

# REFERAT Teknikudvalget d. 03-11-2014

**Mødedato** Mandag d. 03. november 2014 kl. 14:00

**Mødested** 1.2 Vest

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

## Indholdsfortegnelse

Mødeplan for Teknikudvalget - 2015.....	3
Nyt Bybusnet.....	4
Alpehøj - opklassificering af vendeplads til offentlig vej.....	22
Dalbyvej - ønske om sikring af skolevejsstrækning.....	24
Gratis parkering i weekenden i december.....	26
Beslutning om at afbryde EUDP projekt med DONG.....	27
Kolding Kommunes venskabsbyer og partnerskaber.....	29
Budget 2014, Teknikudvalget, bevillingsstatus ultimo september 2014.....	33
Konsekvenser af budget 2015 for Vej- og Parkpolitik, anlæg og drift for afviste ændringsforslag.....	37
Konsekvenser af budget 2015 for Vej- og Parkpolitik, anlæg og drift for godkendte ændringsforslag	42
Konsekvenser af budget 2015 for Jordpolitik, anlæg og drift for afviste ændringsforslag.....	45
Orienteringspunkter.....	46
Orientering fra formanden.....	47
Deltagelse i aktiviteter.....	48

# Punkt 1: Mødeplan for Teknikudvalget - 2015

13/23284

## Resumé

Mødeplan 2015 til godkendelse.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at den i sagsfremstillingen foreslåede mødeplan for 2015 godkendes.

## Sagsfremstilling

Forretningsordenen fastsætter, at der er møde i Teknikudvalget den 1. mandag i måneden, undtaget er juli-måned.

Forslag til mødeplan 2015 for Teknikudvalget:

Mandag, den 5. januar 2015, kl. 14.00

Mandag, den 2. februar 2015, kl. 14.00

Mandag, den 2. marts 2015, kl. 14.00

Tirsdag, den 7. april 2015, kl. 14.00

Mandag, den 4. maj 2015, kl. 14.00

Mandag, den 1. juni 2015, kl. 14.00

Juli – intet møde

Mandag, den 17. august 2015, kl. 14.00

Mandag, den 7. september 2015, kl. 14.00

Mandag, den 5. oktober 2015, kl. 14.00

Mandag, den 2. november 2015, kl. 14.00

Mandag, den 7. december 2015, kl. 14.00

Foreslåede afvigelser:

- Mødet i april flyttes til tirsdag, den 7. april 2015, pga. 2. påskedag.
- Mødet i august flyttes til 3. mandag i august, pga. ferieafvikling i juli-måned.

## Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014

Godkendt, med den tilføjelse at mødetidspunktet for møderne i 2015 ændres til kl. 13.30, for at samordne med Miljøudvalget.

## Punkt 2: Nyt Bybusnet

12/5629

### Resumé

Det nuværende bybusnet i Kolding by stammer fra 1988 og trænger efter mange tilpasninger til en gennemgribende renovering. 18. august vedtog udvalget at sende forslaget til nyt bybusnet i høring 18. august.

I høringsfasen er der lagt vægt på åbenhed og brugerinddragelse. Ud over den åbne høringsfase har repræsentanter fra foreningsliv, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv været inviteret til møder, hvor de er blevet præsenteret for udkastet og har haft mulighed for at komme med kommentarer. I alt har kommunen modtaget 185 høringssvar.

By- og Udviklingsforvaltningen har gennemgået og analyseret de mange forslag. På baggrund af høringssvarene foreslås forbedringer på syv strækninger – bl.a. bevares bybuskørslen på Bramdrupskovvej, der vil være direkte bybusforbindelse til Ålegården, ligesom det fortsat vil være muligt at tage bussen til Rebæk.

Det oprindelige forslag til betjening af Drejens kan desværre ikke gennemføres, da der ikke blev afsat penge på budget 2015 til at etablere en vendeplads i området.

Ved vurderingen af de mange forslag er der lagt vægt på at bevare kvaliteterne i forslaget til nyt bybusnet – bl.a. hurtigere buskørsel gennem midtbyen uden ventetid i Klostergården, mere overskuelige køreplaner, bybusser til nye boligområder, flere afgang og ruter til områder med mange passager samt bedre dækning af industriområderne.

I vurderingen af de enkelte forslag er der bl.a. også kikket på antallet af henvendelser, på passagerstatistik for at se, om der er reelt behov for ønskede ændringer, og på afstanden til andre stoppesteder i nærheden.

Når det nye bybusnet er vedtaget, bliver der lavet udkast til køreplaner. Disse udkast ventes at kunne sendes i høring i starten af det nye år. De nye ruter og køreplaner træder i kraft 28. juni.

### Tilføjelse til resumé

På Teknikudvalgsmødet d. 3. november 2014 besluttede udvalget at sende forslaget til det nye bybusnet ud i en ny høring med de ændringer, som By- og udviklingsforvaltningen foreslog på baggrunde af de høringssvar, der var indkommet ved senest afholdt høring i perioden fra den 25. august til den 26. september 2014.

By- og udviklingsforvaltningens reviderede forslag til det nye bybusnet har været i høring fra d. 5. november til d. 19. november kl. 8. I perioden indkom 40 høringssvar.

Ingen af høringssvarene har resulteret i nye ændringsforslag. By- og udviklingsforvaltningen foreslår, at det reviderede forslag til det nye bybusnet godkendes.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at forslaget til det nye bybusnet godkendes med de ændringer, som forvaltningen har udarbejdet med udgangspunkt i høringssvarene.

at bestillingen af det nye bybusnet sendes til Sydtrafik.

### Nyt forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det reviderede forslag til det nye bybusnet, som har været i høring fra d. 5. november til d. 19. november kl. 8, godkendes.

at bestillingen af det nye bybusnet sendes til Sydtrafik.

### Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningens forslag til det nye bybusnet har været i høring i perioden fra den 25. august 2014 til 26. september 2014. I høringsperioden indkom der 185 høringssvar. Afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 160 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 16 stk.
- Folkeskoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og lign.: 9 stk.

By- og Udviklingsforvaltningen har gennemarbejdet alle indkomne høringssvar. Generelt er der indkommet mange positive tilkendegivelser på, at der sker en ændring af Koldings bybusnet, desuden er der også indkommet en del ønsker om specifikke ændringer i bybusnettet.

I det følgende vil der kort blive redegjort for høringsperiodens udbytte, og hvorledes de enkelte høringssvar er blevet behandlet. Herefter følger en gennemgang af de emner, som har ført til ændringsforslag, afløst af en gennemgang af emner, som bør nævnes, men som ikke har ført til ændringsforslag. Endelig opsummeres de ændringsforslag, som By- og Udviklingsforvaltningen har til de enkelte linjer i det nye bybusnet. Der redegøres for den forestående proces fra det nye bybusnet er vedtaget, til det implementeres.

For at skabe et overblik over høringssvarene er de inddelt i 47 kategorier. Disse findes i bilaget "Behandling af høringssvar" hvor det er vurderet, om høringssvarene har skabt grundlag til ændringer i forslaget til det nye bybusnet.

Under behandlingen af de enkelte kategorier er der blevet lagt vægt på de bærende principper for det nye bybusnet som udgangspunkt efterleves. De bærende principper er:

- Alle bybusser kommer til at køre gennem byen uden længere pauser. Det vil betyde kortere rejsetid gennem bymidten og ingen ventetid i Klostergården.
- På strækninger med flere bybusruter vil busserne komme til at køre i et jævnt flow på forskellige minuttal. Man vil ikke længere opleve, at busserne kører afsted på stort set samme tid. Dette gælder så vidt muligt også bybuslinjernes samspil med de regionale og lokale ruter.
- Flere af ruterne forenkles, så der opnås mere overskuelige køreplaner og kortere rejsetider.
- Bybusnettets dækning udvides, så nye boligområder og industriområder bybusbetjenes (f.eks. Ankerhusvej og Industri Nord).
- Flere afgang og ruter til de områder, hvor behovet er størst (Kolding Storcenter, Kolding Sygehus, Hansenberg og det nye campusområde ved Buen).
- Bybusserne vil starte tidligere om morgenen og slutte senere om aftenen. Det giver mulighed for at folk med arbejde i industriområderne kan nå på arbejde til kl. 6, og medarbejdere på Sygehuset kan tage bussen, når de møder eller får fri kl. 23.00-23.30.
- Kørselsomfanget udvides på lørdage ind til midt på eftermiddagen.

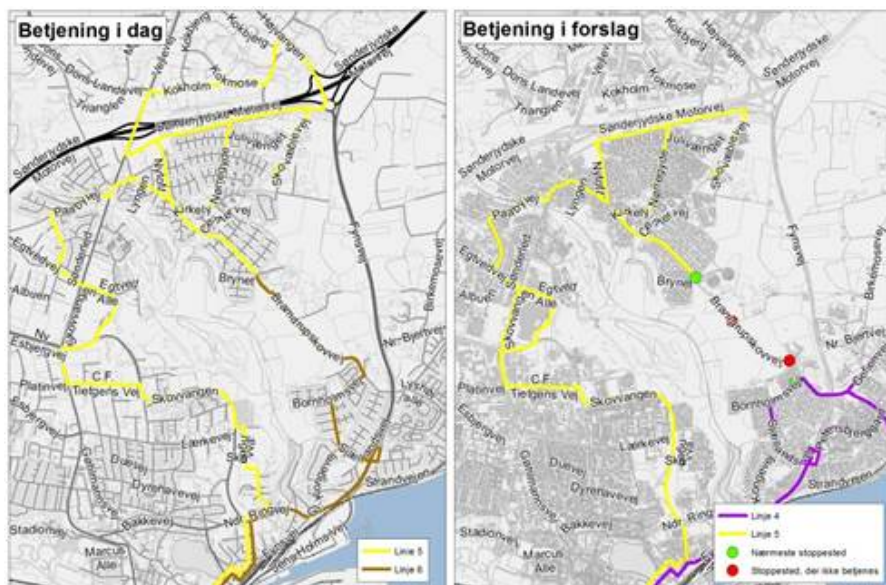
De høringssvar, der har givet anledning til ændringer i forslaget til det nye bybusnet er følgende:

- Bramdrupskovvej
- Dyrhavegårdsvej
- Hospitalsgade
- Ålegården
- Brunebjerg
- Kløvervej, Skamlingvejen, Engen og Gl. Tved
- Lykkeshave, Christiansmindeparken og Teglvænget

De enkelte forslag til ændringer gennemgås efter følgende struktur:

1. Beskrivelse af område hvor der sker ændring samt nuværende og nye bybuslinjers betjening.
2. Gennemgang af høringssvar.
3. Løsningsforslag.
4. Konsekvens.

*Bramdrupskovvej*



Bramdrupskovvej betjenes i dag af linje 6 på stykket mellem Bornholmsvej og Kirsebærvej, som kører halvtimesdrift på hverdage mellem kl. 6.00 og kl. 18.30 og timedrift på lørdage mellem kl. 8.00 og kl. 14.00. Der køres ikke på søn- og helligdage.

I forslaget til det nye bybusnet betjenes Bramdrupskovvej ikke mellem Kirsebærvej og Bornholmsvej.

#### Høringssvar

Der er indkommet i alt 58 høringssvar vedr. Bramdrupskovvej, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 49 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 4 stk.
- Folkeskoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og lign.: 5 stk.

Følgende argumenter er i grove træk, benyttet som begrundelse for en fortsat betjening:

- Bedre betjening af Kolding Friskole
- Bedre betjening af fritidsaktiviteter på Bramdrupskovvej
- Bedre adgang til skov og natur
- Transport af skolebørn bosiddende i området omkring Sjællandsvej til Bramdrup Skole.
- Hurtigere forbindelse mellem Kolding midtby og Bramdrup

Seneste passagertælling fra 2013 viste, at der på en hverdag rejste 97 passagerer på strækningen Bramdrupskovvej fra Kirsebærvej til Bornholmsvej og 127 i modsat retning. Dette svarede på daværende tidspunkt til, hvor der var 20-minutters drift, henholdsvis 2,6 og 3,6 passagerer pr. afgang. Antages det, at det samme antal passagerer har fordelt sig ud på de færre afgang, som der i dag køres, på grund af overgang til 30-minutters drift, kan det omregnes til henholdsvis 4 og 5,3 passagerer pr. afgang.

Den største passagerbelastning på strækningen mellem Kirsebærvej og Bornholmsvej var 17 passagerer på 1 afgang.

Der er 2 stoppesteder på den del af Bramdrupskovvej, som ikke betjenes af en bybus i forslaget til det nye bybusnet. En midt på strækningen og en ved Kolding Friskole. Ved stoppestedet midt på strækningen var der på en hverdag 0 påstigere og 1 afstiger ved passagertællingen i 2013. Ved Kolding Friskole var der 11 påstigere og 14 afstigere.

Kolding Friskole er den lokalitet, der vil få længst til et stoppested ved gennemførelsen af forslaget til det nye bybusnet. Her vil gangafstanden blive 400 meter.

#### Løsningsforslag

For at efterkomme de mange indkomne høringssvar vedr. tabt betjening af Bramdrupskovvej foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at der oprettes en ny linje, hvis ruteføring beskrives senere under opsummeringen af de ændringsforslag, som By- og Udviklingsforvaltningen har til de enkelte linjer i det nye bybusnet. Den nye linje foreslås kørt med en frekvens på hverdage på 30-minutter mellem kl. 5.30 og 8.00 samt mellem kl. 14.00 og 17.00. Øvrig tid på hverdage indtil kl. 23.00 samt i weekenden køres i 60-minutters drift.

## Konsekvens

Konsekvensen heraf er, at der skal frigives busmateriel og køretid på andre ruter. Dette foreslås løst ved at ændre frekvensen på linje 1 og 2 fra 20-minutter til 30-minutter i dagtimerne på hverdage.

Linje 1 og 2 er de linjer, næstefter linje 5, som har flest påstigere pr. køreplantime. I dag kører de to linjer med 20-minutters drift frem til kl. 17.00 på hverdage. Passagertællingerne for 2013 viser, at bortset fra en enkelt tur har der ikke været flere end 25 i bussen på linje 1 på samme tid. På linje 2 har der bortset fra to ture med 45 passagerer ikke været flere end 32. Det vurderes, at overgangen fra 20-minutters drift til 30-minutters drift vil kunne resultere i et behov for en ekstra dubleringstur, hvilket skal finansieres inden for driftsbudgettet til kollektiv trafik.

Linje 1 og 2 er de eneste ruter, hvor det kan forsvares at hente busmateriel og køretid fra. Linje 3 og 6 kører i forvejen med 30-minutters drift. Linje 4 og 5 skifter mellem 30- og 20-minutters drift i løbet af dagtimerne fordelt i forhold til spidsbelastningstimerne. Nedsættes frekvensen på disse, vil dette have en betydelig konsekvens for betjeningshyppigheden af de to grene, som ruterne fordeler sig i, i henholdsvis Bramdrup- og Drejens-området.

## Dyrhavgårdsvej



Dyrhavgårdsvej er hovedfærdselsåren for de bybusruter, som henholdsvis kommer fra nord eller skal nordpå fra Mazantigade.

I dag kører der i de hårdest belastede timer 20 afgang pr. time via Dyrhavgårdsvej.

I forslaget til det nye er dette forøget til 26 afgang pr. time.

## Høringssvar

Der er indkommet i alt 6 høringssvar vedr. Dyrhavegårdsvej, hvis afsendere alle er private personer.

I høringssvarene ønskes der nedsat eller ingen buskørsel på Dyrhavegårdsvej.

Dyrhavegårdsvej er en lokalvej med bustrafik i begge retninger samt cykelrute. Syd for Grønningen er det ved skiltning kun tilladt for bus, taxa samt cykler at passere mod syd. Mange benytter vejen (lovligt) som smutvej mellem Fredericiagade og Ndr. Ringvej/Skovvangen, mens et mindre antal (ulovligt) trodser forbudsskiltningen den modsatte retning.

