

# REFERAT Teknikudvalget d. 06-02-2017

**Mødedato** Mandag d. 06. februar 2017 kl. 13:30

**Mødested** Nytorv 11, mødelokale 1.2 Vest

**Mødedeltagere** Knud Erik Langhoff, Oluf Lykke Nielsen, Poul Erik Jensen, Michael Jensen, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup, Asger Christensen, Hans Erik Adsbøl

## Indholdsfortegnelse

Evaluering Teknikudvalget, 2016 Politiske fokusområder 2016-2017.....	3
Lukket.....	6
Prioritering af byggemodningsrammen for 2017.....	7
Udgiftsneutral tillægsbevilling til anlægsbevilling - p.nr. 4758 - Etablering af cykelparkering nord f Vejlevej - udbygningsaftale for Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og nyt kryds.....	10
Lukket.....	15
Forsøg med ukrudtsbekæmpelse i Vej og Park.....	16
Mindre vejprojekter 2017.....	19
Ændring af fartgrænser i Kolding og centerbyerne.....	21
Samkørselsprojekt - "Brug bilen".....	25
Korrespondanceanalyse af bybusnet.....	27
Anklage mod Sydtrafik om medvirken til løndumping.....	29
Nedsættelse af takster på Flextur (FlexJunior).....	30
Buskort +67 årige - status.....	32
Lukning af Mazantigade.....	33
Havevej, Christiansfeld - lukning af vejen ved Skovvænget.....	35
Grønningen - nedlæggelse af del af privat fællesvej.....	37
Vejmandsordningen.....	40
Status på graffitiprojekt.....	43
Status på kystsikring ved Hejlsminde.....	46
Byliv.....	48
Orienteringspunkter.....	51
Orientering fra formanden.....	52
Deltagelse i aktiviteter.....	53

# Punkt 1: Evaluering Teknikudvalget, 2016 Politiske fokusområder 2016-2017

16/20773

## Resumé

Forvaltningen har udarbejdet en evaluering af, hvilken betydning de politiske fokusområder har haft på forvaltningens arbejde i 2016.

Evalueringen indeholder - som sidste år - en oversigt over, hvilke projekter der ligger under det enkelte fokusområde, samt i hvor høj grad det pågældende projekt lever op til intentionerne og værdierne anført i udvalgspolitikken.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at evalueringen for 2016 af fokusområderne for 2016-2017 inden for udvalgspolitikken for Teknikudvalget tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

*Evaluering 2016, fokusområder 2016-2017*

Et fokusområde er et politisk prioriteret område, hvorigennem en udvalgspolitik udmøntes over en 2-årig periode ved at fokusområderne omsættes til konkrete projekter og handlinger.

Fokusområderne for 2016-2017 lyder således:

*Inden for temapolitik Vej og Park*

- Udvikling af pladser og grønne områder
- Samarbejde og frivillighed

*Inden for temapolitik Affald og Genbrug*

- Øget genbrug, mindre forbrænding
- Brugeroplevelse

*Inden for temapolitik om Trafik*

- Bedre fremkommelighed
- Trafiksikkerhed
- Cykelfremme

Udmøntningen af fokusområderne sker dels gennem det daglige arbejde med borgere og virksomheder og gennem konkrete projekter. Forvaltningen har gennemført en screening af, hvilke projekter forvaltningen har arbejdet med i 2016 under hvert enkelt fokusområde.

Evalueringen er baseret på et værktøj, der kan hjælpe med at måle i hvor høj grad, de pågældende projekter lever op til værdierne i udvalgspolitikken. Hvert tiltag/projekt pointgives fra 0-5 point, efter i hvor høj grad det lever op til de beskrevne værdiparadigmer i udvalgspolitikken under '*Sådan vil vi gøre det*'. Jo højere summen er, des højere vurderes det, at projektet lever op til værdiparadigmerne.

Der er forskel på paradigmerne fra udvalgspolitik til udvalgspolitik, ligesom der er forskel på antallet af paradigmer. Derfor forholder den enkelte evaluering sig specifikt til udvalgspolitikken, og evalueringerne kan ikke direkte sammenlignes på tværs af udvalgene.

Værdiparadigmerne i teknikpolitikken:

- Dokumentérbart grundlag
- Designprocesser
- Samarbejde

- Afprøvning

Det fulde værktøj med baggrunden for pointgivningen kan ses i bilaget til punktet, mens nedenstående tabel viser en overordnet oversigt for udvalgte projekter under fokusområderne. Man kan maksimalt opnå 20 point.

Fokus område	(Sådan vil vi gøre det)	Sum
<b>Udvikling af pladser og grønne områder (V&amp;P)</b>	Hundeskov i city	15
	Marienlund incl omkringliggende areal	17
	Cormenius-haven	18
<b>Samarbejde og frivillighed (V&amp;P)</b>	Sortebjerg	19
	Klintevej - Legeplads	16
	Seest samling	14
	Legeplads-strategi	18
<b>Øget genbrug, mindre forbrænding (Renovation)</b>	Bedre sortering af Småt brændbart.	15
	Kompetenceudvikling af drifts-medarbejdere	14
	Affaldsrådgivning til virksomheder	15
	Flere fraktioner på genbrugs-pladserne	14
	Indsamling af storskrald	15
	Miljø-stationerne udvides med to fraktioner fra foråret 2017	14
	Projekt REUSE starter i januar 2017 i Lunderskov	15
	Mere bemandet åbningstid på fire genbrugs-pladser.	14
<b>Brugeroplevelse (renovation)</b>	24-7 ; Døgnåbne genbrugs-pladser	20
	Øget kommunikationsindsats og flere events	15
	Nye skilte til genbrugs-pladser og miljø-stationerne.	14
<b>Bedre fremkommelighed og mobilitet (Trafik)</b>	Projekter i infrastrukturpuljen	13

	ITS	16
	Ændring af transportvaner for at få flere til at køre sammen og køre uden for myldretiden så trængsel reduceres.	20
	Pendlercykelparkeringspladser	18
<b>Trafiksikkerhed (Trafik)</b>	Cykelbokse	15
	Fodgænger-sikkerhed	16
	Trafiksikkerhedsfremme i krydset Vejlevej/Ny Esbjergvej.	11
<b>Cykelfremme (Trafik)</b>	Cykelparkering	13
	Service til cykler	15
	Cykelsti Taps	13
	Kampagner	16

### *Konklusion*

Arbejdet med fokusområder har nu været i gang i godt 3 år og denne evaluering viser, de gevinster et langsigtet fokus i udvalget har. Den systematiske tilgang til igangsættelse og opfølgning på projekter og tiltag sikrer, at fokus holdes på udvalgspolitikens intentioner. Der skabes et grundlag for en konkret vurdering af, i hvilken grad det enkelte projekt/tiltag bidrager til opfyldelsen af de valgte fokusområder. Der er udvalgt og evalueret på i alt 29 konkrete projekter/tiltag, der i forskellig størrelsesorden scorer på de fokusområder, som udvalgspolitikken og udvalget har som hovedfokus.

Der er flere typer projekter, hvor nogle er afsluttet, men også mange af de igangsatte projekter fortsættes i 2017. Netop dette viser den langsigtede styrke i udvalgets fokusområder, der er hovedmedvirkende til at understøtte udvalgspolitikken.

Forvaltningen vil fortsat sikre, at de enkelte sager til udvalget henviser til udvalgspolitikken og fokusområderne, når det er relevant.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

Skema - fokusområder for Teknikudvalget

## **Punkt 2: Lukket**

16/9130

## **Punkt 3: Prioritering af byggemodningsrammen for 2017**

17/260

### **Resumé**

Forslag til prioritering af rammebeløbet i budget 2017 til byggemodning på 33.006.000 kr.

Beløbet består af oprindelig ramme på 18.006.000 kr. hertil kommer overførsel fra 2016 i forbindelse med bevillingskontrollen på 15.000.000 kr.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at forslag til prioritering af rammebeløb til bevillingen imødekommes,

at etableringen af rundkørslen finansieres af byggemodningsrammen i 2017 med 5.000.000 kr,

at der udarbejdes ændringsforslag til budget 2018 vedr. opskrivning af byggemodningsrammen i 2019 med tilsvarende 5.000.000 kr.

### **Sagsfremstilling**

Byggemodningsrammen blev på byrådsmødet den 13. april 2015 tilført i alt 40 mio. kr. i ekstraordinære anlægsmidler til byggemodning, fordelt med 15 mio. kr. i 2015 og 25 mio. kr. i 2016. På den baggrund blev der i 2015 og 2016 gjort flere tiltag i form af arkæologiske undersøgelser og udarbejdelse af lokalplaner med det formål, at forberede større anlægsaktivitet inden for byggemodning af specielt boligområder i 2017 og 2018. Ligeledes blev der byggemodnet etaper i hhv. Dalby og Alminde Viuf, hvor lokalplanerne var klar og anlægsarbejdet umiddelbart kunne igangsættes efter de arkæologiske udgravninger.

Der blev i 2016 igangsat en parallel proces i Eltang og på Agerøvej i Drejens, hvor der blev udarbejdet lokalplan og projekteret sideløbende, med involvering af eksterne rådgivere og i tæt samarbejde med BlueKolding. Der var her tale om at lokalplanlægning og projektering skulle gå hånd i hånd for bl.a. at sikre håndtering af mest mulig regnvand inden for eget område.

I 2017 er der et samlet byggemodningsbudget på 33.006.000 kr. Heraf udgør de overførte midler fra 2016 15.000.000 kr. primært fra Agerøvej i Drejens, Eltang samt de i 2016 ikke prioriterede midler. Der er ligeledes ved bevillingskontrollen ultimo 2016 overført 20.000.000 kr. til 2018. Overførelserne til både 2017 og 2018 skyldes forskydninger i anlægsarbejderne. I forbindelse med budgetlægningen for 2017 blev der indarbejdet en forskydning på 5.000.000 kr. fra 2017 til 2018. Beløbet er indeholdt i de 18.006.000 kr., som fremgår af det vedtagne budget.

Prioritering byggemodning 2017		
	2017	2018
<b>Budget i overslagsårene</b>	<b>kr. 33.006.000,00</b>	<b>kr. 47.184.000,00</b>
<b>Boligbyggemodninger</b>		
Agerøvej Drejens etape 1	kr. 7.000.000,00	
Eltang etape 1	kr. 2.500.000,00	
Ved Koldingvej VesterNebel	kr. 6.000.000,00	kr. 6.000.000,00
Ved Dollerup Sø etape 2	kr. 7.000.000,00	kr. 9.000.000,00
Etablering af rundkørsel til Dollerup Sø etape 2	kr. 5.000.000,00	
Eltangvej 188, etablering af vejadgang	kr. 500.000,00	
<b>Færdiggørelsesarbejder</b>		
Sídevej til Venusvej	kr. 500.000,00	
Viuf Vesterby 2		kr. 700.000,00
Thors ager		kr. 650.000,00
Kærvænget	kr. 200.000,00	
Kløvkær	kr. 700.000,00	
Hvidkærgårdsvej	kr. 250.000,00	
Skolebakken	kr. 300.000,00	
Venusvej cykelsti på nordsiden	kr. 500.000,00	
Syssebjergvej	kr. 100.000,00	
Odins Ager overdragelse til GF	kr. 100.000,00	
Elkærholmparken	kr. 300.000,00	
Eltangvej, Lilballe	kr. 700.000,00	
Drejens Boligby (skov)		kr. 200.000,00
Forsytlavænget	kr. 150.000,00	
<b>Ervhversbyggemodninger</b>		
Råderum til Industribyggemodninger	kr. 556.000,00	
Færdiggørelse af Merkurvej	kr. 650.000,00	
<b>I alt prioriteret</b>	<b>kr. 33.006.000,00</b>	<b>kr. 16.550.000,00</b>

By- og udviklingsdirektøren er bemyndiget til at budgetomplacere inden for byggemodningsrammen, så tilpasninger i byggemodningsrammen vil kunne ske ved budgetomplaceringer i løbet af året.

Byggemodning af første etape i Eltang afsluttes foråret 2017, salg af såvel storparceller og parcelhusgrunde er startet op primo 2017 som tidlig udbud.

Byggemodning af 1. etape med 20 parcelhusgrunde og 2 storparceller på Agerøvej i Drejens forventes færdig sommeren 2017. De 2 storparceller er solgt i tidlig udbud ultimo 2016. Salg af parcelhusgrundene forventes igangsat i sommeren 2017.

I ovenstående prioritering af midlerne for 2017 indgår, at der byggemodnes en etape i Lunderskov ved Dollerup sø i 2017. Etapen indeholder 16 parcelhusgrunde samt 2 storparceller med mulighed for ca. 40 parceller i tæt lav bebyggelse, det er 2. etape ved Dollerup sø udstykningen – Granitvænget, som blev byggemodnet i 2011, var 1. etape. Etape 2 i Dollerup sø medtages under nogle forudsætninger som beskrevet nedenfor.

Lokalplanen foreskriver, at den permanente vejadgang til byggemodningen ved Dollerup sø skal ske fra Koldingvej via en rundkørsel. Etablering af denne rundkørsel blev ikke bevilget i budget 2017. Etablering af rundkørslen er en forudsætning for at komme videre med udstykningen og en forudsætning for salget af grundene. Anlægsudgifterne til rundkørslen anslås til ca. 5.000.000 kr. og foreslås i første omgang finansieret i 2017 af byggemodningsrammen.

Jf. beslutning i Plan- og Boligudvalget den 14. november 2016 foreslås at der for budget 2018 udarbejdes ændringsforslag vedr. opskrivning af byggemodningsrammen i 2019 med tilsvarende 5.000.000 kr.

I sommeren 2016 blev igangsat udarbejdelse af lokalplan til en udstykning i Vester Nebel, kaldet Ved Koldingvej. Her byggemodnes en 1. etape med 36 parcelhusgrunde i 2017. Salg af disse grunde forventes igangsat i efteråret 2017.

Der er tale om en dynamisk proces omkring byggemodningerne og prioriteringerne. Dette betyder, at der løbende foretages vurderinger af projekterne. Omprioriteringer kan påvirke bl.a. lokalplanlægningen og kan resultere i tidsforskydninger i projekternes gennemførelse. Det er på denne baggrund ikke muligt på nuværende tidspunkt at opgøre beløbsstørrelsen på den forventede overførsel fra 2017 til 2018. Når den kendes medtages denne ved bevillingskontrollen ultimo 2017.

### **Centralforvaltningens bemærkninger**

Der er ikke yderligere bemærkninger.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Forslaget indstilles til godkendelse.

## **Punkt 4: Udgiftsneutral tillægsbevilling til anlægsbevilling - p.nr. 4758 - Etablering af cykelparkering nord for Kolding Banegård**

15/11884

### **Resumé**

Ansøgning om udgiftsneutral tillægsbevilling til anlægsbevilling til p.nr. 4758, Etablering af cykelparkering nord for Kolding Banegård.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at bevillingsansøgningen imødekommes.

### **Sagsfremstilling**

Kolding Kommune arbejder for at forbedre mulighederne for at kombinere transportmidler som beskrevet i Mobilitetsplanen. Den mulighed giver cykelparkeringen på Banegårdspladsen, da den forbedrer forholdene for at kombinere cykel med henholdsvis bil, bus og tog. Teknikudvalgets udvalgspolitik beskriver desuden cykelfremme som et fokusområde, der skal forbedre mobiliteten og trafiksikkerheden

Projektet indbefatter udskiftning af de eksisterende 80 pladser til 105 nye pladser samt 3 pladser til ladcykelparkering. Den nye cykelparkering er overdækket og etableret i 2 etager med tilhørende servicefaciliteter, mens de eksisterende cykelstativer vil blive flyttet til øvrige lokaliteter i Kolding Kommune.

Projektet blev oprindeligt ansøgt sammen med DSB, hvor Kolding Kommunes andel af den samlede projektsum på 1.720.000 kr. blev estimeret i samarbejde med eksterne rådgivere til 415.000 kr. Trafikministeriets pulje til supercykelstier og cykelparkering finansierede heraf 166.000 kr.

