          | <b>28,0 mio. kr.</b> |
| Heraf:                                          |                      |
| Fornyelse på kørebaner/pladser                  | 20,5 mio. kr.        |
| Fornyelse på cykelstier/fortove                 | 2,5 mio. kr.         |
| Afsat til funktionskontrakt                     | 5,0 mio. kr.         |

Ud over dette beløb er der desuden afsat 8 mio. 2016kr. i budget til vedligeholdelse af belægninger. Det vil sige, det der bliver brugt til mindre reparationer mm og ikke til heldækkende asfalt. Det dækker bl.a.:

- Opretninger af lunke/sætninger
- Reparation af revner
- Reparation af slaghuller
- Andre skader på vejen, hvor der ikke udlægges et helt nyt asfalthag

#### *Vedligeholdelse af asfaltbelægninger*

Den samlede indsats i forhold til asfaltveje består derfor af både nye slidlag og reparationsarbejder. Der bruges alle steder entreprenører til nye slidlag, mens der anvendes en blanding af eksterne entreprenører og Driftsafdelingen til reparationerne. Ud af de 8 mio. kr. til reparationer af belægninger står Driftsafdelingen for omkring 3 mio. kr., som hovedsagelig går til reparationer af kantsten og håndlap af slaghuller i asfalten. Resten af budgettet går til entreprenører såsom Arkil, NCC, Munck, Pankas, SR Gruppen og leverandører, som udfører større reparationsarbejder på vejen. Hovedparten af opgaverne kommer løbende ind som akutte ad-hoc opgaver, når problemerne opstår, mens nogle af de større opgaver bliver planlagt fra år til år.

For de nye slidlag, er opgaverne delt i 2, som alle udføres af en ekstern entreprenør.

Der er i dag 2 hovedkontrakter på udførsel af asfaltslidlag

| Kontrakttype            | Funktionskontrakt                                                                                                                                                                                                                                                              | Rammeaftale                                                                                                                                       |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Entreprenør             | Colas                                                                                                                                                                                                                                                                          | Colas                                                                                                                                             |
| Kontraktlængde          | 14,5 år                                                                                                                                                                                                                                                                        | 2 årig med mulighed for forlængelse 2x1 år                                                                                                        |
| Kontraktperiode         | 01/08/2012 - 31/12/2026                                                                                                                                                                                                                                                        | 14/04/2014 - 31/12/2017                                                                                                                           |
| Anvendes på             | Gamle amtsveje, store indfaldsveje til Kolding by (se bilag 01)                                                                                                                                                                                                                | Alle resterende veje i kommunen hvor vi har vedligeholdelsespligten                                                                               |
| Samlet strækning        | 143 km kørebane<br>36 km befæstet sti                                                                                                                                                                                                                                          | Resten - omkring<br>960 km kørebane<br>190 km befæstet sti                                                                                        |
| Vedligeholdelses-metode | Alle strækninger i kontrakten skal overholde en på forhånd givet standart, angivet i skadespoint. Herudover er der krav til sporkøringer samt antal lapper. Entreprenøren styrer selv, hvilke strækninger og hvilke typer asfalt der anvendes, så længe disse krav overholdes. | Strækninger udvælges af Vej og Park. Metode og type af asfalt vælges i tæt samarbejde med entreprenøren.                                          |
| Årlige omkostninger     | Én årlig betaling på omkring 5 mio. kr. (indekseret) Derudover kommer mindre løbende omkostninger til følgearbejder.                                                                                                                                                           | Minimum 10 mio. kr. jf. kontrakten, men kan reelt bruge resten af budgettet til både stier og kørebaner. Betales løbende, når arbejderne udføres. |

Ud over slidlag der bliver udført inden for disse 2 kontrakter, entres der med andre entreprenører, der udfører fulddækkende vedligeholdelser af strækninger. Der anvendes årligt omkring 3 mio. kr. på disse løsninger. Arbejderne bliver udført som almindelig tilbud/ordre direkte ved de enkelte entreprenører.

Som nævnt er der i 2016 afsat kr. 20,5 mio. kr. til fornyelse af asfaltbelægninger. Det fordeler sig samlet set på ca. 60% ren asfalt og 40% forberedende arbejder, såsom fræsninger, regulering af riste og brønde, opretning af kantsten og lign. Hertil kommer der en del arbejder fra andre budgetter. Det kan f.eks. være afvandingsløsninger, der skal laves eller kantsten og fortov der skal tilpasses den nye asfalt. Se bilag 02 for tjekliste der skal gennemgås, hvor nye slidlag ønskes.

Hvert år planlægges det hvilke strækninger der skal have asfalten fornyet. Dette er en vurdering af forskellige faktorer på stedet, såsom:

- Egen vurderinger i forbindelse med tilsyn,
- Gravearbejder der har foregået på vejen,
- Vejdirektoratets uvildige vurdering af strækninger,
- Skadernes omfang og type,
- Trafikkens mængde og belastning.

Ud fra disse vurderinger og budgettet bliver der lavet en plan for, hvornår man kan forvente, at hver strækningen bliver fornyet. Det vil sige, at der er strækninger, der bliver skubbet 1-2 år. Rent asfaltteknisk og udførselspraktisk er det oftest kun muligt at planlægge strækninger til maksimalt 2 år af gangen. Dette skyldes at arbejder i og omkring vejen samt vejforhold kan have stor betydning på udvikling af skaderne på vejen. Derfor kan der også løbende komme nye strækninger ind på listen, som prioriteres højere end strækninger, der står der fra året før.

Den tekniske løsning, det vil sige typen af asfalt og evt. udførselsmetode, bliver aftalt i tæt samarbejde med den udførende entreprenør. Der arbejdes ud fra at få det bedst tekniske og mest holdbare resultat, så vejen efterfølgende har en lang levetid.

#### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.

# Igangsætning af ekspropriationssag - for erhvervelse af arealer til cykelsti Vester Nebel-Dybvadbro

## RESUMÉ

---

Som et led i realiseringen af Infrastrukturpuljen ønskes cykelstiforbindelse mellem Vester Nebel og Trolldhestien ved Dybvadbro Station etableret i 2017.

På grund af det store antal lodsejere er det forvaltningens opfattelse, at arealerhvervelsen mest hensigtsmæssigt sker ved en ekspropriation. Herved opnår de berørte lodsejere den bedste sikkerhed for ensartet behandling. Det vil endvidere lette sagsbehandlingen og give bedre mulighed for at overholde tidsplanen for projektets gennemførelse.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Kolding Kommune, når linjeføringen for det videre arbejde er fastlagt, igangsætter ekspropriationssag i medfør af vejlovens § 96 med indkaldelse af de berørte lodsejere til åstedsforretning,

at der arbejdes videre med den billigste løsning som krydser Almind Å ca. 350 meter øst for Dybvadbro Station,

at den forventede anlægspris, som overstiger det budgetterede med ca. 2,1 mio. kr., finansieres indenfor Infrastrukturpuljens projekter.

## Sagsfremstilling

### *Baggrund og beskrivelse af projektet*

Den 29. februar 2016 traf Byrådet beslutning om at give anlægsbevilling til P.nr. 4725 Infrastrukturpulje – med udførelse af en række projekter omfattet af Mobilitetsplanen, herunder etablering af cykelsti på strækningen Vester Nebel – Dybvadbro.

Stiforbindelsen Vester Nebel – Dybvadbro er ca. 2,5 km lang (afhængig af den eksakte linjeføring) og starter ved Elkærholmvej. Herfra føres to enkeltrettede stier frem til eksisterende byport, hvor der etableres krydsning. Fra byporten bliver stien dobbeltrettet og ligger langs østsiden af Koldingvej. Omkring indkørslen til Koldingvej 101 føres stien i markarealer til afslutning ved Trolldhestien.

Der overvejes to linjeføringer på strækningen fra Koldingvej til Trolldhestien – en østlig og en vestlig.

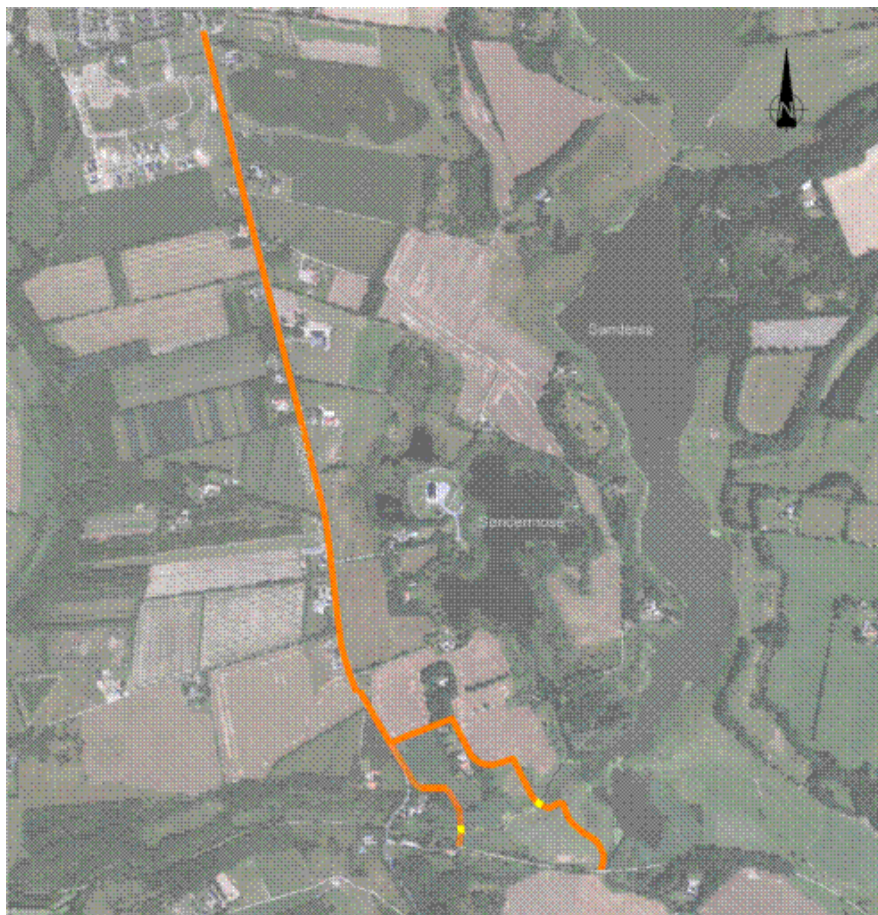
En østlig linjeføring rammer vandløbet Almind Å umiddelbart ved siden af den eksisterende bro. Her etableres en ny bro med et spænd på ca. 22 m.

En vestlig linjeføring går mere direkte imod Trolldhestien og rammer denne umiddelbart ved Dybvadbro Station, og giver god sammenhæng med de kommende investeringer i stationen og Trolldhestien. Dette forslag, som er fremkommet ved en lodsejerhenvendelse, er interessant ud fra en naturmæssig betragtning. Forslaget giver dog en større udfordring end den østlig linjeføring med krydsning af vandløbet, hvor blødbundsområde på ca. 80 m skal krydses.

Anlægsomkostningerne for de to linjeføringer vurderes at ligge mellem 10 og 12,5 mio. kr. I Infrastrukturpuljen er anlægget budgetteret til 7,9 mio. kr. incl. jordkøb.

Af hensyn til at begrænse budgetoverskridelsen foreslås det, at den billigste løsning vælges. P.t. vurderes den østlige linjeføring at være den billigste.

Der foregår stadig tekniske undersøgelser og der skal bl.a. gennemføres jordprøver inden, den endelige linjeføring kan vælges.



*Etablering af stien indebærer arealerhvervelse hos ca. 10 lodsejere.*

På grund af antallet af lodsejere vurderer forvaltningen, at arealerhvervelsen mest hensigtsmæssigt sker ved en ekspropriation. Herved opnår de berørte lodsejere den bedste sikkerhed for ensartet behandling. Endvidere vil det lette sagsbehandlingen til erstatningsfastsættelsen, idet der vil blive fremlagt erstatningsforslag (betinget af Byrådets godkendelse) for lodsejerne på en gang i forlængelse af eller kort tid efter åstedsforsretningen, hvilket ydermere vil give bedre mulighed for at overholde tidsplanen for projektets gennemførelse.

#### *Igangsætning af ekspropriationssag*

Der er hjemmel til ekspropriationen i Vejlovens § 96. Det foreslås, at der igangsættes ekspropriationssag med indkaldelse til åstedsforsretning og efterfølgende fremlæggelse af erstatningsforslag (betinget af Byrådets godkendelse) til lodsejerne.