Bebyggelsen langs vejen er mindre byhuse, hvoraf mange ikke har tilstrækkeligt med P-muligheder på egen grund. Derfor er der et relativt stort behov for kantstensparkering, som kun er tilladt i vejens østside (der er P-forbud i vest). Da vejen er relativt smal, kan der nemt opstå pladsproblemer, når to modkørende biler/busser passerer hinanden, ligesom cyklister kan føle sig presset ved passage af med-/modkørende bilister.

## Løsningsforslag

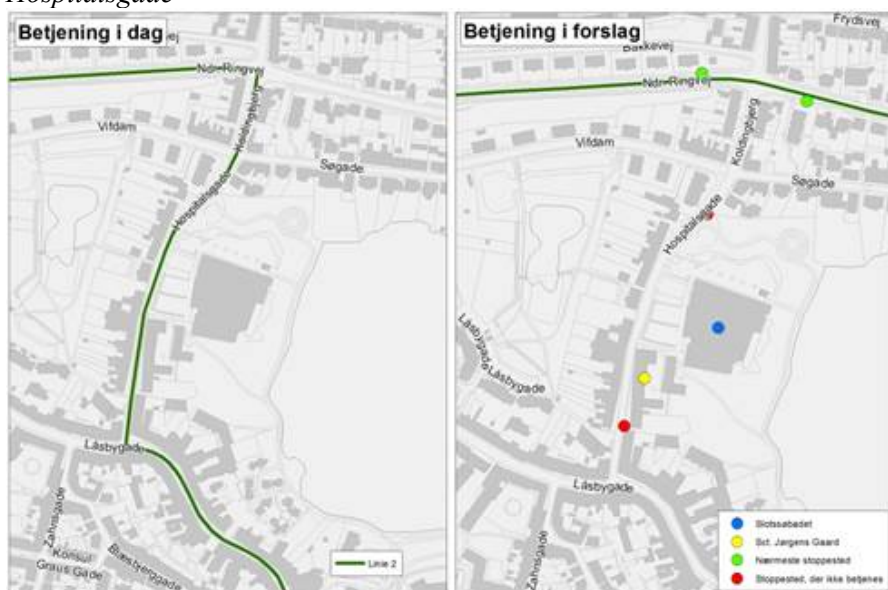
For at aflaste Dyrhavegårdsvej foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at lægge linje 2 ad Slotsøvejen.

Ændres frekvensen på linje 1 og 2 tilmed fra 20-minutter til 30-minutter pga. betjening af Bramdrupskovvej, vil der i det nye bybusnet være i alt 18 afgang på Dyrhavegårdsvej pr. time i de hårdest belastede timer.

## Konsekvens

Linje 2 lægges om så den køre ad Slotsøvej hvilket betyder at stoppestedet på Ndr. Ringvej ved Frydsvej ikke længere betjenes. Ved passagertællingen i 2013 var der 0 på- og afstigere ved det pågældende stoppested på en hverdag.

## Hospitalsgade



Hospitalsgade betjenes i dag af linje 2 én gang i timen på hverdage. Der køres kun i nordgående retning (Klostergården, Bredgade, Adelgade, Låsbygade, Hospitalsgade, Ndr. Ringvej og Vejlevej).

Hospitalsgade betjenes ikke i forslaget til det nye bybusnet. Nærmeste bybuslinje er linje 2, som kører på Ndr. Ringvej.

## Høringssvar

Der er indkommet i alt 12 høringssvar vedr. Hospitalsgade, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 7 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 5 stk.

I høringssvarene ønsker man Hospitalsgade betjent pga. Slotsøbadet, Sct. Jørgensgård og af hensyn til ældre og gangbesværede.

Ved passagertællingen i 2013 var der sammenlagt 5 påstigere og 14 afstigere ved de to stoppesteder på Hospitalsgade.

Nærmeste stoppested i forslaget til det nye bybusnet ligger på Ndr. Ringvej ved Koldingbjerg. Herfra er der en gåafstand på 300 meter til Slotsøbadet og 350 meter til Sct. Jørgensgård.

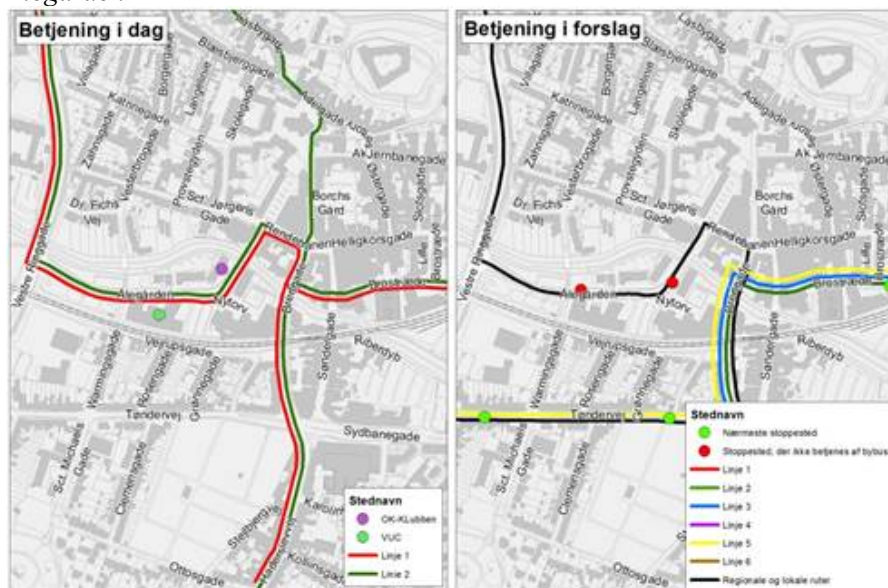
#### Løsningsforslag

For at efterkomme de indkomne høringsvar vedr. tabt betjening af Hospitalsgade foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at den nye linje, der foreslås oprettet til betjening af Bramdrupskovvej også betjener Hospitalsgade. Ruten foreslås kørt med en frekvens på 30-minutter mellem kl. 5.30 og 8.00 samt mellem kl. 14.00 og 17.00. Øvrig tid på hverdage indtil kl. 23.00 samt i weekenden køres i 60-minutters drift.

#### Konsekvens

Konsekvensen heraf er, som tidligere nævnt, at der skal frigives busmateriel og køretid på andre ruter, som foreslås løst ved at ændre frekvensen på linje 1 og 2 fra 20-minutters drift til 30-minutters drift i dagtimerne på hverdage.

#### Ålegården



Ålegården betjenes i dag af linje 1 og 2, som har 2 afgang i vestgående retning og 3 i østgående retning i timen i dagtimerne på hverdage.

Ålegården betjenes ikke i forslaget til det nye bybusnet. Her er der lagt op til, at denne opgave alene skal løses af de regionale og lokale ruter, som betjener Ålegården. Nærmeste bybuslinjer er linje 2, 3 og 5, som betjener Klostergården (Brostræde).

#### Høringssvar

Der er indkommet i alt 14 høringsvar vedr. Ålegården, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 9 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 5 stk.

I høringsvarene ønsker man Ålegården betjent af lavgulvsbusser af hensyn til OK-Klubben samt ældre og gangbesværede.

Mulige afgang fra Ålegården til Mazantigade og retur med en regional eller lokal rute på hverdag mellem kl. 6.00 og 17.00 kan ses i bilag "Beskrivelse af høringsvar".

Gåafstanden fra OK-Klubben til stoppestedet på Klostergården er 400 meter.

#### Løsningsforslag

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at ruteføringen på linje 5 ændres, så den i stedet for at køre direkte fra Klostergården via Bredgade og Tøndervej til Seest Bakke kører ad Bredgade, Rendebanen, Ålegården, Vester Ringgade, Tøndervej til Seest Bakke. Herved vil stoppestederne på Ålegården, ud over at blive betjent af regionale og lokale busruter, også blive betjent af en bybus.

Den foreslåede nye bybuslinje, som bl.a. skal betjene Bramdrupskovvej tænkes også lagt over Ålegården. Denne vil betjene Ålegården med en frekvens på 30-minutter mellem kl. 5.30 og 8.00 samt mellem kl. 14.00 og 17.00 og med 60-

minutters drift på øvrige tider på hverdage indtil kl. 23.00 samt i weekenden.

### Konsekvens

Konsekvensen ved denne ændring er, at Tøndervej ikke vil blive betjent af det nye bybusnet. Ved passagertællingen i 2013 var der på en hverdag i alt 47 påstigere og 40 afstigere ved de to stoppesteder på Tøndervej. Denne strækning betjenes dog af to lokalruter.

### Brunebjerg



Brunebjerg betjenes i dag af linje 6 (kun i nordgående retning), der kører 30-minuttersdrift på hverdage mellem kl. 6.00 og kl. 18.30 og 60-minuttersdrift på lørdage mellem kl. 8.00 og kl. 14.00. Der køres ikke på søn- og helligdage.

I forslaget til det nye bybusnet betjenes Brunebjerg ikke. Nærmeste bybuslinjer er linje 1 på Tvedvej og linje 2 på Agtrupvej.

### Høringssvar

Der er indkommet i alt 4 høringssvar vedr. Brunebjerg, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 3 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 1 stk.

I høringssvarene ønsker man Brunebjerg betjent af hensyn til:

- De ældre bosiddende i tre andelsboligforeninger i området.
- Brunebjergkollegiet
- Daginstitutionen Brunebjerg/Agtrupvej
- Frygter at der bliver pladsproblemer på Tvedvej, når vejen betjenes af færre busser.

Ved de 3 stoppesteder på Brunebjerg var der ved passagertællingen i 2013 i alt 28 påstigere (18 ved stoppestedet nærmest Tvedvej) og 11 afstigere på en hverdag.

Længste gangafstand fra et stoppested på Brunebjerg til et betjent stoppested på Tvedvej eller Agtrupvej er 270 meter.

### Løsningsforslag

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at ruteføringen på den nye linje 6 ændres, så den i stedet for at køre ad Østerbrogade kører ad Brunebjerg. Herved opnår man betjening af både Brunebjerg og at centrale dele af såvel Tvedvej, herunder Købmandsskolen, som Agtrupvej, får suppleret drift.

Med denne løsning betjenes Brunebjerg 2 gange i timen mellem ca. kl. 5.50 og kl. 17.20 på hverdage. I aften timerne på hverdage og i weekenden vil der ikke være nogen betjening.

### Konsekvens

Da der ikke er busstoppesteder på Østerbrogade, vil dette ikke have konsekvenser mht. tabt betjening.

## Kløvervej, Skamlingvejen, Engen og Gl. Tved



Kløvervej, Skamlingvejen, Engen og Gl. Tved betjenes i dag af linje 1 og 2.

Disse strækninger betjenes ikke i forslaget til det nye bybusnet. Her er nærmeste bybuslinje linje 1, som kører til Højhusene og linje 2 som kører til Ankerhusvej.

### Høringssvar

Der er indkommet i alt 19 høringssvar vedr. tabt betjening af de omtalte veje, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 16 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 3 stk.

I høringssvarene ønskes strækningerne betjent af hensyn til:

- Stranden
- Plejecenter Kløverhøj
- Ældreboliger
- Skoleelever
- Studerende
- Fritidsinteresser

På- og afstigninger ved de berørte stoppesteder på en hverdag:

Stoppested	Påstigninger	Afstigninger
Kløvervej ved Tvedvej	148	56
Kløvervej ved plejecenter	39	44
Skamlingvejen ved Kolding Marina	10	13
Skamlingvejen ved Vangen	7	5
Engen ved Bøgevej	4	2
Engen ved Gl. Tved	18	21
Sydvangen	22	19

Der er mulighed for, at på- og afstigningstallet på Kløvervej ved plejecenteret er mindre eller vil blive mindre i 2015, idet plejecenteret Kløverhøj nedlægges efter opførelsen af det nye plejecenter på Bertram Knudsens Vej. Lokalerne benyttes på nuværende tidspunkt midlertidigt af Plejecenter Vonsildhave. Det vides ikke, hvad lokalerne herefter skal bruges til.

Gåafstande i forslaget til nyt bybusnet fra berørte stoppesteder til nærmest betjente stoppested:

Strækning	Afstand i meter
Kløervej ved Tvedvej til Tvedvej	60
Kløervej ved plejecenter til Tvedvej	300
Skamlingevejen ved Kolding Marina til Tvedvej	450
Skamlingevejen ved Vangen til Højhusene	300
Engen ved Bøgevej til Idyl	800
Engen ved Gl. Tved til Højhusene	650
Sydvangen til Idyl	250

### Løsningsforslag

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår, at Gl. Tved og Engen betjenes af det nye bybusnet ved at sende linje 2 ud på en lille omvej. I stedet for at lade linje 2 fortsætte ud ad Idyl til Ankerhusvej kan ruteføringen omlægges, således at der køres Idyl, Gl. Tved, Engen, Bøgevænget, Idyl og Ankerhusvej og modsat. Herved betjenes de ellers nedlagte stoppesteder, der ligger i en betydelig gåafstand til et betjent stoppested.

### Konsekvens

Konsekvensen ved den foreslåede løsning er, at passagerer fra Ankerhusvej vil få rejsetiden forlænget med 2-3 minutter.

### Lykkeshave, Christiansmindeparken og Teglvænget



Lykkeshave og Hoppesvej betjenes hverken i det eksisterende eller i det nye bybusnet. Nærmeste bybuslinje er linje 3, hvis nærmeste stoppesteder ligger på Catolhavegyden. Udover bybuslinje 3 betjenes området af en lokalrute og en regional rute. Lokalrute 252 (Kolding-Vamdrup) betjener Hoppesvej, mens regionalrute 134 (Kolding-Christiansfeld-Haderslev) betjener Vonsildvej.

### Høringssvar

Der er indkommet i alt 2 høringssvar, hvis afsendere er private personer.

I høringssvarene ønsker man Lykkeshave, Christiansmindeparken og Teglvænget betjent af en bybus.

Fra midt på Lykkeshave til nærmeste stoppested på Catolhavegyden er der en gåafstand på 700 meter.

På Catolhavegyden var der i 2013 69 påstigere og 83 afstigere, hvoraf de fleste formentlig er skoleelver der går på Vonsild Skole.

### Løsningsforslag

Da der er tid i linje 3's køreplan til at betjene Lykkeshave, foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at linje 3 i stedet for at køre: Vonsildvej, Catolhavegyden, Hjarupvej og Vonsildvej (som i dag), kommer til at køre: Vonsildvej, Lykkeshave, Hoppesvej, Hjarupvej og Vonsildvej.

Herved betjenes Lykkeshave, og det nye bybusnets dækning bliver udvidet.

Konsekvens

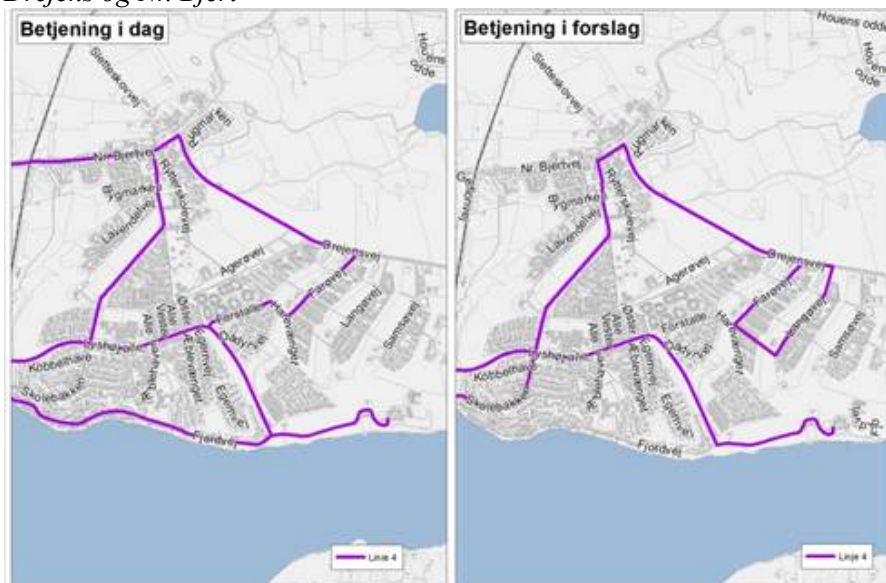
Dette betyder, at Catolhavegyden ikke vil blive betjent, og at skoleeleverne til Vonsild Skole skal sættes af på Hoppesvej ved skolens bagindgang (lokalrute 252's stoppested).