DSB har siden meldt ud, at de ikke vil tage del i projektet om at udskifte den nuværende cykelparkering i forbindelse med Kolding Banegård. Perronparkeringen samt parkeringen på bagsiden af stationen på Jens Holms Vej udgår derfor. Det betyder, at cykelparkeringen på forpladsen af Banegårdspladsen, som Kolding Kommune står for, bliver det eneste der realiseres i forbindelse med dette projekt.

By- og Udviklingsforvaltningen har gennemført udbud og valgt leverandør ud fra pris, kvalitet, design samt komfort. Efter indhentning af tilbud viste det sig, at etableringen krævede yderligere 255.000 kr., som blev besluttet finansieret af midlerne under p.nr. 4748, Cykelby uden for pulje.

Efterfølgende er der kommet ønsker til projektet i form af cykelpumpe og lys samt uforudsete udgifter til anlægsarbejdet, da der blandt andet skulle fjernes et træ samt støbning af betonfundament herefter. Derudover har det nuværende underlag givet en del udfordringer med meget store fliser med støbt beton under samt reetablering herefter. Til trods for at Forvaltningen først fik kendskab til de forskellige ekstra anlægsarbejder i december måned, skulle det ikke udsætte projektet yderligere.

Ved den valgte løsning tilbydes cyklisterne et højere serviceniveau. Samlet set bevirker ovenstående, at de samlede udgifter vil beløbe sig til 835.000 kr. Heraf finansieres 330.000 kr. af Trafikministeriets pulje til supercykelstier og cykelparkering.

Ansøgningens bevillingsmæssige konsekvenser:

	Udgift	Indtægt
Oprindelig anlægsbevilling	415.000 kr.	166.000 kr.
Tillægsbevilling 25.04.16	255.000 kr.	0 kr.
Nødvendig anlægsbevilling	835.000 kr.	331.000 kr.

Tillæg til anlægsbevilling	165.000 kr.	165.000 kr.
----------------------------	-------------	-------------

Merudgiften på 165.000 kr. udlignes af tilsvarende merindtægter på 165.000 kr. og er dermed udgiftsneutral.

Fordeling af rådighedsbeløb:

	Udgift	Indtægt
Anvendt i 2015	8.000 kr.	0 kr.
Rådighedsbeløb 2016	662.000 kr.	166.000 kr.
I alt 2015 + 2016	670.000 kr.	166.000 kr.
Rådighedsbeløb 2017	0 kr.	0 kr.
Nødvendigt rådighedsbeløb 2017	165.000 kr.	165.000 kr.
Tillæg til rådighedsbeløb 2017	165.000 kr.	165.000 kr.

Tiltaget understøtter Teknikudvalgets fokusområde omkring Cykelfremme.

### **Centralforvaltningens bemærkninger**

Der er ikke yderligere bemærkninger til sagen.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Forslaget indstilles til godkendelse.

## **Punkt 5: Vejlevej - udbygningsaftale for Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og nyt kryds**

17/865

### **Resumé**

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag 0221-33 Ved Vejlevej – et erhvervsområde for Danfoss-grunden, matr. nr. 40b Kolding Markjorder 2. afd. har Danfoss anmodet om en udbygningsaftale, der omfatter udbygning af en del af Vejlevej.

For at lokalplanen kan vedtages endeligt, skal Teknikudvalget anvise finansiering af trafik anlæggene, som beskrevet i udbygningsaftalen.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at Kolding Kommune tiltræder udbygningsaftalen,

at udbygningsaftalen finansieres af projekt 4725 Infrastrukturpuljen,

at der fremsendes et ændringsforslag til budget 2018 på udbygningsaftalens omkostning til opskrivning af Infrastrukturpuljen.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag 0221-33 Ved Vejlevej – et erhvervsområde for Danfoss-grunden, matr. nr. 40b Kolding Markjorder 2. afd. har Danfoss anmodet om en udbygningsaftale, der omfatter udbygning af en del af Vejlevej.

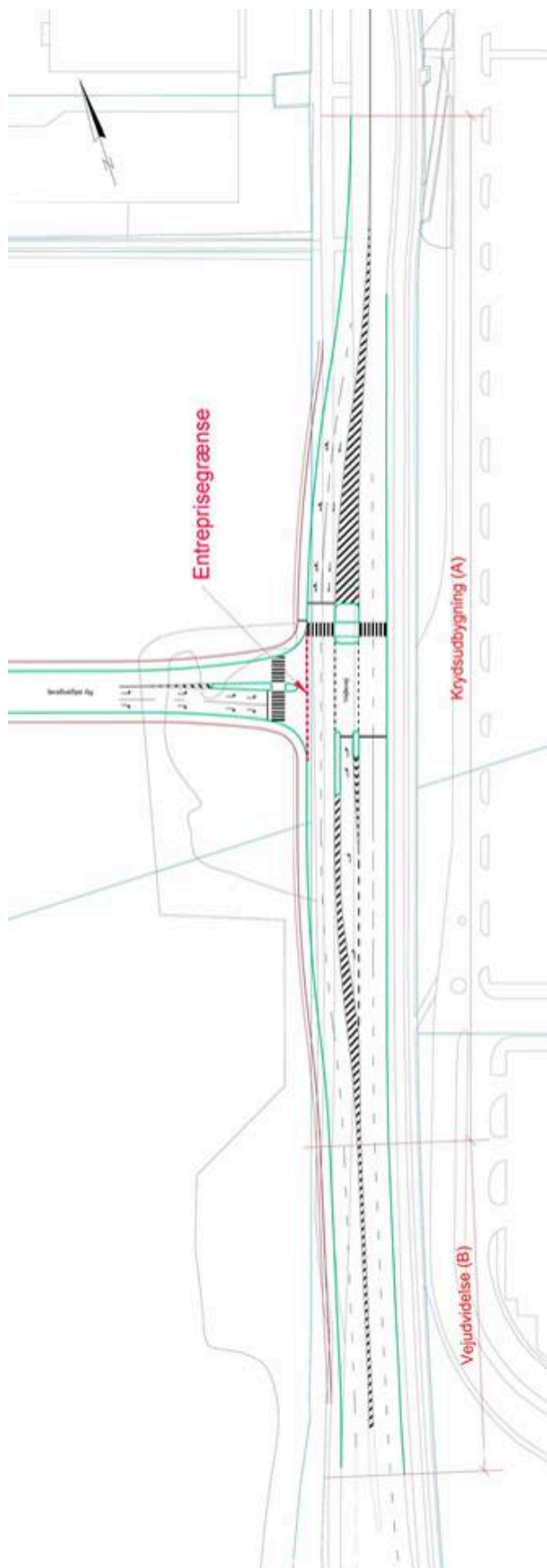
Danfoss ønsker i forbindelse med udvikling af Danfoss-grunden at sikre vejadgang fra Vejlevej på strækningen mellem krydset Vejlevej/Ny Esbjergvej og Vejlevej/Egtved Alle. Udbygningsaftalen indgås med henblik på at forbedre adgangsforholdene til grunden og trafikafviklingen i området.

Der er udarbejdet forslag til udbygningsaftale mellem Danfoss A/S og Kolding Kommune, der beskriver de nødvendige trafik anlæg og finansiering heraf. Udbygningsaftalen er vedlagt som bilag. For at lokalplanen kan vedtages endeligt, skal Teknikudvalget anvise finansiering af trafik anlæggene, som beskrevet i udbygningsaftalen.

I udbygningsaftalen mellem Danfoss A/S og Kolding Kommune forpligter Danfoss A/S sig til at etablere følgende:

- Krydset Vejlevej/indkørsel til grunden udbygges til et signalreguleret kryds. Danfoss forpligter sig til at betale 100 % af etableringsomkostningerne. Med etableringsomkostninger forstås: omkostningerne til projektering, udførelse, matrikulær berigtigelse, tinglysning, beplantning og belysning.
- Vejudvidelse: For at kunne afvikle trafikken skal en del af strækningen mellem Ny Esbjergvej og den nye adgangsvej udvides til 4 spor, som følge af Koldings Kommunes ønskede placering af lyskrydset. Danfoss forpligter sig til at betale 50% af omkostningerne til etablering af vejudvidelsen. Kolding Kommune forpligter sig ligeledes til at betale 50% af omkostningerne til etablering af vejudvidelsen. Dog forpligter Kolding Kommune sig kun til at betale maks. 1.050.000 kr. + moms. Billigste samlede bud for A og B efter Lov nr. 338 af 18. maj 2005 om indhentning af tilbud i bygge- og anlægssektoren § 8, stk. 1 vil danne grundlag for denne beregning.

Etablering af vejadgangen til Danfoss-grunden med signalreguleret krydset på Vejlevej sker i medfør af § 49 i Lov om offentlige veje.



Lokalplanen forventes endelig vedtaget i april 2017 og anlægsarbejderne vedrørende kryds og vejudvidelse igangsættes i 2017.

Forvaltningen fremsendte udvidelsesforslag til budget 2017 for så vidt angår Kolding Kommunes andel af udgifterne til vejudvidelsen. Pengene blev ikke afsat i budgettet.

Udbygningsaftalen foreslås finansieret af anlægsprojekt nr. 4725 – Infrastrukturpulje, samt at der fremsendt et ændringsforslag til budget 2018 på udbygningsaftalens omkostninger til opskrivning af infrastrukturpuljen.

### **Centralforvaltningens bemærkninger**

Der er ikke yderligere bemærkninger.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Forslaget indstilles til godkendelse.

### **Bilag**

Udbygningsaftale

Bilag til udbygningsaftale

## **Punkt 6: Lukket**

16/18607

## Punkt 7: Forsøg med ukrudtsbekæmpelse i Vej og Park

16/9518

### Resumé

By og Udviklingsforvaltningen ønsker at videreføre de forsøg med forskellige ukrudtsbekæmpelsesmetoder i driften, der blev igangsat i 2012, herunder afprøvning af organiske ukrudtsbekæmpelsesmetoder med produkter, hvor Miljøstyrelsens samlede miljømæssige vurdering er, at midlet ikke udgør nogen uacceptabel risiko for miljøet.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at forsøgene fortsættes og at der foretages en årlig evaluering af forsøgene herunder en screening for nye produkter og metoder.

### Sagsfremstilling

Vej og park har gennem de seneste år afprøvet forskellige ukrudtsbekæmpelses metoder. Der er igennem de seneste år sket en stor udvikling i forhold til såvel midler og udbringningsmetoder. Samtidig er der mange faktorer, som påvirker effektiviteten og virkningen af de valgte løsninger, eksempelvis belægningstyper, vejret, årstiden og det anvendte materiel og midler.

Faktorerne påvirker afbalanceringen mellem de miljømæssige, driftstekniske og økonomiske aspekter for ukrudtsbekæmpelsen.

Erfaringerne fra forsøgene bruges til at sikre en god og effektiv behandling under hensyn til denne balance. Nedenstående er en opsamling og afrapportering af de erfaringer, der er gjort med forsøgene med forskellige metoder mv.

#### *Baggrund:*

Bl.a. som følge af den store reduktion i antal ansatte i Driftsafdelingen umiddelbart efter kommunesammenlægningen, blev ukrudtsbekæmpelsen på faste og løse belægninger reduceret i et omfang, som medførte en del klager over kvaliteten af ukrudtsbekæmpelsen i Kolding Kommune. Derfor blev det i 2011 besluttet, at afprøve forskellige metoder til ukrudtsbekæmpelse på løse og faste belægninger i Kolding Kommune.

#### *Forsøg:*

I foråret 2011 startede forsøget op på følgende arealer: busskure og deres belægning (afskærmet), Junghansvej (P-plads), Amfiscenen (P-plads), Heller, Rundkørsel med stauder og trapper. Bekæmpelsesmidlet der blev brugt i forsøget, var det organisknedbrydelige fedtsyre produkt Ultima Proff.

Umiddelbart inden forsøget blev opstartet i foråret 2011 blev der udsendt en pressemeddelelse, hvor kommunens borgere blev orienteret om forsøget. <http://www.vamdrup.dk/news/item/seo/kommunen-afproever-biologisk-sproejtemiddel-mod-ukrudt>

(Pressemeddelelse vedlagt som bilag)

I starten af forsøgsperioden blev ukrudtsbekæmpelsen udført med traditionelle sprøjtemetoder, hvor fedtsyren udsprøjtes i fortyndet og forstøvet form igennem dyser, som man kender det fra landbruget. Sprøjten, som blev anvendt, var en almindelige landbrugssprøjte monteret på en traktor. Hele arealet blev behandlet uagtet dækningsgraden af ukrudt på arealet.

Resultaterne af afprøvningen i vækstsæsonen 2012 blev fremlagt for Det Grønne Råd i Kolding Kommune i efteråret 2012. Rådet anerkendte, at ukrudtsbekæmpelsen var langt bedre end i tidligere sæsoner og havde intet at indvende mod brugen af UltimaProff.

I november 2012 blev der afholdt møde mellem Vej & Park og Miljøområdet, hvor konklusionen blev, at man ville fortsætte forsøgene med forskellige ukrudtsbekæmpelses metoder, herunder miljøvenlig kemisk ukrudtsbekæmpelsesmetoder med organiske syreprodukter.

Det blev samtidig vurderet, at miljøbelastningen ikke var i strid med intentionerne i Kolding Kommune om at være en pesticidfri kommune, idet midlet jf. Miljøstyrelsens samlede miljømæssige vurdering er, at midlet ikke udgør nogen uacceptabel risiko for miljøet.

Forsøgene med forskellige ukrudtsbekæmpelsesmetoder er derfor fortsat.

I praksis er Ultima Proff (fedtsyre) og senest No Weed (eddikesyre) forsøgsvis anvendt i en lang række elementtyper, siden forsøgene blev påbegyndt i 2011. Produkterne er kun tilladt til professionel brug og alle medarbejdere, der udfører kemisk ukrudtsbekæmpelse, har gennemført sprøjtecertifikatuddannelsen (2 ugers kursus med afsluttende statskontrolleret prøve), som løbende opdateres hvert 5. år.

Samtidig med at forsøgene med fedtsyre har udviklet sig til flere elementtyper, har der parallelt med den kemiske ukrudtsbekæmpelse været lavet forsøg med termisk ukrudtsbekæmpelse (gasbrænding).

Drift har siden 2012 udfaset 3 gamle og uøkonomiske fladegasbrænderkøretøjer. Siden medio 2014 og frem til medio 2016 har der kun været ét fladegasbrænderkøretøj i brug i Kolding Kommune. Medio 2016 er der indkøbt yderligere et fladegasbrænderkøretøj som supplement til den kemiske behandlingen med syreprodukter. Den nye type af ukrudtsbrændere fra Envo-Dan i Vejen er mere effektiv og har et gasforbrug, der ligger ca. 30-40% lavere end de tidligere anvendte gasbrændere, hvilket er med til at reducere CO2 udledningen og dermed miljøbelastningen

Forsøgene har i starten vist, at de to metoder komplimenterer hinanden godt. Den termiske metode supplerer den kemiske metode, når der er meget regnfulde perioder, hvilket vanskeliggør den kemiske ukrudtsbekæmpelse. Det omvendte gør sig gældende for den kemiske ukrudtsbekæmpelse, når vi har perioder med tør vejr og afbrændingsforbud, hvilket har været tilfældet en del gange de senere år.

Baggrunden for forsøgene med overgang fra udelukkende termisk ukrudtsbekæmpelse til delvis kemisk ukrudtsbekæmpelse har dels været et ønske om en bedre og mere fleksibel ukrudtsbekæmpelse på kommunens arealer, dels et ønske om at effektivisere ukrudtsbekæmpelsen i Kolding Kommune.

De typiske arealtyper hvor der forsøgsvis er foretaget kemisk ukrudtsbekæmpelse er:

- Belægning af beton
- Granit- og betonkantsten
- Løse belægnings
- I mindre grad sker der også kemisk ukrudtsbekæmpelse i bevoksninger såsom hække og pur. Her er der tidligere anvendt gasbrænding med store skader på bevoksningerne til følge. Skadebilledet var afløvning af bevoksningens blade i 30-60 cm højde.

Der har siden starten af 2011 været eksperimenteret med forskellige former for udbringningsmetoder både ved termisk ukrudtsbekæmpelse (se ovenstående) og kemisk ukrudtsbekæmpelse.