#### *Det videre forløb*

Det forventes, at åstedsforsretning kan afholdes i februar 2017. Der vil efterfølgende være en høringsperiode på 4 uger, hvor lodsejerne har mulighed for at komme med bemærkninger til projektet – med henblik på evt. projektilpasning. Ifølge tidsplanen vil der efter udløbet af høringsperioden kunne forelægges en sag for Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet i maj 2017 vedr. endelig ekspropriationsbeslutning samt godkendelse af erstatningsforslag.

Der vil for så vidt angår selve ekspropriationsbeslutningen være en klagefrist på 4 uger. En klage har som udgangspunkt ikke opsættende virkning, så projektet forventes at kunne igangsættes fysisk, efter klagefristen er

udløbet primo juli 2017.

I det omfang der er lodsejere, som ikke vil kunne acceptere fremlagte erstatningsforslag, overgives erstatningsspørgsmålet til Taksationskommissionen, hvilket ikke vil forsinke projektets udførelse.

#### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.



# Hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skolerne

## RESUMÉ

Byrådsmedlem Asger Christensen ønsker, at udvalget drøfter anvendelsen af hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skoler, hvor der også er megen tung trafik eksempelvis med landbrugskøretøjer.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

### Sagsfremstilling

Byrådsmedlem Asger Christensen ønsker, at udvalget drøfter anvendelsen af hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skoler, hvor der også er megen tung trafik eksempelvis med landbrugskøretøjer.

#### Forvaltningens bemærkninger

På de trafikerede veje i nærheden af skolerne er der ofte behov for at tage hensyn til de bløde trafikanter, da skolebørn endnu ikke er rutinerede trafikanter. Derfor har Kolding Kommune etableret hastighedsdæmpende tiltag ved flere skoler på strækninger med mange konfliktmuligheder mellem skolebørn og kørende trafik.

Hastighedsdæmpende tiltag opdeles i fysiske tiltag og visuelle tiltag. Fysiske tiltag er bump eller forsætninger. Visuelle tiltag er typisk variable hastighedstavler, som indfører hastighedsbegrænsning i skoletiden, indførsel af hastighedsbegrænsning eller visuel indsnævring af kørebaneprofilet eksempelvis ved, at kørebanen afstribes, så den virker smallere.

Fysiske hastighedsdæmpere foretrækkes oftest, da tiltagene effektivt sænker bilernes hastighed, da hastighedsdæmperen gør det ubehageligt at køre hurtigt på strækningen. Nogle fordele og ulemper ved de primære fysiske hastighedsdæmpere er beskrevet nedenfor.

| Tiltag                     | Fordele                                                                                                                    | Ulemper                                                                                                                                                  |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bump/hævet flade           | <ul style="list-style-type: none"><li>· Effektiv overfor alle trafikanttyper</li><li>· God effekt på hastigheden</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>· Udsender støj og rystelser ved bilernes passage</li></ul>                                                        |
| Forsætning/<br>Indsnævring | <ul style="list-style-type: none"><li>· Moderat/God effekt på hastigheden alt efter udformning.</li></ul>                  | <ul style="list-style-type: none"><li>· Effekten begrænses, hvis større transporter skal igennem</li><li>· Kan reducere strækningens kapacitet</li></ul> |

På strækninger hvor fysiske hastighedsdæmpere er uhensigtsmæssige, er der mulighed for at etablere visuelle hastighedsdæmpere. De visuelle tiltag er mindre effektive end de fysiske tiltag, da det ikke er forbundet med fysisk gene at køre med høj hastighed.

Jævnfør Rådet for Sikker Trafik er høj hastighed skyld i over halvdelen af alle dødsulykker på vejnettet. Høj fart er ofte selve grunden til, at ulykken sker – og farten er ofte den væsentligste årsag til, at den enkelt ulykke bliver alvorlig. Der er derfor en trafiksikkerhedsgevinst forbundet med at sikre, at bilernes hastighed sænkes på strækninger med mange bløde trafikanter.

Dagsordenpunktet understøtter Teknikudvalgets udvalgs politik omkring forbedret trafiksikkerhed på kommunens vejnet.

#### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.

# Glatførebekæmpelse ved Kolding kommunes skoler

## RESUMÉ

---

Knud Erik Langhoff (C) har henvendt sig til By- og Udviklingsforvaltningen med følgende:

"Det skal være sikkert og trygt at færdes til og fra Kolding kommunes skoler, elever og lærere skal ikke opleve, at de trimler omkring og vælter på deres cykler, fordi vejene foran skolerne er isglatte ved skolestart."

Forvaltningen orienterer om håndtering af glatførebekæmpelse ved skoler i Kolding kommune og mulighed for omprioriteringer af vinterruter.

Det vurderes, at der ikke kan foretages omfordeling af eksisterende ruter. Forbedring af forholdene kræver en opklassificering eller forlængelse af eksisterende ruter med en merudgift til følge.

Det vurderes, at det mest fordelagtige vil være at forlænge stiruter i området omkring skolerne.

Eksisterende forhold er vedlagt som bilag.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen om Kolding Kommunes vinterberedskab ved skoler tages til efterretning,

at By- og Udviklingsforvaltningen pålægges at undersøge og implementere bedst mulig vintervedligehold i henhold til vintervejsskasserne ved Kolding kommunes offentlige skoler.

## Sagsfremstilling

Glatførebekæmpelse ved skoler i Kolding kommune.

Knud Erik Langhoff (C) skriver;

*"Det skal være sikkert og trygt at færdes til og fra Kolding kommunes skoler, elever og lærere skal ikke opleve, at de trimler omkring og vælter på deres cykler, fordi vejene foran skolerne er isglatte ved skolestart".*

*Jeg anmoder derfor venligst om, at få en sag på kommende møde i teknikudvalget, med henblik på at give cyklisterne bedre og tidligere glatførebekæmpelse i skolernes nærområde:*

*Jeg stiller forslag om, at undersøge muligheden for, at vejene ved skolerne prioriteres højere i kommunens glatførebekæmpelse / vinterregulativ, uden at vejene nødvendigvis skal opklassificeres, eksempelvis fra C til B vej, er til stede?*

*Her tænkes på anderledes prioritering indenfor kategorien.*

*Er dette ikke muligt beder jeg om:*

*- En kortlægning / redegørelse der viser hvilke veje / ruter ved skolerne der er C og D ruter.*

*En beregning på hvad den forventede årlige omkostning vil være ved at opgradere C og D veje til B veje ved skolerne."*

Forvaltningens bemærkninger:

Med baggrund i lokalt glatte veje ved skoler i Vamdrup fredag, den 11. november 2016, og efterfølgende forespørgsler på omprioritering af glatførebekæmpelsen omkring skolerne i Kolding kommune, følger en orientering af forvaltningens håndtering af glatførebekæmpelse.

Kolding Kommunens udkald til vinterberedskab styres af vintervagten, som er lokaliseret på Materialegården i Smedegade, Kolding.

Som baggrund for beslutningerne om udkald til saltning og snerydning benyttes meteorologiske observationer fra regionale og lokalt placerede målestationer. Observationerne samles i dataprogrammet VejVejr.dk, som styres af Vejdirektoratet og Danmarks Meteorologisk Institut. Samtidig foretages der visuelt tilsyn for at konstatere, om der er lokale variationer med glat føre eller begyndende drivedannelse.

Visse vejsituationer kan dog ikke forudses. Hvad der på radar kan se ud som en harmløs regnbyge, kan være et meget kraftigt isslag, når det først når jorden. Her har vi kun meget få chancer for at foretage præventiv saltning, da isslag oftest forekommer i forbindelse med andre regnbyger, som vasker saltet væk. Saltning efter isslag er også meget vanskeligt, da overfladen er meget glat og ikke tager imod saltkornene. Derfor benyttes der også ofte saltlage, men da det er en flydende opløsning, er virkningen mindre.

Kolding kommunes 4 A-ruter saltes præventivt og kaldes derfor oftest ud på baggrund af prognoser fra VejVejr.dk. Der glatførebekæmpes på alle tider af døgnet.

De 9 B-ruter saltes, når målestationerne og prognoser indikere begyndende glatte veje og der visuelt på en inspektionstur er konstateret at der er glat. B-ruter kaldes ud fra kl. 04.00 og tager i gennemsnit ca. 3 timer at gennemføre. Derved har vi saltet inden morgentrafikken for alvor tager til. Samtidig er saltningen foretaget uden store gener for trafikanterne.

Ved afslutning af B-ruterne genfyldes sprederne og de kører nu ud på de 9 C-ruter. Derved foretages saltningen på C-veje hovedsageligt først efter morgentrafikken er i gang og efter skolestart.

Vores stier er opdelt i 13 ruter. De kaldes oftest ud samtidig med B-ruter fra kl. 04.00 og tager i gennemsnit ligeledes 3 timer at gennemkøre ved normal saltning. Derved har de saltet stierne, inden morgencykelisterne kommer afsted på vej til skole og arbejde.

Hvis der ønskes bedre og tidligere glatførebekæmpelse i skolernes nærområder, kræver det ændringer i ruterne. Her kan man enten forlænge A- eller B-ruterne til at køre forbi skolerne eller forlænge stierne til at køre forbi skolerne.

De eksisterende A- og B-ruter kan, selv ved nærmere granskning, ikke nedklassificeres, så der som foreslået kan foretages en omprioritering til fordel for tilsvarende længde C-veje omkring skolerne.

Forlængelse af A- eller B-ruter vil medføre en merudgift. Det kan samtidig også give den bivirkning, at man vil tiltrække ekstra trafik forbi skolerne, da der nu bliver glatførebekæmpet her før de nærliggende lokalveje.

Den økonomisk mest fordelagtige løsning er at vurdere, om en nærliggende stierute kan forlænges til at rydde og salte et spor op til skolen.

Lignende løsning foretages på nuværende tidspunkt op til skolerne i Vamdrup på f.eks. Parcelvej og Nygade. Her kører stitraktorerne ud på vejen langs kantstenen, hvor de rydder og salter en kantbane, som cyklisterne kan benytte, indtil C-ruten kommer forbi i løbet af morgenen og formiddagen.

Det dyreste alternativt er at ændre serviceniveauet på C-veje, så glatførebekæmpelsen er udført inden kl. 8.00. Det kræver, at kommunen anskaffer saltspredere, sneplove og køretøjer til de 9 ruter eller udbyder opgaven til ekstern entreprenør.

## **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt med den tilføjelse af det gælder alle skoler i Kolding Kommune.

# Evaluering af vejmandsordningen

## RESUMÉ

Vejmandsordningen har i 2016 kørt som et forsøg i områderne Rebæk/Tved/Dalby samt i Christiansfeld (bilag 1).

By- og Udviklingsforvaltningen har løbende samlet op på de borgerhenvendelser, vejmanden har fået, og gør her status på forsøget.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren forslår,

at evalueringen af vejmandsordningen drøftes.

## Sagsfremstilling

Vejmandsordningen er en del af en budgetnote i budget 2015, og blev besluttet kørt som en forsøgsordning i 2016. Vejmanden har til formål at øge borgerbetjeningen og serviceniveauet for kommunens elementer på veje og i grønne områder i de 2 områder Rebæk/Tved/Dalby og Christiansfeld.

Vejmanden er tilgængelig for personlige henvendelser fra borgere ved sin fysiske tilstedeværelse i områderne. Når han modtager henvendelser, søger han at løse disse med det samme. Derudover varetager han mindre driftsopgaver i områderne.

Via skemaer og "giv et praj" har By- og Udviklingsforvaltningen løbende fulgt op på de borgerhenvendelser, vejmanden har modtaget, og registreret, hvilke opgaver dette har afstedkommet.