*Høringsvar der ikke har givet anledning til ændringer*

For en række høringsvar har det ikke været muligt eller ønskeligt at ændre i forslaget til nye bybusruter. De områder der har været mest fokus på er:

- Drejens og Nr. Bjert
- Bredgade og Låsbygade
- Vestre Ringgade
- Klostergården
- Sdr. Kongevej, Riistoft, Stejlbjergvej, Carl Plougs Vej og Enevold Sørensens Vej
- Harte

*Drejens og Nr. Bjert*



I dag betjenes Nr. Bjert af 2 afgang i timen, som kører ad forskellig rute. Den ene afgang kører Mazantigade – Fynsvej – Petersbjerggård – Lyshøj Alle – Gefionvej – Birkemosevej – Nr. Bjertvej – Skolebakken – Lyshøj Alle – Petersbjerggård – Fynsvej – Mazantigade. Den anden afgang kører Mazantigade – Fynsvej – Petersbjerggård – Lyshøj Alle – Skolebakken – Drejensvej – Farøvej – Forstalle – Lyshøj Alle – Hotel Koldingfjord – Fjordvej – Petersbjerggård – Fynsvej – Mazantigade.

Drejens betjenes af 1 afgang i timen, som er den sidstnævnte ovenfor.

I forslaget til det nye bybusnet er der forsøgt at give Nr. Bjert og Drejens en bedre bybusbetjening ved hjælp af kortere rejsetider, mere overskuelige køreplaner og en bedre dækning af Drejens. Dette er løst ved at køre turene over Nr. Bjert og Drejens ud til Langøvej ad samme rute både ud og hjem. Dette kan dog kun lade sig gøre, hvis bussen har mulighed for at vende for enden af ruten.

Der er indkommet i alt 4 høringsvar vedr. betjening af Nr. Bjert og Drejens, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 3 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 1 stk.

I høringsvarene ønsker man:

- Nem busrute fra Drejens til bl.a. Slotsøbadet. Det foreslås, at der åbnes op mod Harevænget.
- Bedre betjening mht. at kunne komme til gymnasiet og andre uddannelsesinstitutioner.
- Linje 4 bør køre i 20-minutters drift. Det er et stort område med mange borgere.

På grund af at linje 4 i dag kører i ringrute, er der i det eksisterende bybusnet en rejsetid på 19 minutter fra Nr. Bjert til Mazantigade og 10-13 minutter i modsat retning. Fra Farøvej ved Femøvænget i Drejens til Mazantigade er der en rejsetid på 14 minutter og 15 minutter i modsat retning. I forslaget til det nye bybusnet er rejsetiden mellem Nr. Bjert og Mazantigade 10 minutter i begge retninger. Mellem Drejens og Mazantigade er rejsetiden 12 minutter og 13 minutter i modsat retning.

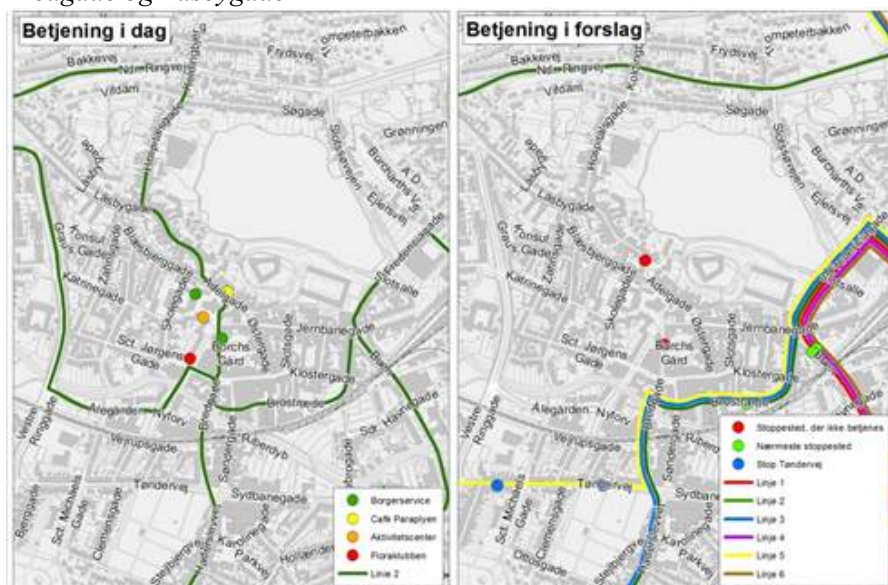
Da der ikke blev afsat midler under budgetforhandlingerne for 2015 til en vendemulighed i Drejens, og der ikke forefindes en eksisterende vendemulighed i området, er det nødvendigt at ændre turene på den foreslåede linje 4 til henholdsvis Drejens og Hotel Koldingfjord. Det foreslås, at linje 4 splittes op i følgende 3 ruter, som hver køres 1 gang i timen i myldretiden:

- 4a: Fynsvej – Lyshøj Alle – Gefionvej – Lyshøj Alle – Hotel Koldingfjord og retur af samme rute
- 4b: Fynsvej – Petersbjerggård – Lyshøj Alle – Fjordvej – Skolebakken – Nr. Bjertvej – Drejensvej – Farøvej – Forstalle – Lyshøj Alle – Petersbjerggård - Fynsvej
- 4c: Fynsvej – Petersbjerggård – Lyshøj Alle – Forstalle – Farøvej – Drejensvej – Nr. Bjertvej – Skolebakken – Fjordvej – Lyshøj Alle – Petersbjerggård – Fynsvej

Herved får Nr. Bjert og Drejens 2 afgang i timen (4b og 4c), som kører ad samme rute dog i modsat retning af hinanden. Dvs. at Nr. Bjert får kortest mulig rejsetid til Kolding midtby på 1 afgang i timen (4c) og Drejens får kortest mulig rejsetid til Kolding midtby 1 gang i timen (4b).

Lyshøj Alle mellem Lyshøjskolen og Trapholt betjenes af alle afgang.

#### Bredgade og Låsbygade



Bredgade og Låsbygade betjenes i dag 1 gang i timen på hverdage af linje 2. Der køres kun i 1 retning, dvs. Klostergården, Bredgade, Adelgade, Låsbygade, Hospitalsgade, Ndr. Ringvej og Vejlevej.

Bredgade og Låsbygade betjenes ikke i forslaget til det nye bybusnet. Nærmeste bybuslinjer er linje 2, 3 og 5, som betjener Klostergården (Brostræde).

Der er indkommet i alt 16 hørings svar vedr. Bredgade og Låsbygade, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 12 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 4 stk.

I hørings svarene ønsker man betjeningen af Bredgade og Låsbygade bevaret pga.:

- Floraklubbens medlemmer
- Borgerservice i Bredgade og Midtgården
- Nicolaiplads
- Café Paraplyen
- Bedre betjening af centrum
- Aktivitetscenter Midtgården

Ved stoppestedet i Bredgade var der ved passagertællingen i 2013 23 påstigere og 5 afstigere på en hverdag. På Låsbygade var der 7 påstigere og 1 afstiger.

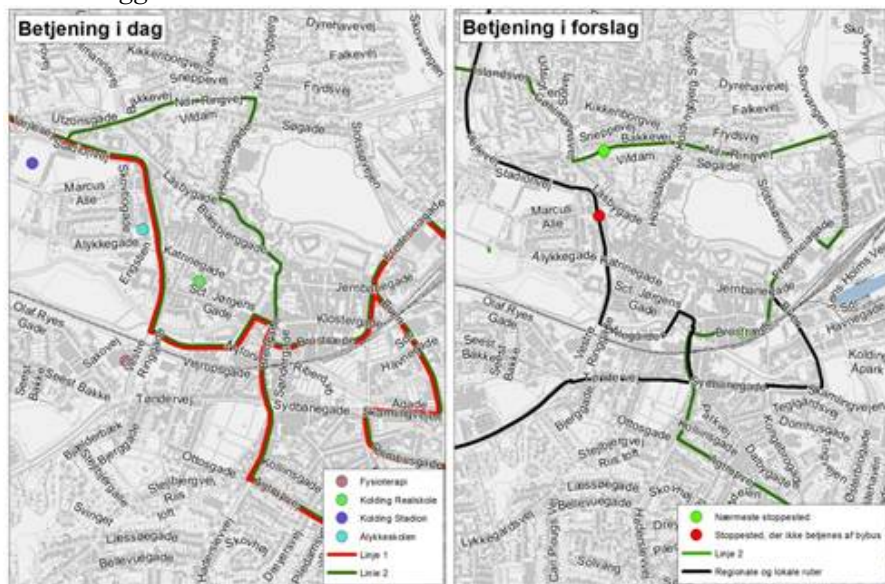
I forslaget til det nye bybusnet er den længste gåafstand fra et af de nævnte lokaliteter til Klostergården 450 meter.

Ændres ruteføringen på linje 5, som foreslået i forbindelse med betjening af Ålegården, og betjenes Hospitalsgade af den foreslåede nye rute, vil dette give følgende gåafstande:

Strækning	Afstand i meter
Floraklubben til stoppested i Ålegården	210
Borgerservice i Bredgade til stoppested i Ålegården	300
Borgerservice i Midtgården til stoppested i Ålegården	400
Borgerservice i Midtgården til stop i Hospitalsgade	400
Aktivitetscenter Midtgården til stop i Ålegården	350

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår ikke nogen betjening af Bredgade og Låsbygade, da kørsel i disse snævre og brostensbelagte gader er tidskrævende og udgør en vis trafikikkerhedsrisiko. Tillige er der et livligt cafeliv på Låsbybanke hvor busbetjeningen virker som et forstyrrende element for bylivet i området.

### Vestre Ringgade



I dag betjenes Vester Ringgade af linje 1 og 2 med 3 afgang i sydgående retning og 2 afgang i nordgående retning i timen i dagtimerne på hverdage.

Vester Ringgade betjenes ikke i forslaget til det nye bybusnet. Her er der lagt op til, at denne opgave alene skal løses af de regionale og lokale ruter, som betjener Vester Ringgade. Nærmeste bybuslinje er linje 2, som betjener Ndr. Ringvej.

Der er indkommet i alt 11 høringsvar vedr. betjening af Vester Ringgade, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 9 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 1 stk.

- Folkeskoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og lign.: 1 stk.

Følgende argumenter er i grove træk benyttet, som begrundelse for en fortsat betjening:

- Kolding Stadion
- Aalykkeskolen (en del elever er bosiddende i Skovparken, Fuglekvarteret og Munkevænget-området)
- Realskolen på Vesterbrogade

Ved stoppestedet på Vester Ringgade var der i 2013 56 påstigere og 44 afstigere. Mange må forventes at have været SDU studerende som ikke benytter stoppestedet i dag.

Mulige afgang fra Vester Ringgade til Mazantigade og retur med en regional eller lokal rute på hverdag mellem kl. 6 og 17 kan ses i bilag ”Beskrivelse af høringsvar”.

Ålykkeskolen er den af de nævnte lokaliteter i høringsvarerne, der får gåafstanden forøget mest til et bybusbetjent stoppested. Her bliver gåafstanden forøget med ca. 400 meter.

De skoleelver som er bosiddende i Skovparken, Fuglekvarteret samt i området ved Munkevænget og skal til og fra Ålykkeskolen, kan i forslaget til det nye bybusnet som de gør i dag stige på bybussen på Lærkevej (linje 1) og Munkevænget (linje 2). De vil dog ikke som i dag kunne benytte stoppestedet på Vester Ringgade, men skal stige af på Ndr. Ringvej. Herved får de en forøget gåafstand på ca. 400 meter.

Oprettes den nye linje, som omtales i afsnittet vedr. Bramdrupskovvej, og som foreslås at betjene Hospitalsgade og Ålegården, vil Vester Ringgade blive betjent af en bybus.

Der er ikke indkommet nye oplysninger, som vægter tilstrækkeligt, til at forvaltningen kan ændre i forslaget til de nye bybusruter.

### Klostergården



I dag betjenes Klostergården (Brostræde) af alle bybuslinjer.

I forslaget til det nye bybusnet betjenes Klostergården af linje 2, 3 og 5. De øvrige linjer kører ad Buen.

Der er indkommet i alt 9 høringsvar vedr. betjening af Klostergården, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 6 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 3 stk.

Betjening af Klostergården ønskes bevaret på alle eller specifikke ruter pga.:

- Nærmeste stop i forhold til midtbyen

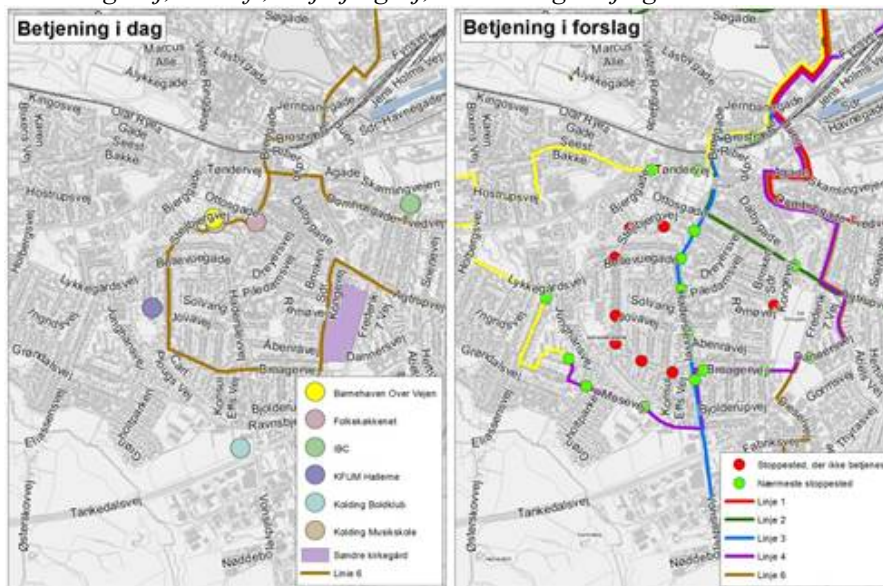
- Der skal skift mellem ruter mange forskellige steder i forslaget til det nye bybusnet. Skift ved Klostergården indebærer en stor tryghed.

Linje 1, 4 og 6, som ikke betjener Klostergården, har stoppested på Buen ved Jernbanegade. Hertil er der en gåafstand på 350 meter fra Klostergården.

Betjening af både Klostergården og den nye busterminal på Mazantigade af alle bybuslinjer giver uhensigtsmæssige bindinger mht. ruteføring og køretid. Derfor er der i forslaget til det nye bybusnet prioriteret, at alle bybuslinjer betjener den nye busterminal på Mazantigade. Her vil det være muligt både at skifte mellem de forskellige bybuslinjer og mellem tog/regional rute til alle bybuslinjer. Fra busterminalen vil 3 af bybuslinjerne køre til Klostergården og de resterende 3 til det nye campus område ved Buen. Busserne vil køre i et jævnt flow, så der aldrig er lang ventetid til næste bus.