Således blev en bil (Mazda pickup) i 2012 udrustet, så den kunne bruges til målrettet bekæmpelse af ukrudt på og i umiddelbart nærhed af kantsten samt på større flader med løs belægning. Der var dog tale om bredsprøjtning.

Bredsprøjtning har som ventet vist sig at være en effektiv metode, der dog også har et unødvendigt højt forbrug af aktivstoffet.

Det gør sig specielt gældende på faste belægnings, hvor det potentielle ukrudtsbekæmpelsesareal er lig med fugearealet. Ved både kemisk bredsprøjtning og gasbrænding behandles 80 – 90 % af arealet derfor til ingen verdens nytte, hvad enten der bruges gas eller kemi til ukrudtsbekæmpelse.

Derfor har Drift i 2015 indkøbt en intelligent udbringningsmaskine kaldet WeedEye. Maskinen er i stand til at detektere planternes grønkorn i bladene og derefter placere midlet præcist på ukrudtsplanten. Dermed undgår man behandling af arealer, hvor der ikke er ukrudt.

Der findes pt. ingen teknologiske løsninger ligesom WeedEye som gør, at gasbrænding kan lave en selektiv ukrudtsbehandling. Dermed spildes langt den største del af den gas, der afbrændes med unødigt højt CO2 forurening til følge.

I indeværende vækstsæson har Drift ud over det organiske fedtsyre produkt UltimaProff afprøvet et organisk eddikesyreprodukt, som hedder No Weed. Ultima Proff udmærker sig ved at have en meget bredspektret virkning, hvorimod No Weed primært har en tilfredsstillende virkning på græsser.

Derudover har Drift i 2016 afprøvet ukrudtsbekæmpelse med kogende vand. Forsøget har været foretaget i samarbejde med et firma, som markedsfører maskinel til ukrudtsbekæmpelse med kogende vand. Forsøgsfeltet, hvor forsøget har været udført, viser at der praktisk talt ingen virkning ses efter blot 8-10 dage.

Med baggrund i forsøgene har det i gennem de seneste år vist sig nødvendigt, for at kunne opretholde et tilfredsstillende ukrudtsbekæmpelsesniveau, at have flere metoder til dette. Som beskrevet er det meget afhængigt af den konkrete belægning, vækstsæson og ukrudtstype. Derfor er der behov for at fortsætte med at anvende ovennævnte metoder, og løbende at afprøve nye metoder for at sikre et tilfredsstillende resultat af ukrudtsbekæmpelsen i Kolding Kommune.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

pressemeddelelse

## Punkt 8: Mindre vejprojekter 2017

17/765

### Resumé

Der fremlægges forslag til projekter, som kan udføres inden for de 2 mio. kr., som er afsat til mindre vejprojekter i 2017.

Desuden er bilagt bruttoliste med forslag til fremtidige projekter.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at de beskrevne projekter godkendes til udførelse i 2017.

### Sagsfremstilling

Forvaltningen har siden 2013 haft en pulje på 1 mio. kr. til etablering af mindre vejprojekter. Puljen er blevet brugt til at gennemføre trafikale forbedringer i takt med realiseringen af lokalplaner for bolig- og erhvervsområder. Ligeledes er puljen blevet brugt til at realisere borgerhenvendelser med ønsker om mindre foranstaltninger, der forbedrer sikkerheden eller fremkommeligheden i lokalområdet.

I 2016-2019 er puljen forhøjet til 2 mio. kr. årligt.

Forvaltningen har noteret relevante projektønsker til puljen på i alt lidt mere end 10 mio. kr. Bruttoliste over disse ønsker er bilagt.

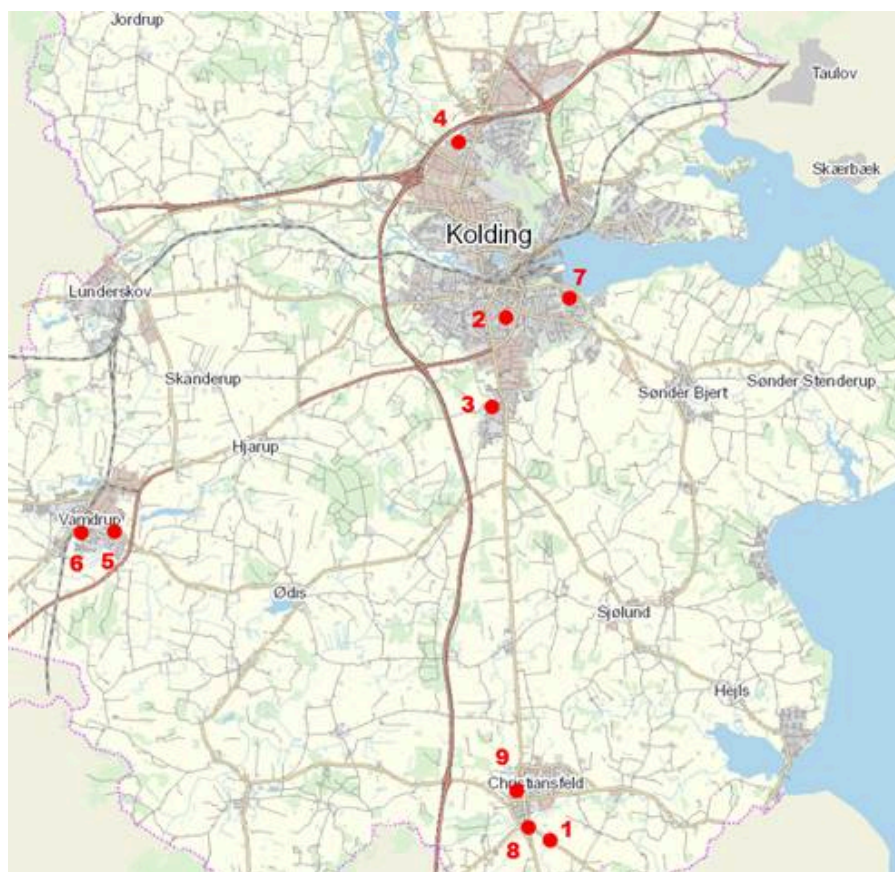
Følgende parametre har indgået i udvælgelsen af forslag til, hvilke projekter der kan indgå i udmøntningen af dette års pulje:

- Forbedring af trafiksikkerhed
- Forbedring af skoleveje
- Samlet vurdering af borgerhenvendelser

Forslag til projekter der prioriteres og udføres i 2016	Anlægsoverslag (1000 kr.)
1. Favstrupvej, Christiansfeld – fartdæmpende foranstaltning ved bygrænsen	300
2. Sdr. Kongevej - trafiksanering	400
3. Hjarupvej/Hoppesvej – forbedring af oversigt i svinget	40
4. Højbovej 2 – manglende fortov	100
5. Østergade/Engparken, Vamdrup – fortovsudbygning til forbedring af oversigt	40
6. Skovbrynet, Vamdrup – tydeliggørelse af vigepligt ved stikrydsning	30
7. Rosenholm-Tvedvej, etablering af lys langs sti	100
8. Haderslevvej/Favstrupvej, Christiansfeld – helle i kryds	80

9. Havevej, Christiansfeld – vendeplads ifm. genåbning/lukning	340
Buen – genåbning	250
Kørsel med landbrugskøretøjer	200
<b>I alt</b>	<b>1880</b>

De enkelte projekter er beskrevet i vedlagte bilag og vist på dette kort:



Dog skal det bemærkes, at Teknikudvalget på sit møde den 5. december 2016 besluttede, at der for at muliggøre åbning af Buen 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).

Der foreslås endvidere afsat 200.000 kr. til de nødvendige fysiske tiltag i forbindelse med etablering af særlige ruter for landbrugskøretøjer jf. sag 22 – orienteringspunkter.

Der vil kunne ske justeringer i såvel beløb som projekter, idet der foretages løbende prioriteringer og vurderinger af såvel eksisterende som ny indkomne projekter. Af samme grund bevares godt 100.000 kr. til uforudsete udgifter eller nye mindre projekter, som der måtte indkomme ønsker om i løbet af 2017.

Endelig skal det bemærkes, at der fra sidste års pulje til mindre vejprojekter er overført 220.000 kr., som vil indgå i finansieringen af fortove på Lindegade i Christiansfeld.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

Mindre vejprojekter - bruttoliste

Mindre vejprojekter 2017

## Punkt 9: Ændring af fartgrænser i Kolding og centerbyerne

16/450

### Resumé

Der redegøres for resultaterne af den gennemførte høring, hvor borgerne i efteråret 2016 havde mulighed for at indmelde strækninger, hvor man ønskede de skilte fartgrænser reguleret.

Der stilles videre forslag til hvilke strækninger, der skal undergå en nærmere vurdering sammen med politiet.

Endelig redegøres for samarbejdet med politiet omkring ATK-måling (fotovogne).

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at fartgrænserne på følgende strækninger drøftes med politiet med henblik på evt. justering:

- Vejlevej (mellem Ndr. Ringvej og Egtved Allé)
- Esbjergvej (mellem Vejlevej og Platinvej)
- Tøndervej (mellem Vester Ringgade og Holbergsvej)
- Arlavej, Christiansfeld
- Allervej mellem Christiansfeld og Aller
- Skamlingvejen mellem Rebæk og Tved
- Koldingvej i Vamdrup mellem statsvejen og Industrivej

### Sagsfremstilling

Teknikudvalget vedtog i februar 2016 en proces for arbejdet med vurdering af de skilte fartgrænser i Kolding og de tre centerbyer.

Et af de væsentligste elementer i denne proces var en høring, hvor borgerne kunne komme med deres input til, hvilke strækninger der med fordel kunne ses på.

Høringen gennemførtes i september måned og resulterede i 77 henvendelser. Derudover har beboere på Seest Bakke benyttet lejligheden til at lave deres egen lille indsamling med ønsker om fart-/trafikbegrænsninger. Denne sag ser forvaltningen på separat, idet tanken er at udarbejde et forslag til egentlig trafiksanering af strækningen.

De 77 henvendelser vedrører i alt 101 strækninger.

Der ønskes højere fartgrænser på 29 strækninger og lavere grænser på 30. Resten af henvendelserne indeholder enten mere generelle ønsker/forslag eller handler om manglende overholdelse af gældende grænse, ønsker om chikaner, bedre grønbølge (ift. skiltet hastighed) etc.

De strækninger, som flest borgere fokuserer på, er:

- Vejlevej (13 henvendelser). Her ønsker 5 højere grænse, 1 lavere og resten mere ensartet hastighed.
- Esbjergvej (fra Vejlevej mod vest – 6 henvendelser). 5 ønsker højere grænse. 1 mere kontrol/større begrænsning (i Påby).
- Jens Holms Vej (6 henvendelser). 5 ønsker højere grænse. 1 klager over urimelig fartkontrol.
- Tøndervej (vest for Vester Ringgade – 5 henvendelser). 3 ønsker højere grænse, 1 lavere, 1 ønsker din fart-tavle.
- Lærkevej (4 henvendelser). 3 ønsker højere grænse, 1 mere fartovervågning.
- Idyl (øst for Gl. Tved – 3 henvendelser). 1 ønsker lavere grænse, resten fartkontrol, chikaner.
- Skovvangen (3 henvendelser). Alle ønsker højere grænse.

Forvaltningen bemærker følgende til de enkelte strækninger:

#### *Vejlevej:*

Strækningen er i dag kendetegnet ved flere forskellige grænser inden for intervallet 50-70 km/t.

Mellem Ndr. Ringvej og Islandsvej er der i dag max. 50 km/t. Det kan måske virke lidt lavt for den nordgående trafik, som har to kørespor, men passende for trafikken mod syd, som netop har flettet fra to til ét spor på en strækning, hvor der ofte opleves køtrafik. Desuden er der i nordsiden kørende adgang til/fra 5 private ejendomme, hvor ind-/udkørsel kan udgøre en risiko ved en højere hastighed, hvilket forstærkes af, at nogle af indkørslerne ligger i et sving. Politiet har kendskab til 6 uheld mellem de to signalregulerede kryds i perioden 2012-2016. Der er ikke mulighed for at differentiere mellem to køreretninger (f.eks. 50 i den ene og 60 i den anden retning), med mindre de to retninger er adskilt fysisk ved midterrabat el.lign.

Mellem Islandsvej og Lærkevej øges fartgrænsen til 60 km/t, idet strækningen her har 2x2 spor adskilt af midterrabat. Pga. relativt mange krydsende fodgængere udfor butikscetret vurderes det ikke umiddelbart at være forsvarligt med en højere grænse. I 2016 blev en fodgænger påkørt og dræbt af en bil på strækningen. Derudover er der sket 3 andre uheld de sidste 5 år på denne del.

Fra Lærkevej og til omtrent midt mellem krydsene ved Skovvangen og Egtved Allé er der i dag skiltet med max. 70 km/t. Størstedelen af strækningen er firesporet og med midterrabat. Mellem Lærkevej og C. F. Tietgens Vej er der i begge vejsider en del indkørsler til butikker/virksomheder, mens strækningen nord for er facadeløs, dvs. uden kørende adgangsmulighed. Der er de sidste 5 år registreret 6 trafikuheld uden for de signalregulerede kryds, heraf ét på den facadeløse del. I forbindelse med et kommende butiksbggeri vest for Vejlevej over for Storcentret vil der blive etableret et nyt signalreguleret T-kryds omtrent midt mellem Skovvangen og Egtved Allé, og strækningen syd herfor bliver udvidet til 2x2 spor.

På den to-sporede strækning gennem Bramdrupdam inkl. krydset ved Egtved Allé er der i dag max. 50 km/t.

Signalteknisk vil der kunne opnås den bedste grønne bølge, såfremt hastighedsgrænserne er ensartede.

Som opsummering på de nævnte betragtninger forslås det at drøfte en ændring af fartgrænserne med politiet, således at strækningen mellem Islandsvej og det nye T-kryds udfor Storcentret skiltes med 60 km/t, mens strækningerne nord og syd herfor fastholdes på 50 km/t. Derved vil alle 4-sporede strækninger være skiltet til 60 km/t, mens de øvrige 2- og 3-sporede har max. 50 km/t. Resultatet vil være en mere ensartet og logisk skiltning.

#### *Esbjergvej:*

Er i dag en 50 km-strækning fra Vejlevej og mod vest frem til Platinvej, hvorfra strækningen er trafiksaneret med bump og en anbefalet max. hastighed på 40 km/t. Der er cykelsti langs hele denne del. Delstrækningen har tidligere været drøftet med politiet for så vidt angår fartbegrænsning og ATK-måling. Der er kun registreret få trafikuheld på strækningen. Det foreslås at skiltningen på strækningen på ny vendes med politiet.

#### *Jens Holms Vej:*

Er en del af tættere bebygget område, dvs. med max. 50 km/t. Trafikmængden er meget varieret over døgnet, idet der i myldretrafikken både morgen og eftermiddag er kødannelse eller meget langsom trafik. Derimod er trafikmængden f.eks. om aftenen/natten mere sporadisk, ligesom de havnerelaterede aktiviteter er meget begrænsede, hvilket nemt kan friste til en højere hastighed. Der er kendskab til 9 uheld på strækningen inden for de seneste 5 år, hvorfor det anbefales ikke at lægge op til ændringer af fartbegrænsningen.

#### *Tøndervej:*

Her er der i dag 50 km's begrænsning fra Vester. Ringgade mod vest forbi gymnasiet og plejecenter, hvorefter det ændres til 60 omtrent ud for Kongreshallen. Skiftet hér omtrent på fri strækning kommer muligvis overraskende for nogen bilister, hvorfor det kunne overvejes at flytte grænsen mellem de to hastigheder op til krydset ved Holbergsvej. Der er de sidste 5 år registreret i alt 6 uheld mellem Seest Bakke og Holbergsvej – 3 på hver side af det nuværende skift mellem 50 og 60 km/t.

#### *Lærkevej:*

I dag 50 km/t. Det brede, lange og relativt lige forløb frister til forholdsvis høj fart. Strækningen blev i 2007 forsynet med cykelbaner, dels for at forbedre cyklisternes forhold, dels for visuelt at indsnævre vejen. Politiet har kendskab til 18 uheld på strækningen i perioden 2012-2016. Forvaltningen har opfordret politiet til dialog omkring farten på vejen, senest i forbindelse med et voldsomt trafikuheld i sommeren 2016, hvor en af de to implicerede bilister kørte med en hastighed på over 100 km/t. En højere skiltet hastighed kan ikke anbefales.