I skema 1 er det opgjort, hvor mange borgerhenvendelser vejmanden har fået og hvad henvendelserne har drejet sig om:

| Borgerhenvendelser |                                 |           |                         |                                  |                                     |
|--------------------|---------------------------------|-----------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Antal              | Element/problem                 | Selv løst | Løst sammen med kollega | Sendt til videre sags-behandling | Ikke Kolding Kommunes ansvarsområde |
| 5                  | Vejrabat (opkørt, mangler grus) | 4         |                         | 1                                |                                     |
| 1                  | Vandløb                         |           |                         | 1                                |                                     |
| 8                  | Udstyr (borde/bænke mm)         | 4         |                         | 4                                |                                     |
| 17                 | Asfalt (lappe huller)           | 16        |                         | 1                                |                                     |
| 19                 | Fliser/fortove                  | 19        |                         |                                  |                                     |
| 4                  | Rendestensbrønde og kloak       | 3         |                         |                                  | 1                                   |
| 14                 | Beplantning (beskæring)         | 11        |                         |                                  | 3                                   |
| 3                  | Affald                          | 3         |                         |                                  |                                     |
|                    |                                 |           |                         |                                  |                                     |

|    |                                                    |           |          |          |          |
|----|----------------------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|
| 11 | Feje (blade, grus, tabt korn)                      | 11        |          |          |          |
| 5  | Påkørte heller og autoværn                         | 5         |          |          |          |
| 87 | <b>I alt i perioden 1. januar til 15. november</b> | <b>76</b> | <b>0</b> | <b>7</b> | <b>4</b> |

Skema 1

Ca. 40 % af henvendelserne vedrører Rebæk/Tved/Dalby området og ca. 60 % vedrører Christiansfeld.

I skema 2 er vejmandens timeforbrug på arbejdsopgaverne opgjort i antal timer og i %. Der er også påført, hvad hvert enkelt element har kostet. Her er 95 % af omkostningerne vejmandens timeløn, mens 5 % er materialer.

| <b>Timeforbrug og økonomi</b>        |                  |              |                    |
|--------------------------------------|------------------|--------------|--------------------|
| Affaldsopsamling                     | 470 timer        | 50 %         | 175.000 kr.        |
| Afvanding/fejning                    | 185 timer        | 20 %         | 70.000 kr.         |
| Løse belægninger                     | 27 timer         | 3 %          | 14.000 kr.         |
| Græs, buske, træer                   | 84 timer         | 9 %          | 31.000 kr.         |
| Borgerkontakt                        | 62 timer         | 7 %          | 23.000 kr.         |
| Asfalt                               | 15 timer         | 2 %          | 9.000 kr.          |
| Faste belægninger                    | 43 timer         | 5 %          | 26.000 kr.         |
| Udstyr (borde, bænke, autoværn m.v.) | 22 timer         | 2 %          | 8.000 kr.          |
| Ukrudtsbekæmpelse                    | 18 timer         | 2 %          | 6.000 kr.          |
| <b>I alt</b>                         | <b>926 timer</b> | <b>100 %</b> | <b>362.000 kr.</b> |

Skema 2

Præcis som ved borgerhenvendelserne er ca. 40 % af vejmandens tid brugt i Rebæk/Dalby/Tved, mens ca. 60 % er brugt i Christiansfeld. Det samme gør sig gældende for økonomien.

Det er forvaltningens vurdering, at vejmandsordningen ikke væsentligt har øget borgerbetjeningen og serviceniveauet i de 2 områder, idet der er kommet 87 konkrete henvendelser ud af vejmandens tilstedeværelse i områderne. Alle henvendelserne kommer fra personlig henvendelse til vejmanden.

Havde disse opgaver været meldt ind til forvaltningen via "giv et praj" eller via en telefonisk henvendelse, kunne planlægning af opgaverne sammen med de øvrige opgaver have bevirket en højere effektivitet. F.eks. ved at samle flere opgaver og derved få en arbejdsdag ud af det i samme område. Endvidere gør det planlægningen af opgaverne bedre og mere effektiv, når der er et foto med, som der ofte er ved "giv et praj" meddelelser.

Man kan dog sige, at de opgaver, borgerne er kommet med til vejmanden, generelt set er blevet løst hurtigere, end de ellers ville være blevet, da vejmanden i mange tilfælde har løst opgaven samme dag eller dagen efter.

Vejmandens timeforbrug viser, at han ikke har fået opgaver nok fra borgerne til at kunne være fuldt beskæftiget med dette. Han har brugt 50 % af sin tid på affaldsopsamling. Dette er ikke kun fordi, der har været meget affald, men det er også et udtryk for, at han har måttet lede lidt efter opgaver, for at kunne fylde dagen ud.

Han har fået 87 opgaver på de 130 arbejdsdage, han har været ude i de 2 områder som vejmand. Af de 87 opgaver var de 76 nogle, han selv kunne løse. Det svarer til ca. én opgave hver anden dag. Til sammenligning udfører driftsafdelingen ca. 2.600 opgaver fra "giv et praj" om året. Dette svarer til ca. 10 om dagen.

Forvaltningen estimerer, at vejmandsordningen i år kommer til at koste ca. 450.000 kr. Til sammenligning betaler forvaltningen hvert år ca. 150.000 kr. for "giv et praj" løsningen.

Vejmanden fortæller, at ud over at komme med konkrete henvendelser, er mange borgere kommet hen til ham for at tale om "løst og fast" om kommunens arealer (62 timer svarende til 7 % af tiden).

Forvaltningen vurderer, at vejmandsordningen er en omkostningstung måde at udføre borgerbetjening på og at forsøget med vejmandsordningen ikke bør forlænges.

Dette skal især ses i lyset af den måde hele Vej og Park er organiseret på. Via kvalitetsbeskrivelser og tilhørende enhedspriser på de enkelte elementer betales allerede for mange af opgaverne og vejmandsordningen bliver derved en slags dobbeltbetaling. Ligesom det, som tidligere nævnt, er vanskeligt at planlægge vejmandens dag effektivt og indholdsrigt med relevante opgaver, han kan løse. Der bliver derfor hurtigt for meget spildtid ved at køre rundt og være på standby til at løse opgaver ad hoc alt efter, hvilke opgaver borgerne henvender sig omkring.

---

#### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

Godkendt.



# Genåbning af Buen

## RESUMÉ

---

I forbindelse med aftale om Budget 2017 blev By- og Udviklingsforvaltningen pålagt at gennemføre en genåbning af Buen eventuelt som stillevej / sivegade / shared space eller lignende for gennemkørende trafik. Genåbningen ønskes snarest og senest primo 2017. Beslutning om konkret model besluttet af Teknikudvalget.

En genåbning af Buen vil bl.a. støjpåvirke opholdsarealer og bygninger langs Buen. Det vurderes ikke muligt at gennemføre tiltag, som kan sikre en støjpåvirkning under støjkravene.

Syddøstjyllands Politi skal give samtykke til vejens udformning i forbindelse med genåbningen.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Buen genåbnes som ringvej i 1. kvartal 2017,

at genåbningen evalueres primo 2018 med henblik på en beslutning om, hvorledes Buen fremover anvendes og udformes,

at der for at muliggøre åbningen reserveres 250.000 kr. i 2017 fra "Pulje til mindre vejprojekter" til gennemførelse af midlertidige foranstaltninger (fjerne og etablere afstribning, afskærmninger, justeringer i signalanlæg og lignende),

at genåbningen af Buen medfører, at Teknikudvalgets beslutning fra udvalgsmødet den 5. september 2016 om nærmere undersøgelser af støjforhold ved åbning af Buen samt analyse af mulighederne for omlægning af busserne fra Buen til Østerbrogade udgår.

## Sagsfremstilling

Kolding Byråd har besluttet at genåbne Buen som ringvejsforbindelse. By- og Udviklingsforvaltningen er blevet pålagt at komme med en mulig model for åbning af Buen.

Teknikudvalget har desuden diskuteret konsekvenser ved en genåbning af Buen på møde den 5. september 2016, hvilket afstedkom ønsker om undersøgelse af udfordringer med støj ved åbning af Buen samt konsekvenser ved at flytte bustrafikken væk fra Buen til Østerbrogade. Byrådets beslutning om at genåbne Buen vurderes at tilsidesætte disse undersøgelser.

### *Baggrund - Historien bag lukningen af Buen*

Beslutningen om at lukke Buens sydlige del for anden trafik end busser, cykler og knallerter blev truffet af det daværende Teknik- og Boligudvalg i oktober 2009.

Baggrunden var primært at skabe et sammenhængende campus-område fra Designskolen og KUC i vest til det kommende SDU i øst. Dette lod sig vanskeligt gøre, såfremt området blev gennemskåret af en ringvej med ca. 9.000 biler i døgnet (daværende trafikmængde).

Mere konkret viste støjberegninger for vejstøj på Buen, Østerbrogade og Skamlingvejen, at støjniveauet for de udendørs opholdsarealer kun kunne overholdes, hvis Buen blev lukket. En støjskærm langs Buen ville ikke kunne

nedbringe støjniveauet til Miljøstyrelsens krav, hvilket skyldes skærmens begrænsede udstrækning, som medfører indstråling af vejstøj dels henover åen og dels fra den sydlige del af Buen.

Lukningen blev gennemført i foråret 2014, idet strækningen efter aftale med politiet blev skiltet som gågade med tilladt kørsel for de ovennævnte køretøjer. Vejen blev ombygget til forholdene, så den ikke længere fremstod som en trafikvej.

Der blev oprindeligt arbejdet med, at der skulle etableres bussluse eller lignende, så almindelig bilkørsel ikke længere var fysisk muligt, men det blev udeladt af økonomiske og æstetiske årsager.

Skiltningen viste sig hurtig at være utilstrækkelig, idet mange biler på trods af det ændrede profil på gågadestrækningen fortsat (bevidst eller ubevidst) kørte igennem Buen. Derfor blev der med forvarsling, afstribning og anden information gjort forsøg på at tydeliggøre de ændrede kørselsforhold.

#### *Trafikale konsekvenser/problemstillinger:*

I det følgende gennemgås konsekvenser/problemstillinger ved en åbning af Buen for følgende emner:

1. Trafikafvikling
2. Støj
3. Trafiksikkerhed

#### 1. Trafikafvikling

Med en åbning af Buen forventes en trafikmængde svarende til det niveau, som fandtes på vejen før lukningen (9.000-10.000) tillagt den trafik, som funktionerne i området (SDU mv.) genererer.

Åbningen af Buen forventes overordnet set at have følgende konsekvenser for trafikafviklingen:

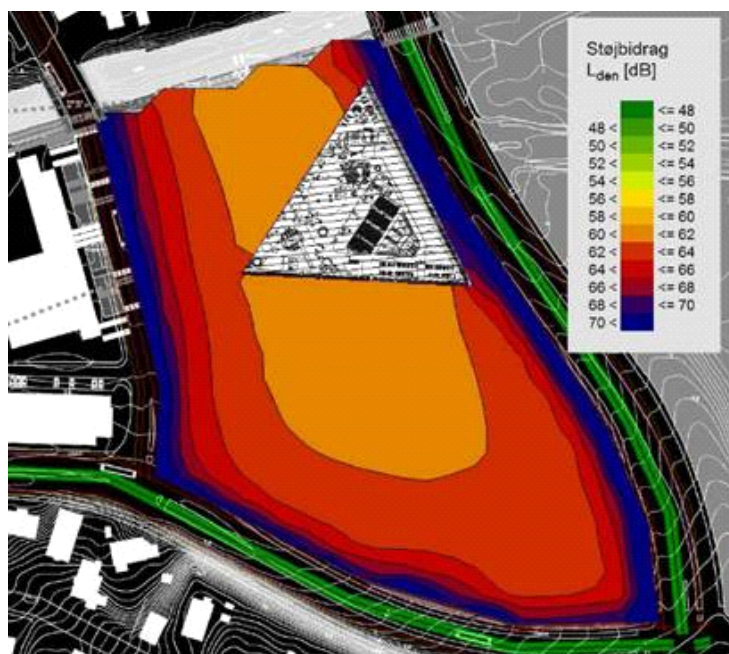
- Med den forventede trafikmængde vurderes vejen ikke at være egnet til at være shared space eller en stillegade som efterspurgt.
  - Åbningen forventes at øge trafikmængden igennem centrum med ca. 10% (Buen/Fredericiagade).
  - I myldretiden vil det formentligt være vanskeligt at komme ud fra parkeringspladserne ved Universitetsparken samt Ågade på grund af kø på Buen frem mod Skamlingvejen.
  - Da der ikke er buslommer på Buen, vil busser bremse trafikafviklingen på den genåbnede del af Buen.
- Undersøgelse af konsekvenser ved en omlægning pågår, men det vurderes umiddelbart som værende uhensigtsmæssigt at omlægge busruterne på grund af kundegrundlaget og omvejskørsel.
- En åbning forventes at forbedre trafikafviklingen i området. En åbning vil fordele trafikken på flere veje, hvilket kan aflaste nogle af de øvrige kryds. Dette kan være hensigtsmæssigt, såfremt Holmstaden udvikles til butiksområde.
  - Stiforbindelsen langs Kolding Å vil blive afbrudt og vejen vil være en væsentlig barriere for forbindelsen.