Ved at betjene Klostergården med alle bybuslinjer mister man flere af de kvaliteter, som er ved forslaget til det nye bybusnet. Derfor forslår By- og Udviklingsforvaltningen ikke betjening af Klostergården med alle bybuslinjer.

*Sdr. Kongevej, Riistoft, Stejlbjergvej, Carl Plougs Vej og Enevold Sørensens Vej*



Sdr. Kongevej, Riis Toft, Stejlbjergvej, Carl Plougs Vej og Enevold Sørensens Vej betjenes i dag af linje 6 (ensrettet).

Disse veje betjenes ikke i forslaget til det nye bybusnet. Nærmeste bybuslinjer er linje 2, 3, 4 og 5.

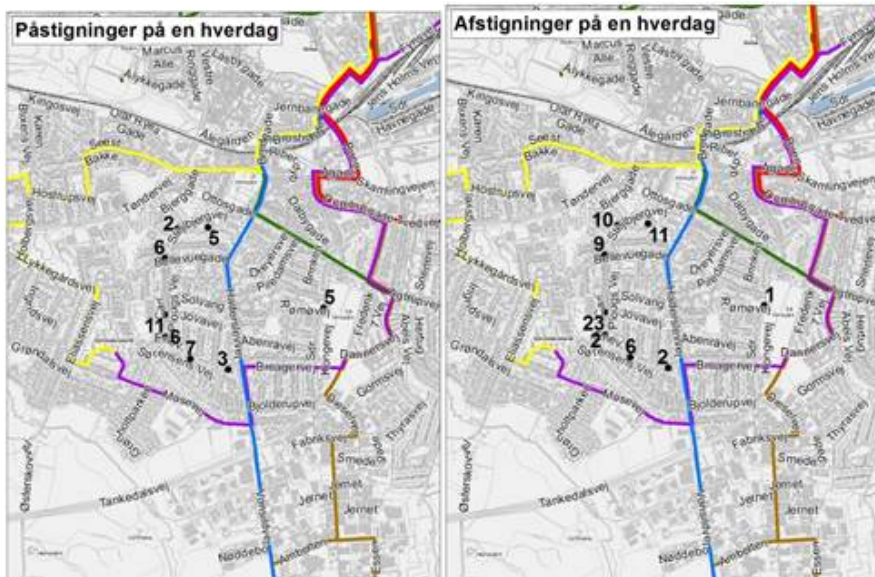
Der er indkommet i alt 12 hørings svar vedr. betjening af 5 veje, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 10 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 2 stk.

Betjening af vejene ønsker man bevaret blandt andet på grund af:

- Kirkegården
- Musikskolen
- De ældre i området
- KFUM Hallerne
- Skoleelever

Af- og påstigertal så således ud i 2013 på en hverdag:



Den længste gåafstand i forslaget til det nye bybusnet er fra KFUM Hallerne til Eliassensvej. Her er gåafstanden 550 meter. Afstanden mellem de andre nævnte lokaliteter og stoppesteder til et bybusbetjent stoppested ligger mellem 240 og 350 meter.

By- og Udviklingsforvaltningen foreslår fortsat, at Sdr. Kongevej, Riis Toft, Stejlbjergvej, Carl Plougs Vej og Enevold Sørensens Vej ikke betjenes af det nye bybusnet.

### Harte



Harte betjenes i dag af regionalrute 188, som har 8 afgange i hver retning mellem kl. 5.50-8.25 og kl.12.40-18.15 på hverdage. Nærmeste bybuslinje er linje 3, der betjener Stålvej. Derudover ligger Harte i den zone, hvor det er muligt at køre med Flextur.

Samme forhold gør sig gældende i det nye bybusnet.

Der er indkommet i alt 16 høringsvar vedr. betjening af Harte, hvis afsendere kan grupperes således:

- Private personer: 14 stk.
- Andelsboligforeninger, idrætsforeninger, råd og lign.: 1 stk.
- Folkeskoler, uddannelsesinstitutioner, daginstitutioner og lign.: 1 stk.

Følgende argumenter benyttes til begrundelse for en bybusbetjening af Harte:

- Dårlig busforbindelse både mht. skole og fritidsinteresser.

- Betjening af Harte hallerne
- Betjening af produktionsskolen
- Harte Skole

I 2013 havde regionalrute 188 (Vejen-Kolding) 26 påstigere og 27 afstigere ved de 2 stoppesteder på Esbjergvej ved henholdsvis Hartevej og Stubdrupvej på 1 hverdag.

Nærmeste stoppested, som betjenes af en bybus, er på Stålvej, som er 1,5 km fra Harte.

Harte kan betjenes af den foreslåede nye linje, som bl.a. skal betjene Bramdrupskovvej, såfremt Hospitalsgade ikke betjenes af denne linje. Der er ikke tilstrækkeligt med luft i køreplanen til, at begge destinationer kan betjenes. Vælger man således, at Harte skal betjenes af den foreslåede rute, vil Hospitalsgade ikke blive betjent i det nye bybusnet.

Der er på nuværende tidspunkt ingen vendemuligheder for en bus i Harte. Derfor kræver en bybusbetjening, at der etableres en vendeplads.

#### *Oversigt over forslag til ændringer i det nye bybusnet*

I det følgende gives en kort beskrivelse af, hvilke ændringsforslag som By- og Udviklingsforvaltningen er kommet frem til på de enkelte bybuslinjer på baggrund af de indkomne høringssvar.

#### *Linje 1*

By- og Udviklingsforvaltningen ønsker at frigive busmateriel og køretid til en ny rute, der bl.a. skal køre via Bramdrupskovvej. Derfor foreslås, at frekvensen på linje 1 og 2 ændres fra 20-minutter til 30-minutter på hverdage i dagtimerne. Det vurderes, at der maksimalt vil blive behov for 1 dubleringstur yderligere, end der i forvejen er i dag på de 2 linjer.

Den frigivne køretid, som ikke udnyttes af den nye rute, foreslås brugt til at øge frekvensen på linje 4 og linje 5.

#### *Linje 2*

Som beskrevet under linje 1 foreslås det, at frekvensen på linje 2 ændres fra 20-minutter til 30-minutter på hverdage.

Derudover foreslås linje 2 omlagt, så den i stedet for at fortsætte ud ad Idyl til Ankerhusvej kører: Idyl, Gl. Tved, Engen, Bøgevangen, Idyl og Ankerhusvej og modsat.

Endelig foreslås det, at linje 2 i stedet for at kører ad Dyrhavegårdsvej til og fra terminalen på Mazantigade, benytter Slotsøvejen for at komme til Ndr. Ringvej, så Dyrhavegårdsvej aflastes.

#### *Linje 3*

Linje 3 foreslås omlagt så den i stedet for at køre: Vonsildvej, Catolhavegyden, Hoppesvej, Hjarupvej og Vonsildvej (som i dag), kommer til at køre: Vonsildvej, Lykkeshave, Hoppesvej, Hjarupvej og Vonsildvej.

#### *Linje 4*

I forslaget til det nye bybusnet er der forsøgt at give Nr. Bjert og Drejens en bedre bybusbetjening ved hjælp af kortere rejsetider og mere overskuelige køreplaner. De korte rejsetider opnås ved at dele linje 4 i 2 grene, som kører ad samme rute både ud og hjem.

Der er dog ikke afsat midler i budget 2015 til etablering af en cykelsti, som vil give bussen en vendemulighed via en eksisterende sti i Drejens.

Det er derfor nødvendigt at ændre turene på den foreslåede linje 4 til henholdsvis Drejens og Hotel Koldingfjord. Det foreslås, at linje 4 splittes op i følgende 3 ruter, som hver køres 1 gang i timen i myldretiden:

- 4a: Fynsvej – Lyshøj Alle – Gefionvej – Lyshøj Alle – Hotel Koldingfjord og retur af samme rute
- 4b: Fynsvej – Petersbjerggård – Lyshøj Alle – Fjordvej – Skolebakken – Nr. Bjertvej – Drejensvej – Farøvej – Forstalle – Lyshøj Alle – Petersbjerggård – Fynsvej
- 4c: Fynsvej – Petersbjerggård – Lyshøj Alle – Forstalle – Farøvej – Drejensvej – Nr. Bjertvej – Skolebakken – Fjordvej – Lyshøj Alle – Petersbjerggård – Fynsvej

Linje 4 køres i forslaget til det nye bybusnet med 20-minutters drift i myldretiden og 30-minuttersdrift uden for myldretiden i dagtimerne, som fordeles ud på linje 4's grene. Dvs. at hver gren vil have timedrift i myldretiden.

Da der kan sættes spørgsmålstegn ved, om den forringede betjening af linje 4's enkelte grene ved nedgangen fra 20-minutters til 30-minutters drift uden for myldertiden i dagtimerne er hensigtsmæssigt, foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at noget af det busmateriel og køretid, som foreslås frigivet på linje 1 og 2 og som ikke anvendes til den foreslåede ny rute, anvendes på linje 4 til at opretholde 20-minutters drift i dagtimerne.

I aftentimerne på hverdage har linje 4 i forslaget timedrift. Her foreslås driften udvidet til halvtimes drift.

#### *Linje 5*

Linje 5 deler sig i 2 grene i Bramdrup, og ender henholdsvis ved vendepladsen på Bramdrupskovvej og ved Skovæblevej.

Linjen kører i forslaget til det nye bybusnet med 20-minutters drift i myldretiden, 30-minutters drift uden for myldretiden i dagtimerne og 60-minuttersdrift i aftentimerne på hverdage. Pga. den væsentlige nedgang af betjeningen af de to grene uden for myldretiden i dagtimerne og ikke mindst i aftentimerne på hverdage foreslås det, at noget af det frigivne busmateriel og køretid på linje 1 og 2 anvendes til at linje 5 får 20-minutters drift i alle dagtimer og 30-minutters drift i aftentimerne.

Derudover foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at linje 5 ændres, så den i stedet for at køre direkte fra Klostergården via Bredgade og Tøndervej til Seest Bakke, kører ad Bredgade, Rendebanen, Ålegården, Vester Ringgade, Tøndervej til Seest Bakke.

#### *Linje 6*

By- og Udviklingsforvaltningen foreslås, at ruteføringen på linje 6 ændres, så den i stedet for at køre ad Østerbrogade kører ad Brunebjerg.

#### *Ny linje*

Til betjening af Bramdrupskovvej og Hospitalsgade foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at der oprettes en ny linje med følgende ruteføring i grove træk: Bramdrup, Bramdrupskovvej, Bornholmsvej, Mazantigade, Klostergården, Ålegården, Vester Ringgade, Hospitalsgade, Galgebjergvej og Munkevænget og modsat.

Hospitalsgade vil muligvis kun blive betjent i nordgående retning, idet det kan blive problematisk at få en bus rundt fra Hospitalsgade til Låsbygade.

Ruten foreslås kørt med en frekvens på 30-minutter på hverdage mellem kl. 5.30 og 8.00 samt mellem kl. 14.00 og 17.00. Øvrig tid på hverdage indtil kl. 23.00 samt i weekender køres i 60-minutters drift.

Busmateriel og køretid hentes på linje 1 og 2, som ændres fra 20-minutters drift til 30-minutters drift.

#### *Hvad sker der i tiden fra at det endelige bybusnet er vedtaget til det implementeres?*

Perioden mellem den 3. november 2014 og den 28. juni 2015, hvor det nye bybusnet implementeres, vil bl.a. blive brugt til at gennemkøre ruterne, så den nødvendige køretid kendes præcist. Når de endelige køreplaner herefter ligger fast i starten af 2015, vil de komme i høring. Her vil det kun være muligt at komme med ønsker til afgangstider og ikke til ruteføringen. Denne høring gennemføres med henblik på at opfange evt. vigtige korrespondancer, som er blevet overset.

For at give det nye bybusnet den bedste start, er det vigtigt, at der planlægges den helt rigtige kommunikation ud til eksisterende og kommende brugere. Første skridt er at orientere de parter, som har været særligt indblandet under høringsprocessen, om hvilke ændringer, der er sket i forhold til det oprindelige forslag til det nye bybusnet. Her tænkes på de parter, som har været inviteret til informationsmøder, og som bl.a. er:

- Pressen
- Chaufførerne
- Udvalgte repræsentanter for foreninger og uddannelsesinstitutioner
- Handicap- og Ældreråde.

Pressen vil få tilsendt en pressemeddelelse straks efter mødet i Teknikudvalget. De øvrige parter vil blive indkaldt til et nyt informationsmøde.

Udsendelse af pressemeddelelse og afholdelse af nye informationsmøder er kun en del af den kommunikation, som skal foregå op til, at bybusnettet implementeres. Den fulde kommunikationsplan udarbejdes på baggrund af ovennævnte indstilling. Teknikudvalget bliver orienteret om denne i begyndelsen af 2015.

## **Tilføjelse til sagsfremstilling**

På Teknikudvalgsmødet d. 3. november 2014 besluttede udvalget at sende forslaget til det nye bybusnet ud i en ny høring med de ændringer, som By- og udviklingsforvaltningen foreslog på baggrunde af de høringssvar, der var indkommet ved senest afholdt høring i perioden fra den 25. august til den 26. september 2014.

By- og udviklingsforvaltningens reviderede forslag til det nye bybusnet har været i høring fra d. 5. november til d. 19. november kl. 8. I perioden indkom 40 høringssvar, som kunne opdeles i 16 temaer. Temaerne og forvaltningen kommentarer til disse kan findes i bilaget "Behandling af høringssvar, høring nr. 2".

Et flertal af temaerne er gengangere fra forrige høring, og kun få af høringssvarerne har bemærkninger, der tager udgangspunkt i de ændringer, der er foretaget i forhold til det forslag, som blev fremlagt i den forgående høring.

I flere af høringssvarene ytres tilfredshed med de ændringer, der er blevet foretaget. Specielt er ændringen med den nye linje 7, som betjener Bramdrupskovvej, blevet taget godt imod.

Af negative bemærkninger til de ændringer, der er blevet foretaget, er der kritik af ændringen på linje 5, som i det reviderede forslag betjener Ålegården i stedet for Tøndervej. Her mener beboere i Stejlbjergkvarteret, at de vil få endnu længere til et af en bybus betjent stoppested. Endelig er flere utilfredse med, at linje 1 og 2 ændres fra at have 20-minutters drift til at have 30-minuttersdrift.

By- og udviklingsforvaltningen mener ikke, at de indkomne høringssvar giver anledning til nye ændringsforslag eller tilbagetrækning af tidligere stillede ændringsforslag. Forvaltningen foreslår, at det reviderede forslag til det nye bybusnet, som netop har været i høring, godkendes.

## **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Sagen udsættes og det nye forslag sendes i høring i 14 dage fra 5. november 2014 til 19. november 2014.

### **Bilag**

Behandling af høringssvar

Udkast nyt bybusnet - kort

Udkast nyt bybusnet bymidte - kort

Endeligt forslag til nyt bybusnet - kort

Endeligt forslag til nyt bybusnet bymidten - kort

Kort over linje 4

Høringssvar samlet

Høringssvar samlet, høring nr. 2

Behandling af høringssvar, høring nr. 2

## Punkt 3: Alpehøj - opklassificering af vendeplads til offentlig vej

14/13599

### Resumé

Lars Leth, Alpehøj 15, har på vegne af Foreningen Vendepladsen/Alpehøj anmodet Kolding Kommune om at optage vendepladsen på Alpehøj som offentlig.