#### *Idyl:*

Er omfattet af zoneskiltning med tættere bebygget område. Forsynet med fællestier og helleanlæg. Ønsker om supplerende fysiske fartdæmpere o. lign. behandles i anden sammenhæng.

#### *Skovvangen:*

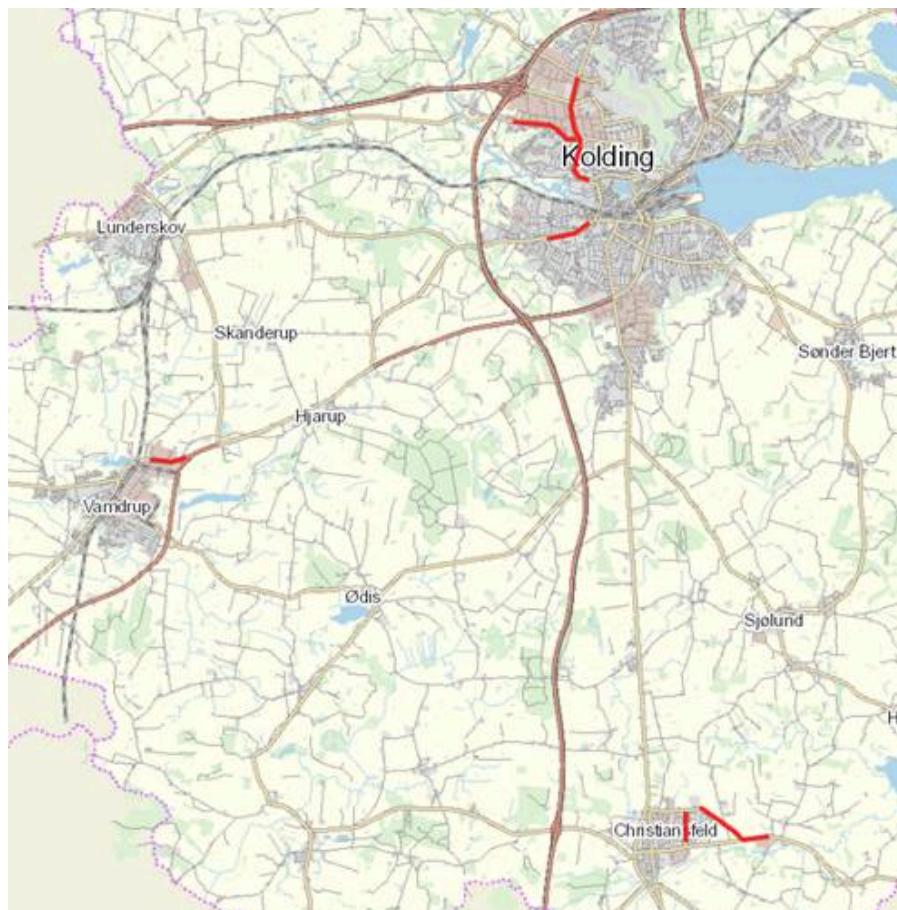
Max. 50 km/t i dag. Strækningen forbi sygehuset vil i løbet af 2017 være forsynet med 4 signalregulerede kryds. Herfra fortsætter vejen mod nordvest forbi gymnasiet (hvor der i perioder er mange krydsende elever). Kurven ved Nørremarksvej kan ikke passeres med en højere fart end de nuværende 50 km/t. Herfra fortsættes videre mod Storcentret i en blød kurve, hvor 50 km/t også vurderes at være en passende max-hastighed.

#### *Øvrige strækninger:*

Derudover kan forvaltningen anbefale at fartgrænsen sammen med politiet revurderes på følgende strækninger. Strækningerne er fremkommet på baggrund af et mindre antal borgerhenvendelser og/eller egne iagttagelser:

- Arlavej, Christiansfeld: I dag begrænsning på 60/40 km/t. Ændres til 50 km/t?
- Allervej mellem Christiansfeld og Aller: I dag 80/60/50 km/t. Mere ensartet grænse?
- Skamlingvejen mellem Rebæk og Tved: I dag 70/60 km/t. Mere ensartet grænse?
- Koldingvej i Vamdrup ved Dansk AutoLogik: I dag 50/60 km/t. Mere ensartet grænse?

De i alt 7 strækninger, som foreslås vurderet sammen med politiet, er vist med rødt på dette kort:



#### *Hastighedszoner:*

Endelig skal nævnes at der er indkommet en del borgerhenvendelser med ønske om dæmpningen af hastigheden i boligområder. I den forbindelse skal nævnes muligheden for at oprette særlige hastighedszoner som regel i afgrænsede område med boliger og/eller børneinstitutioner. Med zoneforbudsskiltningen kan antallet af hastighedsbegrænsningsskilte reduceres væsentligt, men der er en risiko for, at trafikanterne glemmer, at de kører i en særlig zone, især hvis området er stort og der anvendes få hastighedsdæmpende foranstaltninger. Der er for ca. 10 år siden etableret en sådan 40 km-zone i Koldings Sydvestkvarter. Zonen er understøttet af et mindre antal fysiske fartdæmpere.

#### *Lovhjemmel:*

Af Færdselslovens § 42 om generelle hastighedsbegrænsninger fremgår bl.a. følgende:

Stk. 4. For en vejstrækning kan der fastsættes en højere hastighedsgrænse end den generelle hastighedsgrænse, såfremt omstændighederne, herunder trafikafviklingen, tilsiger det, og afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn ikke taler derimod. På motortrafikveje og motorveje må hastigheden dog ikke overstige henholdsvis 90 km i timen og 130 km i timen.

Stk. 5. For en vejstrækning, hvor det ikke vil være forsvarligt eller ønskeligt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes en lavere grænse. I tættere bebygget område kan der på tilsvarende måde fastsættes en lavere hastighedsgrænse for et nærmere afgrænset område.

Af § 92a om færdselsindskrænkninger fremgår bl.a. følgende:

Stk. 2. Politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejbestyrelsen.

*ATK:*

Et andet element i den vedtagne proces omkring fartgrænser var ønsket om en forøget dialog med politiet omkring placering af ATK (fotovognene).

Forvaltningen har haft kontakt til politiet, som bl.a. oplyser, at Rigspolitiets nyeste strategi på området (formuleret i 2014) er, at ATK-køretøjerne skal indsættes de steder, hvor det færdselssikkerhedsmæssigt, tryghedsskabende og adfærdsregulerende giver størst effekt, og udpegningen af målestrækninger skal ske på baggrund af analyser.

Nævnte analyser baserer sig på vejbestyrelsernes database over trafiktællinger, samt de ønsker, som politiet modtager fra borgere og kommuner. Omkring 90 % af de steder, som borgernes henvendelser vedrører, får besøg af en ATK-vogn. Derudover indgår naturligvis de erfaringer, som er indkommet fra evt. tidligere målinger på en given lokalitet samt politiets egne iagttagelser det pågældende sted.

Dertil bemærker politiet, at hvis ATK-bilen kommer ud på et sted, hvor den måleansvarlige vurderer, at den skilte max. hastighed ikke virker rimelig ift. strækningen og dens omgivelser, vil der naturligvis blive rettet henvendelse til vejmyndigheden med henblik på en dialog om evt. ændring af skiltningen.

Kommunerne er altid velkomne til at indmelde ønsker om ATK, ligesom de kan få adgang til de data, som ligger fra tidligere målinger et givet sted. Begge dele gør forvaltningen jævnlige brug af.

Politiet oplyser videre, at den ændrede strategi er indført i forbindelse med, at antallet af ATK-biler blev udvidet betragteligt. Helt konkret har det større antal biler resulteret i, at der nu måles i mere end fire gange så mange timer årligt som tidligere. Positivt er det, at fotoprocenten er faldende, hvilket kunne tyde på, at den større tilstedeværelse har haft en gunstig indvirkning på bilisternes hastighedsvalg.

Der er i øvrigt enighed mellem politi og forvaltning om, at samarbejdet omkring fartkontroller generelt foregår gnidningsløst og tilfredsstillende, idet der har været og fortsat tilstræbes en god dialog om emnet.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

# Punkt 10: Samkørselsprojekt - "Brug bilen"

16/10029

## Resumé

Der redegøres for resultaterne af de forsøgsprojekter omkring samkørsel, som blev gennemført i efteråret 2016, samt stilles forslag om at reservere 10 p-båse til samkørsel resten af året.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget. Å Å Å Å Å Å

## Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning,

at der til samkørsel reserveres i alt 10 p-båse fordelt på de offentlige pladser i Ålgården, Midtgården og Riberdyb for resten af 2017. Herefter evalueres ordningen på ny.

## Sagsfremstilling

Mobilitetsplan 2016-2027 lægger som alternativ til at forbedre fremkommeligheden for bilerne op til en række andre tiltag, herunder at promovere samkørsel for pendlertrafikken.

Derfor er der i 2016 gennemført et designprojekt, som sigter mod at ændre ved bilisternes kørselsvaner i myldretiden.

Projektet har gennem et indledende feltarbejde, som bl.a. omfattede interviews med ca. 35 pendlere afklaret barrierer/potentialer, alt med henblik på at opstille et læsningskatalog, som indeholder en række mulige tiltag til fremme af samkørsel.

Med afsigt i dette katalog blev der i efteråret gennemført to delprojekter:

### *Reservering af parkeringsbåse til samkørsel:*

Gennem interviewrunden erfarede det, at tid og fleksibilitet er hovedargumenterne for ikke at ville køre sammen med andre. Når tiden er så vigtig en faktor, kunne man afgive tiden tilbage ved at tilbyde samkørende en række centralt beliggende p-båse, så de ikke skal bruge unødigt tid på parkeringssøgning.

Derfor blev der udpeget 10 parkeringsbåse på de 3 pladser, Midtgården, Ålgården og Riberdyb, som i tidsrummet kl. 07.00-09.00 blev reserveret til samkørende biler. Brugere af pladserne blev fritaget for evt. betaling og tidsrestriktioner. Ålgården og Riberdyb er afgiftsbelagt, mens der er 3 timers begrænsning i Midtgården.

Der blev ikke udført nogen egentlig kontrol (udover den sociale kontrol der kan ligge i, at andre trafikanter ser skiltet til ulovlige brugere), men pladserne blev stikprøvevis overvåget for at vurdere brugen af båsene. Der konstateredes i den forbindelse ingen misbrug.

Båsene ved Midtgården og Ålgården blev flittigt brugt, mens der var få brugere på Riberdyb. Skiltene ved alle 10 båse blev nedtaget inden 1. december af hensyn til julehandlen.

### *Arbejdspladskampagne på By- og Udviklingsforvaltningen, Nytorv 11:*

Det indledende feltarbejde viste videre, at samkørsel opleves som ekstra kompliceret, når man ikke har prøvet det. Desuden at forpligtelsen til at køre med andre afholder mange fra samkørsel, og at den forpligtelse ofte er mere mental end praktisk.

Derfor blev der i september og oktober gennemført en særlig arbejdspladskampagne på Nytorv 11. Gennem information og pairing af potentielle samkørere blev der indgået samtaler mellem 15 medarbejdere fordelt på 5 hold.

Deltagerne førte statistik med deres kørsler i de 4 uger forsøget varede. På den baggrund var det muligt at opgøre besparelsen ved samkørslen til ca. 4 p-båse pr. dag.

Forslaget er efterfølgende blevet evalueret og 11 af deltagerne giver udtryk for, at de vil fortsætte med at køre sammen flere gange om ugen.

De positive erfaringer fra begge delprojekter har betydet, at der på det kommunale intranet, Hercules, nu er blevet oprettet en sørlig funktion, hvor alle kommunale medarbejdere kan søge kørselspartnere tværs af afdelinger og forvaltninger.

Derudover foreslås det på ny at forbeholde de 10 P-båse på de tre nævnte pladser til samkørsel for resten af året. I den forbindelse skal der arbejdes med at udvikle et relativt enkelt kontrolsystem, så der ikke med tiden sker et begyndende misbrug.

Ved reservation af båsene på Å...legården, som beskrevet, kan der forventes et samlet indtægtstab på ca. 40.000 kr. Beløbet på Riberdyb er så relativt begrænset, at det ikke vurderes at medføre et nævneværdigt tab i indtægter.

Endelig vil forvaltningen arbejde videre med at formidle samkørselstanken, så den forhåbentligt også kan vække indpas uden for den kommunale organisation. Alt ud fra den simple filosofi "jo flere i bilen, jo færre biler og derved mindre behov for p-pladser.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

# Punkt 11: Korrespondanceanalyse af bybusnet

16/15746

## Resumé

På Teknikudvalgets møde den 10. august 2016 blev der igangsat en analyse med henblik på at optimere overgangstiderne i bybusnettet på Busterminalen ved de mest benyttede skift mellem to bybuslinjer. Korrespondanceanalysen er nu blevet gennemført.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at der ikke ændres på afgangstiderne i bybusnettet med henblik på optimering af visse korrespondancer.

at det drøftes, om der skal laves et udvidelsesforslag til budget 2018 om at hæve frekvensen i bybusnettet med henblik på forbedring af korrespondancemulighederne.

## Sagsfremstilling

På Teknikudvalgets møde den 10. august 2016 blev der igangsat en analyse med henblik på at optimere overgangstiderne i bybusnettet på Busterminalen ved de mest benyttede skift mellem to bybuslinjer. Korrespondanceanalysen er nu blevet gennemført.

De bærende principper i bybusnettet, der danner hele baggrunden for sammensætningen er:

- Ingen længere pauser.
- Kortere rejsetid gennem bymidten.
- Busserne kører i et jævnt flow på strækninger, hvor der kører flere busruter. Det vil sige, at busserne kører ikke samme tid fra et stoppested.
- Bybusnettets dækning er udvidet, så nye boligområder og industriområder bybusbetjenes.
- Mere overskuelige køreplaner og kortere rejsetider.

Ved implementeringen af bybussystemet i juni 2015 blev der gjort op med mange års tradition for, at alle bybusser mødtes på Klostergården og herved skabte optimale korrespondanceforhold mellem bybuslinjerne. Dette havde den ulempe, at mange busser havde et længere ophold på Klostergården, og at de forlod Klostergården på mere eller mindre samme tidspunkt. For passagerer, der skulle rejse med bussen gennem bymidten, betød det en længere rejsetid end nødvendigt. For flowet i bybusnettet betød det, at der på strækninger, betjent af flere bybuslinjer, kørte busser i hælene på hinanden. Konverteringen af pauserne i Klostergården til kørsel udløste en merkørsel på ca. 4.500 timer pr. år.

I bybusnettet er det prioriteret, at alle bybuslinjer betjener Busterminalen, hvor der også kan skiftes til lokal- og regionalruter samt tog. Her er der plads til fire bybusser ad gangen.

Bybusnettet er en kompleks størrelse, der gerne skulle opfylde følgende aspekter på bedst mulig vis:

- 19 busser til rådighed.
- Betjening af ca. 240 stoppesteder med stop i hver retning.
- På strækninger hvor der kører flere bybuslinjer og eventuelt også lokal- og/eller regionalruter, skal disse koordineres, så de kommer jævnt efter hinanden og dermed ikke får samme afgangstider ved de fællesbetjente stoppesteder.
- Betjeningen af vigtige destinationer, såsom Kolding Storcenter, med flere ruter der skal ligge jævnt fordelt, således at ankomst- og afgangstiderne ikke falder oven i hinanden.
- Linje 1 og 2 hænger sammen.
- Linje 5, 7, 8 og 9 hænger sammen.

I Sydtrafiks korrespondanceanalyse er der forsøgt at skabe overblik over:

1. Hvilke ventetider er der på korrespondancerne i dag?

2. Hvilke korrespondancer er helt urimelige? Dvs. hvor forekommer det, at den ene bus ankommer, samtidigt med at den anden bus afgår?
3. Hvor mange benytter i dag at skifte mellem linjerne? Og hvilke skift sker hyppigst?

