REFERAT Plan og Teknik d. 01-04-2025

Mødedato	Tirsdag d. 01. april 2025 kl. 07:30
Mødested	Mødelokale 1.2 Vest
Mødedeltagere	Jakob Ville, Gitte Grønbæk, Birgitte Munk Grunnet, Filip Bekic Bladt, Hamlaoui Bahloul, Jan Schjerning, Jørn Chemnitz, Molle Lykke Nielsen, Tobias Jørgensen

Indholdsfortegnelse

Proces og kriterier for tildeling af landsbybygningsfornyelsesstøtte og Byfornyelse 2025 3
Batterianlæg og systemydelser – principper for placering, planlægning og tilladelser 9
Lukket: Kondemnering af bolig 15
Godkendelse af Skema B til 20 almene familieboliger i Hejls ved AAB Kolding 16
Kollektiv trafik - Køreplansændringer 18
Prioritering af infrastrukturpuljen 2025-2028 25
Evaluering af byrumsforsøg i Kolding bymidte – Bredgade og Skolegade 28
Trafikanalyse af Kolding gågader 36
Handleplan for kunst i det offentlige rum 40
Energiredegørelse 2024 - Vej- og Parkpolitik 42
Orientering om Anlægsregnskaber for 2024 for Plan og Teknik. Igangværende anlægsprojekter ove 46
Orientering om Anlægsregnskaber for 2024 for Plan og Teknik. Afsluttede anlægsprojekter over 2 r 47
Bevillingskorrektioner pr. 31. marts 2025 for Plan og Teknik 48
Orientering om tidsplanen for budgetlægningen 2026 for Plan og Tekniks budgetområder 50
Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter 51
Orienteringspunkter 52
Orientering fra formanden 53
Underskriftsside 54

Punkt 1: Proces og kriterier for tildeling af landsbybygningsfornyelsesstøtte og Byfornyelse 2025

24/28313

Resumé

By- og Fællesforvaltningen fremlægger forslag til tildelingskriterier og prioriteringsemner for landsbybygningsfornyelsesstøtte og Byfornyelse 2025 til Plan og Tekniks stillingtagen. Forslaget er udarbejdet på baggrund af erfaringer fra tidligere år.

Byfornyelse og landsbybygningsfornyelsesstøtte er Kolding Kommunes økonomiske redskab til at støtte bygningsnedrivning, skimmelsvampebekæmpelse og renovering af ældre og bevaringsværdige bygninger.

Støttemidlerne kommer fra to kilder: statslige landsbyfornyelsesmidler samt Kolding Kommunes egne afsatte byfornyelsesmidler.

Den statslige landsbyfornyelsesramme til Kolding Kommune er for 2025: 1.385.000 kr. Det er et større beløb end tidligere år, så for at aktivere midlerne, foreslår forvaltningen, at en del af rammen anvendes til aktuelle nedrivningssager. I Kommunens budget 2025 er der afsat 1.500.000 kr. til byfornyelse. Dog er der fra tidligere år et mindre efterbeløb, som også skal dækkes ind i forbindelse med årets pulje.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at emner og kriterier for tildeling af landsbybygningsfornyelsesstøtte, støtte til UNESCO-verdensarvsområdet i Christiansfeld og Byfornyelse 2025 drøftes og vedtages, og puljen til nedrivningsstøtte annonceres,

at forvaltningen bemyndiges til at anvende indtil 350.000 kr. fra den statslige landsbyfornyelsesramme til nedrivning af bygninger på ejendomme med bolig beliggende i de kommende kommunale byudviklingsområder.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.
Fraværende:

Molle Lykke Nielsen

Sagsfremstilling

Byfornyelse og landsbybygningsfornyelsesstøtte er Kolding Kommunes økonomiske redskab til at støtte bygningsnedrivning, skimmelsvampebekæmpelse samt renovering af ældre og bevaringsværdige bygninger. Puljerne understøtter arkitekturpolitikken og den dialog om arkitektur, bevaring og bymiljø, der indgår i Kommunens behandling af byggesager og vejledning af bygningsejere.

Midlerne kan prioriteres frit, men en stor del af støttemidlerne er statsmidler, der er givet Kolding Kommune med baggrund i lov om byfornyelse og udvikling af byer, så de har lovens snævre rammer for anvendelse og refusion.

By- og Fællesforvaltningen anbefaler, at de tidligere års puljekriterier, delpuljeopdelinger og procedurer fortsættes, da det er lykkedes at udvikle en praksis, så midlerne når bredt ud og skaber meget synlige resultater. Støttemidlerne har både reddet truede, men vigtige ejendomme, og været katalysator for betydende projekter.

Statslig vedtaget lovgivning betyder, at støtten særligt målrettes ejendomme i landsbyer og det åbne land, forsamlingshuse og i UNESCO-verdensarvsområdet i Christiansfeld. Dog er der også midler til ejendomme i Kolding og til arkitektonisk markante og lokalt historisk betydende bygninger.

Støtten udgør typisk 20-35 % af byggeprojekternes samlede sum og er medvirkende til at sikre det ekstra arbejde og den kvalitet i projekterne, så bygningernes arkitektoniske og kulturhistoriske værdier fastholdes og styrkes. For enkelte ejendomme er støtten forskellen på en nedrivning eller en istandsættelse.

Før-og-efter-foto. Ejendommen Teglgårdsvej 2, Kolding, fik puljestøtte til reetablering af stueetagefacaden i 2024. Arbejdet er nu i gang.

De ældre bygninger renoveres og restaureres ikke normalt med nye teknikker og nyeste materialer, men med kendt håndværk og med mere traditionelle materialer. Ofte er der forholdsmæssigt flere omkostninger til arbejdstimer end materialer i projekterne, så beskæftigelsesmæssigt giver projekterne stor værdi. Derfor er støtte til bygningsrenovering også en måde at understøtte markedet for de mange lokale virksomheder, som har en stærk håndværkstradition. Gennem det gode håndværk kan der også bevares flere bygningsmaterialer, der istandsættes, frem for blot at blive udskiftet. Det fremmer bæredygtighed og reducerer mængden af byggeaffald samt klimabelastningen.

På baggrund af de gode erfaringer fra de foregående år anbefaler forvaltningen, at fastholde kriterierne og rammerne for byfornyelse og landsbybygningsfornyelsesstøtte i 2025.

Støttekriterier
Det foreslås, at kriterierne fra tidligere år, bl.a. formuleret ud fra Kolding Kommunes arkitekturstrategi og byfornyelsesloven, fastholdes og lægges til grund for valg af projekter, der støttes med landsbybygnings- og byfornyelsesmidler.

Grundlæggende foreslås primært at støtte arbejder på bygningers klimaskærm, dvs. synlige udvendige bygningsarbejder. Kriterierne nedenfor er ikke angivet i prioriteret rækkefølge:

- Bygningens bevaringsmæssige værdi samt projektets karakter i forhold til at bevare eller styrke bygningens bevaringsværdier.
- Projektets gevinst for bygningens nærmiljø og projektets sammenhæng med bygningens eventuelle beliggenhed i et kulturhistorisk miljø.
- Projektets arkitektoniske forbedring af bygningens facadeudtryk, så projektet bliver en visuel gevinst / forskønnelse af helheden.
- Projektets betydning for bygningens energiforbrug.
- Bekæmpelse af fysisk fare og sundhedsfare i bygninger, bl.a. i form af skimmelsvamp og risiko for nedstyrtning af bygningsdele.

I bilag 1 findes en uddybning af begrundelserne for valg af kriterier samt en uddybning af de enkelte kriterier.

Finansiering af landsbybygningsfornyelsesstøttepulje og Byfornyelse 2025
På Kolding Kommunes budget for 2025 er afsat 1.500.000 kr. til byfornyelse, nedrivningsstøtte og udgifter til bekæmpelse af fugt og skimmelsvamp.

I 2024 meddeltes landsbybygningsfornyelsesstøttetilsagn til en række ejendomme. Ved nærmere gennemgang har det vist sig, at der er disponeret sådan, at der er opstået et ekstraforbrug på den del af støttemidlerne, der udgøres af kommunale midler, på 488.000 kr. Dette beløb skal derfor fratrækkes årets puljemidler. Konkret sker korrektionen ved, at der meddeles et fornyet tilsagn til en ejendom, Wissingsmindevej 18, Skanderup, hvor de støttede byggearbejder endnu ikke er igangsat.

Kolding Kommune har for 2025 modtaget et statsligt tilsagn på 1.385.000 kr. til landsbyfornyelse. Beløbet er mere end 500.000 kr. større end sidste år, og det udfordrer, når det skal kommunalt medfinansieres inden for det af Byrådet afsatte budget til byfornyelse.

Det statslige tilsagn forudsætter medfinansiering fra Kolding Kommune på 40 %. Det foreslås derfor, at forvaltningen bemyndiges til at anvende indtil 350.000 kr. af den statslige ramme som bidrag til afholdelse af kommunens omkostninger til nedrivning af eksisterende ejendomme i kommunale byudviklingsområder.

Plan og Teknik vedtog en lignende bemyndigelse på udvalgets møde den 27. februar 2024, hvor der efter opgørelse af uforbrugte støttetilsagn var en rest af statslig ramme fra 2022.

Alt i alt bliver der et samlet budget på 2.047.000 kr. til brug for landsbybygningsfornyelsesstøtte og Byfornyelse 2025.

Kilder til støttemidler	Beløb i kr.
Budget 2025, Kolding Kommune	1.500.000
Statslig landsbyfornyelsesramme fra Social- og Boligstyrelsen fra 202	1.385.000
Efterbeløb fra tidligere år	- 488.000
Ramme til nedrivning af ejendomme i kommunale byudviklingsområder.	- 350.000
Samlet beløb til årets støttepuljer	2.047.000

Fordeling af landsbybygningsfornyelsesstøttepulje og Byfornyelse 2025
Forvaltningen foreslår, at årets midler disponeres i nedenstående kategorier. Forslaget har sammenhæng med de anvendelsesbegrænsninger, der knytter sig til de statslige midler – at de for eksempel kun kan anvendes i byer med under 4.000 indbyggere - og erfaringerne fra tidligere års behov og efterspørgsel.

Støttekategori	*Beløb i kr.*
UNESCO-verdensarvsområdet i Christiansfeld	600.000
Landsbybygningsfornyelsesstøtte	875.000
Byfornyelse 2025	202.000
Nedrivningsstøtte	300.000
Bekæmpelse af fugt og skimmelsvamp	70.000

Landsbybygningsfornyelsesstøtte
Folketinget har vedtaget, at de statslige støttemidler alene må anvendes til landsbyer (byer = 4.000 indbyggere) og bygninger i det åbne land. Dvs. at ejendomme i Kolding og Vamdrup ikke kan modtage landsbybygningsfornyelsesstøtte.

Dermed kan finansiering af støtte til huse beliggende synligt i det åbne land og i landsbyer samt bygningsarbejder i UNESCO-verdensarvsområdet i Christiansfeld støttes med midler fra den statslige landsbyfornyelsesramme.

Huse synligt i det åbne land og i landsbyer
I landsbyer og i det åbne land findes mange bevaringsværdige, ældre, historisk betydende og miljømæssigt vigtige boligejendomme. De repræsenterer en vigtig historie i Kolding kommune og har også stor betydning for den lokale identitet i deres nærområder. I de senere år har der været en stigende interesse for at bevare den lokale bygningskulturarv og sikre en håndværksmæssig korrekt renovering af gamle bygninger. Samtidig er der en stigende udfordring med at sikre fornuftigt energiforbrug ved og beboelighed af ældre bygninger.

Forvaltningen foreslår, at renoveringsstøtte målrettes ældre ejendomme i landsbyer og synligt beliggende boliger i det åbne land.

Puljen annonceres i dagspressen, på Kommunens hjemmeside og gennem Kommunens landsbysamarbejde.

Forvaltningen foreslår, at der annonceres en Landsbybygningsfornyelsespulje på 875.000 kr.