Den resterende del af Alpehøj er optaget i vejfortegnelsen som offentlig vej.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

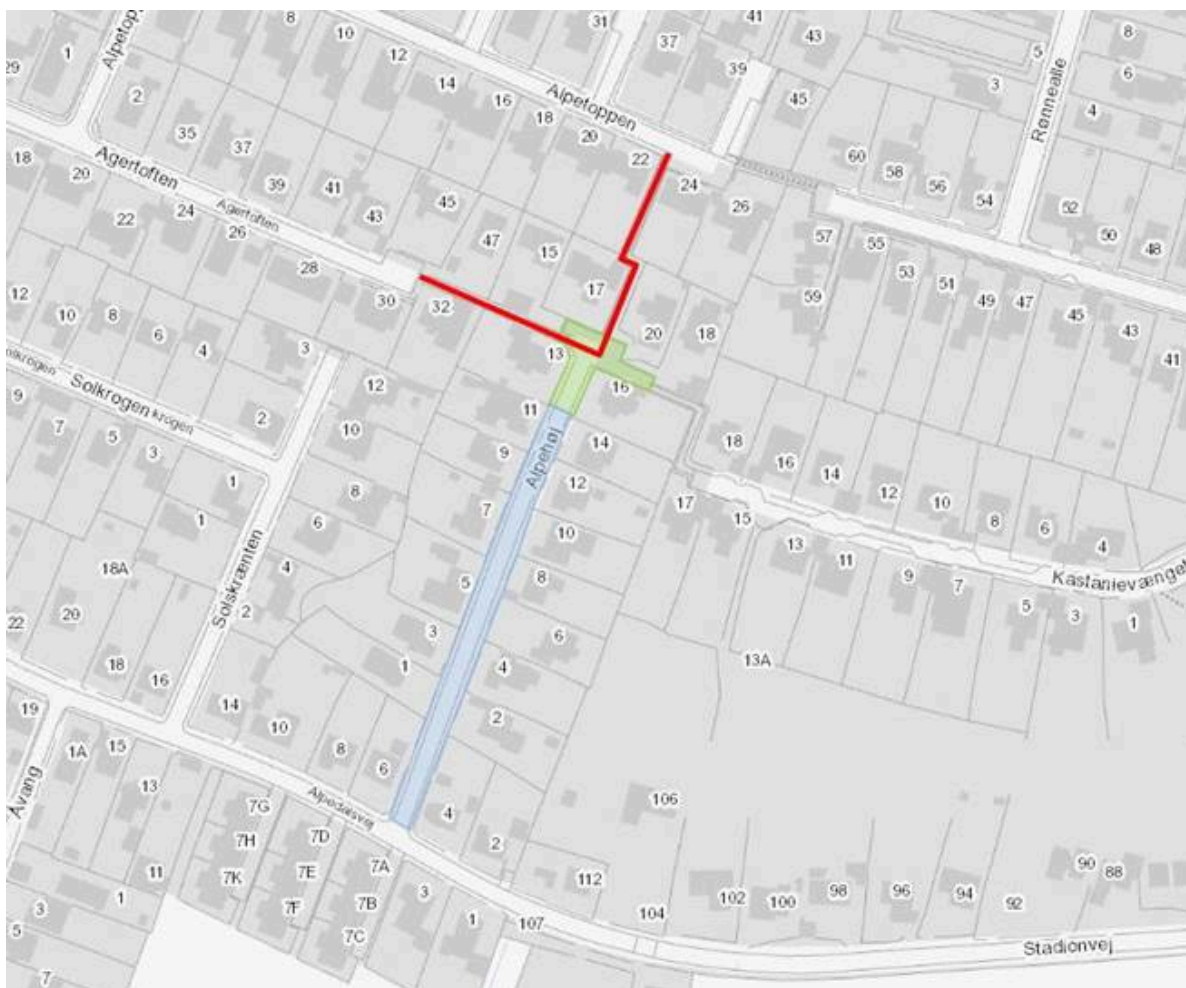
By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at vendepladsen for enden af Alpehøj optages som offentlig i henhold til lov om offentlige veje.

### Sagsfremstilling

Lars Leth, Alpehøj 15, har på vegne af Foreningen Vendepladsen/Alpehøj anmodet Kolding Kommune om at optage vendepladsen på Alpehøj som offentlig vej.

Vendepladsen er i dag optaget i vejfortegnelsen som privat fællesvej. Den resterende del af Alpehøj er optaget i vejfortegnelsen som offentlig vej, ligesom stien mellem Agertoften og Alpetoppen er optaget i vejfortegnelsen som offentlig sti.



Offentlig vej er markeret med blå, privat fællesvej er markeret med grøn og offentlig sti er markeret med rød.

Af vejlovgivningen fremgår det, at forvaltningen har pligt til at vurdere, hvilke veje der skal være offentlige veje og hvilke der skal være private fællesveje.

Forvaltningen vurderer, at det ikke er hensigtsmæssigt, at vendepladsen har status som privat fællesvej. Vendepladsen benyttes af alle lodsejere langs Alpehøj og det betyder, at ejerne af de ejendomme der grænser til vendepladsen pålægges at betale et slid, der i høj grad forårsages af de øvrige lodsejere langs den offentlige del af Alpehøj. Forvaltningen vurderer, at det ikke er rimeligt, idet vendepladsen netop har funktion som vendemulighed for de lodsejere, der bor på den offentlige del af vejen.

I forbindelse med nye udstykninger kræver forvaltningen, at blinde veje afsluttes med en vendeplads. Vendepladsen bør derfor optages som offentlig vej, så den offentlige vej Alpehøj lever op til forvaltningens krav.

Da forvaltningen har en offentlig sti, der krydser vendepladsen, har forvaltningen allerede i dag en forpligtelse i forhold til vedligeholdelse af vendepladsen.

Optagelse af vendepladsen som offentlig vej får økonomiske konsekvenser, idet det fremover vil være Kolding Kommune, der skal vedligeholde vendepladsen, herunder belægning og afvanding.

Forvaltningen vurderer, at vendepladsen er i god og forsvarlig stand i lighed med lignende offentlige vendepladser. Vendepladsen vil indgå i forvaltningens vedligeholdelse af offentlige veje, og vil blive prioriteret på samme niveau som øvrige offentlige blinde boligveje med vendeplads.

Det vil dog fortsat være ejerne af de ejendomme, der grænser til vejen, der skal sørge for at renholde og vintervedligeholde fortovet i overensstemmelse med lov om offentlige veje og Kolding Kommunes Vinter- og renholdelsesregulativ.

Alternativet til at optage vendepladsen som offentlig vej er, at nedklassificere den offentlige del af vejen til privat fællesvej. Dette kan ske i overensstemmelse med reglerne i vejlovgivningen, der blandt andet indeholder bestemmelser om, at forvaltningen tidligst kan træffe en beslutning om, at vejen skal nedklassificeres 4 år efter at forvaltningen har offentliggjort, at den påtænker at træffe en sådan beslutning.

Sideløbende skal forvaltningen ved udfærdigelse af en tilstandsrapport dokumentere, at vejen og dens udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen. For at vejen er i god og forsvarlig stand forudsættes det, at vejens elementer i almindelighed har en restlevetid på mindst 25 % af levetiden og at der ikke forefindes skader, som er trafikfarlige.

Nedklassificering af den offentlige del af vejen vil få økonomiske konsekvenser for ejerne af de ejendomme, der grænser til den offentlige del af vejen, idet de ved en nedklassificering bliver pålagt den fremtidige vedligeholdelse af vejen.

## **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

## Punkt 4: Dalbyvej - ønske om sikring af skolevejsstrækning

14/16513

### Resumé

Dalby Skoles skolebestyrelse anmoder om sikring af skolevejsstrækningen Dalbyvej nr. 52-110. Forvaltningen har udarbejdet forslag til svarbrev.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og Udviklingsdirektøren foreslår,

at vedlagte forslag til svarbrev godkendes.

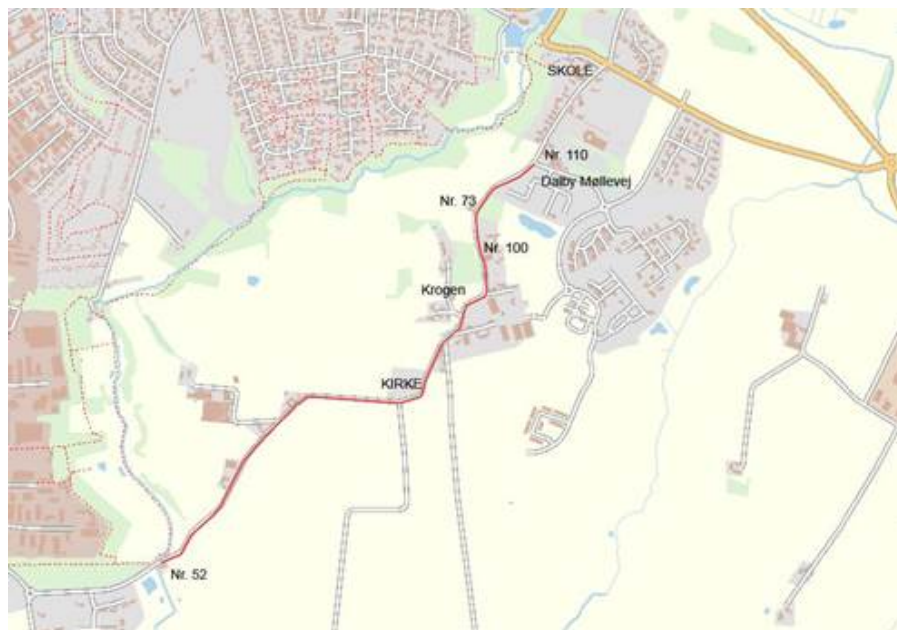
### Sagsfremstilling

Dalby Skoles skolebestyrelse anmoder i brev af 18. september 2014 om sikring af skolevejsstrækningen, Dalbyvej nr. 52-110.

Som begrundelse anføres at strækningen ikke er beliggende i byzone, og at der kun er fortov på en ganske kort delstrækning (i én side mellem Krogen og kirken). Især i svinget mellem nr. 73 og 100 opleves der dagligt farlige situationer på grund af dårlig oversigt, smal vej uden undvigemuligheder for cyklister og fodgængere samtidig med, at der bliver kørt alt for hurtigt (skiltet med max. 60 km/t). I september 2014 blev lygtepælen ud for nr. 100 væltet, hvilket er sket 4-5 gange tidligere de sidste ca. 25 år.

Skolen oplyser endvidere, at der alene på strækningen mellem nr. 84-100 bor 10 børn i alderen 3-8 år. Mange af disse cykler dagligt på strækningen til og fra skole og børnehave.

Bestyrelsen ønsker fysiske fartdæmpere på begge sider af svinget ved Dalbyvej nr. 73 kombineret med lavere hastighedsbegrænsning på den strækning, hvor der i dag er max. 60 km/t (mellem Dalby Møllevej og kirken).



Om den pågældende strækning kan oplyses følgende: Vejen er smal (4-5 m kørebane), der er gadelys på strækningen mellem Dalby Møllevej og kirken og kun fortov på en kort delstrækning (ca. 200 m).

Efter besigtigelse og aftale med politiet blev der i 2012 etableret lokal fartbegrænsning med 60 km/t. Politiet ville på daværende tidspunkt ikke give deres samtykke til udvidelse af byzonen (så der blev max. 50 km/t), da strækningen generelt ikke har tilstrækkelig bymæssig karakter.

Vejen fra kirken og i retning videre mod Vonsild er landzone og den højst tilladte hastighed er derfor 80 km/t.

Langs hele vejen har politiet de sidste 5 år alene registeret ét uheld, nemlig det omtalte fra september 2014, hvor en flugtbilist påkørte hæk og lygtepæl.

En trafiktælling foretaget i 2012 syd for Dalby Møllevej viste, at vejen befærdedes af knap 800 biler i døgnet. Gennemsnitshastigheden var ca. 45 km/t. Vejen benyttes i et vist omfang som smutvej mellem Dalby og Vonsild.

Strækningen fra Dalby Møllevej til kirken var tidligere betegnet som særligt trafikfarlig skolevej, hvilket vil sige, at kommunen havde en befordringsforpligtelse overfor skolebørn, som færdedes på vejen.

I forbindelse med en gennemgang af samtlige trafikfarlige skoleveje i 2011 blev strækningen imidlertid fjernet fra listen, da der på daværende tidspunkt ikke var nogle børn, som havde søgt om buskort på grund af vejens status som trafikfarlig.

Baggrunden for dette var en ny procedure for vurdering af en skolevejs evt. trafikfarlighed. En procedure, som det politisk var blevet besluttet at følge. Indgik der efterfølgende anmodning om skolevejsvurdering af en af de strækninger, som var blevet fjernet fra listen, ville denne vurdering blive foretaget med afsæt i den nye procedure.

Der er ikke efterfølgende søgt om vurdering af den nævnte del af Dalbyvej.

På længere sigt i forbindelse med den fortsatte udbygning af boligområdet Dalby-Vonsild kan der forventes anlagt en ny mere overordnet vejforbindelse mellem de to byområder, hvorved Dalbyvej mister sin betydning som forbindelsesvej og derved kan forbeholdes lokal ærindetraffic.

Det foreslås at svare skolebestyrelsen, at ønsket om fysiske fartdæmpere på begge sider af svinget af nr. 73 vil blive detailvurderet, således at det evt. kan indgå på en bruttoliste over tilsvarende ønsker.

Desuden vil forvaltningen tage en fornyet kontakt til politiet for at drøfte muligheden for en lavere fartbegrænsning end de nuværende 60 km/t på strækningen mellem Dalby Møllevej og kirken.

Endelig vil bestyrelsens henvendelse blive videresendt til Børne- og Uddannelsesforvaltningen med henblik på at få revurderet strækningens evt. trafikfarlighed.

Udkast til svarbrev er bilagt.

## **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

### **Bilag**

Anmodning om sikring af skolevej

Udkast til svarbrev

## **Punkt 5: Gratis parkering i weekenden i december**

14/16948

### **Resumé**

Siden 2011 har Kolding Kommune og City Kolding arbejdet sammen om forskellige ordninger for delvis betalingsfri parkering i december. I 2014 foreslås det, at alle weekender i december samt perioden mellem Jul og nytår gøres betalingsfrie. Mindreindtægten finansieres indenfor Vej- og parkpolitikens budgetområde.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at alle de kommunale betalingspladser i Kolding bliver gratis i weekenderne i december samt mellem Jul og nytår.

### **Sagsfremstilling**

Kolding Kommune har et indtægtsloft for betalt parkering (parkeringsautomater, skræbebilletter, beboerlicenser m.m.) på 7,28 mio. kr. Hvis indtægtsloftet overstiges modregnes det i statstilskuddet. Derfor tilstræbes det, at p-indtægterne rammer de 7,28 mio. kr. I 2014 forventes indtægterne at ligge på 7,35 mio. kr. og overstiger kommunens indtægtsloft med ca. 70.000 kr.

I december 2013 var der 3 timers gratis parkering de sidste 12 dage op mod jul svarende til, at Kolding Kommune overskred indtægtsloftet med 200.000 kr. City Koldings vurdering af sidste års ordning er, at den var meget svær at formidle, så en lignende model kan ikke anbefales.

City Kolding og forvaltningen foreslår i stedet en model, hvor weekenden og perioden mellem jul og nytår (2 dage) gøres betalingsfrie på de kommunale betalingspladser.

Ordningen forventes at give et indtægtstab på ca. 110.000 kr., som finansieres indenfor Vej- og Parkpolitikens budget.

Der foretages ikke modregninger i de forskellige licensordninger. Der er tilføjet et afsnit i kommunens brochure vedr. licenser, at der er delvis gratis parkering i Kolding midtby på betalingspladserne i december.

For at gøre opmærksom på ordningen, vil forvaltningen i samarbejde med City Kolding udarbejde pressemeddelelser til diverse medier, samt orientere om ordningen på vores hjemmeside og Facebook. City Kolding vil informere om ordningen på deres City-APP og tilbudsaviser.