Kort sagt er der forsøgt at skabe overblik over, mellem hvilke bybuslinjer der er ”urimelige korrespondancetider”, og om det er muligt at rykke enkelte eller flere afgangstider, så antallet af kritiske ventetider mellem busskift nedbringes, uden at det har konsekvenser for andre korrespondancer, der er godt benyttet i dag.

Under analysen er der benyttet køreplansdata til at lokalisere korrespondancer, hvor der er lange ventetider, mens der er benyttet rejsekortdata til at fastsætte hvor mange passagerer, der benytter sig af de enkelte skiftemuligheder.

Rejsekortdata er det mest optimale værktøj til at fastsætte, hvor mange passagerer der benytter skiftemulighederne mellem de enkelte bybuslinjer på konkrete tidspunkter. Desværre er rejsekortdataene endnu ikke fuldt dækkende, idet Sydtrafik estimerer, at langt fra halvdelen af de rejser der foretages er på rejsekort. Dertil kommer, at data i den form som er tilgængelige på nuværende tidspunkt, kun kan oplyse om hvor mange, der skifter mellem to bybuslinjer, og ikke i hvilken retning, de skifter. Sydtrafik forventer, at de ved udgangen af 2017 har bedre data at arbejde med, og at langt hovedparten af passagererne til den tid er på rejsekortet.

Generelt opstår de største problemer mht. lange ventetider ved busskifte på ydertidspunkter, hvor bybuslinjerne kører med timedrift i stedet for halvtimes- eller tyve-minuttersdrift, som de gør i tidsrummet kl. 6.30-17.00 på hverdage og lørdage kl. 9.30-15.00.

I korrespondanceanalysen foreslås, at kommunen kan overveje en rykning af de faste minuttal på linje 1, 2 og 6. Gevinsten herved er dog ikke ret stor i det store puslespil, idet der vil opstå andre/nye ”urimelige korrespondancer”. Derudover vil det også rykke ved ”skjulte korrespondancer”, som der ikke er lagt vægt på i analysen – det vil sige korrespondancer andre steder end på Busterminalen og Klostergården. Endelig kan prisen for at optimere korrespondancen mellem linje 6 og andre linjer på ydertidspunkterne være høj i forhold til, hvor mange passagerer det kommer til gode, idet linje 6 ikke har kørsel sent lørdage og ej heller søndage.

Analysen viser, at der ud over skift til og fra linje 5 også foretages en del busskift til og fra linje 1 og 2. På den baggrund foreslår Sydtrafik, at det overvejes at fastholde halvtimesdriften på disse to linjer uden for dagtimerne på hverdage, det vil sige på hverdage efter kl. 17 og lørdag eftermiddag og aften samt søn- og helligdage. Omkostningerne herved skønnes at være ca. 2,1 mio. kr. pr. år.

Kun ved en frekvensudvidelse på eksempelvis linje 1 og 2 kan ”urimelige korrespondancetider” elimineres betydeligt. Udvidelsen vil give et generelt løft af hele systemet set ud fra et korrespondancesynspunkt og vil øge den samlede tilfredshed med systemet, men set alene med udgangspunkt i passagertællingerne på linje 1 og linje 2 er der ikke umiddelbart et behov herfor.

De mest optimale busforbindelser og det bedste skiftested mellem disse kan findes ved hjælp af rejseplanen.dk eller ved henvendelse til Sydtrafiks trafikoplysning. By- og Udviklingsforvaltningen vil gå i dialog med Sydtrafik om, hvordan dette kan informeres bedre ud til passagererne.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

Korrespondanceanalyse

## **Punkt 12: Anklage mod Sydtrafik om medvirken til løndumping**

17/1999

### **Resumé**

I Jydske Vestkysten den 28. januar 2017 anklager 3F og en lokal taxachauffør Sydtrafik for at være med til løndumping.

By- og Udviklingsforvaltningen har modtaget en henvendelse fra Poul Erik Jensen (A) og Michael Jensen (A), hvori der ytres ønske om en redegørelse på baggrund af artiklen i Jydske Vestkysten den 28. januar 2017 om løndumping ved flexkørsel.

By- og Udviklingsforvaltningen har bedt Sydtrafik om en udtalelse vedr. de beskyldninger, der rettes mod dem.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at sagen drøftes.

### **Sagsfremstilling**

By- og Udviklingsforvaltningen har modtaget en henvendelse fra Poul Erik Jensen (A) og Michael Jensen (A) vedr. de anklager, som 3F og en lokal taxachauffør kommer med mod Sydtrafik i Jydske Vestkysten den 28. januar 2017 om medvirken til løndumping.

Henvendelsen fra Poul Erik Jensen og Michael Jensen er gengivet i nedenstående:

*Poul Erik Jensen og Michael Jensen (A) ønsker en redegørelse på baggrund af artiklen i JV den 28.1.2017 om løndumping ved flexkørsel.*

*”Vi finder det betænkeligt at Sydtrafik ifølge artiklen fralægger sig ansvar for om Sydtrafik’s underleverandører overholder dansk lovgivning om arbejdsmiljø og danske overenskomster.*

*Vi mener Kolding Kommune som betragtelig kunde ved Sydtrafik har en interesse i at dansk lovgivning og danske overenskomster overholdes.*

*En ulykke grundet en overtræt chauffør der skal køre udover arbejdsmarkedslovgivningen køre og hviletidsbestemmelser for at kunne opretholde et forsørgelsesgrundlag er en for mange”.*

By- og Udviklingsforvaltningen har bedt Sydtrafik om en udtalelse vedr. de beskyldninger, der rettes mod dem. Udtalelsen er vedhæftet som bilag.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

Fakta om Flextrafik udbud

## **Punkt 13: Nedsættelse af takster på Flextur (FlexJunior)**

16/7511

### **Resumé**

Teknikudvalget drøftede på mødet den 3. oktober 2016 en sag vedr. nedsættelse af takster på Flextur.

På mødet blev besluttet, at punktet udsættes med henblik på, at forvaltningen pålægges at sammentænke det med i budget 2017 vedtagne punkt vedr. "Flextur pulje til takster børn og unge.

By- og Udviklingsforvaltningen har nu udarbejdet en ny sag, hvor man sammentænker de 2 budgetforslag fra henholdsvis 2016 og 2017:

- Nedsættelse af takster for Flextur: 250.000 kr. pr. år
- Flextur-pulje til takster for børn og unge: 500.000 kr. pr. år

Det foreslås, at midlerne benyttes til oprettelsen af en FlexJunior-ordning, hvor børn under 16 år og bosiddende i Kolding kommune kan rejse til halv takst med Flextur.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at der oprettes en FlexJunior-ordning, hvor børn under 16 år og bosiddende i Kolding Kommune kan rejse til halv takst med Flextur,

at ordningen evalueres efter 1 års drift, med henblik på eventuelle justeringer.

### **Sagsfremstilling**

Følgende forslag er vedtaget under budgetforhandlingerne i henholdsvis 2016 og 2017:

- Nedsættelse af takster for Flextur: 250.000 kr. pr. år
- Flextur-pulje til takster for børn og unge: 500.000 kr. pr. år

Kolding Kommune har på nuværende tidspunkt to Flextur-ordninger:

- Flextur, som er åben for alle, og hvor taksten er 3,50 kr. pr. kilometer på rejser inden for kommunegrænsen, dog min. 35 kr. pr. tur.
- FlexUng, som er åben for unge med Ungdomskort, og hvor taksten er 1,75 kr. pr. kilometer på rejser inden for kommunegrænsen, dog min. 18 kr. pr. tur.

By- og Udviklingsforvaltningen har udarbejdet et forslag til, hvordan de vedtagne budgetmidler kan udmøntes.

I henhold til lov om trafikselskaber er det Sydtrafik, der fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der foretages af trafikselskabet. På Sydtrafiks bestyrelsesmøde den 20. december 2013 blev det vedtaget, at taksterne på Flextur-ordningen skulle harmoniseres, så der kun er 2 mulige takster for kommunerne at vælge imellem for rejser inden for kommunegrænsen; 3,50 kr. og 5 kr. pr. kørt km, dog min. 35 kr.

Flextur-ordningen er tænkt som et supplement til den almindelige kollektive trafik. Den relativt høje takst, sammenlignet med en busbillet, skal få kunderne til primært at vælge Flextur, når der ikke er passende busalternativer. Derudover skal taksten afspejle det høje serviceniveau, der er på en Flextur. Hvis prisen for en Flextur bliver for billig, er der risiko for, at en ellers fornuftigt belagt busrute undermineres. Endelig må taksten for en Flextur ikke komme under taksten i Sydtrafiks

handicapordning (pt. 3 kr. pr. km, min. 35 kr.) ud fra betragtningen i lov om trafikkselskaber, at handicapordningen ikke må være væsentlig dyrere end tilsvarende kollektiv trafik.

Taksten for rejser med FlexTur inden for Kolding kommunes grænser er 3,50 kr. pr. km, dvs. lavest mulige takst.

Ud fra det stigende forbrug, der fortsat ses på Kolding Kommunes FlexTur-ordning vurderes det, at de afsatte 250.000 kr. pr. år til en generel nedsættelse af taksten på FlexTur ikke vil være tilstrækkeligt til at dække indtægtstab på baggrund af det forøgede forbrug, der vil komme på ordningen, såfremt taksten nedsættes.

Det afsatte beløb lægger op til, at der oprettes en lukket ordning, såsom FlexUng-ordningen, hvor en specifik målgruppe kan drage fordele af den lavere takst, som ordningen tilbyder. Derfor foreslås det, at de afsatte midler til nedsættelse af takster for FlexTur slås sammen med midlerne afsat til FlexTur-pulje til takster for børn og unge og bruges til en ny FlexJunior-ordning, hvor børn under 16 år kan rejse til halv takst internt i kommunen (1,75 kr. pr. km, dog min. 18 kr.) med undtagelse af rejser internt i Kolding by og rejser over kommunegrænsen.

Udbuddet af den kollektive trafik uden for Kolding by er i mange områder begrænset efter kl. 17 og ikke eksisterende efter kl. 18.30. Unge og børn, bosiddende i områder, hvor der ikke er et tilbud om kollektiv trafik i aftentimerne, har begrænsede muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter eller lign. i Kolding by. FlexJunior-ordningen vil forbedre disse muligheder. Implementeringen af en FlexJunior-ordning understøtter fokusområdet "Bedre fremkommelighed og mobilitet", hvor der skal være fokus på at tilbyde alsidig og fleksibel offentlig transport, såvel i byen som udenfor.

Det foreslås, at kriterierne for, at der kan drages fordele af den nye FlexJunior-ordning, skal være:

- at man er bosiddende i Kolding kommune
- at man er under 16 år
- at man skal tilmelde sig ordningen (som i FlexUng-ordningen)

Har passageren en alder og/eller størrelse, der påkræver brug af autostol eller selepude, skal dette selv medbringes af passageren, da der ikke er krav om noget sådan i de vogne, der benyttes til FlexTur-ordningerne.

Brugeren af FlexJunior-ordningen vil kunne medtage medrejsende under 16 år. Disse vil også rejse til en takst på 1,75 kr. pr. km, dog min. 18 kr.

Ud fra erfaringstal fra trafikkselskabet Movia, som har en lignende ordning, og fra kommunens egen FlexUng-ordning vurderes det, at omkostningerne til FlexTur vil stige med 0,09-0,68 mio. kr. ved implementeringen af en FlexJunior-ordning. Her tages forbehold for, at forbruget kan være højere, idet der ved beregningen er brugt tal fra FlexUng-ordningen, hvor forbruget kan være reguleret af kravet om en forudinvestering i et Ungdomskort.

FlexJunior-ordningen vil kunne blive implementeret senest 2. kvartal 2017.

Som tidligere nævnt er FlexTur-ordningen tænkt som et supplement til den almindelige kollektive trafik. En lav takst kan få passagererne til at vælge den almindelige kollektive trafik fra og i stedet bruge FlexTur.

Implementeres en FlexJunior-ordning bør denne evalueres efter 1 år. Såfremt forbruget viser sig at være højere end forventet vil det være muligt at justere på tilmeldingskriterierne, f.eks. med krav om en forudinvestering i periodekort eller justering af taksten.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

## Punkt 14: Buskort +67 årige - status

16/13596

### Resumé

Siden 15. november 2016 har alle +67 årige borgere i Kolding Kommune kunne bestille et buskort, der for 400 kr. årligt giver ret til ubegrænset kørsel med bybus, lokale busser og regionale busser inden for Koldings kommunegrænse.

Status primo januar 2017 er, at 1.100 borgere har bestilt +67 buskortet.

### Sagen behandles i

Seniorudvalget, Teknikudvalget, Ældrerådet (orientering)

### Forslag

Senior- og Socialdirektøren foreslår

at orienteringen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

Seniorudvalget besluttede den 1. juni 2016 at afsætte 1,5 mio. kr. om året til at +67 årige, i en forsøgsperiode fra 1. januar 2017 til 31. december 2018, kan køre ubegrænset med busser inden for Koldings kommunegrænse.

Buskortordningen trådte, som planlagt, i kraft 1. januar 2017 og er etableret i et samarbejde mellem Kolding Kommune og Sydtrafik. Buskortordningen bygger på følgende kriterier:

- Målgruppen er borgere, der er bosiddende i Kolding Kommune.
- Borgeren skal være fyldt 67 år eller fylde 67 år i løbet af året.
- Egenbetalingen er 400 kr. om året.
- Buskortet er et rejsekort.
- Buskortet kan anvendes til ubegrænset kørsel med bybusser, lokale busser og regionale busser inden for Koldings kommunegrænse.
- Buskortet skal bestilles på [www.sydtrafik.dk/pensionist](http://www.sydtrafik.dk/pensionist). Borgerne har kunnet få personlig hjælp på bibliotekerne og i IT cafeerne i de brugerstyrede huse.

Baseret på erfaringerne fra Randers Kommune er forventningen, at op i mod 5.000 af de 14.400 +67 årige i Kolding Kommune vil bestille buskortet, når det er fuldt ud indfaset. Status primo januar 2017 er, at 1.100 borgere har bestilt buskortet. Antallet forventes at stige løbende henover 2017 og 2018.

Seniorområdet har oplevet, at bestillingen via [www.sydtrafik.dk/pensionist](http://www.sydtrafik.dk/pensionist), samt muligheden for personlig hjælp på bibliotekerne og i IT cafeerne i de brugerstyrede huse, har fungeret tilfredsstillende.

Seniorområdet har oplevet, at borgerne generelt er positive og glade for buskortordningen. Enkelte borgere har været utilfredse med, at buskortet ikke gælder til tog og at 65/66 årige ikke er omfattet af buskortordningen.

Det forventes at udgiften i 2017 holdes inden for rammen på 1,5 millioner kr. Udgiften til buskortordningen afhænger blandt andet af, hvor mange borgere der bestiller buskortet, det faktiske forbrug i regionsbusserne, beregningen af indtægtstabet i bybusserne og hvorvidt der bliver behov for dubleringsbusser.

Da buskortordningen er trådt i kraft 1. januar 2017 kendes det faktiske forbrug ikke. Seniorområdet orienterer udvalget, når den forventede udgift for 2017 med større sikkerhed kan beregnes.

### Beslutning Seniorudvalget den 01-02-2017

Godkendt.

### Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017

Godkendt.

# Punkt 15: Lukning af Mazantigade

16/16121

## Resumé

For at forbedre fremkommeligheden for den kollektive trafik og forbedre trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere i Mazantigade ønskes gaden lukket for gennemkørende motoriseret trafik undtaget busser. Biltrafikken medfører til tider farlige situationer for busser, cyklister og gående. Ved at fjerne biltrafikken opnås færre konfliktsituationer, hvilket er ønskeligt, da trafikanterne skal forholde sig til mange ting i området. En lukning vil desuden reducere uheldsrisikoen i krydset Mazantigade/Fynsvej.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at det besluttes, at Mazantigade lukkes for gennemkørende trafik med udtagelse af bustrafik. Der etableres to busluser i Mazantigade.

## Sagsfremstilling

Mazantigade er en primær forbindelse for bustrafik og cyklister. Gaden er et knudepunkt for bustrafikken med stoppesteder langs Mazantigade og adgang til busterminalen, hvorfor der også er mange fodgængere på langs og tværs af gaden.