#### 2. Støj

Støj var en af årsagerne til at lukke Buen i forbindelse med etablering af SDU. Herved blev det muligt at etablere opholdsarealer ved Campus, som ikke er støjbelastet over grænsen på 58 dB.

Figur 1 viser, hvordan området vil være støjpåvirket, hvis Buen er åben for gennemkørende trafik. Alle områder og facader vil herved være støjbelastet over 58 dB.

SDU har indrettet opholdsarealer og bygningen under forudsætning af, at Buen er lukket. En åbning af Buen kan medføre erstatningskrav fra SDU i forhold til de investeringer, der er gjort for at sikre et acceptabelt støjniveau på opholdsarealer og i bygningen. En støjskærm kan reducere støjbelastningen, men ikke tilstrækkeligt.



**Figur 1.** Støjregning fra 2009 fra forberedende arbejder i forbindelse med etablering af SDU – Buen åben.

"Ifølge planlovens §15a må en lokalplan kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener. Det betyder, at lokalplanen skal indeholde bestemmelser om støjafskærmning, som sikrer, at de vejledende grænseværdier for støj i Miljøstyrelsens vejledninger kan overholdes i forhold til de planlagte anvendelser i lokalplanområdet. Bestemmelsen sikrer en planlægning, der forebygger konflikter med støjgener." (Miljøministeriet, 2009)

I forbindelse med byudvikling i Kolding kommune fastlægger og håndhæver Kolding Kommune krav til den pågældende bygherre om, at der skal etableres opholdsarealer og bygninger, som overholder grænseværdier for støj. Som udgangspunkt gives der ikke mulighed for at afvige fra disse krav, når bygherre planlægger nyt byggeri, da der er tale om en ikke uvæsentlig sundhedsmæssig påvirkning af brugere/beboere, hvis der er for meget støj. Dertil kommer, at det kan risikere at danne præcedens for fremtidige private byggeprojekter, hvis der slækkes på kravet, når det er Kolding Kommune selv, som skal lave et anlægs- eller byggeprojekt.

Den øgede trafikstøj vil påvirke mulighederne for at udvikle Gimbelgrunden, hvor der netop er vedtaget lokalplan 0032-71 for første etape. Grunden er solgt under en forventet forudsætning om en støjbelastning med en lukket Buen. Dette vil påvirke mulighederne for opholdsarealer og støjbelastningerne på facader. Særligt i etape 2.

For at reducere støjen mest muligt bør den eksisterende mønsterudformning med afstribning på vejen fjernes, da denne øger støjen. Støjen kan desuden reduceres ved at sikre lav hastighed. Da der er busser på strækningen, vil det dog være vanskeligt at lave foranstaltninger, der reducerer personbilernes hastighed til f.eks. 30 km/t. Ved en ombygning kan der etableres tiltag såsom pudebump, da dette er en egnet løsning på strækninger med busser. Det vurderes dog ikke, at lavere hastighed vil reducere støjen tilstrækkeligt.

### 3. Trafiksikkerhed

Den eksisterende udformning af vejen vil gøre det vanskeligt at få politiets samtykke til at genåbne Buen, som den er, på baggrund af trafiksikkerheden.

Der er følgende udfordringer i forhold til trafiksikkerheden:

- Der er ikke kantsten mellem cykelsti/fortov og vejen på store dele af strækningen, mens kantstenen er for lav de steder, hvor der er kantsten. Ligeledes er der ingen adskillelse mellem fortov og cykelsti, da området er skiltet som gågade. Med den store trafikmængde vil dette være et problem i forhold til trafiksikkerheden. En åbning af Buen vil kræve, at strækningen skal ombygges til et mere traditionelt profil med kørebane samt separate cykelstier og fortov.
- Det vil være vanskeligt at krydse vejen i myldretiden. Særligt for personer med nedsat mobilitetsevne. Profilet vil skulle suppleres med krydsningsmuligheder (midterheller eller lignende) for de lette trafikanter. Med så stor en

biltrafikmængde vil vejen, uanset disse tiltag, i perioder af døgnet komme til at fremstå som en barriere. Som alternativ til krydsningshellerne i midterrabbatterne kan der etableres en signalregulering i krydset Ågade/Buen samt en under/overføring til at binde stisystemet langs åen sammen.

- Tilgængelighed for alle. Der er i dag etableret ledelinjer for blinde og svagsynede på tværs af Buen. Disse ledelinjer skal fjernes ved åbning af buen af hensyn til trafiksikkerheden. Dette vil reducere mulighederne for blinde og svagsynedes krydsning af vejen, medmindre der etableres fodgængerovergange, hvilket ofte ikke er ønskeligt på grund af trafiksikkerheden.

En ombygning til et traditionelt profil med to kørespor og fortove, cykelstier, busperroner (i begge sider) samt gennemgående midterrabat af hensyn de krydsende lette trafikanter vil skønsmæssigt beløbe sig til ca. 6 mio. kr.

Frem til en ombygning af vejprofilet kan Buen formentligt åbnes, hvis der gennemføres følgende tiltag for at forbedre trafiksikkerheden:

- Fjerne mønsterafmærkning på vejen
- Fjerne ledelinjer på tværs af vejen
- Etablere ny midterafmærkning
- Opsætte midlertidig afskærmning mod vej, hvor der ikke er kantsten (som ved vejarbejder)
- Markering af et krydsningspunkt ved Kolding Å

Det anslås, at de midlertidige tiltag beløber sig til 250.000 kr. I Budget 2017 er der ikke afsat midler til projektet. Udgiften foreslås derfor finansieret fra Pulje til mindre vejprojekter.

Det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at politiet giver samtykke de tiltag, der gennemføres i forbindelse med genåbningen.

#### *Proces for genåbning*

Nedenstående tabel viser en mulig tidsplan for en genåbning af Buen.

| Opgavebeskrivelse                                                                                                    | Tidsplan               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| By- og Udviklingsforvaltningen udarbejder et projekt for genåbning af Buen. Herunder en høring af berørte lodsejere. | December 2016          |
| Sydøstjyllands Politi – sagsbehandling i forbindelse med samtykke til en genåbning af Buen.                          | Primo 2017             |
| Genåbning af Buen                                                                                                    | Primo 2017             |
| Evaluerings af genåbning                                                                                             | Primo 2018             |
| Budget 2019 – midler til nødvendig ombygning                                                                         | September/oktober 2018 |
| Anlæg af endelig løsning                                                                                             | 2019                   |

#### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

Godkendt.

# Fjordvej 83 - nedlæggelse af del af offentlig vejareal

## RESUMÉ

Carsten Jensen, Fjordvej 83, 6000 Kolding ønsker at erhverve en del af den offentlige vej Fjordvej og inddrage arealet til sin ejendom.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

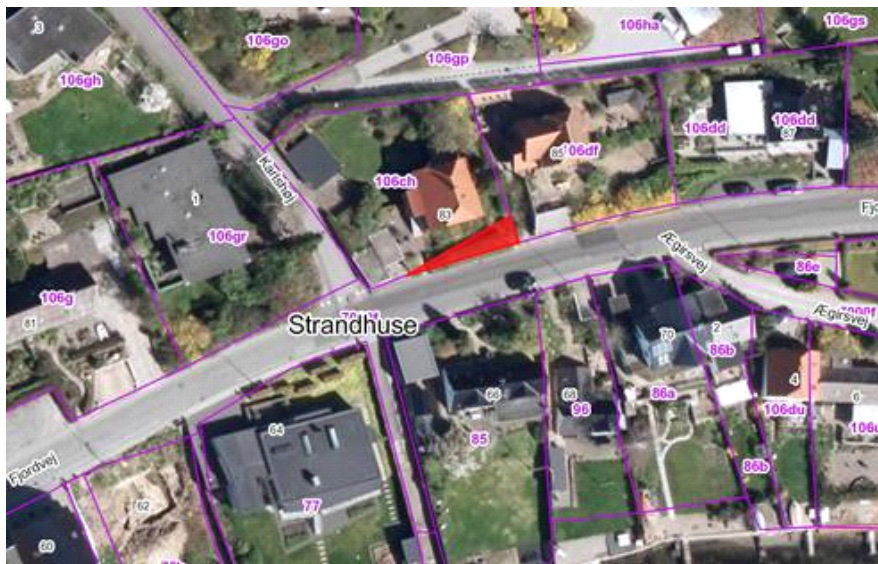
By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at en del af den offentlige vej Fjordvej nedlægges som vejareal, så arealet kan afhændes til Carsten Jensen, Fjordvej 83, 6000 Kolding.

## Sagsfremstilling

Carsten Jensen, Fjordvej 83, 6000 Kolding ønsker at erhverve en del af den offentlige vej Fjordvej og inddrage arealet til sin ejendom.

Byrådet har på møde den 26. september 2016 tiltrådt salg af vejarealet til Carsten Jensen under forudsætning af, at Teknikudvalget træffer beslutning om at nedlægge vejarealet i sagsid. 16/10711. Med nedlæggelsen af vejarealet kan salget gennemføres endeligt.



**Vejarealet, der ønskes nedlagt, er markeret med rødt.**

Køber afholder samtlige omkostninger i forbindelse med nedlæggelsen af vejarealet, herunder udgifterne til landinspektør.

I henhold til Lov om offentlige veje § 124, stk. 2 skal vejarealet helt eller delvist opretholdes som vejareal, hvis det efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres en vejadgang, eller hvis vejarealet i øvrigt er af vigtighed for en ejendom.

Forvaltningen vurderer, at det pågældende vejareal ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens

lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at vejarealet i øvrigt ikke er af en sådan vigtighed for en ejendom, at vejarealet ikke kan nedlægges.

Nedlæggelsen af vejarealet sker efter reglerne i Lov om offentlige veje, hvori der er en høringsfrist på minimum 8 uger. Sagen har være sendt i høring i perioden 9. august 2016 til 30. oktober 2016. Der er ikke kommet indsigelser i høringsperioden.

---

**BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

Godkendt.



# Bellahøj - nedlæggelse af privat fællesvej

## RESUMÉ

Allan Skøtt, Bellahøj 14, 6094 Hejls ønsker den private fællesvej, der er udlagt på ejendommen, nedlagt, idet vejen tilsyneladende aldrig har været anlagt.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

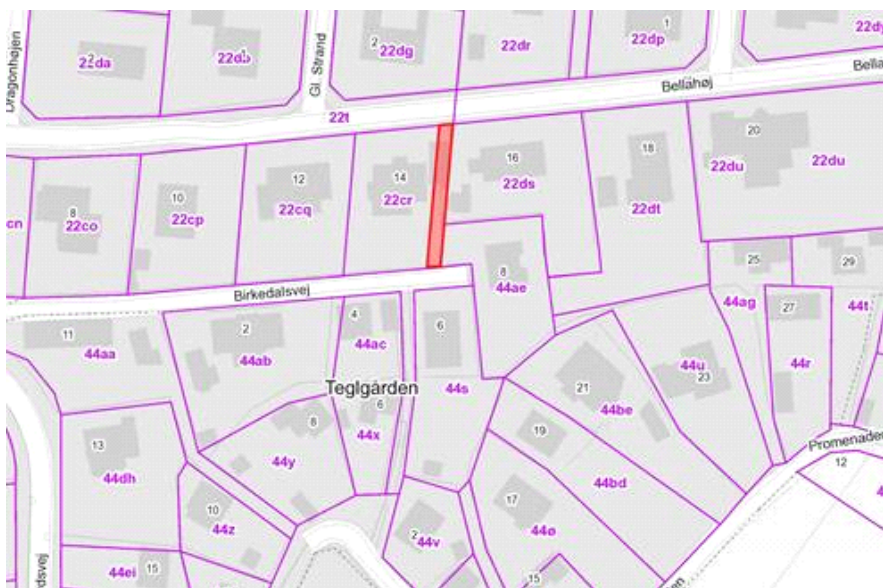
at den udlagte private fællesvej på ejendommen Bellahøj 14, 6094 Hejls, nedlægges.

## Sagsfremstilling

Allan Skøtt, Bellahøj 14, 6094 Hejls ønsker den private fællesvej, der er udlagt på ejendommen, nedlagt.

På arealet er der i dag opført en garage. Af ældre ortofotos fremgår det, at vejen tilsyneladende ikke har været anlagt på ejendommen, idet vejen ikke kan ses på ortofotos tilbage til 1973.

Vejarealet er markeret med rødt på kortet nedenfor.