Bygningsfornyelsesemner i Christiansfeld

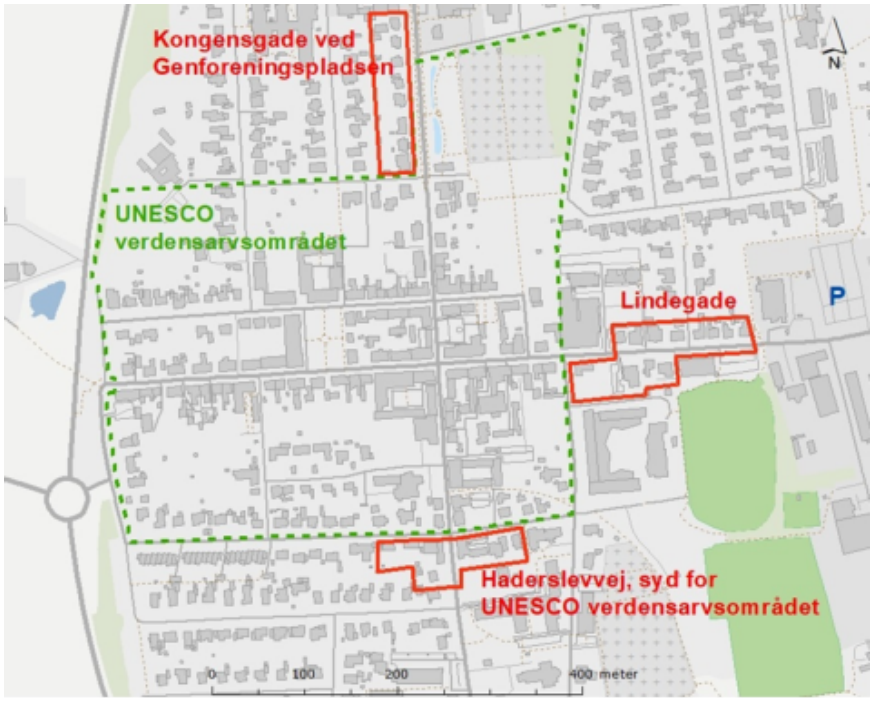
Plan og Teknik besluttede i 2024 fortsat at reservere 600.000 kr. (brutto) af støttemidlerne til at styrke UNESCO-indsatsen i Christiansfeld og løfte oplevelsen af det samlede miljø i verdensarvsområdet i Christiansfeld.

Forvaltningen foreslår, at dette fastholdes også for 2025. Det videreføre det ekstraordinære fokus, som har været på bygningsbevaring i Christiansfeld generelt siden 2013.

Ud over UNESCO-verdensarvsområdet foreslås det, at der igen også arbejdes med målrettede byfornyelsesinitiativer på den del af indfaldsvejene, der er beliggende tættest på midtbyen. Det vil både styrke oplevelsen af verdensarvsområdet og dagliglivet i centerbyen Christiansfeld.

Her tænkes i prioriteret rækkefølge på:

- Lindegade
- Kongensgade ved Genforeningspladsen
- Haderslevvej, syd for UNESCO-verdensarvsområdet



Byfornyelsesinitiativer langs indfaldsveje til UNESCO-verdensarvsområdet

Formålet er at forbedre bygningernes facadeudtryk og skabe en større æstetisk sammenhæng mellem indfaldsvejene og UNESCO-verdensarvsområdet ved at forbedre ankomsten til midtbyen.

Det foreslås, at forvaltningen udvælger byfornyelsesemner på ovennævnte strækninger og med opsøgende arbejde kontakter ejerne for at rådgive om facadeforbedringer med henblik på tildeling af byfornyelsesmidler.

Forvaltningen foreslår, at der annonceres en pulje til UNESCO-verdensarvsområdet i Christiansfeld på 600.000 kr.

Byfornyelse 2025
Puljen til Byfornyelse 2025 kan disponeres frit i forhold til geografi eller tema.

På baggrund af Kolding Kommunes vedvarende indsats for at sikre attraktiviteten og bymiljøet i Koldings centrum, anbefaler forvaltningen, at årets pulje prioriteres til ejendomme, der er beliggende tæt ved Koldings bymidte.

Helt i bymidten er særlige udfordringer i forhold til bygningstransformation og nye byfunktioner, men her er dog samtidig også en økonomi i ejendommene til at bringe byens måske tomme ejendomme videre.

I zonen uden for bymidten opleves en anden økonomisk situation, hvor tilskudsmidler bedre kan bidrage til at løfte den bygningsmæssige kvalitet i lokale bymiljøer og være katalysator for istandsættelser og bevaring af lokale kvaliteter.

Byfornyelse har erfaringsmæssigt fået størst effekt og bidraget til de største arkitektoniske løft på ejendomme, hvor ejerne allerede er undervejs med et byggearbejde. Byfornyelsesmidler starter sjældent et projekt på en ejendom, hvis det ikke fra ejendommens ejers side synes fornuftigt og påkrævet.

En arkitektonisk hensigtsmæssig ombygning af en af disse centralt beliggende byejendommes facader kan bidrage både til nye gode boliger og til at styrke gaderummets kvalitet. Desværre har det erfaringsmæssigt vist sig, at begge resultater ikke altid opnås uden støtte, da det er svært at finansiere begge dele alene med lejeindtægten fra et eller to nye mindre boliglejemål og almindelige lejeindtægter.

Før-og efter foto. Byejendommen Søndergade 29-35, Kolding, fik puljestøtte til facaderenovering i 2022.

Ud over de udvalgte centralt beliggende ejendomme foreslår forvaltningen, at geografien for Byfornyelse 2025 holdes åben, så ansøgninger fra ejendomme med en markant placering, stor arkitektonisk og/eller lokalhistorisk betydning i de øvrige byer og landsbyer kan gives støtte. Det kan eksempelvis være synlige ejendomme ved indfaldsveje og ejendomme med lokal betydning i ældre bykvarterer eller synligt på landsbyens hovedgade.

Forvaltningen foreslår, at der annonceres en Byfornyelsespulje 2025 på 202.000 kr.

Nedrivning af faldefærdige og utidssvarende bygninger
Det foreslås at reservere 300.000 kr. til at yde et tilskud på max. 50 % og max 50.000 kr. til omkostningerne ved nedrivning af faldefærdige og utidssvarende bygninger med boliger, både i tilfælde, hvor ejer uopfordret ansøger om støtte, eller hvor forvaltningen finder denne type bygning og går i dialog med ejeren med henblik på at få bygningen nedrevet.

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen - som i tidligere år – hvis ikke hele det reserverede beløb på 300.000 kr. ansøges - bemyndiges til at behandle og administrere nedrivningspuljen, da nedrivningsemner også fremkommer uden for den ordinære ansøgningsperiode til landsbybygningsfornyelse og byfornyelse.

Der er en voksende tendens til, at grundejere sanerer i det åbne land og i kanten af de mindre landsbyer. Det bidrager væsentligt til landskabsoplevelsen og nærmiljøet i landsbyerne. Forvaltningens erfaring er, at ca. 5/6 af nedrivningspuljen ansøges til ejendomme beliggende i områder, der opfylder kriterier omfattet af landsbybygningsfornyelsesmidler, mens resten er i byfornyelsesområder.

Forvaltningen foreslår, at puljen til nedrivningsstøtte annonceres sammen med Landsbybygningsfornyelsesstøtte og Byfornyelse 2025.

Bekæmpelse af fugt og skimmelsvamp
Forvaltningen foreslår, at der reserveres 70.000 kr. til afholdelse af udgifter i forbindelse med Kommunens lovkrævede skimmelsvampebekæmpelse i boliger. I det afsatte beløb afholdes udgifter til genhusning af beboere, byggetekniske undersøgelser og uddannelse af medarbejdere. Gennem en dialogsøgende og proaktiv indsats er det lykkes forvaltningen at reducere Kommunens udgifter til skimmelsvampebekæmpelse, og deraf følgende kondemnering. Det er en tilgang, som ønskes fortsat.

Fordeling og sagsbehandling
Hvis der ikke modtages tilstrækkeligt med ansøgninger inden for de geografisk afgrænsede områder, vil reservationen tilgå den generelle pulje og kan tildeles til alle ejendomme, der ansøger. Undtaget herfor er statslige landbyfornyelsesmidler, der ikke kan anvendes til ejendomme beliggende i byer med mere end 4.000 indbyggere.

De foreslåede kriterier, emner og områder indstilles, dels ud fra en vurdering af, hvad der er realistisk i forhold til kommunens budget til landsbybygningsfornyelsesstøtte / byfornyelse og dels ud fra, hvorledes tiltagene bedst vil kunne

opfylde Kolding Kommunes politikker, strategier og fokusområder. Flere parametre giver mulighed for konkret at vurdere ansøgningerne og give støtte til de projekter, der opfylder flest af de foreslåede kriterier.

For at opnå, at flest mulige af de støttede projekter bliver gennemført, foreslår forvaltningen, at ansøgere opfordres til at opdele større bygningsrenoveringer i mindre etaper/delprojekter. Derved er der mulighed for, at der kan ydes større tilskud til de enkelte delprojekter. Ejerne vil efterfølgende kunne søge et kommende års støttepulje til støtte af de resterende delprojekter.

Det foreslås, at de ansøgte projekter/delprojekter skal have en samlet projektsum på minimum 100.000 kr. for at begrænse administrationsomkostningerne pr. tildelt støttekrone. Forsamlingshuse og andre særlige bygninger med oplagte projekter med en lavere samlet projektsum kan støttes, men ansøgninger med samlet projektsum på mere end 100.000 kr. foreslås prioriteret.

Den videre proces
Når Plan og Teknik har drøftet og vedtaget kriterierne, emnerne og områderne for tildeling af støtte, vil forvaltningen annoncere om muligheden for at søge om landsbybygningsfornyelsesstøtte og Byfornyelse 2025 i dagspressen, gennem Kommunens landsbysamarbejde, direkte til de udvalgte bygningers ejere i Koldings midtby og via hjemmesiden www.kolding.dk/byfornyelse.

Det planlægges at annoncere støttepuljerne i mindst 4 uger. Herefter vil forvaltningen gå i dialog med ansøgere, vurdere de indkomne ansøgninger og udarbejde et oplæg til konkret tildeling af støttemidler. Støttefordelingsoplæg planlægges at blive forelagt Plan og Teknik til beslutning i juni 2025.

Bilag

Bilag 1 Uddybende bemærkninger til støttekriterier

Fraværende Molle Lykke Nielsen

Punkt 2: Batterianlæg og systemydelser – principper for placering, planlægning og tilladelser

25/6385

Resumé

Kolding kommune er attraktivt og centralt beliggende i det danske elnet. I takt med den øgede mængde af fluktuerende og vedvarende energi i det danske el-system stiger behovet og markedet for teknologier og ydelser, der kan virke stabiliserende for elnettet, både hvad angår dets spænding og mængden af strøm.

By- og Fællesforvaltningen har i de seneste måneder modtaget en række henvendelser fra kommercielle aktører, der ønsker at etablere større og mindre batterianlæg og systemydelser i såvel det åbne land og i eksisterende byområder.

Henvendelserne drejer sig om betydende og betydelige anlæg, der vil blive synlige, og som rejser en række principielle spørgsmål i forhold til prioritering af ressourcer og arealerne i kommunen.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at principper for placering af, planlægning for og tilladelser til batterianlæg og systemydelser drøftes og vedtages.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

Kolding Kommune har modtaget en række henvendelser fra private og kommercielle aktører, der ønsker at etablere batterianlæg og systemydelser til elnettet. I takt med voksende udsving i udbuddet af strøm og elpriser, er der opstået et marked og et behov for teknologier, der kan udligne og lagre el.

Dengang elproduktionen var baseret på fossile energikilder, var der et stabilt, konstant og kontrolleret eludbud leveret af få aktører.

I takt med øgede mængder af strøm fra vindmøller steg udsvingene i elnettet, men dog stadig med en vis forudsigelighed og sammenhæng med forbruget; på en blæsende efterårsdag var der også behov for el til lys og opvarmning. Med hastigt voksende mængder af solenergi er udsvingene på elnettet større og hyppigere; den maksimale produktion sker særligt i perioder, hvor forbruget er mindst.

Det har betydet, at der er opstået et behov for stabiliserende teknologier, dvs. teknologier, der kan træde ind og understøtte, når solcelleproduktionen kortvarigt falder bort, og når de vedvarende teknologier ikke producerer nok; dvs. på den vindstille gråvejrsdag og i de timer, hvor alle forbruger og f.eks. lader elbiler.

Energinet har ansvaret for det danske højspændingsnet og arbejder på at modernisere og udbygge elnettet. I takt med øget elektrificering af samfundet – til produktion, transport og opvarmning – er der en stor og stigende efterspørgsel på el, som af forsynings- og klimahensyn skal leveres med vedvarende og grøn strøm.

Øjebliksbillede af det danske højspændingsnet. Bemærk forbindelser i og transformeranlæg ved Kolding. Kilde: Energinets hjemmeside.

Systemydelser
Energinet og de lokale distributionsselskaber, som TREFOR, der har ansvaret for de lokale elnet, kan ikke alene balancere elnettet med den stadig stigende andel af energi fra sol og vind. Derfor indbyder de til opgaven at levere systemydelser, hvor private aktører etablerer og sikrer installationer, der kan træde til, når elproduktionen falder pludseligt, og der kan opstå risiko for udfald og nedbrud. Ydelsen kan bestå i batteri- eller generatoranlæg, der med kort varsel og med stor effekt kobler ind og leverer el til nettet, indtil balancen kan genoprettes. Netselskaberne søger systemydelser der, hvor energinettet har kapacitet og størst forbrug. Det er f.eks. i Koldingområdet.

Lagring
Særligt solenergi udfordrer stabiliteten på elnettet. F.eks. midt på en sommerdag, hvor elforbruget er lavt, leverer solenergien store strømmængder. Senere på samme dag, når efterspørgslen på el stiger, producerer solcellerne mindre.