For at skabe mere sikre og trygge forhold i Mazantigade ønskes gaden lukket for gennemkørende motoriseret trafik undtaget busser, da den øvrige trafik til tider medfører farlige situationer for busser, cyklister og gående.

Der blev afsat penge til projektet på budget 2016. Projektet har afventet afklaring af indgåelse af frivillige aftaler om ændret vejadgang til Mazantigade nr. 5 og nr. 7. Disse aftaler er nu indgået.

Ved at fjerne biltrafikken forbedres fremkommeligheden for busser, som vil få nemmere ved at komme til og fra terminalen samt buslommer langs Mazantigade.

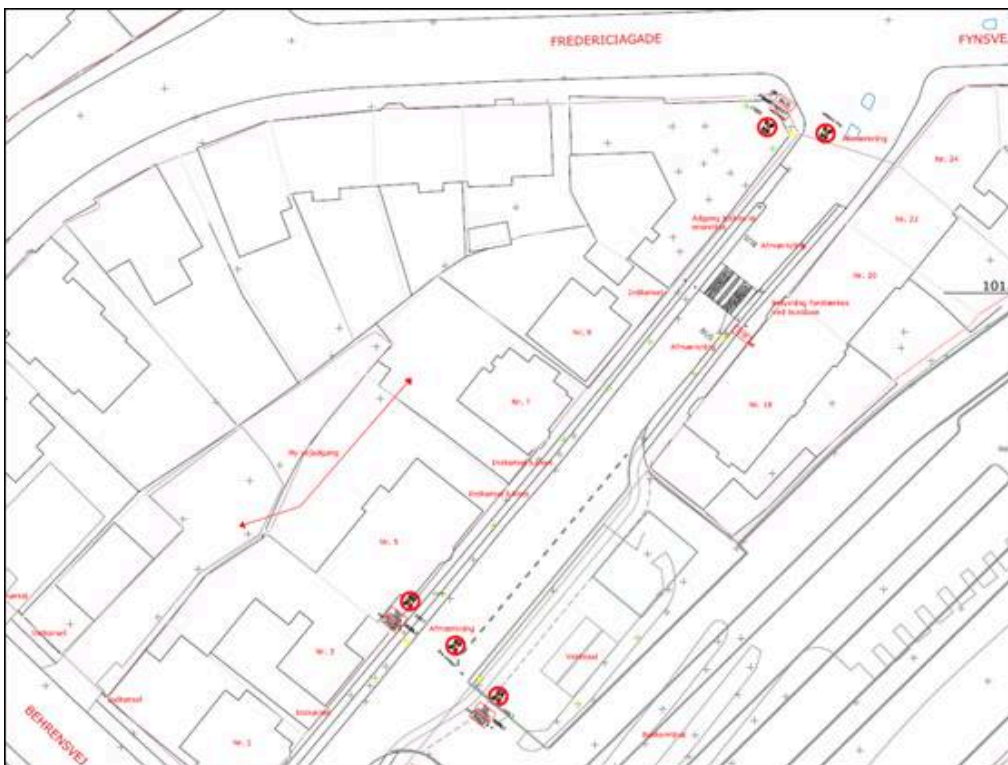
Der kører i dag cirka 1.000 personbiler dagligt i Mazantigade. Denne trafik kan komme til og fra området og Kolding Banegård via Behrensvej, hvor trafikken afvikles i signalanlægget ved Fredericiagade. I dag afvikles trafikken i krydset Mazantigade/Fynsvej. Ved at fjerne trafikken fra dette vigepligtsregulerede firbenede kryds forbedres trafiksikkerheden. Der er registreret 7 trafikuheld i krydset Mazantigade/Fynsgade de seneste 5 år.

Projektet skal ses i sammenhæng med busslusen på Dyrhavegårdsvej, som etableres i foråret 2017. Forbindelsen Mazantigade og Dyrhavegårdsvej er herved primært en forbindelse for bustrafik og cyklister. Projekterne forventes at forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for busser og cyklister ligesom beboere langs strækningen vil opleve en aflastning.

Der etableres to busluser i Mazantigade, hvilket muliggør bustrafik i begge retninger. Busluserne etableres nord for nr. 9, hvilket er mellem Fynsvej og busterminalen.



**Figur 1.** Placering af bussluser.



**Figur 2.** To bussluser giver mulighed for dobbeltrettet trafik.

Der er afsat 450.000 kr. til projektet i Vej og Park politikens driftsbudget.

Projektet er godkendt af Sydøstjyllands Politi.

Projektet planlægges udført i sommerferien 2017, for at minimere konsekvenserne af projektets påvirkning på den kollektive trafik. Der gennemføres en orientering af berørte ejere og lejere langs strækningen i foråret 2017.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

# Punkt 16: Havevej, Christiansfeld - lukning af vejen ved Skovvænget

16/8321

## Resumé

I forbindelse med åbningen af Havevej ud mod Kongensgade, Christiansfeld har Oluf Lykke Nielsen (O) fremsat ønske om at lukke Havevej øst for Skovvænget, så trafikken i området ikke øges som følge af Havevejs forlængelse til Kongensgade.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at forvaltningen sender forslag om lukning af Havevej øst for Skovvænget i høring hos berørte naboer,

at forvaltningen indleder forhandling om arealerhvervelse med berørte lodsejere,

at projektet finansieres af pulje til mindre vejprojekter 2017,

at forvaltningen bemyndiges til at træffe endelig beslutning om lukning af Havevej, såfremt der ikke kommer væsentlige indsigelser mod den påtænkte beslutning.

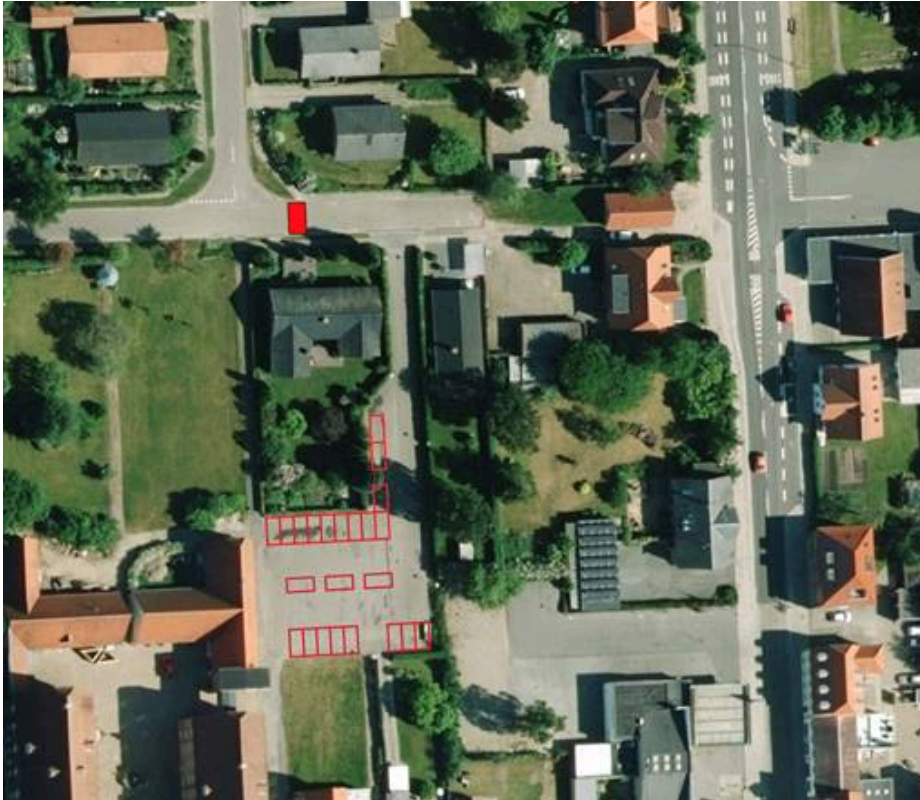
## Sagsfremstilling

Teknikudvalget har på mødet den 10. august 2016 i sagsid. 16/8321 behandlet sagen vedrørende åbning af Havevej ud mod Kongensgade, Christiansfeld, hvormed vejadgangen til parkeringspladsen ved Søsterhuset vil blive forbedret.

Udvalget godkendte sagen. På mødet rejste Oluf Lykke Nielsen spørgsmål om, om Havevej kan lukkes øst for Skovvænget/vest for indkørslen til parkeringspladsen ved Søsterhuset, hvormed trafikken og hastigheden i området ikke øges.

Forvaltningen vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre denne lukning.

Lukningen forudsætter at der etableres en vendeplads øst for afspærringen, idet større køretøjer ikke har mulighed for at vende på parkeringspladsen ved Søsterhuset, når der holder biler på pladsen.



***Parkeringspladsen ved Søsterhuset. Den foreslåede spærring på Havevej er markeret med rødt.***

Den eksisterende indkørsel til parkeringspladsen til Søsterhuset kan benyttes som en del af vendepladsen. Dette forudsætter dog, at der skal erhverves arealer fra naboejendommene til udvidelse af den første del af indkørslen til parkeringspladsen samt erhverves arealer til hjørneafskæring på begge sider af indkørslen til parkeringspladsen. Afspærringen og vendepladsen er vist på skitse, der er vedlagt som bilag til denne sag.

Lukningen forudsætter desuden en forudgående partshøring af de naboer, der vil blive berørt af lukningen.

*Overslagspris, kr.:*

Arealekspropriation ( $50\text{m}^2 \times 200\text{kr}/\text{m}^2$ )	10.000
Erstatningsudgifter	50.000
Anlægsudgifter	200.000
Projektering 10%	20.000
Landinspektørydelse 10%	20.000
Uforudsete udgifter 20%	40.000
Overslag samlet	340.000

Projektet foreslås finansieret af puljen for mindre vejprojekter for 2017.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

Skitse

## Punkt 17: Grønningen - nedlæggelse af del af privat fællesvej

16/11294

### Resumé

Andelsboligforeningen Grønningen har søgt om tilladelse til at indsnævre en del af den private fællesvej Grønningen og dermed nedlægge en del af vejarealet.

Den del af vejarealet, der agtes nedlagt, ønskes inddraget til private parkeringspladser til Andelsboligforeningens beboere.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at en del af den private fællesvej Grønningen nedlægges som vejareal, så det pågældende areal kan benyttes til privat parkering for Andelsboligforeningens beboere.

### Sagsfremstilling

Andelsboligforeningen Grønningen har søgt om tilladelse til at indsnævre en del af den private fællesvej Grønningen og dermed nedlægge en del af vejarealet.

Den del af vejarealet, der agtes nedlagt, ønskes inddraget til private parkeringspladser til Andelsboligforeningens beboere.

Den private fællesvej Grønningen er i dag udlagt i ca. 11 meters bredde på ejendommen Grønningen 17-39, matr. nr. 73a Kolding Markjorder 4. afd. Det *eksisterende* vejudlæg er vist med rød skravering på kortet nedenfor.



### Eksisterende vejudlæg.

Beboerne i andelsboligforeningen oplever jævnligt, at en eller flere af de 7 parkeringspladser langs nordskellet mod legeparken er optaget af "udefrakommende", hvorved beboerne, for hvem pladserne i henhold til det godkendte byggeri er etableret, må finde andre parkeringsmuligheder. Ved at indsnævre den private fællesvej bliver det muligt at sikre en entydig afmærkning af private parkeringspladser forbeholdt andelsboligforeningen.

Vejen ønskes indsnævret til en bredde af 5,5 meter, og der etableres vendemulighed for køretøjer, så renovationskøretøjer og øvrige større køretøjer kan vende.

Det *ønskede* vejudlæg er vist på tegningen nedenfor.



***Fremtidig ønskede vejudlæg samt kørekurver for personbil, der viser, at det er muligt at køre til og fra ejendommen Grønningen 41.***

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 adgangsvej 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.

Ejendommen Grønningen 41 har fortsat en adgangsvej efter matrikelkortet til ejendommen, idet der kun er tale om en reduktion af vejarealet. Vejadgangen til carporten får et kurvet forløb, men forvaltningen vurderer, at vejens ændrede udformning på Andelsboligforeningens ejendom ikke ændre på muligheden for at benytte carporten på ejendommen Grønningen 41.

Med udgangspunkt i ovenstående vurderer forvaltningen, at Andelsboligforeningens ansøgning kan imødekommes og vejarealet nedlægges efter reglerne i kapitel 11 i Lov om private fællesveje.

I overensstemmelse med reglerne i lov om private fællesveje har sagen været sendt i høring i perioden den 11. august 2016 til den 13. oktober 2016. I høringsperioden indkom der indsigelser fra ejeren af ejendommen Grønningen 41.

Efterfølgende har sagen været sendt yderligere i høring hos Andelsboligforeningen to gange og hos ejeren af Grønningen 41 yderligere tre gange.

***Indsigelse fra Grønningen 41***

Indsiger har ombygget den eksisterende bygning på ejendommen fra kontorbyggeri indeholdende fagforeningen NNF til to ejerlejligheder og har i den forbindelse opført en carport på nordsiden af bygningen.

Indsiger oplyser, at carportens placering på grunden er baseret på, at der er en direkte adgang fra vejen til denne. Indsiger oplyser, at der i forbindelse med byggetilladelsen er stillet krav om, at der skal etableres 4 parkeringspladser på grunden – 2 parkeringspladser til hver ejerlejlighed.

Ejeren af ejendommen Grønningen 41 fremfører, at hvis den private fællesvej indsnævres, er der ikke længere fri adgang til carporten på ejendommen Grønningen 41, idet det ikke længere vil være muligt at bakke direkte ud på den private fællesvej.

Ejeren af ejendommen Grønningen 41 mener, at tilkørselsforholdene bliver kraftigt forringet i forhold til de nuværende tilkørselsforhold, idet ejeren vurderer, at manøvrering ved ind- og udkørsel ikke er muligt.

Ejeren foreslår derfor, at de to parkeringspladser, der ligger tættest på ejendommen Grønningen 41 flyttes til et andet sted på Andelsboligforeningens ejendom. Dermed bliver tilkørselsforholdene til ejendommen Grønningen 41 ikke forringet i forhold til i dag. Ejeren vurderer, at alles behov dermed bliver tilgodeset.

***Forvaltningens bemærkninger til indsigelse fra Grønningen 41***

Forvaltningen vurderer, at det med den foreslåede reduktion af vejudlægget fortsat vil være hensigtsmæssigt at manøvrere ind og ud fra ejendommen Grønningen 41 til den private fællesvej.

I byggeansøgningen og byggetilladelsen er det ikke angivet hvor de to parkeringspladser, der ikke er placeret i carporten, skal anlægges.

### *Bemærkninger fra Andelsboligforeningen*

Andelsboligforeningen bemærker, at indretningen af parkeringspladsen nøje følger de angivelser, der i sin tid lå til grund for byggetilladelsen til byggeriet. I forbindelse med byggeriet er det forudsat, at en del af parkeringen til byggeriet skal ske som langsgående parkering i den nordlige side af vejen.

På baggrund af indsigelserne fra ejeren af Grønningen 41 har Andelsboligforeningen tilrettet det oprindelige ønske om reduktion af vejudlægget, så den vestligste parkeringsplads indsnævres og manøvrearealet ud for denne forbedres – se kortet ovenfor.

### *Forvaltningens bemærkninger til Andelsboligforeningens bemærkninger*

Forvaltningen vurderer, at det tilrettet projekt fra Andelsboligforeningen dels tilgodeser Andelsboligforeningens parkeringskrav, samt fortsat opretholder muligheden for hensigtsmæssige adgangsforhold til ejendommen Grønningen 41.

### *Vilkår i forbindelse med reduktion af vejarealet*

Forvaltningen vurderer, at der skal stilles vilkår om, at vejudlæggets afgrænsning mod nord skal markeres fysisk med kantsten eller lignende, så vejarealet er tydeligt markeret for dermed at sikre hensigtsmæssig kørsel til og fra ejendommen Grønningen 41.

Andelsboligforeningen afholder alle udgifter, der er forbundet med nedlæggelsen af vejarealet, herunder til fysisk afmærkning og matrikulære forandringer.