**Vejarealet, der ønskes nedlagt, er vist med rødt.**

I henhold til Lov om private fællesveje § 72, stk. 2 skal vejen helt eller delvist opretholdes som privat fællesvej, hvis den efter matrikelkortet er eneste vejadgang til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller hvis vejen i øvrigt er af vigtighed for en ejendom med vejret til vejen.

Forvaltningen vurderer, at det pågældende vejareal ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at vejarealet i øvrigt ikke er af vigtighed for en ejendom med vejret til vejen. Forvaltningen anbefaler derfor, at arealet nedlægges som vejareal.

Nedlæggelsen af vejarealet sker efter reglerne i Lov om private fællesveje, hvori der er en høringsfrist på minimum 8 uger. Sagen har været sendt i høring i perioden den 9. august 2016 til 30. oktober 2016. 3 høringsparter har

tilkendegivet, at de ikke har bemærkninger til nedlæggelsen. Der er i øvrigt ikke kommet indsigelser i høringsperioden.



**Oversigtskort, hvor ejendommen Bellahøj 14 er markeret med rød cirkel.**

## BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016

Godkendt.



# Christiansfeld - lastbilkørsel via rundkørsel på Omfartsvejen

## RESUMÉ

Der er fortsat problemer med lastbiler, som forsøger at køre fra rundkørslen på Omfartsvejen ind til Christiansfeld by via Tværvej og Lindegade.

By- og Udviklingsforvaltningen fremlægger forskellige forslag til drøftelse.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

## Sagsfremstilling

På trods af indsnævring af indkørslen samt opsætning af autoværn helt op til kørebanekant får forvaltningen jævnligt borgerhenvendelser om lastbiler, som forsøger (med eller uden held) at køre ind til byen.

Det har hidtil resulteret i flere påkørsler af autoværnet, ligesom der har været episoder med kø i rundkørslen, fordi en lastbil bakker frem og tilbage i et forsøg på at presse sig igennem.



Ud over driftsudgifter til reparation af autoværn (i de tilfælde, hvor der ikke er en kendt skadevolder), tager granitbelægningen i de renoverede gader i den gamle dele af bymidten skade af den tunge trafik.

På trods af, at der i rundkørslen er skiltet med den anbefalede rute for tung trafik til Christiansfeld by (via Allervej og Arlavej) og forbudsskilte, virker det som om, at flere chauffører kører blindt på GPS'ens rutevejledning og derved overser alle skiltene.

I de tilfælde, hvor der har været tale om en kendt vognmand, har forvaltningen rettet henvendelse til denne og bedt dem om at rådgive deres chauffører om den rette rute.

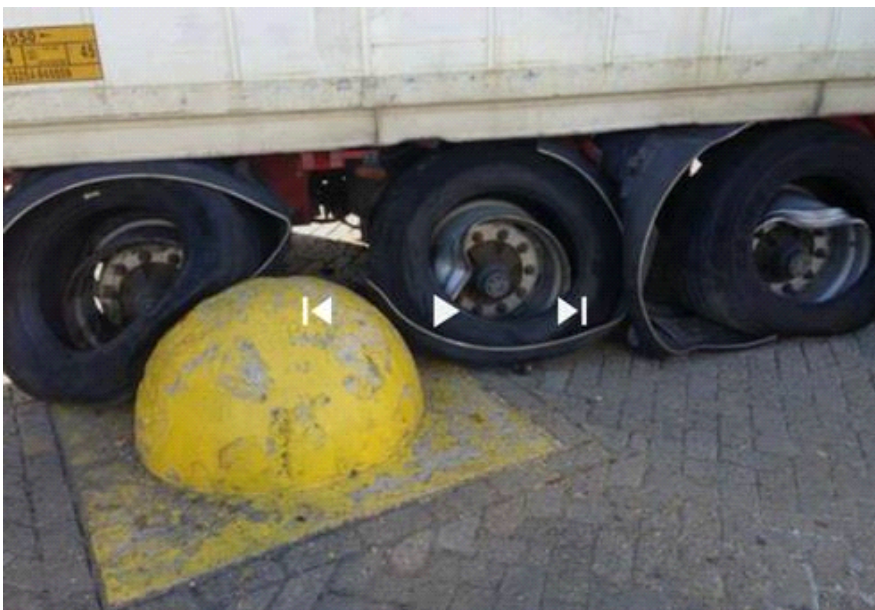
De fysiske muligheder synes efterhånden udtømte. Alternativer til skiltning, indsnævring og autoværnet kan være:

- Opsætning af supplerende autoværn/lav mur i midterrabbatten mellem ind- og udkørsel. Kan sammen med ekst. autoværn (som evt. kan udskiftes med lav mur, hvis en sådan løsning vælges) fungere som visuel/fysisk indsnævring. Påkørsler må forventes med deraf følgende driftsudgifter. Udskiftning af eksisterende autoværn efter påkørsel har kostet ca. 15.-20.000 kr. pr. gang.
- En særlig portal hen over indkørslen, der kunne fungere som en højdebegrænsning for store køretøjer. Portalen, som f.eks. kunne have en frihøjde på 2,5 m, vil imidlertid også afskære varebiler fra at køre ind/ud. De er i dag ikke omfattet af det skilte forbud (max. 3,5 t).

En sådan portal vil næppe blive særlig køn, da den bl.a. vil skulle afmærkes meget tydeligt (f.eks. med reflekser/advarselsblink) for at undgå påkørsel. Portalen vil således ikke udgøre en særlig indbydende velkomst til kulturarvsbyen. Det er imidlertid forvaltningens umiddelbare vurdering, at en sådan konstruktion ikke vil kræve særlig tilladelse fra Kulturarvsstyrelsen, bl.a. fordi den trods alt vil medvirke til at reducere antallet af lastbiler i den renoverede bymidte.

- Særlige kupler på kørebanen, som meget kontant bremser lastbilen, idet dæk og fælge ødelægges.

Dette er imidlertid kun kendt i udlandet, og det er tvivlsomt, om der kan opnås tilladelse til brug herhjemme. Desuden vil en havareret lastbil kunne skabe lange køer, indtil den bliver slæbt væk eller på anden måde fjernet.



- Lukning af det østlige ben i rundkørslen. Evt. kan udkørselsmuligheden bevares, evt. i indsnævret udgave, så store køretøjer i mindre omfang fristes til at forlade byen ad denne vej.

Det er forvaltningens opfattelse, at det er den eneste permanente løsning på problemet.

Muligheden for lukning af indkørslen til byen fra rundkørslen blev drøftet i forbindelse med Teknik- og Boligudvalgets godkendelse af Vejplan for Christiansfeld i december 2013. Her havde forvaltningen stillet forslag om, at det østlige

ben i rundkørslen som forsøg blev lukket for al indkørende motortrafik for at vurdere effekten, men dette blev forkastet af udvalget.

Vejplanen udpeger iøvrigt nord-syd-aksen Kongensgade-Haderslevvej som fordelingsveje, idet disse sammen med den østlige del af Lindegade og Arlavej skal fungere som adgangsveje for turister, kunder og leverandører.

Den vestlige del af Lindegade har alene status som lokalvej, dvs. forbeholdt trafik med ærinde i gaden. En lukning ved rundkørslen vil medvirke til at understrege denne status.

Forud for Vejplanens vedtagelse havde forvaltningen møde med Arla og Skare Foods, som er de store transporttunge virksomheder i byen. På mødet blev det henstillet over for virksomhederne, at man ikke kørte ind til byen via det østlige ben i rundkørslen.

#### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt med den tilføjelse at forvaltningen undersøger muligheden for en lav mur til indkørslen. Forslaget fremlægges i Teknikudvalget.

# Cykelstafetten Kolding

## RESUMÉ

---

Kolding Kommune påtænker at indgå et samarbejde om et cykelløb for motionister i Kolding.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

### Sagsfremstilling

Kolding Kommune påtænker at indgå et samarbejde med en kommerciel part om et cykelløb for motionister i Kolding, Cykelstafetten. Deltagerne cykler sammenlagt i 4 timer ad en rute, som er ca. 10-12 km lang. Det hold, der har kørt flest omgange på de 4 timer, har vundet stafetten.

Cykelstafetten Kolding er planlagt til at foregå lørdag den 12. august 2017 og søndag den 13. august 2017, som også er højsæson for tyske turister.

Business Kolding og City Kolding har givet tilsagn om, at de er meget positive over for ideen. De foreslår samtidig en bynær rute, der har nærhed til gågadesystemet og som tillader, at handlende og turister stadig kan komme i bil ind til bymidten.

Cykelstafetten, inklusiv opstilling, har en varighed af 6 timer f.eks. mellem kl. 10 og 16. Søndag kan evt. bruges til at arrangere andre løb såsom et børneløb på en 3 km rute. Begge dage skal indeholde en række andre cykelrelaterede events ud over selve løbene.

Cykelstafetten Kolding vil samarbejde med de lokale erhvervsdrivende, der får mulighed for at deltage aktivt, hvor de kan promovere deres produkter og ydelser. Cykelstafetten Kolding vil derfor præsentere og fremhæve Kolding Kommune som aktiv og cykelvenlig. Ligeledes vil stafetten være en god anledning til at kommunikere med kommunens cykelmotionister, hvorved der kan være mulighed for at skabe endnu større interesse for cykling og cykelaktiviteter.

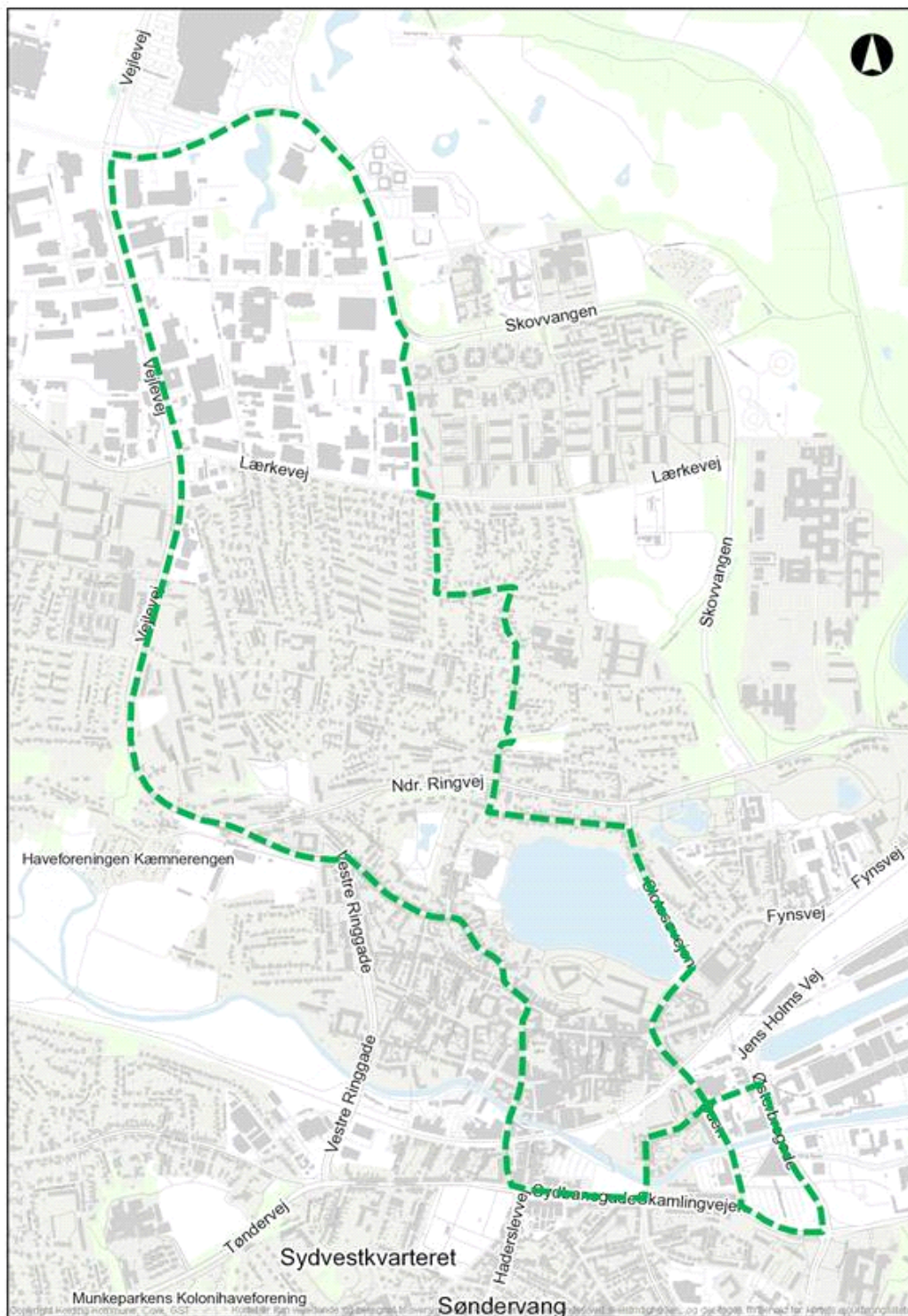
Rigspolitiets Idrætsforening vil være teknisk arrangør og få ansvaret for den tekniske afvikling af cykelløbet, sikkerheden og et "hjælpe-beredskab" i tilfælde af uheld. Deres uddannede trafikofficials vil samtidig sikre en sikker afvikling af løbet med ledsagende MC Marshals fra MC Task Force(RPIF).