Energinets stigende udfordring er, at de skal levere et elnet, der med kort varsel kan kapere store ændringer i - og mængder af strøm og distribuere det til forbrugerne. Produktion fra solceller kan ikke let reguleres, når de først er tilsluttet. Hertil er udfordringen, at elproduktionen er størst i Vestdanmark og forbruget størst mod øst.

Elprisen svinger med udbud og efterspørgsel. De store og hurtige pris- og produktionsudsving betyder, at det ikke er attraktivt og optimalt at levere backupkapacitet til elnettet med konventionelle fossile energikilder, der ikke let og hurtigt kan reguleres op og ned. Der er opstået et behov og marked for energilagring, hvor strøm købes billigt fra elnettet midt på dagen, opbevares indtil sidst på dagen/natten, hvor den sælges tilbage til elnettet til en højere pris.

Teknologien for lagring er i dag typisk batterier - oftest bestående af litium. Batterierne er opbygget i præfabrikerede enheder på størrelse med en skibscontainer. Enhederne har egen elektronisk styring og køling. Teknologien betegnes BESS (Battery Energy Storage System).

Solcelleparkudviklere søger i stigende grad om at indarbejde BESS-anlæg i deres parker, da det reducerer parkernes kapacitetsbehov til elnettet og muliggør, at strøm produceret, mens elprisen er lav, kan gemmes og først sendes på elnettet, når prisen på grund af efterspørgslen er attraktiv.

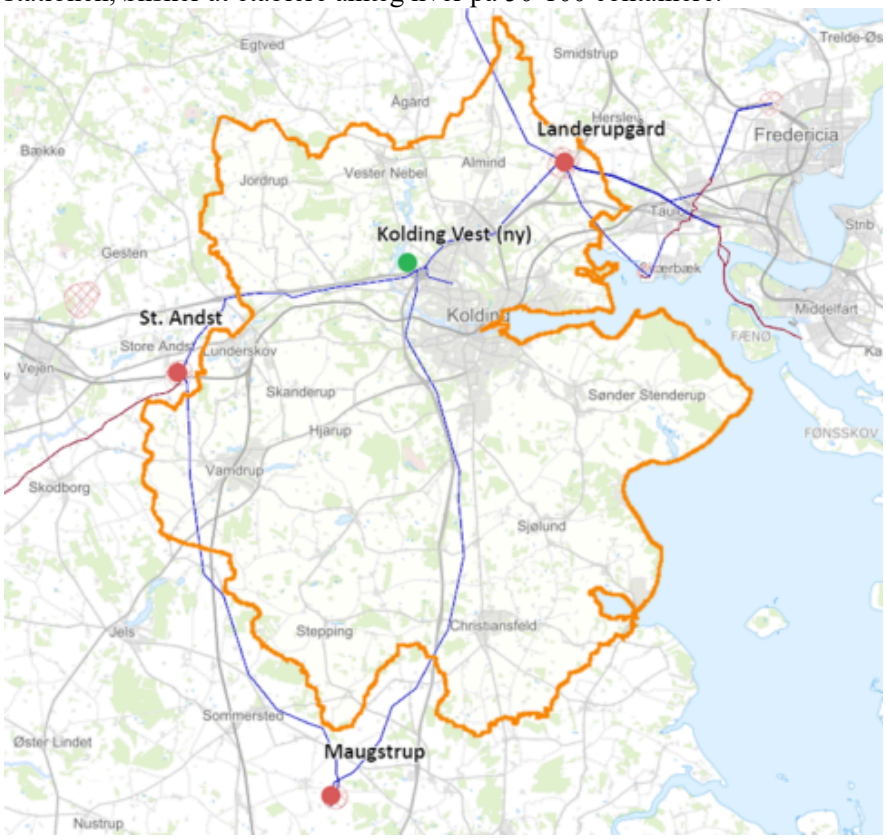
Imidlertid er prisforskellen på billig og dyr el nu så stor, og den tidsmæssige forskel på dyr og billig el er så kort, at der er opstået et marked for lagring af strøm i selvstændige batteriparker (stand alone-anlæg). Stand alone-anlæg, som forvaltningen har modtaget henvendelser på, er op til 80 containere med tilhørende transformere og andre tekniske anlæg (hegn, lynafledere m.v.).

Eksempel på BESS-anlæg. Kilde: Copenhagen Energy

Tilslutning til elnettet reguleres af systemejeren, dvs. Energinet eller TREFOR, der anviser, hvor elnettet har eksisterende tilslutningskapacitet, eller hvor de udbygger elnettet til nye tilslutninger. Forbindelsen fra BESS-anlægget eller systemydelsen til tilslutningspunktet på elnettet skal etableres og afholdes af ejer af BESS-anlægget/systemydelsen. Aktørerne har derfor et økonomisk incitament til at etablere sig tæt på tilslutningspunktet.

De store tilslutningssteder på elnettet ved Kolding – Energinets stationer - er ved henholdsvis Landerupgård, St. Andst og Maugstrup. I forbindelse med udbygningen af elnettet mellem Århus og Aabenraa arbejder Energinet på en ny station ved Kolding Vest.

Ved Landerupgård har forvaltningen modtaget en håndfuld henvendelse fra BESS-aktører, der i det åbne land omkring stationen, ønsker at etablere anlæg hver på 50-100 containere.



Energinets nuværende ledninger (blå farve) gennem Kolding kommune og de store stationer (rød farve) med mulige tilslutningskapacitet for større BESS-anlæg og systemydelser. Station Kolding Vest er på tegnebrættet.

Planlægning for systemydelser og BESS-anlæg

BESS-anlæg og andre systemydelser er nye i planlægningssystemet. Hidtil har der kun i begrænset omfang været behov for at udlægge arealer til - og regulere udformning af elsystemanlæg. I kommuneplanen betegnes de 'tekniske anlæg' og har typisk haft et stærkt begrænset omfang.

Fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen er modtaget, at de anser det som op til kommunerne selv at tage stilling til, om der for konkrete systemydelser og BESS-anlæg kan og bør tilvejebringes plangrundlag m.v. Kommunen kan vælge at sige 'nej' til BESS-anlæg og systemydelser, men også selv tage stilling til og fastlægge særlige krav til og principper for anlæggenes placering og udformning.

Mindre anlæg kan etableres uden særskilt lokalplanlægning
I det åbne land kan det ske gennem en landzonetilladelse, som fordres til byggerier og anlæg, der ikke er nødvendige til land- og skovbrug og lignende. Men en placering i landzonen kræver, at der er en funktionel begrundelse for anlæggets konkrete placering, og der varetages de nødvendige hensyn og etableres eventuel nødvendige skærmende og sikrende tiltag.

I byzone kan anlæg etableres, hvor det gældende plangrundlag muliggør anlæggene, og hvor øvrig lovgivning tillader aktiviteten. Alternativt kan Kolding Kommune vælge at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag gennem ny planlægning.
Større anlæg kræver planlægning
Plan- og Landdistriktsstyrelsen skelner mellem anlæg, som placeres som en del af f.eks. en energi-/solcellepark, der normalt vil ligge i landzone. Her udarbejdes et kommune- og lokalplangrundlag, der kan regulere placering, udformning, afskærmning m.v. Omfanget af BESS-anlægget bør dog ifølge Plan- og Landdistriktsstyrelsen have en størrelse, så det kun betjener energi-/solcelleparken selv.

Stand alone-anlæg uden direkte sammenhæng med et energiproducerende anlæg – solceller og/eller vindmøller – mener Plan- og Landdistriktsstyrelsen bør betragtes som erhvervsmæssig bebyggelse, der efter gældende regler i planloven skal betragtes som byvækst, og derfor skal henvises til byzonearealer i erhvervsområder.

Miljøvurdering af systemydelser og BESS-anlæg
Systemydelser og BESS-anlæg udløser ikke automatisk krav om miljøvurdering (projektniveau). Det udfordrer i forhold til at kunne sætte betingelser gennem en § 25-tilladelse. Kun anlæg af en størrelse, der forudsætter lokalplanlægning, eller hvor det besluttes, at der skal lokalplanlægges, vil blive omfattet af miljøvurderingsloven gennem en miljørapport for planlægningen (= lokalplanen).

Tekniske udfordring med BESS-anlæg
BESS-teknologien handler om meget energi på lidt plads. Det udvikler varme, så enhederne har indbyggede køleenheder, der kan opleves som støjende.

Beredskabsstyrelsen har i december 2024 udgivet et temahæfte om indsats ved brand i BESS-anlæg. På grund af litiumbatteriernes risiko for varmeudvikling og tæthed, er der risiko for en voldsom og hurtigudviklende brand. Det er en brandtype, som er svær at slukke, og hvis enhederne står tæt, er der stor risiko for brandspredning. Hertil kommer, at der er tale om anlæg med 'strøm på', hvor almindelige slukningsmetoder kan udsætte beredskabspersonalet for fare.

På grund af BESS-anlæggets mange elektroniske komponenter og deres materialer, er der en stor risiko for, at slukningsvand vil indeholde og sprede forurenende stoffer. Vigtigt er derfor at sikre opsamling og kontrolleret afledning af slukningsvand.

I forbindelse med BESS-enhederne skal der etableres transformeranlæg og køleenheder, som vil afgive støj.

Tekniske udfordring med systemydelser
Systemydelser er batterianlæg eller generatoranlæg, der med kort varsel kan levere strøm til opretholdelse af elnettet, indtil andre systemer kan træde til og levere den nødvendige strøm. Generatoranlæggene er traditionelle fossildrevne, der ud over generatoren indeholder styrings- og kontrolsystemer samt en brændstoftank.

Som ved andre forbrændingsmotorsystemer er der risiko for fejl og brand. Hertil kommer risikoen for læk fra tankanlæg og risiko for påfyldningsfejl. Endvidere vil anlægget, når det kører, støje og udsende udstødningsgas.

Eksisterende regulering
Hverken BESS-anlæg eller systemydelser skal have en miljøgodkendelse, og de er ikke klassificeret som en risikovirksomhed. En systemydelse, der består af et fyringsanlæg, skal, når den er under 1 MW, anmeldes og overholde krav iht. Bekendtgørelsen om mellemstore fyringsanlæg og anlæg. Er den i drift mindre end 500 timer pr. år og fungerer som et nødanlæg, der alene sættes i drift i tilfælde af havari på et produktionsanlæg eller ved udfald på transmissionsnettet, er den undtaget fra emissionsgrænseværdierne.
Det er alene beredskabet (Trekantbrand), der sikkerhedsmæssigt skal godkende anlæggene.

Selvom, at BESS-anlæg eller systemydelser kan have stor påvirkning på omgivelser, er der i Kolding Kommune ikke en praksis eller vedtagne politikker, der giver forvaltningen redskaber og kompetencer til at regulere dem nærmere, herunder deres konkrete placering.

Fremtidige principper for placering af og tilladelser til BESS-anlæg og systemydelser
Forvaltningen foreslår derfor, at Kolding Kommune ved planlægning for og tilladelser til BESS-anlæg og systemydelser i såvel by- og landzone iagttager og sikrer en række forhold:

- Funktionel begrundelse
- Påvirkning af omgivelser
- Grundvand
- Støj
- Emissioner
- Afskærmning, visuel påvirkning og afstand til omgivelser
- Ibrugtagningsvilkår og fjernelse

Funktionel begrundelse
Der skal være en funktionel begrundelse for anlæggets placering og kapacitet. Begrundelsen skal underbygges og dokumenteres med et positivt tilsagn fra elsystemejeren (Energinet eller TREFOR og N1).

Påvirkning af omgivelser
Tekniske anlæg som BESS-anlæg og systemydelser må kun placeres, hvor de og deres tilhørende anlæg ikke vil være i konflikt med udpegede landskabs- og naturværdier, og der ikke er væsentlige modhensyn som f.eks. boliger og andre følsomme omgivelser. BESS-anlæg og systemydelser og deres tilhørende anlæg (f.eks. sikkerhedshegn) kan også have en størrelse, så de får faunamæssig betydning eksempelvis for dyr fouragering.

Grundvand
BESS-anlæg og systemydelser må ikke placeres i områder, hvor der er sårbart grundvand, dvs. områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), indvindingsopland til vandværker eller andre grund- og drikkevandshensyn.

Der skal desuagtet sikres en kontrolleret opsamling af slukningsvand fra en mulig brand, så der ikke opstår risiko for forurening af jord og grundvand eller omgivelser.

Støj
BESS-anlæg og systemydelser støjmæssige konsekvenser skal belyses, og det skal sikres, at omgivelser ikke belastes over de gældende grænseværdier. Det kan om nødvendigt etableres afværgeforanstaltninger som jordvolde eller støjhegn.

Emissioner
Systemydelsers (=generatoranlægs) emissioner og deres konsekvenserne skal belyses og vurderes.
Selv om emissioner fra anlægget kan være undtaget fra emissionsgrænseværdierne, er der krav til koncentrationsniveauet i omgivelserne af CO og NOx. Der skal sikres afkast med tilstrækkelig højde for at sikre koncentrationsniveauet i omgivelserne.