## **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

## Punkt 18: Vejmandsordningen

15/19991

### Resumé

Teknikudvalget drøftede på mødet den 5. december 2016 forvaltningens evaluering af vejmandsordningen. Oluf Lykke Nielsen (O) ønskede efterfølgende, at vejmandsordningen drøftes igen. Herunder om ordningen skal nedlægges eller fortsætte og i givet fald under hvilke betingelser. Forvaltningen har gennemgået fordele og ulemper ved forskellige modeller.

Forvaltningens anbefaling er, at ordningen ikke fortsætter.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at udvalget tager stilling til, hvorvidt vejmandsordningen skal nedlægges eller fortsættes,

at såfremt udvalget beslutter at fortsætte vejmandsordningen, tages der stilling til, hvilken driftsmodel samt finansieringsmodel ordningen skal fungere på.

### Sagsfremstilling

Oluf Lykke Nielsen (O) ønsker, at udvalget drøfter vejmandsordningen på ny. Oluf Lykke Nielsen har fremsendt nedenstående:

*”Skal ordningen evt. nedlægges? Hvis ordningen fortsætter, skal det drøftes i hvilket område, den skal fortsætte:*

*Christiansfeld/Dalby/Vamdrup/Lunderskov”.*

Derudover ønsker Oluf Lykke Nielsen, at det drøftes om ordningen i 2017 videreføres inden for udvalgets budgetområde eller finansieres over puljen til mindre vejprojekter. Hvis ordningen fortsætter, ønsker Oluf Lykke Nielsen, at der til budget 2018 fremsættes et udvidelsesforslag.

*Forvaltningens bemærkninger:*

#### VEJMANDSORDNINGEN NEDLÆGGES

Evalueringen af ordningen har vist, at vejmanden i løbet af 2016 har modtaget 76 konkrete borgerhenvendelser. Tanken bag ordningen var, at borgerne kunne aflevere deres ”Giv et Praj” direkte mundtligt til vejmanden. I den resterende tid, hvor han ikke har arbejdet med de konkrete borgerhenvendelser, har vejmanden løst andre opgaver, som han enten selv er stødt på eller som er blevet tildelt til ham på samme måde som de øvrige medarbejdere i Driftsafdelingen. Vejmanden har måtte lede efter opgaver, hvilket har betydet, at han har brugt op mod 50 % af tiden på affaldsopsamling.

Baggrunden for at han har brugt tid på affaldsopsamling er, at der ikke har været opgaver nok inden for området, som ikke allerede var tildelt andre medarbejdere, enten via de kontrakter der kører for området eller via den generelle ”Giv et praj” planlægning.

Forvaltningen har evalueret vejmandsordningen efter den har eksisteret 1 år og anbefaler på den baggrund, at ordningen nedlægges. Nedenfor er baggrunden angivet:

En nedlæggelse af vejmandsordningen vil betyde, at kommunen samlet set vil blive drevet mere effektivt og med det samme plejeniveau, men borgerne i Dalby/Rebæk/Tved og i Christiansfeld vil eventuelt mærke en serviceforringelse i forhold til 2016.

Det er forvaltningens vurdering, at vejmandsordningen er en omkostningstung måde at udføre borgerbetjening på og at ordningen derfor ikke bør forlænges.

Dette skal ses i lyset af, at Vej og Park er organiseret i en Bestiller Udfører Model (BUM). Via kvalitetsbeskrivelser og tilhørende enhedspriser på de enkelte elementer betales allerede for mange af opgaverne. Vejmandsordningen bliver derved en slags dobbeltbetaling, da disse opgaver allerede i dag indgår i de aftaler, der er på området. Såfremt Vejmandsbegrebet udgår, vil den pågældende medarbejder overgå til almindelige driftsopgaver på lige fod med andre medarbejdere i Driftsafdelingen.

#### VEJMANDSORDNINGEN FORTSÆTTES

Såfremt ordningen ønskes fortsat, foreslås det at flg. principper lægges til grund for beslutning af fremadrettet driftsmodel:

- Øget arbejdsmængde for vejmanden til at sikre en rimelig effektiv arbejdsgang.
- Større berøringsflade med borgerne.
- Større geografisk dækning så der opnås den bedste synergi med andre opgaver (altså en større opgavetæthed, typisk i Kolding by og centerbyerne).

På baggrund af ovenstående principper er der nedenfor opstillet 3 driftsmodeller, hvor fordele og ulemper beskrives.

Driftsmodel	Fordele	Ulemper
Nr. 1 Fortsættelse af ordningen som i 2016: Dalby/Rebæk/Tved og i Christiansfeld	Borgerne i Dalby/Rebæk/Tved og i Christiansfeld vil fortsat nyde godt af serviceforøgelsen i forhold til resten af kommunen. Vejmanden kan udbygge det lokalkendskab, han har oparbejdet i 2016.	Der er fortsat en lav effektivitet, da opgaverne ikke kan samles og planlægges ordentligt. Der betales dobbelt for nogle opgaver. Der er fortsat et øget service- og plejeniveau i de 2 områder i forhold til resten af kommunen.
Nr. 2 Vejmanden passer 4 områder: Dalby/Rebæk/Tved, Christiansfeld by, Vamdrup by og Lunderskov by	Det øgede areal gør, at vejmanden bedre kan udfylde sin dag med relevant arbejde. Flere borgere vil opleve en øget service. Det bliver nemmere at planlægge fornuftige arbejdsopgaver til vejmanden.	Det tager tid før vejmanden har opnået lokalkendskab i de tilførte områder. Borgerne i Dalby/Rebæk/Tved og i Christiansfeld vil opleve en servicenedgang i forhold til 2016.
Nr. 3 Vejmandsordningen ændres til kun at omfatte centerbyerne Christiansfeld, Vamdrup og Lunderskov	Der er mere synergi i ordningen i de 3 centerbyer som område for vejmanden. Flere borgere vil opleve en øget service. Det større område giver mulighed for større opgavemængde og en bedre udnyttelse af vejmandens tid.	Det tager tid før vejmanden har opnået lokalkendskab til områderne. Borgerne i Dalby/Rebæk/Tved vil opleve en serviceforringelse i forhold til 2016.

Model 1 kan opsummeres i, at den øgede service i de 2 områder fortsætter og udbygges, men på bekostning af serviceniveauet i resten af kommunen.

Model 2 kan opsummeres i, at vejmanden mere effektivt kan udnytte sin tid, men at områder Dalby/Tved/Rebæk og Christiansfeld vil opleve en lavere service i forhold til prøveordningen i 2016.

Model 3 kan opsummeres i, at ud af de 3 modeller er det den model, der er mest hensigtsmæssigt. Det vurderes, at der er en passende mængde arbejdsopgaver og at vejmanden samtidig er i hver by nok til, at kunne varetage opgaverne i områderne. Dog er kendetegnet for alle 3 modeller at de vil have en generel lav effektivitet i forhold til anvendelsen af ressourcer.

#### Økonomi:

*Model 1:* Der er i dag ikke afsat midler i budgettet til en vejmand. Ordningen kan derfor kun finansieres ud af Vej og Parkpolitikken i 2017. Der fremsættes et udvidelsesforslag til 2018 på 650.000 kr.

Da ordningen vil anvende midler fra den nuværende budgettramme i 2017, vil der derfor skulle tages stilling til, hvilke arbejdsopgaver der i dag udføres inden for Vej og Parks budgettramme, som ikke skal udføres i 2017. Dermed kan vejmandsordningen finansieres inden for nuværende budgettramme for 2017.

*Model 2:* Ordningen finansieres over mindre vejprojekter i 2017. Der fremsættes et udvidelsesforslag til 2018 på 650.000 kr.

Oluf Lykke Nielsen foreslår, at ordningen evt. kan finansieres gennem puljen til mindre vejprojekter.

*Forvaltningen bemærker* til dette er, at denne pulje er afsat til projekter, der normalt ikke er til driftsformål men hovedsageligt til anlæg af mindre vejprojekter, så som fortove, vejbump mv., der typisk bevirker en øget trafiksikkerhed, fremkommelighed og/eller tryghed. Dette sker på baggrund af en prioritering, som fremlægges politisk 1 gang om året. For puljen til mindre vejprojekter i 2017 er der, via allerede indgåede aftaler, anvendt midler til projekter i 2017. Der er derfor for 2017 allerede et mindre beløb til rådighed end i normale år. Det er ikke forvaltningens anbefaling, at såfremt vejmandsordningen videreføres, at den finansieres via puljen til mindre vejprojekter i 2017.

Forvaltningen foreslår, at såfremt vejmandsordningen ønskes opretholdt i en form, skal den finansieres gennem Vej og Parkpolitikken i 2017. Hvis ordningen gøres permanent foreslås det, at der kommer et udvidelsesforslag til budget 2018 på 650.000 kr./år.

Konsekvensen ved at anvende midler fra Vej og Parkpolitikken er, at der skal tages stilling til, hvilke normale arbejdsopgaver der i dag udføres inden for den afsatte budgettramme, der ikke skal udføres i 2017, så vejmandsordningen dermed kan finansieres inden for nuværende budgettramme for 2017.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Sagen blev drøftet.

Et enig udvalg ønsker at videreføre forsøget med vejmandsordningen i 2017 og at driften i 2017 finansieres inden for Vej og Parkpolitikens budget. Ordningen evalueres i juni 2017.

Udvalget ønsker at videreføre vejmandsordningen som model 2 i områderne Dalby/Rebæk/Tved, Christiansfeld by, Vamdrup og Lunderskov.

Udvalget anmoder forvaltningen om at sikre en fortsættelse af tilrettelæggelse af vejmandsordningen, så der opnås bedst mulig sammenhæng med den øvrige driftsplanlægning og udførsel.

# Punkt 19: Status på graffitiprojekt

17/542

## Resumé

Asger Christensen (V) har på vegne af Venstre ønsket en redegørelse for status for graffitiindsatsen.

By- og Udviklingsforvaltningen fremsender redegørelse med baggrund i følgende emner; samarbejde med Kulturlogen, initiativer med afrensning herunder faste aftaler samt samarbejde med Kolding Politi.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget og Kulturudvalget.

## Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Asger Christensen (V) har på vegne af Venstre ønsket en redegørelse for status for graffitiindsatsen, herunder uddybning af følgende punkter:

- Hvordan forløber aftalen med Kulturlogen?
- Hvad er der konkret af initiativer, møder m.v. med lodsejere, TreFor, City Kolding osv.?
- Hvad er det konkrete samarbejde med Kolding Politi, herunder, hvor mange er anmeldt og hvor mange af de opklarede sager, er der faldet dom i?

Baggrunden for forespørgslen er, at det er Venstres indtryk, at den ulovlige graffiti, efter en periode med en god udvikling, igen er i vækst.

Herunder er indtrykket, at det samlede fokus fra alle parter er faldet med hensyn til afrensning, opklaring osv.

### *Baggrund for graffitiprojektet*

Kolding Kommune har igennem flere år oplevet af store mængder uønsket graffiti i den indre by. Både på kommunens bænke, skraldespande og andet fast gadeinventar, herunder på de forskellige ledningsejeres forsyningsbygninger, samt på elbokse og på butikkernes bygningsfacader, tunneller, broer og andre passager.

I forbindelse med vedtagelse af budget 2011 blev det i en budgetnote besluttet at afsætte 500.000 kr./år til ekstra graffiti fjernelse i forbindelse med udarbejdelse af en graffitihandleplan.

Kommunens graffitiprojekt startede i foråret 2012, efter godkendelse af kommissorium i Teknik- og Boligudvalget. Projektet har siden kørt med en række initiativer med henblik på at nedbringe graffitihærværk i city.

I 2015 er graffitiindsatsen gået fra at have projektstatus til drift. Det betyder at den oprindelige styregruppe er nedlagt og at det koordinerende arbejde under graffitiindsatsen foregår i tæt samarbejde mellem Kultur og Drift i dialog med Kulturlogen.

### *Hvad er graffiti?*

Graffiti er en form for gadekunst og mange unge maler for at udtrykke deres holdninger eller bare for sjov. Men graffiti er hærværk, hvis det males steder uden tilladelse fra ejeren. Der er ingen forskel på, om det er et "piece" (et maleri) eller et "tag" (en personlig underskrift).

### *Formålet med projektet*

Projektet har til formål at opnå en pæn ren bymidte fri for graffitihærværk gennem en forebyggelse af graffiti-kulturens ulovlige element og samtidig anerkende graffiti-kulturen som en form for æstetisk og kunstnerisk udtryk.

Det har fra starten af projektet været målet, at der gennem dialog mellem kommunen, en række interessenter, politiet, SSP og graffiti-repræsentanter udarbejdes en graffiti-handlingsplan, der arbejder i to spor. Et spor der handler om forebyggende tiltag, herunder muligheder for lovligt at male med graffiti på udvalgte offentlige tilgængelige steder. Det andet spor skal sikre et cityområde, hvor eksisterende hærværksgraffiti fjernes effektivt inden for en kortere tidshorisont og de nye hærværk fjernes hurtigst muligt og inden for en uge.

Projektet er over den periode, det har kørt, løbende blevet evalueret og tilpasset behovet for afrensning, behovet for events samt dialog med interessenter.

#### *Samarbejde med Kulturlogen*

Kulturlogen har til huse på Råværket, Esbjergvej 108, 6000 Kolding. Der er indgået lejekontrakt gældende indtil udgangen af 2020.

By- og Udviklingsforvaltningen afholder en gang i kvartalet møde med Kulturlogen omkring status på graffiti i midtbyen herunder tiltag, som kan nedbringe den ulovlige graffiti, events med fokus på den lovlige graffiti og generelle tiltag, som kan understøtte arbejdet med at minimere graffitihærværk i midtbyen.

By- og Udviklingsforvaltningen har ligeledes en god, løbende dialog med brugerne – bl.a. omkring deres årlige graffitievent, Get Down, som næste gang afholdes i juli 2017. Kulturlogen ønsker at gøre Get Down til en større event, der kan tiltrække graffitimalere fra både ind- og udland og være med til at sætte Kolding på landkortet som en by, der aktivt støtter op om lovlige graffiti.

De har p.t. kontakt til flere internationalt kendte graffitimalere. Forvaltningen understøtter arbejdet med bl.a. at rejse midler – samt med midler fra graffitiindsatsen – til at etablere Danmarks længste graffiti væg, der åbner i forbindelse med Get Down.

Kulturlogen har i den forbindelse indgået aftale med Hansenberg, der bygger væggen i forbindelse med undervisningen på tømreruddannelsen.

Kulturlogen forventer, at den nye væg vil gøre det ekstra attraktivt for kommunens børn og unge at male lovlige graffiti i Kulturlogen, ligesom den også vil gøre det muligt for Kulturlogen at afholde graffitiworkshops i storformat eksempelvis for folkeskoler, ungdomsskoler o.a. Der er til Get Down bevilget penge fra Kulturstyrelsen både til selve eventen og den nye graffiti væg.

Råværket på Esbjergvej har netop gennemgået en større renovering. Værkstedet/hallen har bl.a. fået nyt tag og nye lysarmaturer, hvilket gør det muligt for Kulturlogen fortsat at afholde graffitiworkshops og lignende.

#### *Kommunal aftale om graffiti fjernelse*

By- og Udviklingsforvaltningen, Vej og Park har en abonnementsordning med firmaet All Remove omkring graffiti afrensning på broer, tunneller, støttemure, toiletter, bygværker og el-skabe i Kolding by.

Aftalen indebærer, at firmaet fører tilsyn og fjerner graffiti en gang om ugen på kommunale bygningsværker. Det er ikke lovligt, at Kolding Kommune betaler fjernelse af graffiti fra private ejendomme.

Aftalen indeholder også en ordning omkring anti-graffiti behandling af elementerne. Herved behandles overfladerne med en usynlig beskyttende hinde. Hinden beskytter bygværket så graffiti nemmere kan vaskes af med varmt vand.

Forvaltningen undersøger løbende, om "afrensningsruten" skal lægges om så den i stedet prioriteres andre steder i byen, der måtte være præget af tags og graffitihærværk.

Ud over Vej og Park har andre afdelinger og forvaltninger i Kolding Kommune også tilsvarende aftaler med All Remove. Ved siden af det faste abonnement på bygværkerne bliver bænke, affaldsspande og andet inventar også behandlet med anti-graffiti inden det opsættes.

Ligeledes foretager kommunens Materialelegård løbende afrensning på kommunale genstande og inventar, som ikke indgår i abonnementsordningen.