Der vil i forbindelse med løbet ske omlægning af trafikken, så løbet kan afvikles. Det kan ikke undgås, at det vil påvirke trafikafviklingen i løbsperioden. Nederst ses et ruteforslag til Cykelstafetten Kolding.

Det forventes, at der er 1.500-2.000 deltagere samt endnu flere tilskuere.

Cykelfremme er et fokusområde i Teknikudvalgets Udvalgspolitik, som skal forbedre mobiliteten og sundheden hos borgerne i Kolding Kommune.





## BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016

Godkendt.

# Flextur over kommunegrænsen til Fredericia Kommune

## RESUMÉ

---

Miljø- og Teknikudvalget i Fredericia Kommune har besluttet at indføre Flextur over kommunegrænserne til Vejle og Kolding Kommune. Ordningen ønskes etableret fra den 1. januar 2017.

Idet en sådan ordning påfører Kolding Kommune udgifter, skal denne godkendes af Kolding Kommunes Teknikudvalg.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Flextur-ordningen udvides således, at kørsel over kommunegrænsen til Fredericia Kommune også er muligt,

at udgiften finansieres indenfor rammen til den kollektive trafik.

## Sagsfremstilling

Kolding Kommune har på nuværende tidspunkt en aftale med Vejle, Vejen og Haderslev Kommune om, at der må rejses med Flextur over kommunegrænsen til de respektive kommuner. Laves samme aftale med Fredericia Kommune, vil det således være muligt at rejse til alle nabokommuner.

Taksten for en Flextur over kommunegrænsen er 5 kr. pr. km, dog minimum 35 kr. pr. tur. Til sammenligning er taksten for en Flextur, der foretages internt i Kolding Kommune 3,5 kr. pr. km, dog minimum 35 kr. pr. tur.

Med hensyn til afregning af kørselsudgifter til rejser over kommunegrænsen er det den kommune, hvori rejsen påbegyndes, der betaler for turen.

Forbliver rejseintensiteten, som den har været i de først 9 måneder i 2016, vil Kolding Kommune have følgende udgifter til rejser over kommunegrænsen til de tre nabokommuner:

- Haderslev Kommune: ca. 17.000 kr.
- Vejen Kommune: ca. 53.000 kr.
- Vejle Kommune: ca. 54.000 kr.

Det skønnes, at udgiften til Flexture over kommunegrænsen til Fredericia Kommune ikke vil overskride udgiften til kørsel til de øvrige nabokommuner, det vil sige maksimalt 54.000 kr.

Flextur over kommunegrænsen giver bl.a. borgere bosiddende tæt på kommunegrænsen mulighed for at komme til nærmeste by i nabokommunen for at handle, komme til lægen og lignende.

Tiltaget understøtter fokusområdet "Bedre fremkommelighed og mobilitet", hvor der skal være fokus på at tilbyde alsidig og fleksibel offentlig transport, såvel i byen som udenfor.

## BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016

---

Godkendt.

# Bevillingsnoter 2017 for Vej- og Parkpolitik

## RESUMÉ

Der er for Vej- og Parkpolitik nedenstående bevillingsnoter i forbindelse med budget 2017.

- Kolding City, bedre toiletforhold
- Vestre Ringgade/Tøndervej, trafiksikker løsning
- Ro på trafik til og fra Kolding Havn
- Buen, åbnes midlertidigt for gennemkørende trafik
- Turbusser, opsamling tilladt ved busterminal
- Busstop ved banegården i forbindelse med Blue Kolding projekt i 2018

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at bevillingsnoterne tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Nedenfor er en oversigt over bevillingsnoterne for Vej- og Parkpolitik.

Bevillingsnoterne er udarbejdet under hensyntagen til Kolding Kommunes vision og de fokusområder, der er besluttet i Teknikudvalget.

|                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Note |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Kolding City, bedre toiletforhold               | <p>Det pålægges by- og udviklingsdirektøren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>· At undersøge mulighederne for at lukke toiletter i yderområderne af Kolding By samt koncentrere renhold af de centralt beliggende toiletter i bymidten.</li><li>· At gå sammen med City Kolding med henblik på at informere om mulighederne for brug af toiletter i offentlige bygninger (f.eks. Rådhus, Bibliotek, Nicolai-komplekset, Legeparken, Banegården, busstationen).</li><li>· Undersøge muligheden for etablering af betalingstoiletter.</li></ul> <p>Undersøgelsen skal foreligge senest ultimo 1. kvartal 2017, så der kan fremsendes ændringsforslag til budgettet for 2018-2021.</p> | 1    |
| Vestre Ringgade/Tøndervej, trafiksikker løsning | <p>Der pålægges by- og udviklingsdirektøren at igangsætte en uvildig og faglig/teknisk analyse, der beskriver muligheder for den bedste og mest trafiksikre løsning for alle transportformer til afvikling af trafikken i krydset Vester Ringgade/Tøndervej.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2    |

|                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |   |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
|                                                                      | Mulighederne skal omfatte forlægning af Seest Bakke eller etablering af rundkørsel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |
| Ro på trafik til og fra Kolding Havn                                 | <p>Byrådet ønsker, at så mange lastbiler som muligt benytter Kolding Øst motorvejsafkørsel og dermed Fynsvej/Jens Holms Vej, når lastbiler har ærinder til og fra Kolding Havn.</p> <p>Derfor pålægges det by- og udviklingsdirektøren at kontakte Kolding Havn for i samarbejde med denne at udsende en opfordring til virksomheder og transportører med ærinder til og fra Kolding Havn og sådan, at disse ad frivillighedens vej søger at reducere lastbiltrafikken i den øvrige del af Kolding Midtby.</p> | 3 |
| Buen, åbnes midlertidigt for gennemkørende trafik                    | <p>Det pålægges by- og udviklingsdirektøren snarest og senest primo 2017 at sikre genåbning af Buen eventuelt som stillevej / sivegade / shared space eller lignende for gennemkørende trafik.</p> <p>Beslutning om konkret model besluttet af Teknikudvalget</p>                                                                                                                                                                                                                                              | 4 |
| Turbusser, opsamling tilladt ved busterminal                         | Det pålægges by- og udviklingsdirektøren at sikre, at det tillades, at turbusser kan opsamle og afsætte passagerer på rutebilstationen. Ved længere ophold henvises til parkering på havnen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 5 |
| Busstop ved banegården i forbindelse med Blue Kolding projekt i 2018 | <p>Det pålægges by- og udviklingsdirektøren at udarbejde et økonomisk realiserbart forslag til etablering af busstop ved Banegården i forbindelse med Blue Koldings projekt på pladsen i 2018.</p> <p>Projektet skal indeholde busstop og for eksempel bussluse, men ikke perroner og andre fordyrende tiltag.</p> <p>I forslaget skal endeligt indgå koordinering med Blue Kolding og firmaers/privates eventuelle medfinansiering af projektet ved retablering af Banegårdspladsen efter opgravning.</p>     | 6 |

Note 1:

Der vil udover City Kolding også ske relevant inddragelse af de relevante aktører i city.

Note 2:

Budgetnoten vil indgå som en del af afklaringen i forhold til infrastrukturpuljen, hvor der er afsat midler til eventuel rundkørsel i forbindelse med Vester Ringgade og Tøndervej. Analysen forlægges politisk i 2. kvartal 2017.

Note 3:

Ikke yderligere kommentarer.

Note 4:

Genåbningen af Buen forudsætter politiets godkendelse.

Åbning vil forøge trafikstøjen og forventes at overstige det tilladte støjniveau og dermed bryde med forudsætningerne for SDU's byggeri. Nye investeringer i at sikre støjkravene på SDU's område kan pålægges Kolding Kommune.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil de øgede trafikmængder forringe sikkerheden og krydsningsmulighederne for



fodgængere. Fodgængere kan således kun krydse Buen ved signalanlægget ud mod Sydbanegade. En krydsning ved Åstien forventes at blive utryk og trafikfarlig.

Trafikafviklingen forventes at blive belastet af mange holdende busser på begge sider af vejen ud for SDU. Forvaltningen vurderer, at situationen med biler, der må trække ud i modsatte kørebane for at overhale holdende busser, vil give trafikfarlige situationer. Forvaltningen vurderer ligeledes, at dette ikke kan reguleres med fuldt optrukne linjer.

Trafikafvikling på den offentlige p-plads og SDU's p-plads, med udkørsel ud for Ågade, forventes særligt i eftermiddagsspidstimen at blive vanskelig og venstresvingende trafik fra P-pladsen til Sydbanegade forventes ikke at kunne afvikles.

Forudsætningerne for udviklingen af Gimbelgrunden ændres med åbningen af Buen. Betydningen for nye behov for støjreduktion m.v. er ukendte.

Forvaltningen har tidligere vurderet, at Buen skal ombygges for minimum 6 mio. kr. for at kunne leve op til almindelige trafiksikkerhedskrav. En forbedring af fremkommeligheden er ikke indeholdt i de 6 mio. kr.

#### Note 5:

På den nye busterminal er der ikke plads til holdende turbusser. Dette ville have forudsat en kraftig arealudvidelse og fordyrelse af projektet.

Når holdende turbusser og passagerer blandes med regionalruter og bybusser forventes der især at ske forsinkelser for de regionale ruter. Dette kan betyde, at Kolding Kommune skal udbetale erstatninger for ruter, som regionen ikke kan nå at køre, eller som bliver dyrere at køre.

Det foreslås at det undersøges om det kan suppleres med, at turbusser henvises til Ejlersvej, hvor de har mulighed for at holde i dag og samle passagerer op. Hvis der er behov for længere ophold henvises til p-pladsen ved havnen.

#### Note 6:

Kørsel med busser over Banegårdspladsen uden perroner til holdende busser vil medføre:

- Busser skal vente på hinanden ved stop, fordi der ikke er perroner, som trækker busserne væk fra kørebanen.
- Trafiksikkerhedsmæssigt kan der opstå farlige situationer mellem holdende/kørende busser ud for hovedindgangen til stationen og krydsende fodgængere.
- Busser skal flette med cyklister, hvis disse fortsat skal have mulighed for at køre hen over Banegårdspladsen.
- Adgangsforhold for den øvrige trafik bliver dårligere. Bil- og vareadgang fra Mazantigade vil fx ikke være mulig.
- Kraftig reduktion i mulighederne for afsætning og korttidsparkering ud for Saxildhus.
- Reduktion i antallet af taxaholdepladser.
- Sigte- og ganglinje fra hovedindgangen til banegården mod Slotssøen forsvinder pga. holdende busser.
- Belægningsforhold:
  - Det er uvist, om vejopbygningen kan holde til busser.
  - De resterende arealer vil virke som restarealer og er i øvrigt i dårlig stand.
- Udeservering ved hotellerne vil formentligt blive mindre attraktivt.

En alternativ løsning er, at kun enkelte ruter kører over banegårdspladsen. Dette forventes dog at kunne skabe forvirring for passagerer, som ikke kender til bybusnettet i Kolding, og som både skal benytte tog og bus.

## **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.

# Konsekvenser af budget 2017, anlæg og drift for vedtagne ændringsforslag

## RESUMÉ

Beskrivelse af konsekvenserne for Vej- og Parkpolitik af det vedtagne budget 2017.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen sender beskrivelse af konsekvenserne af det vedtagne budget 2017.