Anlæggets emissioner af CO2 skal vurderes, da det bidrager til kommunens CO2-regnskab og modvirker gennemførelsen af Kommunens klimahandleplan, hvor der arbejdes på udfasning af fossile brændsler til elproduktion.

Afskærmning, visuel påvirkning og afstand til omgivelser
Der skal sikres tilstrækkelig afstand til omgivelser og omboende, så der ikke opstår gener eller risiko. BESS-anlæg og systemydelsers visuelle fremtræden skal minimeres gennem farvevalg, og der skal sikres visuel afskærmning i form af beplantede jordvolde eller afskærmende beplantning om anlæg.

Ibrugtagningsvilkår og fjernelse
Det skal sikres, at BESS-anlæg og systemydelser ikke idriftsættes førend afskærmende tiltag er etableret, og det skal sikres, at anlæggene, når de ikke længere er i drift, fjernes.

Bl.a. ovenstående hensyn iagttages, når der lokalplanlægges for vind- og solenergianlæg med BESS-anlæg. Forvaltningen anbefaler, at man ved planlægning for og tilladelser til systemydelser og BESS-anlæg følger samme planlægningsprincipper, som ved VE-planlægning.

Systemydelser og stand alone BESS-anlæg er ikke omfattet af VE-lovgivningen og de deraf følgende regler Værditabsordningen, Salgsoptionsordningen, Kompensationsordningen, VE-bonus og Grøn Pulje.

Punkt 3: Lukket: Kondemnering af bolig

25/6297

Punkt 4: Godkendelse af Skema B til 20 almene familieboliger i Hejls ved AAB Kolding

25/5395

ResumÃ©

AAB Kolding ved Bovia har fremsendt skema B til godkendelse for nybyggeri af 20 almene familieboliger i Hejls.

Sagen behandles i

Plan og Teknik
Ã˜konomi og Strategi
ByrÃ¥det.

Forslag

KommunaldirektÃ¸ren foreslÃ¥r,
Â
at skema B godkendes med en anskaffelsessum pÃ¥ 45.356.000 kr. hvoraf den kommunale grundkapitaludgift udgÃ¸r 3.628.000 kr.,
Â
at Kommunen pÃ¥tager sig at yde kommunal garanti for den del af lÃ¥net, som ligger ud over 60 % af ejendommens vÃ¦rdi som beskrevet i sagen.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Kolding ByrÃ¥d godkendte den 17. december 2024 skema A til nybyggeri af 20 familieboliger pÃ¥ Kirkemarken i Hejls.
Â

Kortet viser hvor boligerne skal bygges i Hejls.
Â
Bovia har udbudt byggeriet i totalentreprise og fremsender nu skema B til godkendelse.
Â
AAB Kolding Ã¸nsker at bygge 20 familieboliger med et samlet areal pÃ¥ 1.798 m2 som fordeles pÃ¥ 4 2-vÃ¦relses boliger og 16 3-vÃ¦relsesboliger som bliver 70, 85 og 105 m2 med et boliggennemsnit pÃ¥ 90 m2.

Kortet viser situationsplanen og boligernes placering pÃ¥ grunden.
Den Ã¥rlige husleje ved skema B anslÃ¥s til 1.108 kr. pr. m2 ekskl. el, vand og varme, hvilket svarer til 8.310 kr. pr. mÃ¥ned ekskl. forbrug for en 90 m2 bolig.
Â
Projektet har en anskaffelsessum pÃ¥ 45,356 mio. kr. hvilket ogsÃ¥ svarer til fuld udnyttelse af det bindene maksimumbelÃ¸b for 2025.
Â
Den samlede anskaffelsessum finansieres med 90 % realkreditlÃ¥n, 8 % kommunal grundkapital og 2 % beboerindskud. Den kommunale grundkapitaludgift er 3.628.000 kr. som forventes opkrÃ¦vet umiddelbart efter godkendelsen af skema B. Grundkapitalen kan afholdes inden for det belÃ¸b, der er afsat i budgettet til grundkapitalindskud.
Â
Det stÃ¸ttede byggeri finansieres med lÃ¥n, og det er en betingelse, at Kommunen pÃ¥tager sig en garantiforpligtigelse, som omfatter den del af lÃ¥net, der har pantsikkerhed ud over 60 % af ejendommens vÃ¦rdi. Ejendommens vÃ¦rdi (markedsvÃ¦rdien) fastsÃ¦ttes af det lÃ¥ngivende realkreditinstitut.
Â
Den endelige garanti vil fÃ¸rst blive beregnet i forbindelse med godkendt skema C. Den kommunale garanti er en eventualforpligtigelse, som ikke belaster Kommunens Ã¸konomi. Der opkrÃ¦ves et kommunalt stÃ¸ttesagsgebyr pÃ¥ samlet 110.000 kr., som opkrÃ¦ves umiddelbart efter godkendelse af skema B.
Â
Kolding Kommune sÃ¦lger grunden til AAB Kolding og handlen er betinget af skema B for familieboligerne godkendes i byrÃ¥det. Handlen er endelig og grunden overtages 14 dage efter skema Bâ€™s godkendelse.
Â
Byggeriet forventes startet i september 2025 og afsluttet primo 2027.

BemÃ¦rkninger fra KoncernÃ¸konomi

Der er ikke yderligere bemÃ¦rkninger til punktet.

Punkt 5: Kollektiv trafik - Køreplansændringer

23/17068

Resumé

Plan og Teknik godkendte den 3. september 2024 udviklingsplanen for den kollektive trafik og sendte køreplanen i offentlig høring.

I december 2024 besluttede Byrådet den videre proces for køreplansændringerne. Et enigt byråd besluttede, at principperne om flest passagerer for pengene og opretholdelse af højfrekvens-A-ruter fastholdes – men samtidig anmodes By- og Fællesforvaltningen om at undersøge mulighederne for at forbedre betjeningen af især Seestområdet, Harte, Kolding Syd, Bramdrupdam og Sygehus Lillebælt.

Et flertal besluttede desuden, at den endelige beslutning om omlægning af bybusnettet træffes i foråret 2025.

By-og Fællesforvaltningen fremlægger forslag til rutenet med justeringer på enkelte linjer samt øget frekvens på én udvalgt rute på baggrund af byrådets beslutning og høringssvarene.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at der oprettes en flexrute med stoppesteder på Bramdrupskovvej v. Kirsebærhaven og på Kolding busterminal, i en prøveperiode på 1 år med efterfølgende evaluering,

at bybuslinje 4 kører via Dieselvej, Fabriksvej, Jernet og Ambolten,

at linje 1A omlægges fra at køre Skamlingvejen-Østerbrogade-Tvedvej til i stedet køre Domhusgade-Tvedvej,

at linje 5 forlænges til at betjene Lykkegårdsvej og vende på Knud Hansens Vej,

at linje 254 forlænges til Kolding Sygehus, Sygehus Lillebælt,

at der tilkøbes én ekstra afgang for at betjene FGU i Harte,

at køreplansændringer træder i kraft den 14. december 2025.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Et mindretal (Jakob Ville (V), Tobias Jørgensen (V), Jan Schjerning (V) og Molle Lykke Nielsen (O)) kunne ikke godkende forslaget, men ønskede, med afsæt i økonomisk ansvarlighed, at den endelige beslutning om den nye busplan, inklusive de foreslåede justeringer, afventer, at der er foretaget en endelig beregning af de økonomiske konsekvenser.

Et flertal (Plan og Teknik med undtagelse af Jakob Ville (V), Tobias Jørgensen (V), Jan Schjerning (V) og Molle Lykke Nielsen (O)) godkendte forslaget.

Jakob Ville (V) begærede herefter sagen i Byrådet.

Sagsfremstilling

Udviklingsplanen for den kollektive trafik blev godkendt af Plan og Teknik den 3. september 2024. Her blev det besluttet at sende køreplan med nyt rutenet i offentlig høring i 4 uger.

I december 2024 besluttede byrådet den videre proces med køreplansændringerne. Beslutningen var følgende:
Et enigt byråd besluttede, at principperne om flest passagerer for pengene og opretholdelse af højfrekvens-A-ruter fastholdes – men samtidig anmodes By- og Fællesforvaltningen om at undersøge mulighederne for at forbedre betjeningen af især Seestområdet, Harte, Kolding Syd, Bramdrupdam og Sygehus Lillebælt.

Forslaget om, at den endelig beslutning om omlægning af bybusnettet udsættes til starten af 2026 (ny byrådsperiode) blev forkastet med 12 stemmer mod 10. For forslaget stemte Jakob Ville, Tobias Jørgensen, Trille Nikolajsen, Ole Martensen,

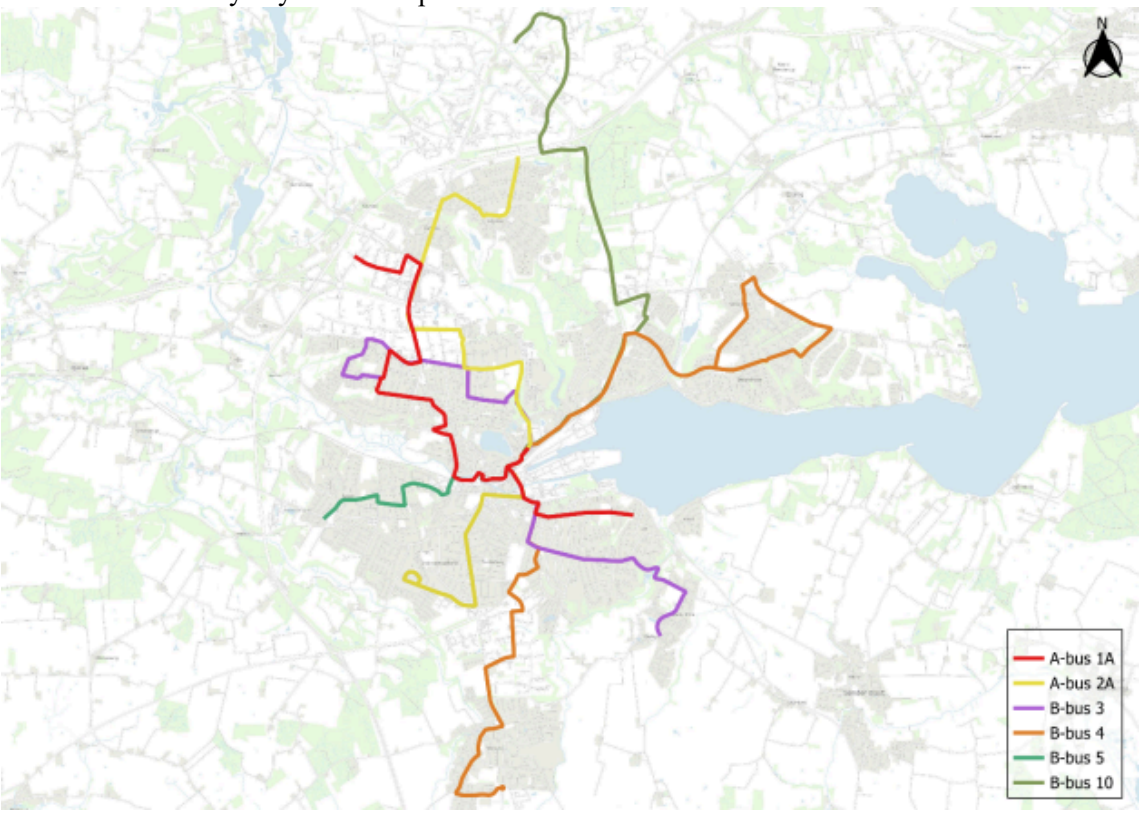
Jan Schjerning, Mads Kloppenborg-Skrumsager, Freddy Christensen, Yrsa Mastrup, Niels Henning Bladt og Søren Rasmussen.

Forslaget om, at den endelige beslutning om omlægning af bybusnettet træffes i foråret 2025 blev godkendt md 12 stemmer mod 10. Imod stemte Jakob Ville, Tobias Jørgensen, Trille Nikolajsen, Ole Martensen, Jan Schjerning, Mads Kloppenborg-Skrumsager, Freddy Christensen, Yrsa Mastrup, Niels Henning Bladt og Søren Rasmussen.