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

# Punkt 6: Beslutning om at afbryde EUDP projekt med DONG

14/12079

## Resumé

Fredericia, Kolding og Middelfart kommuner har deltaget i et EUDP projekt sammen med DONG for at undersøge muligheden for at få løst opgaven med genanvendelse af mere end 50 % organisk affald fra kommunernes dagrenovation. Af udbudsretslige årsager indstilles nu til en beslutning om, at afbryde projektet og samarbejdet med DONG.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at kommunerne på det foreliggende grundlag afbryder samarbejdet med DONG, men fortsætter det kommunale samarbejde om at undersøge muligheden for, at få løst opgaven med genanvendelse af mere end 50 % organisk affald fra kommunernes dagrenovation.

## Sagsfremstilling

*Status på EUDP projektet*

Formålet med projektet har været, at opfylde kommunernes affaldspolitiske målsætninger om en væsentlig forøgelse af genanvendelsesgraden i forbindelse med affaldsbehandlingen, og opfyldelsen af energipolitiske målsætninger om reduktion af udledningen af drivhusgasser.

DONG og kommunerne har i fællesskab søgt om og opnået støtte fra EUDP til projektet, men har endnu ikke fået udbetalt midler fra EUDP, da dette kræver, at der indgås en samarbejdsaftale mellem parterne.

Kommunerne har ikke et økonomisk mellemværende med DONG, men har anvendt en del tid og interne ressourcer på drøftelserne med DONG med det formål, at afdække RENescience-teknologiens muligheder i forbindelse med at genanvende det organiske affald. Et tidsforbrug og en afklaring der har indgået som et vigtigt element i forbindelse med at forberede implementeringen af kommunernes Affald- og Ressourceplaner for højere genanvendelse grad af det organiske affald.

I forbindelse med drøftelserne om en samarbejdsaftale og en afklaring af ejerforhold, har kommunerne fået udarbejdet et juridisk notat om mulige ejerkonstruktioner.

Dette notat har afdækket, at hvis DONG helt eller delvist ejer anlægget, så kan der ikke juridisk lovligt indgås en langvarig aftale mellem DONG og kommunerne om kommunernes levering af affald til anlægget uden, at denne aftale har været i udbud. Affaldsbehandling er en udbudspligtig tjenesteydelse. Værdien af aftalen om affaldsleverancerne i den periode, der vil være kommercielt nødvendig for at etablere anlægget, vil langt overstige udbudsdirektivets tærskelværdi.

Det er videre vurderet, at ingen af udbudsdirektivets undtagelsesbestemmelser er anvendelige, bortset for undtagelsen om forskning og udviklingsydelse. Det er dog således, at denne undtagelsesbestemmelse i givet fald kun kan anvendes i en kortere periode på maks. 2-3 år, som måtte være nødvendig for at demonstrere teknologiens anvendelse på et fuldskalaanlæg. Det er endvidere identificeret i det juridiske notat, at der er risiko for, at indgåelse af en samarbejdsaftale med en privat virksomhed om anvendelse af kommunale ressourcer med det formål bl.a. at afdække og styrke det kommercielle markedspotentiale for en sådan privat virksomhed – uden et forudgående udbud - vil kunne blive anset for ulovlig statsstøtte.

Der henvises til notat af 25. juni 2014, der omhandler og uddyber disse problemstillinger. Notatet er vedlagt som bilag.

DONG har herefter tilkendegivet, at DONG ikke er villig til at etablere, eje og drive et anlæg med mindre, der bliver stillet en sikkerhed for modtagelse af alt det organiske affald fra kommunerne til behandling på anlægget i min. en 10 årig periode, altså i en periode, der er væsentlig længere end det vurderes, at forsknings- og udviklingsundtagelsen kan begrunde en aftale mellem kommunerne og DONG uden forudgående udbud.

Kommunerne kan selv gennem oprettelse af et interessentselskab etablere og eje et sådant anlæg, og dedikere eget affald til anlægget uden udbud, men etableringen skal og driften kan så udbydes. Det vil betyde, at kommunerne fællesskab skal

finde finansiering til et anlægsbudget på mere end 400 mio. kr. til etablering af et sorteringsanlæg inkl. biogas- og opgraderingsanlæg.

Denne undersøgelse og vurdering af mulige ejerkonstruktioner har derfor afdækket, at de eneste juridisk lovlige muligheder for kommunerne for at indgå en langvarig samarbejdsaftale med en privat leverandør er ved at udbyde etablering og evt. drift af et sådant anlæg. Enten med kommunal eller privat finansiering.

Da opgaven med behandlingen af det organiske affald, uanset ejerkonstruktion, skal udbydes, betyder det, at kommunerne nu er nødsaget til at træde ud af EUDP projektet og afbryde samarbejdet med DONG.

#### *Konsekvenser af udtræden af EUDP*

EUDP projektet er opdelt i forskellige arbejdsplaner fra 1 til 5. Projektet var nået til arbejdsplan 2 og kommunerne har brugt tiden frem til nu med at afklare sammensætning og mængder af egen dagrenovation, som i forvejen var en del af arbejdet med kommunernes affalds- og ressourceplaner. DONG har arbejdet på, at afklare tekniske emner som godkendelse af det endelige slutprodukt (digestat). Den endelige fastlæggelse af ejerskab og samarbejdsstruktur skulle foregå i arbejdsplan 3. Der er ikke udbetalt støtte midler fra EUDP, fordi støtten netop afhænger af en indgået samarbejdsaftale. Kommunerne har brugt i alt 277.000 kr. til den juridiske afklaring af ejerkonstruktioner samt ansættelse af en projektkoordinator. Dette beløb kan ikke som forventet medfinansieres af EUDP projektet.

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

### **Bilag**

Juridisk notat vedrørende ejerkonstruktioner i RENescience projektet

## Punkt 7: Kolding Kommunes venskabsbyer og partnerskaber

13/10127

### Resumé

Der forelægges status vedr. kommunens venskabsbyer som grundlag for drøftelse i udvalgene vedrørende udvalgenes respektive ønsker til det fremtidige internationale arbejde. Der forelægges endvidere henvendelser fra Beit Sahur, Palæstina og Chililabombwe, Zambia. Endvidere en kort opsummering af folkeskolernes internationale aktiviteter i hovedtræk og Business Kolding internationale aktiviteter.

### Sagen behandles i

Miljøudvalget, Plan- og Boligudvalget, Teknikudvalget, Seniorudvalget, Socialudvalget, Børne- og Uddannelsesudvalget, Fritids- og Idrætsudvalget, Kulturudvalget og Arbejdsmarkedsudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning, og at sagen videresendes til alle udvalg med henblik på drøftelse i udvalg af det fremtidige internationale arbejder, herunder arbejde med venskabsbyer, og

at det tilkendes, om der skal søges samarbejde med Anjo med fokus på udveksling af studerende og erhvervmæssigt samarbejde med markedsføring af Kolding og dansk design, samt fortsættelse af samarbejdet mellem musikskolerne, og

at det godkendes, at henvendelsen fra Beit Sahour, Palæstina vedrørende samarbejde omkring unge videresendes til Børne- og Uddannelsesforvaltningen til videre foranstaltning, og

at det godkendes, at henvendelsen fra Chililabombwe i Zambia om partnerskab på affalds- og genanvendelsesområdet oversendes til behandling i Teknikudvalget, og

at det tilkendes, på hvilket niveau Det Arabiske Kolding Initiativ skal fortsættes.

### Nyt forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at udvalget drøfter det fremtidige internationale arbejde, herunder arbejde med venskabsbyer.

### Sagsfremstilling

Økonomiudvalget har på temamøde 19. maj 2014 fået en orientering om status på det internationale arbejde i Kolding Kommune. Økonomiudvalget har herefter anmodet om, at høre alle udvalg om deres respektive ønsker til det fremtidige internationale arbejde, samarbejde med venskabsbyer og til inspirationsrejser og lignende.

Nedenfor præsenteres kort den aktuelle status på samarbejde med venskabsbyerne, samt nye invitationer til partnerskaber, som afventer politisk stillingtagen. Endvidere en kort gennemgang til internationalt arbejde på folkeskolerne, samt en status på Business Koldings internationale aktiviteter, hvor der særligt ønskes politisk stillingtagen til Det Arabiske Kolding Initiativ.

#### *De nordiske venskabsbyer*

Kolding indgår i et cirkelsamarbejde med de nordiske venskabsbyer Drammen (Norge), Lappeenranta (Finland), Örebro (Sverige) og Stykkisholmur (Island). Kolding var i august 2013 vært for det fælles møde mellem de 5 byer, som foregår på skift mellem byerne hver 2. år. Der er løbende kontakt og samarbejde med byerne. Senest fik Seniorområdet i 2014 besøg af 30 politikere og embedsfolk fra Drammen, hvor der var fokus på OPP, Vonsildhave og Teglgårdsparken. Der er skolesamarbejde med international erhvervspraktik i Lappeenranta og udveksling med privat indkvartering med Stykkisholmur.

#### *Delmenhorst, Tyskland*

Tre folkeskoler i Kolding har udvekslingsaktiviteter med privat indkvartering med Delmenhorst.

#### *Huésca, Spanien*

Der er i 2014 indgået en aftale med Huésca, som alene indebærer understøttelse af de skoleudvekslinger med privat indkvartering, der foregår mellem Lyshøjskolen og La Sagra-skolen i Huésca.

#### *Szombathely, Ungarn*

Der er i 2013 indgået aftale med Szombathely om ikke længere at have formelle forpligtelser og udgifter for kommunerne.

#### *Panevėžys, Lithauen*

Panevėžys har i januar 2014 bekræftet en aftale mellem Kolding og Panevėžys, som har fokus på borgere og foreninger og ikke indebærer formelle forpligtelser og udgifter for kommunerne.

#### *Nanortalik, Grønland*

Venskabsaftalen med Nanortalik er opsagt, dog med forslag om fortsat samarbejde omkring brødremenighederne i forbindelse med Christiansfeldts ansøgning om optagelse på UNESCO's verdensarvsliste, idet der er en brødremenighedsby i Frederiksdag ved Nanortalik.

#### *Pisa, Italien*

Kolding har ønsket at præcisere fremtidige samarbejdsrelationer med Pisa. Der udarbejdes forslag til en revideret samarbejdsaftale med fokus på samarbejde vedr. Kolding Musikskole, skoleudvekslinger og om muligt mellem Syddansk Universitet og universitetet i Pisa.

#### *Anjo, Japan*

Kolding har i 2013 meddelt Anjo ønsket om at drøfte det fremtidige samarbejde. En evaluering har vurderet, at store kulturelle forskelle gør det svært at finde synergi i samarbejdet, men foreslår afgrænsede temaer for et fremtidigt samarbejde: udveksling af studerende (designstuderende, landbrugselever) og erhvervsmæssigt samarbejde (markedsføring af Kolding og dansk design i oplevelsesparken Denpark), foruden fortsættelse af Kolding Musikskole nære relationer til Anjo med gensidige visit af musikskoleelever.

Øvrige aktuelle henvendelser vedrørende partnerskaber:

#### *Wuqing, Kina*

I kølvandet på den kinesiske præsidents besøg i Danmark i 2012 underskrev en række danske virksomheder med Danfoss i spidsen strategiske aftaler med de kinesiske distrikter Anshan og Wuqing vedrørende samarbejde omkring klima og miljø i et kinesisk-dansk demonstrationsprojekt (Eco-Park). For at implementere aftalen har Wuqing gennem Danfoss rettet henvendelse til Kolding Kommune om en venskabsaftale. Der er i Wuqing-distriktet 28 danske virksomheder. Der er udarbejdet et udkast til et Letter of Intent (LOI), hvori Kolding Kommune særligt har lagt vægt på et tidsbegrænset samarbejde omkring erhverv- og serviceområdet. Wuqing har meddelt accept af Koldings forslag til LOI. Kolding afventer endnu svar fra Wuqing vedr. underskrivning af LOI.

#### *Beit Sahour, Palæstina*

Kolding Kommune har modtaget en henvendelse fra Beit Sahour, Palæstina om samarbejde med særlig fokus på, at aktivere unge i samarbejdet mellem byerne.

#### *Chililabombwe, Zambia*

Kolding har i juni 2014 modtaget en henvendelse fra borgmesteren i byen Chililabombwe i Zambia om samarbejde på affalds- og genanvendelsesområdet.

#### *Folkeskolernes internationale aktiviteter:*

Generelt indgår folkeskolerne i en lang række forskellige internationale aktiviteter. Ovenfor er der allerede nævnt en række udvekslingsaktiviteter med visse af venskabsbyerne, dertil kommer også udvekslinger og lejrskoleophold i andre lande og byer. Dertil kommer mange andre aktiviteter, eksempelvis penne-, mail- og skype-venner med elever i mange forskellige lande, COMENIUS-projekter (EU-programmer, hvor flere lande samarbejder om temaer/projekter), samarbejder i regi af Global Schools Partnership, UNESCO og NordPlus (nordisk samarbejde). Der er desuden udveksling og besøg af lærere og skoleledere i og fra mange lande.

#### *Business Koldings internationale aktiviteter:*

Business Kolding har i perioden 2012-2014 været involveret i en række EU-projekter og har løbende kontakt og koordinering med det Syddanske EU-kontor. I regi af UBC (Union of Baltic Cities) har Business Kolding en bestyrelsespost i Business Commission. Business Kolding har endvidere etableret Dansk-Tysk Handelskammers afdeling hos Business Kolding. Desuden er man løbende involveret i ambassadør-, delegations- og virksomhedsbesøg i Kolding.

Et særskilt initiativ har de senere år været Det Arabiske Kolding Initiativ. Under dette initiativ har der været delegationsrejser til Saudi Arabien og til Cairo i Egypten, hvor der blev underskrevet en samarbejdsaftale, og der har været delegationsbesøg fra Egypten og Palæstina. Der har været opfølgingsbesøg hos 5 ambassader i København. Aktuelt er der planlagt et møde hos TAS med den egyptiske ambassadør.

Således er der løbende kontakt med en række arabiske og mellemøstlige lande og deres ambassader, men den politiske og sikkerhedsmæssige situation i visse af landene har til tider gjort et kontinuerligt samarbejde vanskeligt. Der vurderes at være stort potentiale i disse samarbejder, som dog er afhængig af de rette omstændigheder.

### **Tilføjelse til sagsfremstilling**

Kommuner kan indgå venskabsaftaler med udenlandske kommuner og afholde udgifter i den forbindelse. Det er almindelig praksis, at kommuner har venskabsbyer. Der er ikke umiddelbart nogen begrænsninger i forhold til, hvilke byer kommuner kan indgå venskabsaftale med. Man skal dog i den forbindelse være opmærksom på, at en kommune ikke kan beskæftige sig med udenrigspolitik, som anses for at være en statslig opgave. Baggrunden herfor er dels, at det kan være uhensigtsmæssigt, hvis flere myndigheder i landet kan udtale sig mere eller mindre forskelligt i udenrigspolitiske spørgsmål, dels at kommunalpolitikere ikke er valgt for at varetage udenrigspolitiske anliggender og ikke i kraft af deres mødepligt og pligt til at tage stilling bør være tvunget til at forholde sig til sådanne anliggender.

Samarbejde med venskabsbyer og partnerskaber skal have sagligt kommunalt formål – samarbejdsområderne skal således ligge inden for de opgaver, som ligger i en kommune.

Kolding Kommune vedtog i november 2011 International Politik for Kolding Kommune. Kernen i denne politik er, at Kolding Kommune vil orientere sig globalt; at borgerne skal være internationalt orienterede og være åbne for andre kulturer og værdier; at vi skal opsøge samarbejdspartnere i forskellige lande og kulturer; men også, at vi skal stille skærpede krav til udbyttet af den internationale aktivitet – at den skal give udvikling og brugbare erfaringer. I relation til venskabsbyer er det formuleret således:

”Kolding Kommune har i dag 11 venskabsbyer. Hver af dem er etableret ud fra sin særlige baggrund og historie, og samspillet med dem har været spændende og har dannet rammerne om mange mellemfolkelige relationer samt gensidig inspiration til løsning af de udfordringer, byerne hver især har.