Nedenstående ændringsforslag blev vedtaget i det vedtagne budget 2017.

| Anlæg                                                          | 2017  | 2018  | 2019 | 2020 | Note |
|----------------------------------------------------------------|-------|-------|------|------|------|
| Lindegade, Christiansfeld – etablering af fortov               | 1.260 | 0     | 0    | 0    | 1    |
| Fynsvej, Nr. Bjertvej – bedre trafikafvikling fra Nr. Bjertvej | 950   | 0     | 0    | 0    | 2    |
| Signalanlæg i krydset Nr. Bjertvej – Skolebakken               | 600   | 3.435 | 0    | 0    | 3    |
| Hejlsminde kystsikring, hæfte 3 + udvikling strandpark         | 640   | 0     | 0    | 0    | 4    |
| Højvang Lunderskov, omlægning af fortov                        | 1.235 | 0     | 0    | 0    | 5    |
| Helhedstrategi Å-stien – sænketunnel under Kongebrogade        | 1.000 | 0     | 0    | 0    | 6    |
| Projekter Vamdrup                                              | 1.000 | 0     | 0    | 0    | 7    |
| Udvidelse Vestergade/Persillevej                               | 930   | 930   | 610  | 0    | 8    |

| Drift:                                                                                                | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | Note |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|------|
| Generel reduktion på 0,6%                                                                             | -1.158 | -1.158 | -1.158 | -1.158 | 9    |
| Andel af generelt omstillingskrav 0,3%, personalepolitiske tiltag og tværgående strategiske projekter | -674   | -1.291 | -1.941 | -2.598 | 10   |
| Øget driftstilskud til finansiering af underskud i den kollektive trafik                              | 2.000  | 2.000  | 2.000  | 2.000  | 11   |
| Flextur pulje til takster børn og unge                                                                | 500    | 500    | 500    | 500    | 12   |
| Drift midlertidig grøn snegl                                                                          | 150    | 150    | 150    | 150    | 13   |

|                                                                                    |       |       |       |       |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|----|
| Tilbagekøb af renholdelse city                                                     | 17    | 26    | 35    | 44    | 14 |
| Holdeplads turistbusser                                                            | 57    | 57    | 57    | 57    | 15 |
| Drift af digitale stoppestedsskiltene                                              | 120   | 120   | 120   | 120   | 16 |
| Ekstra indsats renovering af fortov, færdiggørelse af Bramdrup Skovvej i 2017      | 2.500 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 17 |
| Ekstra renholdelse Kolding Kommune                                                 | 500   | 500   | 500   | 500   | 18 |
| Busstop Kløvervej                                                                  | 205   | 205   | 205   | 205   | 19 |
| Bedre skiltning af stier                                                           | 100   | 100   | 100   | 100   | 20 |
| Renovering af tunneller Vonsild                                                    | 100   | 0     | 0     | 0     | 21 |
| Indsætte ekstra bus, så tiderne i køreplanen kan holdes og serviceniveauet bevares | 600   | 600   | 600   | 600   | 22 |
| Belægning cykelstier                                                               | 3.000 | 0     | 0     | 0     | 23 |
| Sydlig ringvejsforbindelse – VVM                                                   | 1.000 | 0     | 0     | 0     | 24 |
| Holbergsvej, hastighedsdæmpning                                                    | 600   | 0     | 0     | 0     | 25 |
| Hævede flader Sjølund, Dalby og Aller                                              | 500   | 0     | 0     | 0     | 26 |
| Trapper Lunderskov                                                                 | 100   | 0     | 0     | 0     | 27 |
| Etablering af grøn snegl, sommerprojekt                                            | 500   | 0     | 0     | 0     | 28 |

#### Note 1

Der anlægges fortov på Lindegade mellem den nye p-plads og Fakta, som forbedrer trygheden for forgængere på strækningen.

#### Note 2

Der anlægges to venstresvingsbaner, der vil reducere forsinkelser for højre- og venstresvingende bilister fra Nr. Bjertvej til Fynsvej.

#### Note 3

Signalanlægget vil afhjælpe trafikafviklingsproblemer og forsinkelser primært i myldretiden samt give større tryghed. Projektet indeholder også støjreducerende tiltag ift. Nr. Bjert Kirke, der generes af trafikstøj, ved at etablere cykelstier og det er med til at indsnævre vejbanen, hvilket er med til at nedsætte hastigheden.

#### Note 4

Der anvendes 440.000 kr. til at etablering af høfte til kystsikring under forudsætning af Kystdirektoratets godkendelse af projektet. De 200.000 kr. overdrages til Hejlsmindelokalråd til opstart af Hejlsminde Strandpark.

#### Note 5

Eksisterende fortov langs Højvang er så smalle, at mange vælger at gå på kørebanen. Omlægningen af fortovet sker ved en indsnævring af kørebanen, hvilket er med til at understrege vejens status som lokalvej og forbedre trygheden for fodgængere.

#### Note 6

Som en del af Helhedsstrategi for Kolding Å etableres en sænketunnel under Kongebrogade i forlængelse af det eksisterende brodæk ved Ågade. Tunnellen skal sikre et mere sammenhængende stiforløb og skal være med til at undgå farlige situationer for fodgængerne, som i dag passerer på tværs af den trafikerede Kongebrogade. Dette søges realiseret via fonde eller alternativt ved et udvidelsesforslag til budget 2018, hvis Funding ikke lykkes.

Projektet kræver en yderlig tilførsel på 2 mio. kr. for at kunne realiseres. I Budget 2017 er der bevilliget 1.0 mio. kr., hvilket vil sige, at der mangler 1.0 mio. kr. for at gennemføre projektet.

#### Note 7

Afventer politisk afklaring i forhold til de konkrete projekter.

#### Note 8

Etape 1 Fra Vestergade 110 til Vestergade 166 – Ca. 800 lbm. Forlængelse af nuværende udvidelse etableres i 2017. Vejens kvalitet forbedres med henblik på den oplevede tryghed.

#### Note 9

Medfører serviceforringelser inden for vej og Parkpolitikken.

#### Note 10

Medfører serviceforringelser inden for vej og Parkpolitikken.

#### Note 11

Det nuværende serviceniveau for den kollektive trafik kan fastholdes.

#### Note 12

Det undersøges hvordan midlerne kan anvendes inden for den nuværende ordningen med Flexung, således at den udvides til at omfatte børn og unge med buskort.

#### Note 13

Det afsatte beløb på 150.000 kr. skal dække mistede parkeringsindtægter, drift og opstilling/nedtagning af projektet. Projektets åbningsperiode tilpasses det afsatte beløb.

#### Note 14

Friholder konkret kontrakt for renholdelse for generelle besparelser.

#### Note 15

Lejeaftalen med Kolding Havn sikrer, at turistbusserne kan holde ved havnen.

#### Note 16

Realtidstavlerne/digitale stoppestedsstandere kan driftes med el og almindelig vedligeholdelse.

#### Note 17

De afsatte midler vil indgå i prioriteringen af drift og vedligeholdelse af fortove, hvor der bl.a. tages udgangspunkt i det af Vejdirektoratet udarbejdede tilstandsvurdering af alle fortove i kommunen. De 1,4 mio. kr. bliver øremærket Bramdrup Skovvej som vedtaget i budgetforliget. Den øvrige prioritering vil blive fremlagt til orientering for Teknikudvalget primo 2017.

#### Note 18

Der vil blive øget service på ukrudtsbekæmpelse og grønt renhold på fortove og langs veje.

#### Note 19

Kløverhøj kan betjenes med linje 1.

#### Note 20

Skiltning af cykelstier/cykelruter forbedres.

#### Note 21

Der udarbejdes oversigt over opgaver, der kan løses for de afsatte midler. Oversigten forelægges Teknikudvalget til orientering.

Note 22

Den indsatte ekstra bus på linje 3 fastholdes for at løse problemer med forsinkelse på strækningen.

Note 23

Belægningen på en række cykelstier forbedres. Udpegning af strækninger hvor belægningen skal forbedres laves i samarbejde med Dansk Cyklist Forbunds lokalafdeling i Kolding og forelægges Teknikudvalget til orientering.

Note 24

Der udarbejdes en VVM for forslag til linjeføring for den sydlige ringvejsforbindelse. VVM redegørelse inklusiv høringer forventes at tage ca. 1 år. Forslaget med henblik på anlæggelse vil fremlægges, så det kan indgå i budget 2019.

Note 25

Trygheden for cyklister på Holbergsvej mellem Tøndervej og Seest Bakke forbedres. Mulige løsninger er hævede flader eller forsætninger. Forvaltningen vil i dialog med Bakkeskolen finde den mest egnede løsning.

Note 26

Der anlægges sideheller og visuelle hastighedsreducerende foranstaltninger. Der kan ikke anlægges hævede flader.

Note 27

Afventer politisk afklaring i forhold til det konkrete projekt.

Note 28

Der vil blive udarbejdet et forslag inkl. budget til etablering af et sommerprojekt på sneglen. Forslaget vil blive forelagt til politisk godkendelse i foråret 2017.

---

**BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

Godkendt.

# Konsekvenser af budget 2017, anlæg og drift for afviste ændringsforslag

## RESUMÉ

Beskrivelse af konsekvenserne for Vej- og Parkpolitik af det vedtagne budget 2017 for afviste ændringsforslag.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen sender beskrivelse af konsekvenserne af det vedtagne budget 2017.

Nedenstående ændringsforslag blev ikke medtaget i det vedtagne budget 2017.

| Anlæg                                                                             | 2017  | 2018 | 2019 | 2020 | Note |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------|------|------|------|------|
| Udbygningsaftale i forbindelse med udbygningen af Danfossgunden ved Vejlevej      | 1.500 | 0    | 0    | 0    | 1    |
| Ny Esbjergvej/Vejlevej - Etablering af højresvingsbane fra Ny Esbjergvej          | 900   | 0    | 0    | 0    | 2    |
| Helhedsstrategi Å-stien - Sænketunnel under Kongebrogade                          | 2.000 | 0    | 0    | 0    | 3    |
| Koldingvej-Sortebjergvej - Ny rundkørsel som adgang til nyt boligområde           | 5.000 | 0    | 0    | 0    | 4    |
| Hejlsminde Kystsikring - Høfte 3                                                  | 440   | 0    | 0    | 0    | 5    |
| Røddingvej, Vamdrup - etablering af midterhelle ved Arena Syd                     | 850   | 0    | 0    | 0    | 6    |
| Bramdrupskovvej forlængelse af fortov til busvendepladsen                         | 1.400 | 0    | 0    | 0    | 7    |
| Dalbyruten løbe og cykelsti bagved Goldbæk Allé samt mellem Idyl og Skamlingvejen | 1.860 | 0    | 0    | 0    | 8    |
| Idyl, cykelsti mellem Ankerhusvej og rundkørslen på Skamlingvejen                 | 3.300 | 0    | 0    | 0    | 9    |
| Dalbyvej/Dalbymøllevej - etablering af hævet flade i T-krydset                    | 200   | 0    | 0    | 0    | 10   |
| P-areal ved Arena Syd i Vamdrup - asfaltering af grusplads                        | 1.320 | 0    | 0    | 0    | 11   |
| Etablering af lastbilkørevej på Møllevej ifm råstofudvinding ved Stepping         | 2.500 | 0    | 0    | 0    | 12   |



|                                                                |        |   |   |   |    |
|----------------------------------------------------------------|--------|---|---|---|----|
| Tøndervej, Vamdrup - sti mellem Bastrup og kommunegrænsen      | 9.200  | 0 | 0 | 0 | 13 |
| Ødisvej/Steppingvej - cykelsti mellem Fovsletvej og Ødis Byvej | 18.300 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Skamlingvejen – sti mellem Binderup og Skamlingsbanken         | 8.725  | 0 | 0 | 0 | 15 |