Køreplansændringerne er udarbejdet med afsæt i de vedtagne planlægningsprincipper:

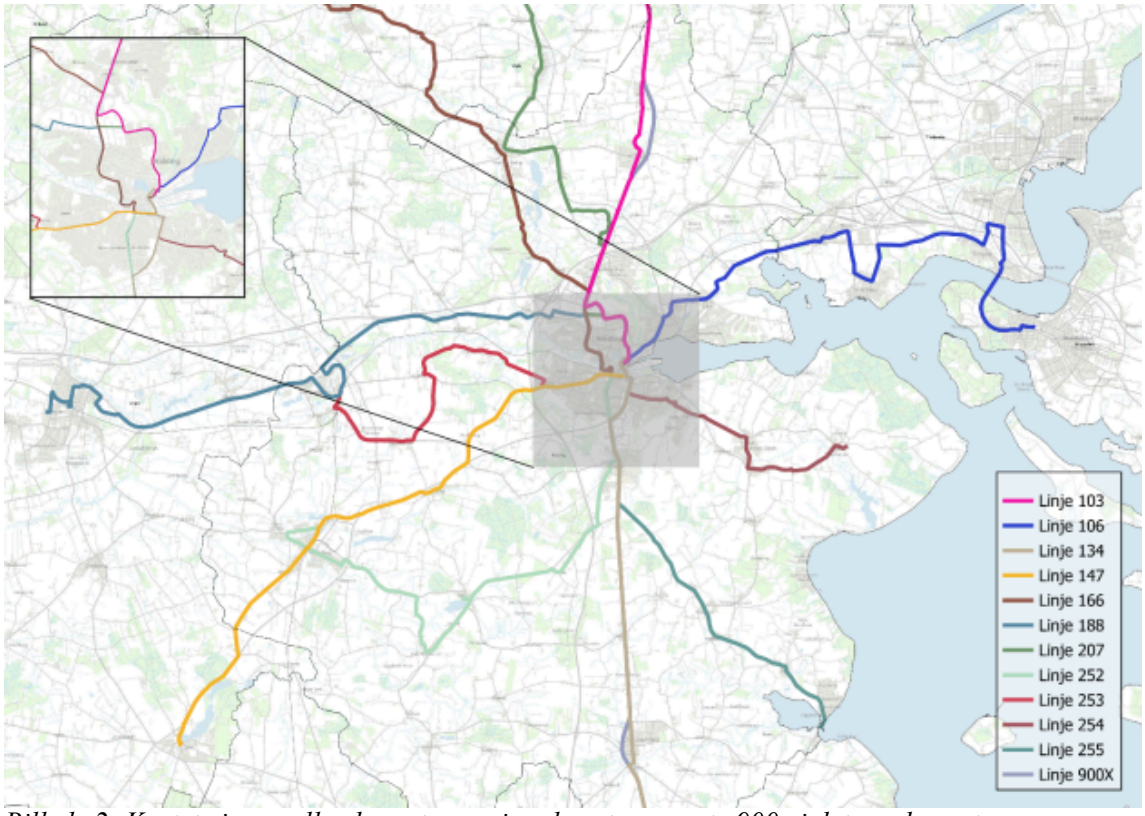
- Skab direkte forbindelser
- Fokuser busdriften og skab sammenhæng
- Skab enkelthed i nettet
- Opnå højere frekvens
- Skab gode forbindelser til baner og knudepunkter
- Etabler attraktive stiforbindelser og styrk last-mile løsninger
- Prioriter opkobling af byudviklingsområder
- Styrk trygge knudepunkter
- Facilitér nemme skift

Strukturen for det nye bybusnet ses på nedenstående billede:



Billede 1: Kortet viser det nye bybusnet i Kolding

Der er ikke sket store ændringer i mellembysruter, skoleruter og regionale ruter. Den største ændring er, at rute 254 er blevet delt i to, hvor rute 254 kører til Sdr. Stenderup og rute 255 kører til Hejls. Derudover er rute 103 mellem Vejle og Kolding ændret til at køre via Skovvangen.



Billede 2: Kortet viser mellembysruter, regionale ruter og rute 900x i det nye busnet

Der er modtaget 369 høringssvar, som fordeler sig på:

Nr.	Område / Buslinje	Antal høringssvar
1	Bramdrupdam	92
2	Bybuslinje 4	25
3	Seest	83
4	Vonsild	13
5	Sygehuset	31
6 + 7	Øvrige	107
8	Drejens – Strandhuse – Nr. Bjert	8
9	Sdr. Bjert – Sdr. Stenderup	4
10	Tved – Dalby	3
11	Vamdrup	1
12	Bybusrute 3	2

Tabel 1: Oversigt over indkomne høringssvar fordelt på områder i Kolding eller bybuslinjer

På baggrund af høringssvarene fremhæves følgende opmærksomhedspunkter og mulige ændringsforslag.

1 - Bramdrupdam
Der er bekymring om, at de foreslåede buslinjer ikke betjener Bramdrupdam. Her er det særligt den østlige side af Bramdrupdam, som mangler betjening, f.eks. Kirsebærhaven, Friskolen, Bøgelundhallen og Skovæblevej.

Forvaltningens vurdering og forslag:
Der er i køreplansændringerne lagt op til, at Bramdrupdam skal betjenes af linje 2A, som er en A-bus, der kører hvert 15. minut i alle dagtimer og hver ½ time i aftentimer, hvilket er et attraktivt tilbud.

Erfaringer viser, at højere frekvens, som ved en A-bus, er passagerer villige til at gå længere efter. Derudover betjenes det nordlige Bramdrupdam også af bybus linje 10, som kører hver time i dagtimerne og har stoppested på Nørreskovgårdsvej. Dette stoppested kan flyttes nær krydset Nørreskovgårdsvej/Skovæblevej.

Planlægningsprincipperne tilsiger bl.a. at skabe direkte linjer og fokusér busdriften der, hvor der er flest passagerer, og hvor den kan skabe sammenhæng og dække flere attraktionspunkter.

Linje 2A vil være tilgængelig for størstedelen af Bramdrupdam indenfor en gangafstand på 400 m og få indenfor 800 m. Det svarer til en gangafstand på 5-10 min. Der er dog muligheder for at imødekomme den længere afstand fra den østligste del af Bramdrupdam.

En mulighed er at etablere en flexrute. Flexruter er et fleksibelt tilbud, hvor der køres fra stoppested til stoppested.

Det anbefales, at der oprettes en flexrute med stoppesteder på Bramdrupskovvej v. Kirsebærhaven og på Kolding busterminal, i en prøveperiode på 1 år, med en efterfølgende evaluering af kørselsbehov og anvendelse af ordningen.

Flexruter er behovsstyret og koordineret kørsel fra stoppested til stoppested. Flexruter er åben for alle passagerer, som det også gælder for Flextur. Med Flexrute køres passagerne mellem stoppesteder ud fra en nærmere defineret rute. Flexrute-vognen kører kun, når der er bestillinger og dermed ikke efter en fastlagt køreplan. Passagerne transporteres i mindre biler eller minibusser med plads til op til 6 personer.

Den koordinerede kørsel betyder, at der godt kan være ventetid inden for servicerammen og flere passagerer med i en vogn. I praksis fungerer det således, at kunderne skal bestille kørslen senest en time inden, de ønsker at blive hentet/være fremme og helt op til 14 dage før. Kunden vil blive tilbudt en afhentningstid så tæt på det ønskede tidspunkt som muligt (højst 15 minutter før og senest 45 minutter efter kundens ønske), og dette vil afhænge af, om andre kunder har en bestilling inden for samme tidsrum. Turen med Flexrute vil blive koordineret med anden flextrafik, som bestilles inden for samme tidsrum, derfor må direkte kørsel mellem stoppesteder ikke kunne forventes.

Flexrute er et produkt, som på nuværende tidspunkt ikke er muligt at oprette i Kolding by, da den foreslåede flexrute er afhængig af, at Kolding Kommune tillader kørsel med flextrafik inden for bygrænsen og i den forbindelse godkender en ændret takst for den almindelige flextrafik inden for byzonen. Der forelægges beslutningsforslag på Plan og Tekniks møde den 6. maj 2025 om dette.

2 - Bybuslinje 4
Der er et ønske om, at bybusserne kommer til at køre på Fabriksvej og Dieselvej grundet flere arbejdspladser, og at jobcenteret ligger på Dieselvej. Derudover ønskes der betjening på Domhusgade for at kunne komme til flere lægeklinikker.

Forvaltningens vurdering og forslag:
Det var hensigten, at bybuslinje 4 kører via Dieselvej, Fabriksvej, Jernet og Ambolten. Dette forløb lå til grund for beregningerne og er derfor indarbejdet i køreplanen.

Det vurderes, at køretiden ved at køre ad Domhusgade ikke betyder øget rejsetid.

Forvaltningen anbefaler derfor at omlægge bybuslinje 4 via Domhusgade i stedet for Skamlingvejen-Østerbrogade.

3 - Seest
Høringssvarene i området går på, at den foreslåede linje 5 i Seest ikke betjener Bakkeskolens skoledistrikt, som er på begge sider af Tøndervej. Derudover er der et ønske om større nærhed til bybuslinjerne, da det opleves problematisk i sydvestkvarteret med den længere afstand til nærmeste stoppested på Knud Hansens Vej.

Forvaltningens vurdering og forslag:
Linje 2A og 5 er de nærmeste bybuslinjer til henholdsvis Seest nord og området syd for Tøndervej. Dermed er størstedelen af de to områder bybusbetjent med henholdsvis busser hvert 15. og 30. minut i dagtimerne. I størstedelen af området er der betjening indenfor 400 m svarende til 5 minutters gang. Dog er der fra f.eks. Lykkegårdsvej mere end 400 m til nærmeste bybus. Samtidig er der ikke busforbindelse mellem de to byområder i Bakkeskolens skoledistrikt, hvormed skoleelever til Bakkeskolen vil skulle krydse Tøndervej.

Det er muligt at imødekomme høringssvarene i forhold til den længere afstand til stoppesteder og den manglende forbindelse på tværs af Tøndervej ved at forlænge bybuslinje 5 i Seest til Lykkegårdsvej, hvormed der vil være en bybus hver halve time i dagtimerne mellem de to områder.

5 - Kolding Sygehus
Der er i køreplansændringerne lagt op til, at nærmeste stoppested til Kolding Sygehus er på Skovvangen. Det vækker en del bekymring, at stoppestedet ikke er nærmere indgangen til Sygehuset og til Sundhedscentret.

Forvaltningens vurdering og forslag:
Der er lagt op til at sikre en god busbetjening af Kolding Sygehus ved Skovvangen. Her kører A-bus hvert 15. minut hele dagen samt hver halve time aften og weekend. Hertil kommer regionalbusser med betjening hver halve time i dagtimerne. Fra Skovvangen til sygehusets indgang er der 200 m i gangafstand svarende til 2-3 minutters gang.

Forvaltningen foreslår at forbedre betjeningen af sygehusområdet ved at forlænge mellembysruten (linje 254 fra Sdr. Stenderup til Mazantigade), så den kører fra Mazantigade til sygehusets område.

6+7 - Øvrige
Der er et ønske om bedre bybusbetjening af Harte by samt uddannelsesinstitutionen FGU (Forberedende Grund Uddannelse). Det bliver nævnt, at det er muligt at vende med bussen lokalt ved FGU og samtidig etablere et lokalt stoppested i Harte.

Forvaltningens vurdering og forslag:
Planlægningsprincipperne tilsiger bl.a. at fokusere busdriften der, hvor der er flest passagerer, og hvor den kan skabe sammenhæng og dække flere attraktionspunkter. En bybus til Harte vil ikke være i tråd med disse.

En mulighed er at tilkøbe én ekstra afgang til FGU med en af de eksisterende linjer 188 eller 511.

Andet
Dyrehavegårdsvej blev ved sidste udvalgsbehandling nævnt som et område, der også krævede bevågenhed.

By- og Fællesforvaltningen har været i dialog med repræsentanter for Dyrehavegårdsvej. Udfordringerne drejer sig især om utryghed i forbindelse med de mange busser, der kører i gaden.

Forvaltningen har, i samarbejde med Sydtrafik, aftalt med vognmanden at reducere hastigheden i gaden og indskærpet, at det kun er busser i rute, der må køre igennem gaden.

Den videre proces
Det er aftalt med Sydtrafik, at køreplanskiftet kan træde i kraft den 14. december 2025. Det er samme dag, som DSB skifter køreplan.

Processen frem mod et køreplansskift pr. 14. december 2025 er:

- 1. april 2025: Plan og Teknik behandler ændringer på baggrund af byrådets beslutning og indkomne høringssvar.
- 1. april – 14. september 2025: Sydtrafik indarbejder godkendte køreplansændringer og sender køreplaner til Nobina.
- 15. september – 13. december 2025: Nobina laver vognløbsplaner
- 19. november – 13. december 2025: Sydtrafik markedsfører køreplansændringer
- 14. december 2025: Køreplansændringer træder i kraft.

Økonomi
Formålet med gentænkningen af den kollektive trafik er at styrke mobiliteten og få et mere attraktivt produkt for passagerne, således det er muligt at øge andelen af ture med kollektiv trafik.

Målet fra Mobilitetsplan 2023 er at få øget andelen af ture med kollektiv trafik fra 2 % i 2019 til 4 % i 2035. Den ændrede køreplan og rutenet er første skridt, der skaber grundlaget for at øge andelen af ture med den kollektive bustrafik.

Det vurderes, at etablering af det nye busnet uden justeringer kan holdes inden for det af byrådet afsatte budget til kollektiv bustrafik.