For at målrette og styrke samarbejdet med venskabsbyerne er det nødvendigt at prioritere mellem dem ud fra en vurdering af, med hvilke vi har haft det mest frugtbare samarbejde. Det vil både betyde afsked med nogle venskabsbyer, nye og mere veldefinerede aftaler med andre, og måske samarbejde med nye byer omkring veldefinerede, afgrænsede og tidsbegrænsede samarbejder.”

Dette har ligget til grund for beslutninger om at revidere aftaler med visse byer, at fortsætte uændret med nogle byer og opsigelse af andre venskabsbyer.

### **Beslutning Direktionen den 08-08-2014**

By- og udviklingsdirektørens forslags 1., 3. og 4. ”at” anbefales til godkendelse.

I forhold til by- og udviklingsdirektørens forslags 2. ”at” anbefales, at det konkrete samarbejde med Anjo om udveksling af studerende, erhvervmæssig markedsføring af Kolding og Dansk Design samt samarbejdet mellem musikskolerne fortsætter som et partnerskab.

I forhold til by- og udviklingsdirektørens forslags 5. ”at” anbefales, at samarbejdet vedrørende det Arabiske Initiativ fortsætter med fokus på erhvervsfremme, uddannelse og turisme, men at der endvidere udarbejdes konkrete mål for dette samarbejde.

### **Beslutning Økonomiudvalget den 15-09-2014**

Direktionens forslag vedrørende 1. og 5. ”at” blev godkendt.

Direktionens forslag vedrørende 2. ”at” blev godkendt, idet Anjo fortsætter som venskabsby.

Et flertal (Økonomiudvalget med undtagelse af Søren Rasmussen og Molle Lykke Nielsen) besluttede at anmode Business Kolding om at vurdere/kommentere på et evt. samarbejde med Beit Sahour og Chiulilabombwe. Søren Rasmussen og Molle Lykke Nielsen stemte imod dette.

### **Tilføjelse til sagsfremstilling**

Økonomiudvalget besluttede på mødet den 15. september 2014 i 1. ”at” i sagen Kolding Kommunes venskabsbyer og partnerskaber, at sagen oversendes til alle udvalg med henblik på drøftelse i udvalget af det fremtidige internationale arbejde, herunder arbejde med venskabsbyer.

### **Beslutning Socialudvalget den 22-10-2014**

Et enigt udvalg godkendte, at der fremadrettet etableres partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for Socialudvalgets område.

### **Beslutning Miljøudvalget den 03-11-2014**

Et enigt udvalg anerkender de mange nationale og internationale samarbejder og at der fremadrettet etableres såvel samarbejder som partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for miljøområdet.

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Et enigt udvalg anerkender de mange nationale og internationale samarbejder og at der fremadrettet etableres såvel samarbejder som partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for Kolding Kommune, erhvervsliv og teknikområdet.

### **Beslutning Seniorudvalget den 04-11-2014**

Et enigt udvalg anerkender de mange nationale og internationale samarbejder, og at der fremadrettet etableres såvel samarbejder som partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for seniorområdet.

### **Beslutning Fritids- og Idrætsudvalget den 05-11-2014**

Et enigt udvalg anerkender de mange nationale og internationale samarbejder, og at der fremadrettet etableres såvel samarbejder som partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for fritids- og idrætsområdet.

### **Beslutning Plan- og Boligudvalget den 10-11-2014**

Et enigt udvalg anerkender de mange nationale og internationale samarbejder og at der fremadrettet etableres såvel samarbejder som partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for Kolding Kommune, erhvervsliv og plan- og boligområdet.

### **Beslutning Kulturudvalget den 12-11-2014**

Et enigt udvalg anerkender de mange nationale og internationale samarbejder, og at der fremadrettet etableres såvel samarbejder som partnerskaber med de byer, hvor der er udviklingstiltag, som vil være frugtbare og har relevans for kulturområdet

## **Bilag**

Henvendelse fra Beit Sahour, Palæstina

Henvendelse fra Chililabombwe, Zambia

Business Kolding: Status vedr. Det Arabiske Kolding Initiativ

Orientering om beslutninger vedr. venskabsbyer i tidligere byrådsperiode - CaseNo13-10127\_Orientering om beslutninger vedr. venskabsbyer i tidligere byrådsperiode\_#149770-14\_v1.PDF

International politik

## Punkt 8: Budget 2014, Teknikudvalget, bevillingsstatus ultimo september 2014

14/5102

### Resumé

For Vej- og Parkpolitik er der ultimo september en forbrugsprocent vedrørende serviceudgifter med overførselsadgang på 74, hvilket svarer til det forventede.

Der forventes på nuværende tidspunkt et regnskab for Vej- og Parkpolitik, der er 2 mio. kr. mindre end det korrigerede budget. Beløbet er reserveret til eventuelle uforudsete udgifter, som erfaringsmæssigt opstår i løbet af året 2014 under Vej- og Parkpolitik, da flere af opgaverne er vejrafhængige. Det er først muligt at opgøre det nøjagtige overførselsbeløb ultimo 2014 for Vej- og Parkpolitik.

For Forsyningspolitik er der medio september en forbrugsprocent på (minus) -346, hvilket skyldes der er opkrævet renovationsbidrag for 2. halvår 2014.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

For Vej- og Parkpolitik kan budgetrealiseringen ultimo september vedrørende serviceudgifter med overførselsadgang opstilles således:

Tekst	Korrigeret budget	Forbrug ultimo sept.	Forbrugsprocent ultimo sept.	Forventet forbrugsprocent (ultimo sept.)	Note
Grønne områder inkl. skove,	8.276	7.382	89	75	1
strande og kolonihaver.	-540	-240	45	75	
Tværgående vejformål	7.897	5.079	64	65	
	0	-226	0	0	
Drift (maskiner, lønninger, arbejde for andre,	-1.413	3.540	-251		2
driftsbygninger)	-201	-284	141		
Administration (Vej- og Park,	9.664	10.617	110	110	3
Projekt og Trafik	0	0	0	0	
Effektivisering	2.329	0	0	0	4
	0	0	0	0	
Parkerings	2.249	1.051	47		

	-8.430	-5.271	63		
Vedligeholdelse af belægninger,	12.503	7.239	58	60	
broer, tunneller og p-arealer	0	-47	0	0	
Rabatter, afvanding, renhold og	18.522	19.289	104	75	5
graffitifjernelse	-1.038	-30	3	60	
Vejbelysning	10.845	7.692	71	75	6
	0	-208	0	0	
Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende	6.501	3.356	52	60	
foranstaltninger	0	-137	0	0	
Fornyelse af belægninger	39.571	10.775	27	50	7
	0	0	0	0	
Vinterdrift	13.940	6.739	48	60	8
	1	0	0	0	
Busdrift	49.723	49.949	100		
	-70	-69	98		
Lufthavn og jernbane	2.424	2.110	87	90	
	0	0	0	0	
I alt	172.751	128.306	74		

Note 1:

Der er brugt ekstra midler til at indhente efterslæb. Merforbruget vil blive dækket ved tilsvarende mindreforbrug under øvrige budgetområder.

Note 2:

Der er tidsforskydninger i udgifter og indtægter, hvilket gør det svært at angive en forventet forbrugsprocent. Det lille korrigerede budget skyldes, at udgifterne på Driftsområdet udlignes af tilsvarende indtægter. Rent regnskabsteknisk skal dette udligne hinanden, da der primært er tale om internt arbejde. Værdien af internt arbejde må ikke i regnskabet opgøres i udgifter og indtægter, da regnskabet derved øges.

Note 3:

Den høje forbrugsprocent skyldes tidsforskydning i indtægter vedrørende projektering, som bliver opgjort ultimo året. Forbruget er derfor som forventet.

Note 4:

Positivt beløb idet der er hensat til blandt andet skimmelsvamp samt lønmidler til vakante stillinger.

Note 5:

Den høje forbrugsprocent skyldes opretning af efterslæb på rabatter og afvanding. Merforbruget vil blive dækket ved tilsvarende mindreforbrug under øvrige budgetområder.

Note 6:

I forbindelse med energirenoveringsprojektet opnås den forventede energibesparelse gradvist i takt med, at udskiftningen af belysningen foregår.

Note 7:

Sen fakturering fra leverandører samt planlagt forholdsvis lav forbrugsprocent til dækning af efterslæb på de øvrige poster.

Note 8:

Udgifterne til vintertjeneste ligger en anelse lavere end forventet pga. lidt mildere vintersæson i begyndelsen af året. Da det er vejrafhængige udgifter, er der udsving på forbruget.

Der forventes på nuværende tidspunkt et regnskab for Vej- og Parkpolitik, der er 2 mio. kr. mindre end det korrigerede budget. Beløbet er reserveret til eventuelle uforudsete udgifter, som erfaringsmæssigt opstår i løbet af året 2014 under Vej- og Parkpolitik, da flere af opgaverne er vejrafhængige. Det er først muligt at opgøre det nøjagtige overførselsbeløb ultimo 2014 for Vej- og Parkpolitik.

For Forsyningspolitik kan budgetrealiseringen ultimo september opstilles således:

Tekst	Korrigeret budget	Forbrug	Forbrugsprocent Ultimo sept.	Forventet forbrugsprocent (ultimo sept.)	Note
Fælles formål	9.714	8.520	88	88	1
	-1.583	-2.113	133	100	
Dagrenovation/restaffald	39.838	24.338	61	61	
	-39.033	-39.599	101	100	
Glas, papir og pap	5.423	1.533	28	28	
	-4.749	-4.639	98	100	
Farligt affald	3.278	2.115	65	65	
	-3.750	-3.762	100	100	
Genbrugsstationer	28.555	19.733	69	69	2
	-30.614	-29.652	97	100	
Øvrige ordninger	4.222	2.883	68	68	
	-5.391	-5.431	101	100	
Tjenestemænd	1.313	1.139	87	75	
	0	-18	0		
I alt	7.221	-24.954	-346		

Indtægter for hele 2014 er opkrævet og derfor udviser området på nuværende tidspunkt en netto indtægt.

Note1:

Der har i perioden blandt andet været fratrædelse af medarbejdere, som har betydet større lønudgift end forventet.

Note2:

Kørslen på genbrugspladserne i centerbyerne er hjemtaget i starten af 2014, så al kørsel på genbrugspladserne nu løses af personalet i Renovationsafdelingen. I den forbindelse har det været nødvendigt med en lidt hurtigere udskiftning af en lastbil end forventet.

Derudover er der på genbrugspladserne gjort forskellige tiltag til fortsat at sikre og udvikle arbejdsmiljøet. Der er blandt andet sket en mere hensigtsmæssig indretning af områderne til modtagelse af olie- og kemikalieaffald, elektronikskrot m.v.

## **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

## Punkt 9: Konsekvenser af budget 2015 for Vej- og Parkpolitik, anlæg og drift for afviste ændringsforslag

14/7887

### Resumé

Beskrivelse af konsekvenserne for Vej- og Parkpolitik af det vedtagne budget 2015 for afviste ændringsforslag.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

Nedenstående ændringsforslag blev ikke medtaget i det vedtagne budget 2015. Noterne beskriver konsekvenserne.

Tekst:	2015	2016	2017	2018	Note
<b>Drift:</b>					
Drift af nyt springvand i Slotssøen	100	100	100	100	1
Pulje til mindre vejprojekter	2.000	3.000	3.000	3.000	2a
Forundersøgelse af en sydlig ringvejsforbindelse	600	0	0	0	2b
Forundersøgelse, forlægning af Hartevej og Stubdrupvej foran Harte Skole	250	0	0	0	3
Øget pleje- og vedligeholdelsesniveau i Christiansfeld efter byrenoveringen	250	250	250	250	4
<b>Anlæg:</b>					
Krydsudvidelser i forbindelse med lukning af Buen	2.250	0	0	0	
- Afledt drift	0	40	40	40	5
P-areal ved Arena Syd	3.350	0	0	0	6
Forlægning af Seest Bakke	4.300	0	0	0	7
- Afledt drift	0	10	10	10	

Udarbejdelse af signalstrategi og modernisering af signalanlæg (ITS)	2.000	4.000	4.000	2.000	
- Afledt drift	0	100	100	100	8
Fremkommelighed til Kolding Havn - Udbygning af krydset Jens Holms Vej/Fynsvej	2.000	8.500	0	0	
- Afledt drift	0	0	5	10	9
Renovering af anløbsbro ved Løvodde Strand	1.000	0	0		10
Etablering af lastbilkørevej på Møllevej i forbindelse med råstofudvinding i Stepping	2.500	0	0	0	
- Afledt drift	0	10	10	10	11
Realisering af Trafiksikkerhedsplan 2015-2018	2.000	3.500	2.600	850	
- Afledt drift	0	50	100	100	12
Fremkommelighed, vejudbygninger	0	7.500	7.500	7.500	13
- Afledt drift	0	100	200	300	
Etablering, busvendeplads i Drejens Boligby	1.300	0	0	0	
- Afledt drift	0	10	10	10	14
P-henvisning i Kolding by, 1. etape	400	4.000	0	0	
- Afledt drift	0	50	100	100	15
Kolding Cykelby cykelprojekter jf. cykelplanens handlingsplan	7.500	7.500	7.500	7.500	
- Afledt drift	0	15	30	45	16
Lunderskov, byforskønnelse	4.000	4.900	800	0	
- Afledt drift	100	200	200	200	17
Ekstraordinær indsats vedr. broer, tunneller og øvrige bygværker	4.000	2.500	1.000	1.000	18
Infrastrukturudbygninger i forbindelse med etablering af Holmstaden	0	1.900	0	0	
- Afledt drift	0	0	10	10	19
Støjreducerende tiltag	1.000	1.000	0	0	20
Etablering af 2 stk. toilet kabiner i forbindelse med implementering af nyt bybusnet	200	0	0	0	
- Afledt drift	0	10	10	10	21

Udskiftning af affaldsspande i Kolding Kommunes bycentre	1.200	0	0	0	22
---	-------	---	---	---	----

Note 1.

Da der ikke er afsat midler til afledt drift af et eventuelt springvand, skal udgifter til elektricitet til pumpe samt ren- og vedligeholdelse af anlægget tages fra andre driftsopgaver, hvis Kolding Kommune skal stå for driften.

Note 2a.

Puljen har eksisteret i 2013 og 2014 og har effektiviseret administrationen og sagsbehandlingen, når mindre vejprojektet har skullet finansieres og udføres. Puljen har givet en god borgerbetjening, idet mindre vejprojekter har kunnet udføres hurtigt efter, de er blevet fremført af borgerne. Fremover skal mindre vejprojekter prioriteres i en pulje til fremtidige budgetforhandlinger.

Note 2b.

Forundersøgelserne af sydlig ringvejsforbindelse udsættes, hvilket forøger usikkerheden blandt lodsejerne i området om fremtidig drift af deres ejendomme. Budgetønsket var med på baggrund af Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet", og blev ikke prioriteret i forhandlingerne.

Note 3.

Giver længere udsigter for borgerne i Harte i forhold til at sikre trafikale ulemper omkring skolen.

Note 4.

Plejeniveauet i den nyrenoverede del samt bymidten af Christiansfeld forbliver på det nuværende vedligeholdelsesmæssige niveau. Det vil betyde, hvis byen bliver udnævnt til UNESCO-by, bliver der ikke et forhøjet ren- og vedligeholdelsesniveau til gavn for turister og andre besøgende.

Note 5.