Kolding Kommune er løbende i dialog med private bygningsejere, hvis ejendom er plaget af graffitihærværk. Det har dog vist sig vanskeligt at indgå frivillige aftaler om egenfinansieret løbende afrensning af graffiti.

Forvaltningen afholder i foråret møde med City Kolding for at sikre fortsat koordineret indsats omkring graffiti i midtbyen.

#### *Samarbejde med Kolding Politi omkring hærværkssager 2013 – 2017*

I perioden på 4 år er der registreret 1443 hærværkssager, hvoraf 756 er anmeldt til Politiet.

På et møde mellem By- og Udviklingsforvaltningen og Politiet den 3. juli 2014 blev det aftalt, at der fremadrettet kun blev foretaget anmeldelser i hærværkssager af grov karakter eller ved sager, hvor der var tale om genkendelse eller gentagelse, da Politiet ikke var i stand til at håndtere det store antal anmeldelser, som var indkommet frem til mødedatoen.

I dag varetager en medarbejder ved Vej og Park de hærværkssager der meldes ind fra bl.a. Materialegårdens medarbejdere. Billeder eller anden dokumentation indsamles og hvor der er tale om grov hærværk eller genkendelse fra tidligere sager, foretages der anmeldelse.

#### *Statistik*

2013 347 hærværkssager, heraf 344 anmeldt til Politiet.

2014 371 hærværkssager, heraf 227 anmeldt til Politiet.

2015 392 hærværkssager, heraf 109 anmeldt til Politiet.

2016 333 hærværkssager, heraf 76 anmeldt til Politiet.

I perioden 2013 – 2017 er der faldet dom i 1 sag omkring hærværk.

#### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

#### **Beslutning Kulturudvalget den 08-02-2017**

Godkendt med den tilføjelse, at udvalgene skal have en ny status inden sommerferien.

## Punkt 20: Status på kystsikring ved Hejlsminde

16/19602

### Resumé

I henhold til budgetnote 2017 er der afsat 440.000 kr. til udvidelse af en tidligere etableret hofde. Hofden skal sikre den smalleste del af stranden mod erosion og hermed også vejen mod undergravning.

Kystdirektoratet har oplyst, at de ikke vil meddele tilladelse til hofden, men foreslår i stedet yderligere sandfodring. Kommunens rådgiver foreslår på den baggrund en række målinger efter højvandssituationen den 5. januar 2017, der kan anvendes til en fremadrettet vurdering af 2 væsentlige forhold. 1) valg af den mest driftssikre sandfodringsmetode med den økonomisk mindste belastning. 2) informationer der yderligere afgør hofdens nødvendighed og dermed mulighed for at genfremsende ansøgningen om anlæg af hofden.

Forvaltningen foreslår derfor, at der anvendes 60.000 kr. til nye målinger, som tages af de midler der er afsat til at udvide hofden jf. budgetnote 2017. Forvaltningen foreslår desuden, at dialogen med Kystdirektoratet fortsætter med henblik på at få en tilladelse til at anlægge hofden.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at der anvendes 60.000 kr. til nye målinger, som tages af de midler der er afsat til at udvide hofden jf. budgetnote 2017,

at forvaltningen forsætter dialogen med Kystdirektoratet med henblik på at få en tilladelse til at anlægge hofden.

### Sagsfremstilling

I henhold til budgetnote 2017, er der afsat 440.000 kr. til udvidelse af en tidligere etableret hofde. Hofden skal sikre den smalleste del af stranden og hermed også vejen mod undergravning. Samtidig vil tilbageholdelse af sand i dette område sikre, at mere sand vandrer til den sydlige del af stranden, fremfor at forsvinde ud i havet.

Kommunen har i efteråret 2016 spurgt kystdirektoratet om tilladelse til udvidelse af hofden samt tilladelse til at sandfodre med 350 m<sup>3</sup> grovere sand, der bliver liggende længere på stranden end det finkornede.

Kystdirektoratet har oplyst, at de ikke kan tillade udvidelse af hofden, idet de vurderer, at der ikke er behov for hofden, samt at kommunen skal anvende sand af samme kornstørrelse, som der i forvejen er på stranden og skriver i deres svar:

*"Kystdirektoratet vurderer, at de udgifter der er til hofden, med fordel kan anvendes til at udføre ekstra sandfodring med en kornstørrelse, som er naturligt forekommende for strækningen. En øget fodring vil understøtte og videreføre de intentioner, som var i det oprindelige projekt"*

Forvaltningen og vores rådgiver har efterfølgende været i kontakt med Kystdirektoratet og kommunen har fået godkendt – forsøgsvist- at sandfodre med grovere sand. På baggrund af kommunens evaluering af kystens bevægelser og effekten af sandfodring med grovere sand, kan Kommunen på ny ansøge Kystdirektoratet om tilladelse til udvidelse af hofden. En positiv afgørelse er dog usikker.

Forvaltningen har lagt 150 m<sup>3</sup> groft sand ud medio december 2016 og nøje fulgt udviklingen af stranden. Efter højvandssituationen den 5. januar 2017 vurderer rådgiverne, at det er meget vigtigt, at der udføres målinger af kornstørrelsesfordeling og højde/længdeprofiler, for en vurdering af den fremtidige vedligeholdelsesplan og indsamling af væsentlig viden og argumentation i forhold til Kystdirektoratet. Den viden der opnås skal også beskrive, hvor grovkornet sand der behøver at blive anvendt til sandfodring, idet strandoplevelsen for gæsterne også søges optimeret. De supplerende målinger og afrapportering koster 60.000 kr.

### Konklusion

På baggrund af ovenstående er det ikke muligt, at anlægge en hofde inden badesæsonen starter og det er uvist, om der kan opnås tilladelse.

Supplerende viden fra målinger vil vejlede kommunen i det videre arbejde med at finde den bedste vedligeholdelsesplan for Hejlsminde strand.

Forvaltningen foreslår derfor, at der anvendes 60.000 kr. til nye målinger som tages af de midler, der er afsat til at udvide høfden jf. budgetnote 2017. Forvaltningen foreslår desuden, at dialogen med Kystdirektoratet fortsætter med henblik på at få en tilladelse til at anlægge høfden.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

## Punkt 21: Byliv

16/17177

### Resumé

By- og Udviklingsforvaltningen ønsker at løsne op for den stramme regulering af aktiviteterne i gågaden og foreslår derfor, at gågaderegulativ erstattes af retningslinjer, som bliver tilgængelige på [www.kolding.dk](http://www.kolding.dk).

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at gågaderegulativet erstattes af retningslinjer for bymidten,

at den faste stadeplads til pølsevogne på Banegårdspladsen nedlægges,

at den faste stadeplads til pølsevogne ved Borchs Gaard nedlægges,

at der gives tilladelse til madvogne på Banegårdspladsen,

at der gives tilladelse til madvogne på Sø-terrassen,

at der gives tilladelse til madvogne på Torvedagene tirsdag og fredag,

at der ved særlige arrangementer kan gives tilladelse til opstilling af flere madvogne,

at prisen pr. dag for opstilling af madvogne på Banegårdspladsen, Sø-terrassen og på Torvedag fastsættes til 150 kr. pr. dag, som også er prisen for en torveplads,

at prisen for Pølsevognen på Akseltorv nedsættes fra 1.000 kr. pr. måned til 500 kr. pr. måned,

at der åbnes op for ensfarvede parasoller i andre farver end sort, dog stadig uden reklamer,

at der evalueres med City Kolding 1 gang om året.

### Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen og City Kolding ønsker at løsne op for den stramme regulering af aktiviteterne i gågaden i forhold til erfaringerne fra sommerens ”Liv i bymidten” kampagne.

Forvaltningen foreslår derfor, at gågaderegulativ erstattes af retningslinjer, som bliver tilgængelige på [www.kolding.dk](http://www.kolding.dk) via brugervenlige grafiske ikoner med en kort og indbydende tekst frem for den mere restriktive stil med lovhenvvisninger.

Med de nye retningslinjer får butikker og restauranter i gågaden nye muligheder for at indrette deres udeserverings- og udstillingsareal, som de mener, er bedst, så længe de holder sig inden for deres eget areal og uden for brandveje.

Der har de senere år været et stigende antal henvendelser om opstilling af madvogne i Kolding med forskellige madspecialiteter som f.eks. somalisk mad, mexicansk mad, canadisk mad, sushi, kaffespecialiteter, is, smørrebrødsspecialiteter og mere almindelige fast-food varer.

Forvaltningen er også blevet kontaktet af flere leverandører, der leverer et veludviklet opstartskoncept til entreprenører, som vil starte med salg fra madvogne. De kan tilbyde udlejning af vogne, hjælp til budgetter/regnskab, reklamefolk til professionel dekoration af vognen samt en gourmet-kok, der rådgiver om produktdelen. Det vil typisk være madvogne, der tilbyder færdiglavet mad baseret på lokale råvarer, da dette er et fint salgsargument. Lignende madvogne findes allerede i dag bl.a. ved markedsarrangementer i Aarhus og København.

Madvogn defineres som en mobil salgsvogn der sælger færdigproducerede mad- og drikkevarer til at nyde med det samme eller tage med.

Forvaltningen foreslår, at der fortsat skal være to faste pladser til pølsevogne på henholdsvis Akseltorv og Tombolapladsen samt at følgende pladser fremover, skal kunne benyttes til opstilling af madvogne:

#### *Banegårdspladsen*

Det er en plads med stor gennemstrømning af mennesker til og fra banegården samt bybus- og rutebilsstationen, men pladsen bliver kun i ringe omfang brugt til aktiviteter eller arrangementer. Madvogne vil bidrage med et mere varieret tilbud til byens borgere og turister.

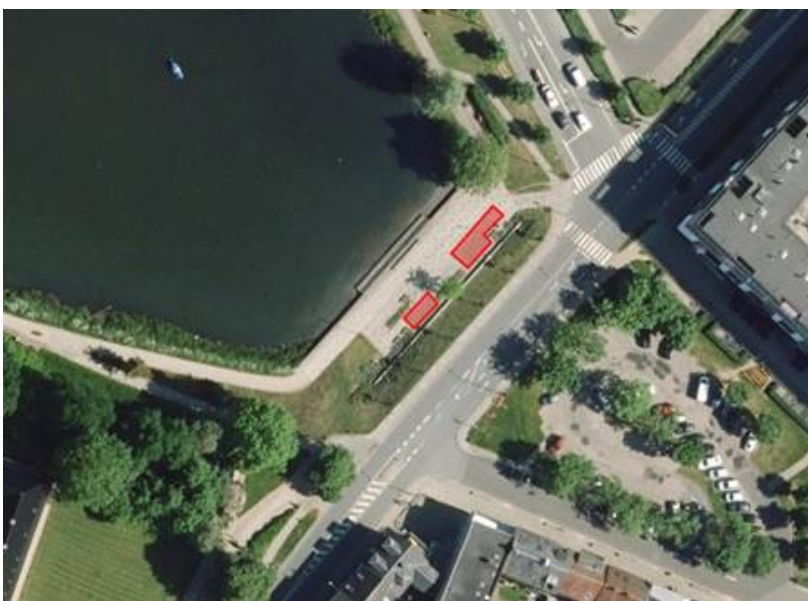
Antallet vil afhænge af vognenes størrelse, men der vil være plads til mellem 4 – 6 vogne.



#### *Sø-terrassen*

Sø-terrassen har et stort potentiale som opholdssted for borgere og turister, der vil nyde vores centralt beliggende sø med slottet i baggrunden. Madvogne med salg af is, kaffe eller fast-food vil opgradere pladsen og signalere, at det er en plads til ophold og ikke kun gennemgang.

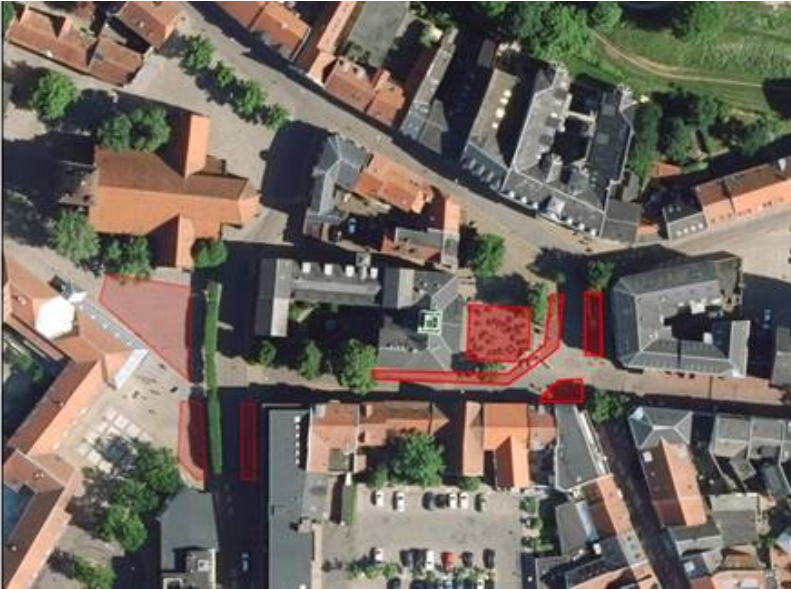
Der vil være plads til 1 - 2 madvogne, afhængig af størrelse.



#### *Torvedag på Akseltorv*

Torvedagene afholdes hver tirsdag og fredag på Akseltorv og har en vigtig rolle i bylivet med at få kommunens borgere ind til centrum for at handle på torvet. Aktiviteten på Torvedagene er vigende, der kommer ikke mange nye studeholdere og dermed ikke den store afveksling af vareudbuddet fra gang til gang. Det er tanken, at tilladelse til opstilling af madvogne vil gøre torvedagene større og mere interessante at besøge.

Madvognene vil indgå på samme måde som de øvrige studepladser, hvilket betyder at de vil få anvist en plads ved ankomst og at arealet udvides ned af Bredgade og over på Vestertorv, hvis antallet af studepladser/madvogne er højt.



City Kolding støtter forslaget om at give madvogne adgang til torvedagene samt de foreslåede pladser.

#### *Pølsevogne på faste pladser*

På Akseltorv og på Tombolapladsen er der faste pladser til pølsevogne. I dag koster det 1.000 kr. for en plads på Akseltorv, mens det koster 500 kr. på Tombolapladsen.

Prisen for leje af den faste plads på Akseltorv bør sænkes til 500 kr., så der kun er én fast pris. Dels fordi der ikke er større salg på Akseltorv end Tombolapladsen og dels fordi, at der med tilladelse til madvogne på Torvedage kan være usikkerhed om, der bliver en skærpet konkurrencesituation eller om et mere varieret udbud giver et større kundegrundlag.

#### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt med den tilføjelse at forvaltningen indarbejder, at udvidelse af antallet af madvogne ved større arrangementer skal ske i samarbejde med City Kolding.

## **Punkt 22: Orienteringspunkter**

### **Resumé**

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

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

### **Bilag**

Arbejds klausuler m.v. overfor private firmaer, der udfører arbejde for kommunen

Ny Få et praj service

Sydlig ringvejsforbindelse

Orienteringspunkt: Placering af dynamiske tavler ved skoler

Sydtrafiks budgetopfølgning nr. 3 2016

Kørsel med landbrugskøretøjer i Kolding

Status på afhændelse af citybåd

Evaluering og afslutning af projekt Småt Brændbart.docx

Ressourcekonsulentordningen - status og strategi 2016-17.docx

Kommunikationsaktiviteter i Renovation

Orientering om strandpotentialeplan og forslag til proces - pdf

Gravetilladelse ikke VVM-pligtig

## **Punkt 23: Orientering fra formanden**

### **Resumé**

Orientering fra formanden.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.

## **Punkt 24: Deltagelse i aktiviteter**

### **Resumé**

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

Den konstituerede by- og udviklingsdirektør 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.

#### *Aktivitet*

Teknik & Miljø '17 den 25.-26. april 2017 i Horsens

#### *Deltager*

Knud Erik Langhoff  
Oluf Lykke Nielsen  
Michael Jensen  
Tobias Jørgensen  
Yrsa Mastrup  
Asger Christensen

### **Beslutning Teknikudvalget den 06-02-2017**

Godkendt.