De foreslåede justeringer (tilkøb) vil have følgende meromkostninger:

Forslag	Område / Buslinje	Ændring	Meromkostning
1	Bramdrupdam	Oprette flexrute på Bramdrupskovvej	0,10 mio. kr.
2	Bybuslinje 4	Bybuslinje 4 kører via Dieselvej, Fabriksvej, Jernet og Ambolten	Omkostningsneutral
3	Bybuslinje 4	Omlægge linje 1A til Domhusgade	Omkostningsneutral
4	Seest	Forlænge linje 5 til Lykkegårdsvej	1,25 mio. kr.
5	Sygehuset	Forlænge linje 254 til sygehuset	0,50 mio. kr.
6	Øvrige	Betjening af FGU i Harte, tilkøb af én ekstra afgang med linje 188	0,15 mio. kr.
I alt			2,00 mio. kr.

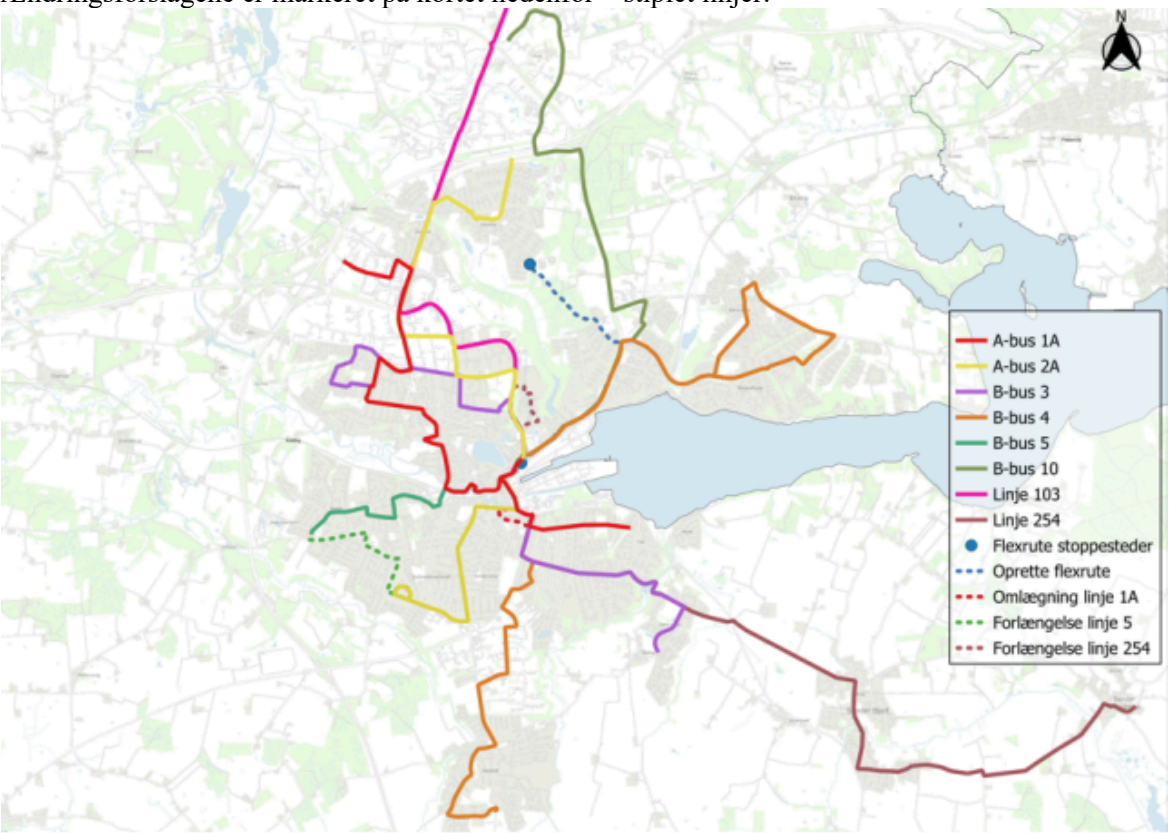
Tabel 2: Estimerede udgifter til foreslåede ændringer

Det forventes, at merudgiften også vil kunne afholdes indenfor det af byrådet afsatte budget til kollektiv trafik.

De endelige økonomiske konsekvenser af de foreslåede ændringer kendes først, når Sydtrafik i samarbejde med busoperatøren har fastlagt det fremtidige behov for busser og den nødvendige køretid.

Opsummering af anbefalinger
By- og Fællesforvaltningen anbefaler samlet set følgende tilpasninger af busnettet på baggrund af indkomne høringssvar.

Ændringsforslagene er markeret på kortet nedenfor – stiplet linjer:



Billede 3: Kortet viser det nye bybusnet samt linje 103 mellem Vejle og Kolding og linje 254 til Sdr. Stenderup. Derudover viser kortet de foreslåede ændringer med stiplede linjer.

Bilag

Høringssvar om nye køreplaner - Forvaltningens indstilling

Høringssvar Bramdrupdam

Høringssvar Bybusrute 4

Høringssvar Seest I

Høringssvar Seest II

Høringssvar Seest III

Høringssvar Vonsild

Høringssvar Sygehuset

Høringssvar Øvrige I

Høringssvar Øvrige II

Høringssvar Øvrige III

Høringssvar Øvrige IV

Høringssvar Drejens-Nr. Bjert

Høringssvar Sdr. Bjert-Sønder Stenderup

Høringssvar Tved-Dalby

Høringssvar Vamdrup

Høringssvar Bybusrute 3

Punkt 6: Prioritering af infrastrukturpuljen 2025-2028

24/28437

Resumé

Prioritering af Infrastrukturpulje 2025-2028 med supplerende tiltag og revideret tidsplan for opstart af projektering.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at den foreslåede rækkefølge af de prioriterede projekter tages til efterretning.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Et flertal (Plan og Teknik med undtagelse af Gitte Grønbæk (I)) tiltrådte redegørelsen vedrørende håndtering af supplerende tiltag på Catolhavegyden og de indbyrdes afhængigheder og prioriteringen af projekterne.

Et mindretal (Gitte Grønbæk (I)) kunne ikke tiltræde prioriteringen af projekterne 3, 4 og 5, idet Gitte Grønbæk ønsker, at projekt 4 og 5 udsættes, indtil man har set effekten af projekt 3.

Sagsfremstilling

Plan og Teknik besluttede den 28. januar 2025 – *"Plan og Teknik godkendte 1. "at" med den tilføjelse, at By- og Fællesforvaltningen anmodes om at vurdere på supplerende tiltag på Catolhavegyden hen mod skolen. Forvaltningen vender tilbage i forhold til indbyrdes afhængigheder og rækkefølgen af de prioriterede projekter.*
2. "at" indstilles til godkendelse."

Infrastrukturpuljen 2025-2028 blev derved prioriteret som anført i skemaet nedenfor med den tilføjelse, at By- og Fællesforvaltningen skulle vurdere på supplerende tiltag på Catolhavegyden hen mod skolen.

Nr.	*Projekt*	*År*
1	Tankedalsvej/Vonsildvej – krydsombygning	2024 færdiganlagt
2	Skamlingvejen/Kolding Åpark – etablering af signalanlæg	2024 opstart projektering 2025 opstart anlæg
3	Ny Esbjergvej/Vejlevej – udbygning og ombygning af krydset med blandet andet dobbelt venstresving fra syd	2025 opstart projektering 2026 opstart anlæg
4	Vejlevej – etablering af busbaner mellem Ny Esbjergvej og Egtvedvej	2025 opstart projektering 2026 opstart anlæg

Nr.	*Projekt*	*År*
5	Vejlevej – etablering af superstoppesteder	2025 opstart projektering 2026 opstart anlæg
6	Vonsildvej/Ambolten – etablering af signalanlæg	2026 opstart projektering 2026 opstart anlæg
7	Vonsildvej/Catolhavegyden – etablering af signalanlæg	2026 opstart projektering 2027 opstart anlæg
8	Sønderbyvej, Agtrup – etablering af fortov mellem Østerløkke og Stenderupvej	2028 Opstart projektering 2028 Opstart anlæg

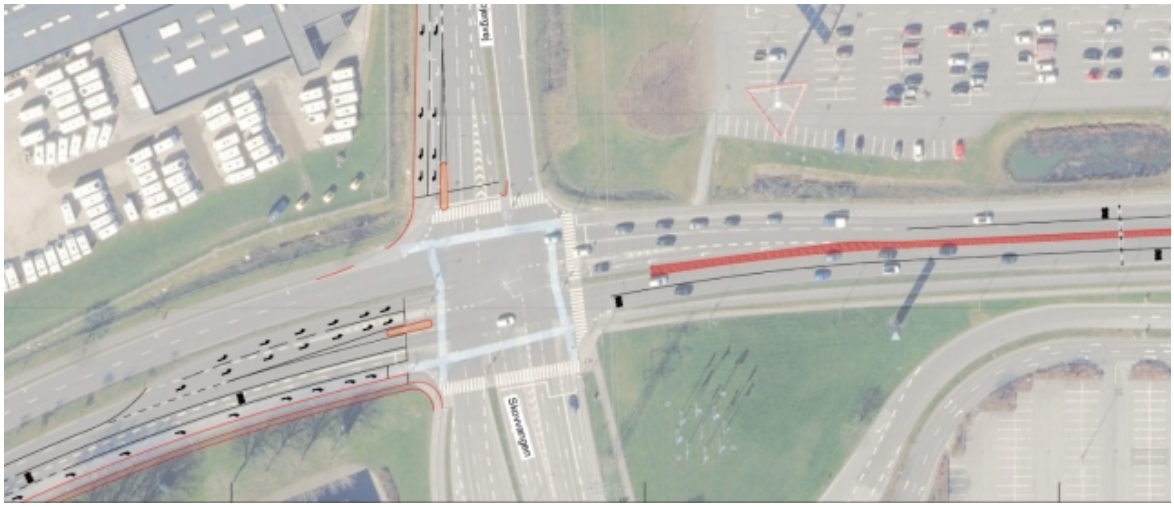
Forvaltningen har nu vurderet på den indbyrdes afhængighed og rækkefølgen af de prioriterede projekter.

Supplerende tiltag på Catolhavegyden hen mod skolen
By- og Fællesforvaltningen vil på baggrund af Plan og Tekniks beslutning den 28. januar 2025 gå i dialog med Vonsild Skole i forhold til at drøfte, hvordan Catolhavegyden kan indrettes i forhold til at forbedre forholdene for de bløde trafikanter.

Krydsombygningen på Catolhavegyden/Vonsildvej samordnes med en ombygning på Catolhavegyden, hvormed der bliver tale om ét samlet projekt, der finansieres af infrastrukturpuljen. Ombygningen af Catolhavegyden finansieres af restbeløbet i den ikke-disponerede del af infrastrukturpuljen. Projektet fremrykkes, således der er opstart af projektering ultimo 2025.

Indbyrdes afhængigheder og rækkefølgen af de prioriterede projekter
Projekt nr. 8 *Sønderbyvej, Agtrup – etablering af fortov mellem Østerløkke og Stenderupvej* fremrykkes, således at der er opstart af projektering i 2026. Anlægsarbejderne kan påbegyndes på det tidspunkt, hvor arealerhvervelser er på plads.

Den øvrige prioritering af projekterne fastholdes, og særligt for projekterne 3, 4 og 5 gælder det, at de har en indbydes afhængighed i forhold til at opnå en neddrosling af trafikken igennem Bramdrupdam samtidig med, at fremkommeligheden for busser øges. Projekterne har desuden en indbyrdes afhængighed i anlægsfasen, idet etablering af busbaner på Vejlevej skal indarbejdes i krydsombygningen af Vejlevej/Ny Esbjergvej. Tilsvarende skal busbaner og superstoppesteder samtænkes, hvormed strækningerne ikke skal opgraves og ændres ad flere omgange.



Figur 1: Skitseforslag til udbygning af krydset Vejlevej/Ny Esbjergvej samt busbaner på Vejlevej. Nord mod højre.

Punkt 7: Evaluering af byrumsforsøg i Kolding bymidte â€“ Bredgade og Skolegade

23/18776

ResumÃ©

By- og FÃ¦llesforvaltningen har gennemfÃ¸rt et byrumsforsÃ¸g pÃ¥ Bredgade og Skolegade i Kolding, og foretaget en evaluering heraf.
Â
FormÃ¥let med forsÃ¸get var at reducere den gennemkÃ¸rende trafik i den vestlige del af midtbyen. Evalueringen viser, at dette ikke er opnÃ¥et.
Â
I forbindelse med forsÃ¸get blev det ogsÃ¥ testet, hvorvidt grÃ¸nne tiltag pÃ¥ gaden kunne styrke byrummene. Evalueringen viser, at tiltagene har medvirket til mere ophold, og der har hovedsageligt vÃ¦ret positive tilbagemeldinger pÃ¥ de grÃ¸nne tiltag.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

KommunaldirektÃ¸ren foreslÃ¥r,
Â
at evalueringen af byrumsforsÃ¸get i Kolding bymidte drÃ¸ftes.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

DrÃ¸ftet.