Indsatsen for at reducere problemer med trafikafviklingen i krydsene Sydbanegade/Kongebrogade, Skamlingvejen/Østerbrogade, Buen/Sdr. Havnegade kommer til at indgå i infrastrukturpuljen afhængig af, hvordan puljen udmøntes. Prioriteringen i puljen vil ske i løbet af 2015. Afledt drift vil efterfølgende skulle findes i fremtidige budgetter eller ved besparelser i nuværende vedligeholdelsesområder. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet".

Note 6.

Projektet indgår i prioriteringen af projekter i infrastrukturpuljen som sker i løbet af 2015.

Note 7.

Der udarbejdes simulering af trafikafvikling samt projekt for rundkørsel i krydset Tøndervej/Vestre Ringgade, der kommer til at indgå i prioriteringen af projekter i infrastrukturpuljen i løbet af 2015. Afledt drift vil efterfølgende skulle findes i fremtidige budgetter eller ved besparelser i nuværende vedligeholdelsesområder. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet".

Note 8.

Der udarbejdes forslag til funktionskontrakt til modernisering af signalanlæg, der kommer til at indgå i prioriteringen af projekter i infrastrukturpuljen i løbet af 2015. Afledt drift vil efterfølgende skulle findes i fremtidige budgetter eller ved besparelser i nuværende vedligeholdelsesområder. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet".

Note 9. Der udarbejdes forslag til funktionskontrakt for kryds- og vejudvidelser, der kommer til at indgå i prioriteringen af projekter i infrastrukturpuljen i løbet af 2015. Afledt drift vil efterfølgende skulle findes i fremtidige budgetter eller ved besparelser i nuværende vedligeholdelsesområder. Den kommunale finansiering afhænger af eventuelle midler fra havnepakke 3 samt medfinansiering fra Kolding Havn. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet".

Note 10.

Hvis der ikke sker den nødvendige renovering af anløbsbroen ved Løverodde kan det betyde, at den skal afspærres, da der vil være risiko for kollaps. Det vil betyde, at broen ikke kan benyttes til hverken anløb af både, fortøjning af sejlbåde eller som badebro.

Note 11.

En manglende opgradering af Møllevej vil betyde, at de eksisterende veje i området skal aftage en eventuel fremtidig ekstraordinær trafikbelastning, som dermed vil få en væsentlig accelereret nedbrydning. Det vil få konsekvenser for specielt cykler og personbiler, da der kan opstå meget generende skader på kørebanelægningen.

Desuden vil det betyde en øget belastning af vejvedligeholdelsesbudgettet. Budgetønsket var med baggrund i Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Trafiksikkerhed", og blev ikke prioriteret i forhandlingerne.

Note 12.

Handlingsplanen i den vedtagne trafiksikkerhedsplan følges ikke. Der vil fortsat ske mange trafikulykker i de uheldsbelastede kryds i Kolding Kommune. Budgetønsket var med baggrund i Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Trafiksikkerhed", og blev ikke prioriteret i forhandlingerne.

Note 13.

Der udarbejdes forslag til funktionskontrakt for kryds- og vejudvidelser, der kommer til at indgå i prioriteringen af projekter i infrastrukturpuljen i løbet af 2015. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet". Dette forslag indeholdt afledt drift til fremtidig vedligeholdelse og drift af nyetablerede anlæg. Denne afledte drift er ikke medtaget i forbindelse med vedtagelsen af Infrastrukturpuljen og der vil derfor skulle afses midler til afledt drift fra andre områder, som dermed vil rammes af en reduktion på kvaliteten.

Note 14.

Vendepladsen var en forudsætning for at betjene de nye boligområder i Drejensområdet og dermed udvide kundegrundlaget. De nye bybusruter vil i Drejens blive justeret tilbage til de nuværende. Det betyder, at op mod 700 husstande (ca. 2.000 borgere) får fra 400 til 1.200 meter til nærmeste stoppested. Kolding Kommunes servicemål om, at der maksimalt skal være 400 meter til nærmeste stoppested overholdes ikke. Budgetønsket var med på baggrund af Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Udviklingen af den kommunale infrastruktur skal ske på et sikkert og bæredygtigt grundlag, idet størst mulig del af transportarbejdet søges overført til gang, cykling eller kollektiv trafik.", og blev ikke prioriteret i forhandlingerne.

Note 15.

Der vil fortsat være en høj andel parkeringsøgende trafik på det centrale vejnet i Kolding By. Dette vil være med til at forringe fremkommeligheden i særligt morgenmyldretiden. Budgetønsket var med på baggrund af Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet", og blev ikke prioriteret i forhandlingerne.

Note 16.

Cykelhandlingsplanen følges kun i mindre grad. Der lægges vægt på at forbinde centerbyerne med cykelstier som ønsket i infrastrukturpuljen. De store investeringer i cykelstier i åbent land har et forholdsvist lille potentiale for at få flere til at cykle. Dermed kan det ikke forventes, at Kolding Kommune lever op til cykelplanens mål om at "Cyklens andel af ture skal øges fra 10,9 % i 2007-2009 til 16 % i 2016". Beslutningen følger delvist Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "cykelfremme".

Note 17.

Konsekvensen er at byforskønnelsen i Lunderskov ikke kan gennemføres.

Note 18.

Konsekvensen af at man ikke indsætter en ekstraordinær indsats på dette område, kan i den nærmeste fremtid betyde nedklassificering eller lukning af broer og tunneller og dermed omkørsel for dele af trafikken. Desuden kan det betyde en merudgift i forbindelse med genopretning af efterslæb.

Note 19.

Infrastrukturbygningerne er en forudsætning for, at trafikken til og fra Holmstaden kan afvikles. Krydsudvidelserne finansieres i samarbejde med NDV. Krydsudvidelserne kommer til at indgå i prioriteringen af projekter i infrastrukturpuljen i løbet af 2015. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Bedre fremkommelighed og mobilitet".

Note 20.

Der følges ikke op på støj kortlægningen gennemført i 2012. Dog vil der i forbindelse med udlægning af ny asfalt i forbindelse med funktionsudbuddet for asfaltarbejder kunne udlægges støjsvag asfalt på udvalgte støjbelastede strækninger.

Note 21.

Etableringen af de to toiletkabiner er en forudsætning for ibrugtagningen af det nye bybusnet i Kolding, der implementeres medio 2015. Udgifterne til toiletkabinerne skal derfor tages fra driften. Budgetønsket var med på baggrund af Teknikudvalgets fokusområde vedrørende "Udviklingen af den kommunale infrastruktur skal ske på et sikkert og bæredygtigt grundlag, idet størst mulig del af transportarbejdet søges overført til gang, cykling eller kollektiv trafik.", og blev ikke prioriteret i forhandlingerne. Forslag til finansiering fremsættes særskilt for Teknikudvalget.

Note 22.

Udskiftningsfrekvensen af affaldsspande i Kolding bymidte vil fortsætte i det nuværende tempo, hvilket er 15-20 affaldsspande om året. Det vil betyde, at udskiftningen af problemspande, hvor fugle kan trække affald op af, vil blive forlænget med 8-10 år. Dermed vil dette problem forsat skæmme visse områder af byen.

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt, med den tilføjelse at der stilles forslag om, at det pålægges forvaltningen i januar 2015 at fremkomme med et katalog, hvor der kan findes 1. mio. kr. til brug for mindre vejprojekter.

## Punkt 10: Konsekvenser af budget 2015 for Vej- og Parkpolitik, anlæg og drift for godkendte ændringsforslag

14/7887

### Resumé

Beskrivelse af konsekvenserne for Vej- og Parkpolitik af det vedtagne budget 2015 for godkendte ændringsforslag.

### Sagen behandles i

Teknikudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

### Sagsfremstilling

Nedenstående ændringsforslag blev medtaget i det vedtagne budget 2015. Noterne beskriver konsekvenserne.

Tekst	2015	2016	2017	2018	Note
<b>Drift:</b>					
Klostergården, salg, reduceret p-indtægt	0	660	660	660	1
Klostergården, salg, forskønnelse	0	0	500	0	2
Trimning af bemanding	-500	-750	-1.000	-1.000	3
Kystsikring Hejlsminde, afledt drift	0	25	25	25	4
Trimning Vej og Park	-500	-750	-1.000	-1.000	5
Viadukt forundersøgelse Vamdrup	200	0	0	0	6
Pulje til forskønnelse i City	200	0	0	0	7
Udvikling Marina/Fjordby	750	0	0	0	8
Fortov fra Arla til Fakta i Christiansfeld	150	0	0	0	9
Styrkelse af bybus	350	350	0	0	10
<b>Anlæg:</b>					
Trafik tryghed, Bramdrup, Brændkjær og Sdr.					
Vang Skoler	855	0	0	0	11
Pulje Løverodde, anlæg	500	0	0	0	12
Mørke løbe, cykel ruter, år 1 Dalby/Skartved	500	0	0	0	13

Outdoor ruter til motion	0	250	250	250	14
Hejlsminde kystsikring	320	0	0	0	15
Kolding Egnens Lufthavn	750	2.370	0	375	16
Lys på cykelsti Hjarup/Skanderup	392	0	0	0	17
Infrastrukturpulje, Funktionskontrakt/OPP	0	9.000	9.000	9.000	18
Motorvejsafkørsel	0	2.000	10.000	26.500	19
Kolding Å	2.000	0	0	0	20

Note 1.

Den årlige indtægt på Klostergården er ca. 700.000 kr. Budgettet forudsætter, at Klostergården først afhændes den 31. december 2015. Den årlige indtægt for p-automater reduceres således med ca. 40.000 kr. om året (700.000–660.000 = 40.000 kr.).

Note 2.

Der kan udføres forskønnelse ved Klostergården.

Note 3 og 5.

Dette medfører effektiviseringer, hvor størrelsen af effektiviseringen afhænger af de konkrete opgaver der arbejdes med. Såfremt der ikke kan findes tilstrækkelige effektiviseringer, kan der desuden også ske enten reducere eller fjernelse af opgaver i forhold til nuværende niveau. Den samlede mindre opgavemængde vil betyde reducere i driftspersonale på 3-7 personer. Vej og Park vil i slutningen af 2014 tage stilling til, hvilke opgaver som reduceres og efterfølgende udmønte dette.

Note 4.

Bruges til vedligeholdelse af område langs det kommende nye kystsikringsanlæg.

Note 6.

Der kan igangsættes et projekt, der klarlægger muligheder for at kunne øge frihøjden under viadukten.

Note 7.

I dialog med City Kolding og Business Kolding samt øvrige foreninger findes relevante områder til forskønnelse.

Note 9.

Forholdene for fodgængere forbedres. Der er udarbejdes en nærmere projektbeskrivelse med tilhørende beregning af anlægsoverslag.

Note 10.

Der tilføres ressourcer til det nye bybusnet, som skal ses i sammenhæng med de besparelser, der skal laves for at realisere de nye bybusruter.

Her er det nødvendigt, at der etableres toiletter i enden af to ruter (to toiletter i alt). Med etableringen af de to toiletter bliver det muligt, at undgå de lange stop i Klostergården og dermed kan busserne køre flere timer på vejene. Forslaget er i overensstemmelse med udvalgspolitikken vedr. trafik, som siger: "Udviklingen af den kommunale infrastruktur skal ske på et sikkert og bæredygtigt grundlag, idet størst mulig del af transportarbejdet søges overført til gang, cykling eller kollektiv trafik."

Note 11.

Trygheden ved skolernes nærområder forbedres. Besigtigelse og dialog med skolen afgør, hvilke foranstaltninger der gennemføres. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedr. "Trafiksikkerhed".

Note 12.

Dele af bevillingen kan bruges til nødtørftig at sikre anløbsbroen, samt at der kan etableres en opgradering af områdets faciliteter.

Note 13.

Synligheden af ruterne forbedres med f.eks. reflekser og belysning ved udvalgte steder. Der findes ingen projektbeskrivelse og den afledte drift er dermed ukendt.

Note 14.

Der gennemføres et dialogprojekt med brugere om design af outdoor ruter.

Note 15.

Kystsikringen kan gennemføres som skitseret i samarbejde med borgerne i Hejlsminde.

Note 16.

Forlængelse af startbane mv kan gennemføres som beskrevet i projektbeskrivelsen.

Note 17.

Projektøkonomien er uafklaret, indtil der er udarbejdet skitseprojekt i dialog med brugere.

Note 18.

Infrastrukturpuljen, funktionskontrakt giver mulighed for, at fremrykke investeringer i infrastrukturen. Projektet forudsætter, at der kan udarbejdes en forretningsmodel, som kan udbydes til private investorer. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedr. "Bedre fremkommelighed og mobilitet". Dette vil blive afklaret i løbet af 2015.

Note 19.

Der kan projekteres på den kommende motorvejsafkørsel ved Ødis, dog er der ikke afsat midler i 2015 til bl.a. projektering af motorvejsramperne. Hvis ikke staten kan "lægge ud" for Kolding Kommune i 2015, må projektet, om muligt, udsættes i ét år. Beslutningen følger Teknikudvalgets fokusområde vedr. "Bedre fremkommelighed og mobilitet".

Note 20.

Der gennemføres et dialogprojekt med interessenter og implementering af hvorledes der kan sikres sammenhæng i oplevelserne langs Kolding Å.

## **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

# Punkt 11: Konsekvenser af budget 2015 for Jordpolitik, anlæg og drift for afviste ændringsforslag

14/8106

## Resumé

Beskrivelse af konsekvenserne for Jordpolitik af det vedtagne budget 2015 for afviste ændringsforslag.

## Sagen behandles i

Teknikudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at redegørelsen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Nedenstående ændringsforslag blev ikke medtaget i det vedtagne budget 2015. Noterne beskriver konsekvenserne.

Tekst:	2015	2016	2017	2018	Note
Anlæg:					
Byggemodningsramme	8.000	3.000	3.000	3.000	1

Note 1.

Konsekvenser af reduceret byggemodningsramme:

Der er i 2015 afsat 16.826 mio. kr. til byggemodning i Kolding Kommune. Dette tal er fremkommet efter byrådet i 2014 valgte at spare 7 mio. kr. på den oprindelige byggemodningsramme, der lød på 21.826 mio. kr.

De 16.826 mio. kr. i 2015 begrænser kommunens muligheder for, at få nye varer på hylderne. Der er allerede igangsatte projekter og forpligtigelser, der gør, at de 16.826 mio. kr. er disponeret allerede nu.

For at efterleve de principper der er fastlagt for færdiggørelse af udstykninger i 2014, således alle udstykninger færdiggøres indenfor en to årig periode, vil det være nødvendigt at fastholde færdiggørelsesarbejder også i 2015.

Hvis ikke færdiggørelserne prioriteres, vil der opstå et endnu større efterslæb, end det vi allerede har p.t. Færdiggørelse indenfor en 2 årig periode er den optimale løsning i forhold til garantiperioder og kvaliteten på udstykningerne.

Konsekvensen er derfor, at der ikke i 2015 vil være luft til at byggemodne, hverken nye parcelhusgrunde eller industri indenfor de afsatte midler, ud over det der er påbegyndt i 2014.

Teknikudvalget vil senere få forelagt en prioriteringssag på de færdiggørelser og byggemodninger, der er mulige i 2015.

## Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014

Godkendt.

## **Punkt 12: Orienteringspunkter**

### **Resumé**

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

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

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

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

### **Bilag**

Orientering om forbrug på Flextur

Strategisk planlægning for kommunale legepladser i Kolding Kommune

Vinterforberedelse 2014-2015

Slidlagsvedligeholdelse i Kolding Kommune

## **Punkt 13: Orientering fra formanden**

### **Resumé**

Orientering fra formanden.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt.

## **Punkt 14: Deltagelse i aktiviteter**

### **Resumé**

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

### **Sagen behandles i**

Teknikudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

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

### **Sagsfremstilling**

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

### **Beslutning Teknikudvalget den 03-11-2014**

Godkendt, ingen nye aktiviteter.