| Drift:                                                                                           | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Note |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Afledt drift - Udbygningsaftale i forbindelse med udbygningen af Danfossgrunden ved Vejlevej     | 0    | 45   | 45   | 45   | 16   |
| Afledt drift - Ny Esbjergvej/Vejlevej - Etablering af højresvingsbane fra Ny Esbjergvej          | 0    | 5    | 5    | 5    | 17   |
| Afledt drift - Fynsvej-Nr. Bjertvej - Bedre trafikafvikling fra Nr. Bjertvej                     | 0    | 5    | 5    | 5    | 18   |
| Afledt drift - Helhedsstrategi Å-stien - Sænketunnel under Kongebrogade                          | 190  | 190  | 190  | 190  | 19   |
| Afledt drift - Signalanlæg i krydset Nr. Bjertvej-Skolebakken                                    | 0    | 0    | 40   | 40   | 20   |
| Afledt drift - Koldingvej-Sortebjergvej - Ny rundkørsel som adgang til nyt boligområde           | 0    | 25   | 25   | 25   | 21   |
| Afledt drift - Hejlsminde Kystsikring - Høfte 3                                                  | 65   | 65   | 65   | 65   | 22   |
| Afledt drift - Røddingvej, Vamdrup - etablering af midterhelle ved Arena Syd                     | 0    | 35   | 35   | 35   | 23   |
| Afledt drift - Bramdrupskovvej forlængelse af fortov til busvendepladsen                         | 0    | 20   | 25   | 35   | 24   |
| Afledt drift - Dalbyruten løbe og cykelsti bagved Goldbæk Allé samt mellem Idyl og Skamlingvejen | 0    | 10   | 10   | 10   | 25   |
| Afledt drift - Idyl, cykelsti mellem Ankerhusvej og rundkørslen på Skamlingvejen                 | 0    | 25   | 25   | 25   | 26   |
| Afledt drift - Dalbyvej/Dalbymøllevej - etablering af hævet flade i T-krydset                    | 0    | 10   | 10   | 10   | 27   |
| Afledt drift - Udvidelse af Vestergade og Persillevej, Dons                                      | -15  | -30  | -35  | -35  | 28   |
| Afledt drift - Lindegade, Christiansfeld - etablering af fortov                                  | 0    | 10   | 10   | 10   | 29   |
| Afledt drift - Holbergsvej hastighedsdæmpning                                                    | 0    | 10   | 10   | 10   | 30   |
| Afledt drift - P-areal ved Arena Syd i Vamdrup - asfaltering af grusplads                        | 0    | 10   | 10   | 10   | 31   |

|                                                                                          |     |     |     |     |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|----|
| Afledt drift - Etablering af lastbilkørevej på Møllevej ifm råstofudvinding ved Stepping | 0   | 10  | 10  | 10  | 32 |
| Afledt drift - Tøndervej, Vamdrup - sti mellem Bastrup og kommunegrænsen                 | 0   | 40  | 40  | 40  | 33 |
| Afledt drift - Ødisvej/Steppingvej - cykelsti mellem Fovsletvej og Ødis Byvej            | 0   | 70  | 70  | 70  | 34 |
| Direkte busforbindelse mellem Jordrup og Kolding                                         | 240 | 240 | 240 | 240 | 35 |
| Afledt drift - Skamlingvejen – sti mellem Binderup og Skamlingsbanken                    | 0   | 35  | 35  | 35  | 36 |
| Afledt drift – Højvang, Lunderskov – omlægning af fortov                                 | 0   | 12  | 12  | 12  | 37 |

#### Note 1

For at kunne trafikbetjene grunden bedst muligt, er der lavet udkast til en udbygningsaftale, hvor Danfoss betaler for signalreguleringen og svingbaner, mens Kolding Kommune og Danfoss deles om udgiften til udvidelse af Vejlevej til 4 spor mellem det nye signalanlæg og Ny Esbjergvej. Hvis det alene er signallægget som etableres og ikke vejudvidelsen, forventes der yderligere opstuvning af trafik fra nord og syd for det nye kryds, når grunden tages i brug.

#### Note 2

I dag forsinkes både de ligeud kørende og de højresvingende trafikanter på Ny Esbjergvej ved krydsningen med Vejlevej. Ved at etablere et separat højresvingsspor kan trafikken afvikles bedre i krydset og området omkring Vejlevej. I takt med den generelle trafikstigning, udvidelsen af Sygehus Lillebælt og de øvrige trafikgenerende aktiviteter i Kolding by forventes der forlængede rejsetider i myldretiden.

#### Note 3

Dette skal ses i sammenhæng med, at der er bevilliget 1 mio. kr. i forhold til tillægsbevillingen. Dette medfører, at projektet ikke kan gennemføres i sin nuværende form.

#### Note 4

I forbindelse med udviklingen af lokalplanområde 1115-11 nord for Dollerup Sø i Lunderskov skal der etableres vejadgang til området med en ny rundkørsel i krydset Koldingvej/Sortebjergvej/boligområdet. Rundkørslen er en forudsætning for en trafiksikker adgang til området og sænke hastigheden på Koldingvej. Der kan således ikke laves en trafiksikker løsning på adgangen til boligområdet. Byggemodningen kan dermed ikke realiseres.

#### Note 5

Se note 4 i godkendte ændringsforslag.

#### Note 6

Uden et helleanlæg med tilhørende buslommer vil krydsningen af Røddingvej fortsat opleves som utryk for de lette trafikanter, som dels har ærinde i Arena Syd, men også for de skolebørn fra kvarteret omkring Højvang Nord som benytter stisystemet ned til Vamdrup Skoles afdeling på Herredsvej.

#### Note 7

Se note 17 i vedtagne ændringsforslag.

#### Note 8

Forslag om udførelse af et mere sammenhængende stisystem i området anlægges ikke. Der forsøges at finde et reduceret projekt for de allerede afsatte midler.

Note 9

Sammenhængen mellem cykelstien på Skamlingvejen fra rundkørslen Skamlingvejen/Idyl og Ankerhusvej etableres ikke.

Note 10

Projektet kan ikke realiseres, dog skal projektet ses i sammenhæng med note 26 i vedtagne ændringsforslag.

Note 11

P-arealet udføres i grus.

Note 12

Møllevej vil uden udvidelsen og forstærkningen ikke kunne afvikle den øgede lastbiltrafik, når grusgravningen begynder.

Note 13

Cykelstien anlægges ikke og det vil fortsat være utrygt for cyklister at færdes på strækningen.

Note 14

Cykelstien anlægges ikke og det vil fortsat være utrygt for cyklister at færdes på strækningen.

Note 15

Cykelstien anlægges ikke og det vil fortsat være utrygt for cyklister at færdes på strækningen.

Note 16

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 1).

Note 17

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 2).

Note 18

Der er ikke afsat driftsmidler til højresvingsbanen og derfor skal driftsmidler findes inden for Vej- og Parkpolitikken, hvilket vil ske på bekostning af andre driftsopgaver.

Note 19

Afledt drift er ikke medtaget ved budgetforliget til dækning af reparationer, hærværk og vedligehold, med mindre Vej og Parks driftsbudget omprioriteres.

Note 20

Der er ikke afsat driftsmidler til signalanlægget og derfor skal driftsmidler findes inden for Vej- og Parkpolitikken, hvilket vil ske på bekostning af andre driftsopgaver.

Note 21

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 4).

Note 22

Afledt drift er ikke medtaget ved budgetforliget. Den afledte drift i form af sandfodring for 65.000 kr. årligt er nødvendig, for at høften har sin virkning. Det vil derfor være nødvendigt at finde midler til sandfodring, hvilket vil ske på bekostning af andre driftsopgaver inden for Vej- og Parkpolitikken.

Note 23

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 6).

Note 24

Se note 17 i vedtagne ændringsforslag.

Note 25

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 8).

Note 26

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 9).

Note 27

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 10).

Note 28

Ingen konsekvenser.

Note 29

Der er ikke afsat driftsmidler til fortovet og derfor skal driftsmidler findes inden for Vej- og Parkpolitikken, hvilket vil ske på bekostning af andre driftsopgaver.

Note 30

Der er ikke afsat driftsmidler til anlægget og derfor skal driftsmidler findes inden for Vej- og Parkpolitikken, hvilket vil ske på bekostning af andre driftsopgaver.

Note 31

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 11).

Note 32

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 12).

Note 33

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 13).

Note 34

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 14).

Note 35

Servicen med kollektiv transport mellem Jordrup og Kolding hæves ikke.

Note 36

Ses i sammenhæng med at anlægssdelen ikke er medtaget i budgetforliget (note 15).

Note 37

Der er ikke afsat driftsmidler til fortovet og derfor skal driftsmidler findes inden for Vej- og Parkpolitikken, hvilket vil ske på bekostning af andre driftsopgaver.

---

**BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

Godkendt.

# Orientering om implementering af Prisme 2015

## RESUMÉ

Kolding Kommune startede som pilotkommune implementeringen af økonomisystemet Prisme 2015 i oktober 2015 med driftsstart 1. november 2016. Der har i forbindelse med driftsstarten været nogle udfordringer.

### Sagen behandles i

Miljøudvalget, Teknikudvalget, Plan- og boligudvalget og Kulturudvalget.

### Forslag

By – og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

Fujitsu som er leverandør af Kolding Kommunes centrale økonomisystem Prisme, forespurgte i 2015 om Kolding Kommune ville være pilotkommune på en ny version kaldet Prisme 2015. Implementeringsfasen blev igangsat i oktober 2015, med en forventning om driftstart i foråret 2016, driftsstart blev udskudt til 1. november 2016.

Det centrale økonomisystem Prisme 2015 blev sat i drift pr. 1. november 2016 med følgende moduler:

*Kreditor (betaling til leverandør)*

*Finans (regnskab/budget)*

*Debitor (opkrævninger)*

*Indkøb*

Alle moduler blev sat i drift på en gang i hele kommunen, da det ikke var muligt at starte et modul op af gangen lige som det ej heller var muligt at "rulle" systemet ind med opstart i enkelte afdeling/forvaltning først. Det var ej heller muligt at køre sideløbende drift mellem Prisme 2015 og Prisme 2009 (den tidlige version) i en overgangsperiode.

Der har siden driftsstart den 1. november 2016, været store udfordringer i forhold til at betale leverandørfakturaer. Der har og er mange forskellige typer af fejl og årsager til, at bilag stopper i processen og ikke kan færdigbehandles, så udbetalingen til leverandøren kan ske, ligesom der er udfordringer i forhold til at få systemet til at "tale sammen" med div. fagsystemer som eksempel forvaltningens ressourcestyringssystem Elbek & Vejrup.

I By- og Udviklingsforvaltningen har der i hele perioden været stor fokus på, at der bliver betalt fakturaer til leverandøren og borgere. Fra 1. november 2016 har økonomimedarbejderne arbejdet med behandling af fakturaer, hjulpet forvaltningens brugere samt været i den fælles hotline for hele Kolding Kommune i et forsøg på at dæmpe konsekvenserne af følgevirkningerne.

Trods det ekstra fokus, hvilket forvaltningen har på at afhjælpe følgevirkningerne, har forvaltningen, som de øvrige forvaltninger, et betydeligt antal fakturer, hvor betalingsfristen er forfaldende.

Da der forud for opstart af Prisme 2015 var en overgangsperiode, hvor det ikke var muligt at indlæse fakturere, der vil derfor være fakturer tilbage fra den 13. oktober 2016, som ikke er betalt.

Der arbejdes ligeledes med indlæsning af filer fra eksterne systemer bl.a. fra SD (lønninger), Elbek & Vejrup, KMD mfl. Udfordringerne med implementeringen af det centrale økonomisystem Prisme 2015 betyder også, at det ikke har været muligt at trække en økonomistatus over dette års forbrug siden udgangen af september.

I forhold til debitorsystemet er der ligeledes udfordringer, hvilket består i indlæsning af data. For By- og Udviklingsforvaltningen drejer det sig om ejendomsskat, P-afgifter, byggesagsgebyr, miljøgebyr og interne regninger fra Driften. Der arbejdes med løbende at løse disse udfordringer og få opkrævninger ud til de gældende tidsfrister.

---

**BESLUTNING MILJØUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt, idet sagen fremsendes til orientering i Økonomiudvalget.

---

**BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.

---

**BESLUTNING PLAN- OG BOLIGUDVALGET DEN 12-12-2016**

---

Godkendt.

## Orienteringspunkt

### **RESUMÉ**

---

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

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.

## Orientering fra formanden

### **RESUMÉ**

---

Orientering fra formanden.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016**

---

Godkendt.



# Deltagelse i aktiviteter

## RESUMÉ

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Teknikudvalget drøfter om der er behov for at et eller flere medlemmer af udvalget varetager andre kommunale hverv.

### 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.

| <i>Aktivitet</i>                                                  | <i>Deltagere</i>                        | <i>Afbud</i>                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tur til et biogasanlæg den 15. december 2016 fra kl. 14.00-18.00. | Poul Erik Jensen*<br>Asger Christensen* | Yrsa Mastrup<br>Knud Erik Langhoff<br>Oluf Lykke Nielsen<br>Tobias Jørgensen<br>Michael Jensen |

\* Poul Erik Jensen og Asger Christensen tilmeldes via Plan- og Boligudvalget.

Den 7. november 2016 blev det protokolleret, at Knud Erik Langhoff, Oluf Lykke Nielsen, Tobias Jørgensen og Michael Jensen skulle deltage i tur til et biogasanlæg. De har efterfølgende meldt afbud til turen.

## BESLUTNING TEKNIKUDVALGET DEN 05-12-2016

Godkendt.