Sagsfremstilling

Plan og Teknik besluttede den 7. maj 2024 â€“ *â€Udvalget nÃ¥ede til enighed om at gennemfÃ¸re en prÃ¸vehandling ved at omdanne Bredgade og Skolegade til sivegader, som et forsÃ¸g hen over sommeren, kombineret med etablering af grÃ¸nne byrumselementer.â€*
Â
Dette resulterede i, at By- og FÃ¦llesforvaltningen i midten af juni 2024 opsatte to midlertidige vejbump i Bredgade samt grÃ¸nne bede, for at forsÃ¦tte trafikken og bidrage med mere grÃ¸nt i byrummet. Derudover blev der placeret to plantekasser med grÃ¦s ved legepladsen ved Vestertorv for at teste, hvorvidt et grÃ¸nt element pÃ¥ den placering kunne styrke byrummet. Slutteligt blev der opsat midlertidige vejbump pÃ¥ Skolegade.
Â

Vejbump og grÃ¸nne bede i Bredgade

Â

ByrumsforsÃ¸get udspringer af Mobilitetsplanens mÃ¥l om at reducere den gennemkÃ¸rende trafik igennem Kolding bymidte. Et af formÃ¥lene med at reducere trafikmÃ¦ngden i bymidten er at skabe nye og forbedrede muligheder for de lette trafikanter og dermed bidrage til byens mobilitet. Derudover er formÃ¥let ogsÃ¥ at understÃ¸tte den overordnede ambition om at skabe en smukkere, grÃ¸nnere, sundere og mere spÃ¦ndende og levende bymidte, hvor bylivet, det lokale erhvervsliv og detailhandlen blomstrer. En by for alle â€“ fuld af kultur og oplevelser.

Â

Den Ã¸st-/vestgÃ¥ende akse pÃ¥ tvÃ¦rs af bymidten gennem Jernbanegade, Akseltorv, Torvegade, over Bredgade gennem Svietorv mod Nicolai er en vigtig forbindelse for de lette trafikanter. StrÃ¦kningen har et stort potentiale og kan, sÃ¥fremt biltrafikken pÃ¥ Bredgade bliver reduceret, skabe en mere sikker og tydelig forbindelse pÃ¥ tvÃ¦rs af bymidten og dermed sammenbinde bymidtens destinationer.

Â

Udover trafikmÃ¦ngden skal gaderne fungere som attraktive veje at fÃ¦rdes ad som fodgÃ¦nger og cyklist. Kombinationen af bosÃ¦tning, gode byrum, kulturmiljÃ¸ og trafikhÃ¥ndtering er nÃ¦sten umulig at fÃ¥ til at gÃ¥ op, da byens historiske design ikke indeholder den nÃ¸dvendige fysiske plads.

Â

Gaderne i den vestlige del af midtbyen er oprindeligt designet til et helt andet formÃ¥l. Bydelen har smalle gader med gamle byhuse, som ikke er dimensioneret til at hÃ¥ndtere sÃ¦ttevognstog og en markant stÃ¸rre mÃ¦ngde trafik end tidligere.

Â

Mobilitetsplanen lÃ¦gger op til, at der bliver foretaget gadelukninger to steder i den vestlige del af midtbyen. PÃ¥ udvalgsmÃ¸det den 7. maj 2024 blev det besluttet at teste, hvorvidt mindre indgribende tiltag kunne flytte den gennemkÃ¸rende trafik til ringvejssystemet.

Â

Efter forsÃ¸gsperioden har der vÃ¦ret en evaluering af projektet i bÃ¥de Skolegade og Bredgade. Overordnet har evalueringen bestÃ¥et af fÃ¸lgende:

- SpÃ¸rgeskemaundersÃ¸gelse til beboere nÃ¦r forsÃ¸gsstrÃ¦kningerne
- Skriftlige og mundtlige tilbagemeldinger fra borgere
- Vurdering af grÃ¸nt i byrummet
- TÃ¦llinger
- GPS-data
- Vurdering af lette trafikanters forhold

Â

Ad. SpÃ¸rgeskemaundersÃ¸gelse til beboere nÃ¦r forsÃ¸gsstrÃ¦kningerne
I forbindelse med evalueringen skelnes der mellem tre typer af borgere. De, som bor i midtbyen, de, som besÃ¸ger midtbyen, og de, som bruger midtbyen som smutvej.
Â
Der er sendt spÃ¸rgeskema til de borgere, som bor nÃ¦r forsÃ¸gsstrÃ¦kningerne, for derved at kunne opstille nogle tendenser for deres holdning. SpÃ¸rgeskemaundersÃ¸gelsen er sendt til 952 borgere, hvoraf 160 har besvaret hele spÃ¸rgeskemaet.
Â
I spÃ¸rgeskemaet bliver der bl.a. spurgt ind til transportmiddelvalg, den oplevede tryghed, de grÃ¸nne tiltag, mÃ¦ngden af biltrafik osv. En samlet rapport over besvarelserne er vedlagt som bilag.
Â
I nedenstÃ¥ende punktopstilling fremhÃ¦ves nogle af de centrale tendenser fra spÃ¸rgeskemaundersÃ¸gelsen:

- Der er en generel opfattelse af, at trafikforsÃ¸get ikke har Ã¦ndret mÃ¦ngden af biltrafik i omrÃ¥det.
- StÃ¸rstedelen af de adspurgte, som benytter bilen i midtbyen, har ikke Ã¦ndret deres kÃ¸rselsvaner.
- StÃ¸rstedelen af de adspurgte benytter ikke cyklen i midtbyen, men gÃ¥r ofte i stedet. Som bÃ¥de fodgÃ¦nger og cyklist er der overvÃ¦gt i besvarelserne om, at man har cyklet eller gÃ¥et det samme som fÃ¸r forsÃ¸get blev igangsat.
- At det er blevet mere trygt at vÃ¦re gÃ¥ende.
- At stÃ¸rstedelen af de adspurgte er glade for tilfÃ¸jelsen af grÃ¸nt i byrummet.

Â
Ad. Skriftlige og mundtlige tilbagemeldinger fra borgere
I september 2024 havde forvaltningen opsat en stand pÃ¥ Bredgade og inviteret folk til at komme og dele deres mening om forsÃ¸get. Der kom i lÃ¸bet af dagen ca. 50 personer, hvoraf ca. 80 % var positive overfor tiltaget og ca. 20 % var negative. En stor del af de borgere, som var positive overfor forsÃ¸get, havde mange forslag til, hvordan det kunne vÃ¦re gjort anderledes. Der var delte meninger omkring effekten af forsÃ¸get samt udformningen af de grÃ¸nne tiltag.
Â
Overordnet set var tendenserne ved de to forskellige grupper som vist nedenfor:
Â
Tendenser i borgere, som er for forsÃ¸get:

- Tryggere at fÃ¦rdes pÃ¥ gaden, da hastigheden er kommet ned.
  Generelt, at det er blevet fredeligere at fÃ¦rdes rundt i gaderne.
- Lettere at krydse Bredgade til fods eller pÃ¥ cykel.
- Flere synes ikke at kunne se effekt (der er stadig mange biler pÃ¥ gaderne).
- Flere oplever en stigning af trafik pÃ¥ andre gader i midtbyen grundet forsÃ¸get.
- Flere Ã¸nsker hastighedsdÃ¦mpende foranstaltninger pÃ¥ egne gader i midtbyen.
- Flere synes, at det er Ã¦rgerligt, at det ikke blev testet med lukninger i stedet.
- Kan forbedres i forhold til cyklister og fodgÃ¦ngere.
  Nogle biler kÃ¸rer op pÃ¥ fortovet for at komme udenom bumpene.
  Cykler bliver klemt rundt om plantekasserne.
- Flere er glade for grÃ¸nne tiltag â€“ sÃ¥ gerne, at der kom endnu mere.
- Flere nÃ¦vner, at det er godt med ophold, og flere har ogsÃ¥ selv benyttet og set folk benytte pladserne.
- Flere nÃ¦vner trange vilkÃ¥r som fodgÃ¦nger generelt i midtbyen, sÃ¦rligt i forhold til f.eks. barnevogne, rollator, mobilityscooters og lignende.
  Dette bÃ¥de i forhold til belÃ¦gninger, men ogsÃ¥ bredder pÃ¥ fortove samt antallet af biler.
- Flere nÃ¦vner, at man som cyklist bliver klemt pÃ¥ de smalle gader i midtbyen, da der konstant er en streng af biler.
- StÃ¸jen i forbindelse med hurtige accelerationer er blevet fjernet fra Bredgade, men flere nÃ¦vner, at det er flyttet andre steder hen.
- Glade for byrummene, men at kvaliteten ikke var sÃ¦rlig god. SÃ¥ gerne, at det blev lavet anderledes, sÃ¥fremt det skal gÃ¸res permanent â€“ nogle nÃ¦vnte SÃ¸ndergade som et godt eksempel.
- Flere nÃ¦vner, at det er pÃ¥ tide, at der sker noget.

Â
Tendenser i borgere, som er imod forsÃ¸get:

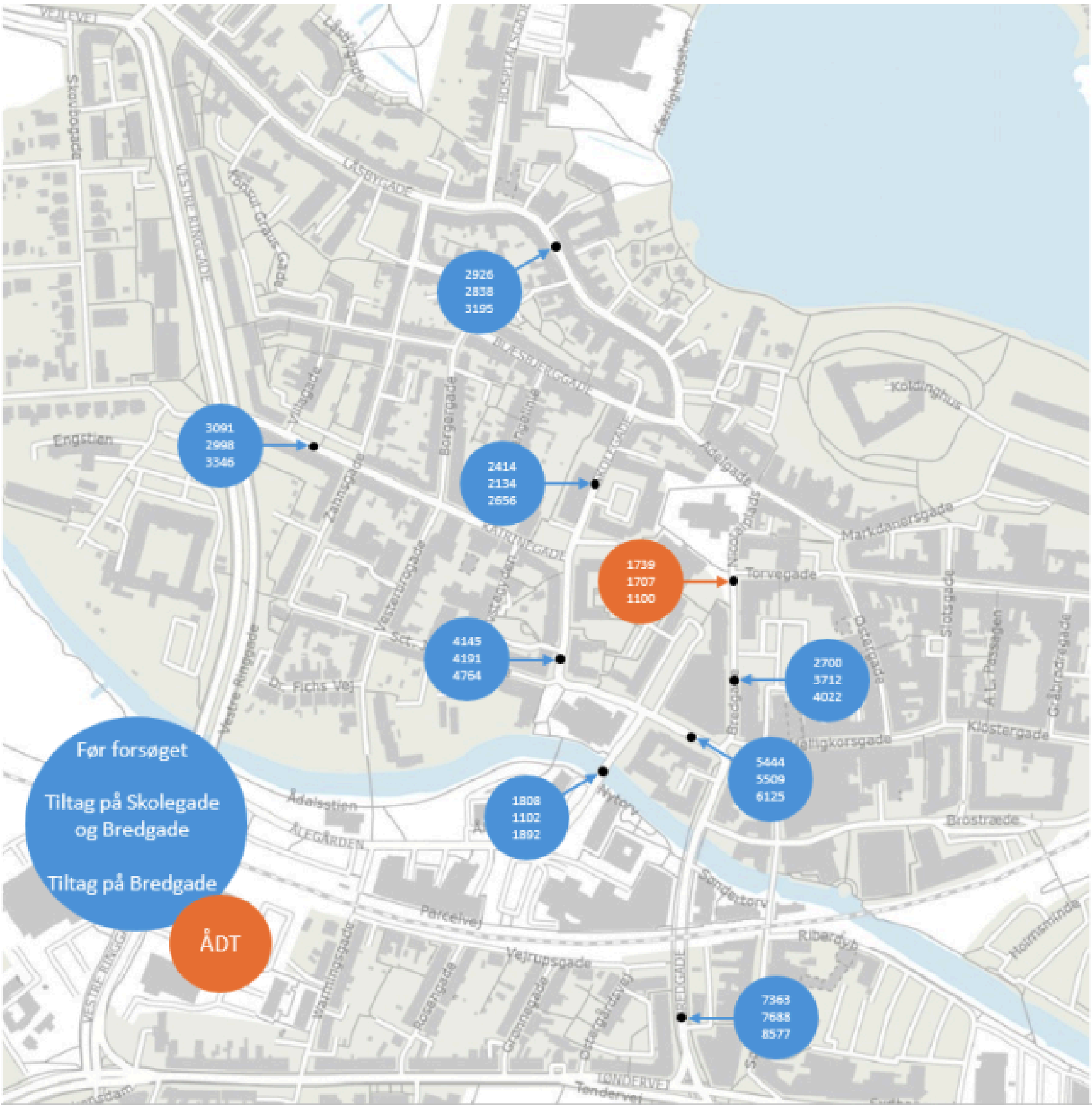
- Flere mener, at butikslivet i gÃ¥gaden vil lide.
- Butikker, der lÃ¦gger nord for Bredgade, vil lide under tiltaget.
- Bliver svÃ¦rere at tilgÃ¥ parkeringspladserne.
- Der er for fÃ¥ parkeringspladser.
- Flere nÃ¦vner, at synligheden af butikker bliver forvÃ¦rret, da de gennemkÃ¸rende trafikanter forsvinder.

- Flere nÃ¦vner, at det er svÃ¦rere at komme igennem midtbyen.

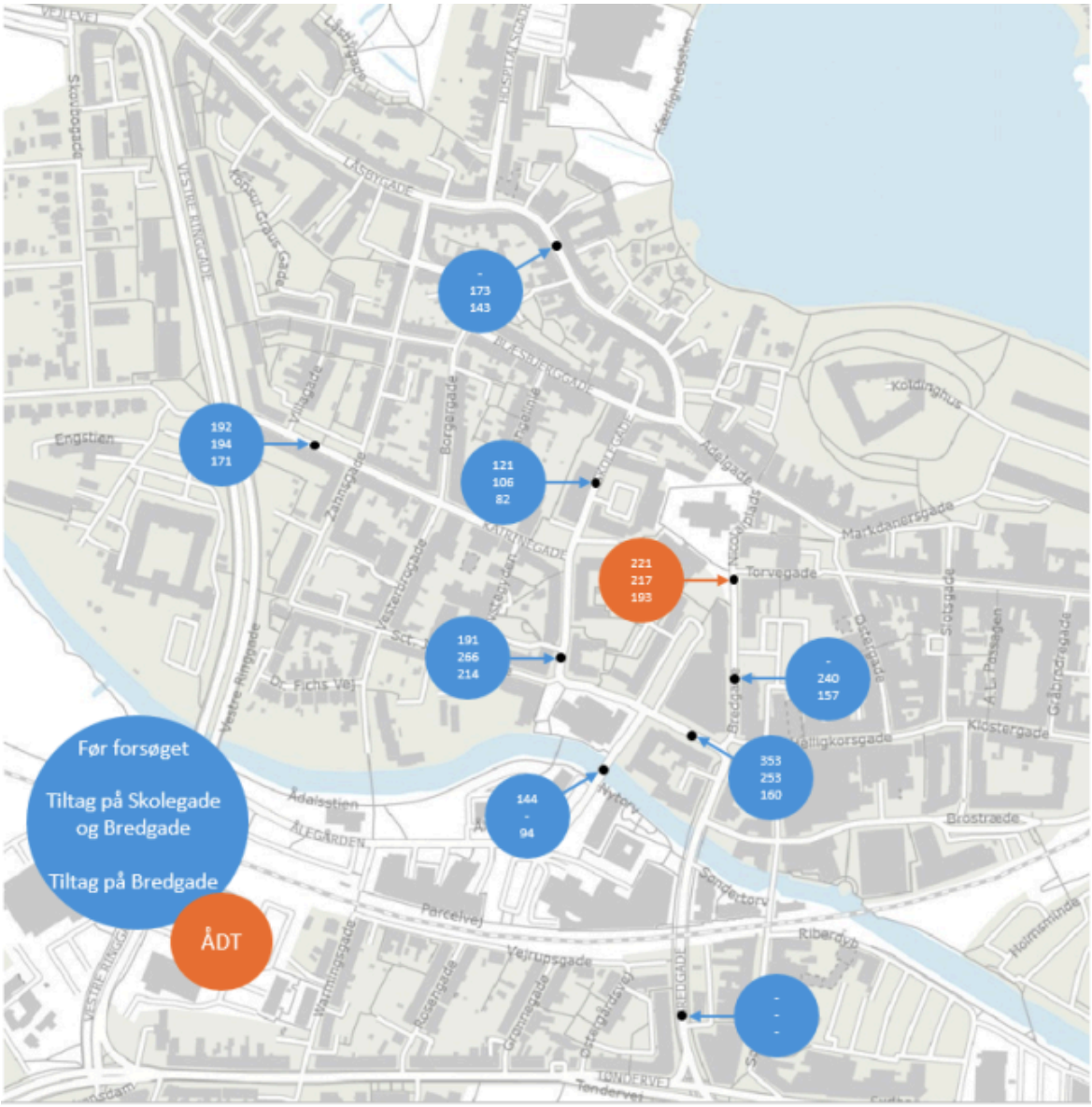
Â
Udover midtvejsevalueringen pÃ¥ gaden har forvaltningen i forsÃ¸gets forlÃ¸b modtaget 23 skriftlige henvendelser vedrÃ¸rende trafikforsÃ¸get. Tendenserne i de modtagne henvendelser er meget sammenlignelige med tendenserne beskrevet ovenfor. De indkomne borgerhenvendelser er vedlagt som bilag.
Â
Ad. Vurdering af grÃ¸nt i byrummet
De grÃ¸nne elementer er i forsÃ¸gsperioden blevet anvendt pÃ¥ forskellig vis.
Â
Det er tydeligt, at det grÃ¸nne, primÃ¦rt ved legeskulpturen, opfordrer til ophold i byrummet i hÃ¸jere grad, end der tidligere er observeret. Det afspejles ligeledes i de kommentarer, der har vÃ¦ret i dialogen med borgere i forsÃ¸gsperioden.
Â
I Bredgade har de grÃ¸nne elementer haft en primÃ¦r funktion med at nedsÃ¦tte hastigheden. De er derfor i mindre omfang blevet anvendt som opholdsarealer. Den midlertidige beplantning i Bredgade har ogsÃ¥ bidraget til et mere positivt helhedsindtryk.
Â
I spÃ¸rgeskemaundersÃ¸gelsen til de nÃ¦re beboere er der hovedsageligt positive tilbagemeldinger pÃ¥ mere grÃ¸nt og ophold i byrummet. Der bliver dog kommenteret pÃ¥ Ã¸nsket om hÃ¸jere kvalitet.
Â

GrÃ¸nne elementer i byrummet
Â
Ad. TÃ¦llinger
I forbindelse med byrumsforsÃ¸get er der foretaget trafiktÃ¦llinger pÃ¥ 9 lokationer.
Â

Der er talt pÃ¥ lokaliteterne 3 gange henholdsvis fÃ¸r forsÃ¸get startede, mens der var tiltag pÃ¥ bÃ¥de Skolegade og Bredgade, samt mens der udelukkende var tiltag pÃ¥ Bredgade. Det daglige gennemsnit for biltrafikken i de 3 perioder er angivet pÃ¥ nedenstÃ¥ende kort.
Â



Biltrafik
Â
Ved sammenligning af tÃ¦llingerne kan det ses, at biltrafikken pÃ¥ Skolegade i perioden med bump faldt fra 2.414 til 2.134 kÃ¸retÃ¸jer, hvilket svarer til et fald pÃ¥ ca. 11,6 %. Ligeledes kan det ses, at trafikken pÃ¥ Skolegade efter fjernelsen af bump steg med ca. 10 % sammenlignet med inden forsÃ¸get gik i gang.
Â
Trafikken omkring forsÃ¸gsstrÃ¦kningen ved Bredgade faldt i perioden med tiltag pÃ¥ bÃ¥de Bredgade og Skolegade fra 1.739 til 1.707 kÃ¸retÃ¸jer, altsÃ¥ nÃ¦rmest ingen reduktion. Samtidigt kan det dog ses, at med tiltag udelukkende pÃ¥ Bredgade faldt antallet til 1.100 kÃ¸retÃ¸jer, hvilket svarer til reduktion pÃ¥ ca. 37 % sammenlignet med inden forsÃ¸get gik i gang. Denne trafik er sÃ¥ i stedet flyttet pÃ¥ de resterende strÃ¦kninger i midtbyen.
Â
Overordnet set er antallet af biltrafikanter det samme, men rutevalget gennem midtbyen har Ã¦ndret sig afhÃ¦ngig af, hvor der har vÃ¦ret opsat hastighedsdÃ¦mpende foranstaltninger.
Â
Der er ligeledes blevet talt antallet af cyklister pÃ¥ de 9 lokationer, og resultatet herfra fremgÃ¥r af nedenstÃ¥ende kort.
Â



Cyklister
Â
Antallet er cyklister er sÃ¦sonafhÃ¦ngige, hvor det fra erfaringer vides, at der er flere cyklister i de varme mÃ¥neder modsat de kolde. Helt generelt kan det udledes, at der er en relativ stor mÃ¦ngde cyklister pÃ¥ samtlige talte strÃ¦kninger, og faldet i antal cyklister vurderes i hÃ¸j grad at afhÃ¦nge af Ã¥rstiden i de tre tÃ¦lleperioder.
Â
Ad. GPS-data
I GPS-data er det muligt at adskille de trafikanter, som besÃ¸ger midtbyen, fra dem, som udelukkende kÃ¸rer igennem byen. Derved kan andelen af den trafik, der har Ã¦rinde i midtbyen adskilles fra den trafik, der er gennemkÃ¸rende og udelukkende bruger midtbyen som smutvej.
Â
En ekstern rÃ¥dgiver foretog en analyse af den gennemkÃ¸rende trafik i forbindelse med mobilitetsplanen. Analysen viste en gennemkÃ¸rselsprocent pÃ¥ 42 %, hvilket baserede sig pÃ¥ data fra 2022.
Â
I forbindelse med nÃ¦rvÃ¦rende evaluering er disse data opdateret i forhold til nuvÃ¦rende situation.
Â
Der skelnes mellem tre datasÃ¦t:

1. inden forsÃ¸g (maj 2023 â€“ maj 2024)
2. tiltag pÃ¥ Bredgade og Skolegade (24. juni 2024 â€“ 18. november 2024)
3. tiltag udelukkende pÃ¥ Bredgade (21. november 2024 â€“ 25. februar 2025)

Â
Resultatet for den gennemkÃ¸rende trafik gennem midtbyen fremgÃ¥r af nedenstÃ¥ende tabeller.
Â

Overordnet set har de hastighedsdÃ¦mpende tiltag pÃ¥ Skolegade og Bredgade ikke vÃ¦ret indgribende nok til at flytte en betragtelig del af den gennemkÃ¸rende trafik ud pÃ¥ ringvejssystemet.
Â
Inden forsÃ¸get gik i gang var gennemkÃ¸rselsprocenten i den vestlige del af midtbyen ca. 42 %. I perioden med tiltag pÃ¥ bÃ¥de Skolegade og Bredgade blev dette reduceret til ca. 39 % og med tiltag udelukkende pÃ¥ Bredgade var gennemkÃ¸rselsprocenten ca. 40 %. Hermed kan det konkluderes, at enkeltstÃ¥ende hastighedsdÃ¦mpende tiltag pÃ¥ fÃ¥ strÃ¦kninger ikke har stor indvirkning pÃ¥ reduktion af antallet af biler i midtbyen.
Â

GennemkÃ¸rselsprocent gennem midtbyen	Procent
Inden forsÃ¸g	41,6
Med tiltag pÃ¥ Skolegade og Bredgade	39,4
Med tiltag pÃ¥ Bredgade	39,6

Â

Reduktion i gennemkÃ¸rselsprocent	Procentpoint
Med tiltag pÃ¥ Skolegade og Bredgade	2,2
Med tiltag pÃ¥ Bredgade	2,0

Â
Ad. Vurdering af lette trafikanters forhold
Et af formÃ¥lene med at reducere den gennemkÃ¸rende trafik i midtbyen var at forbedre forholdene for de lette trafikanter. Dette vurderes ikke at vÃ¦re opnÃ¥et ved den udformning, som forsÃ¸get har haft â€“ hverken i hele den vestlige del af midtbyen, men heller ikke lokalt ved Bredgade og Skolegade.
Â
Lokalt ved forsÃ¸gsstrÃ¦kningerne er forholdene for cyklister blevet forringet. Lige sÃ¥vel som bilisterne skal forcere de bump og plantekasser, der er opsat, skal cyklisterne ogsÃ¥. Bumpene skaber rystelser og ubehag, og samtidigt modtager forvaltningen henvendelser om, at det er utrygt at fÃ¦rdes omkring plantekasserne, da cyklisterne fÃ¸ler sig klemt mellem plantekasserne og biler. De har ogsÃ¥ en fÃ¸lelse af, at der ikke bliver udvist den nÃ¸dvendige respekt for dem fra bilisternes side. Det har bl.a. resulteret i, at der er en stor andel af cyklisterne, der har anvendt fortovet i stedet for at blive pÃ¥ kÃ¸rebanen pÃ¥ Bredgade.
Â
Tiltagene har pÃ¥virket bilisternes fÃ¦rden gennem gaden, men har for cyklister gjort det svÃ¦rere at afkode, hvordan man skal forholde sig samt, hvor man skal placere sig. I dialog med borgerne er det bekrÃ¦ftet, at gaden er blevet mere utryg at anvende som cyklist. Dette gÃ¦lder ikke kun Bredgade og Skolegade, men ogsÃ¥ de resterende strÃ¦kninger i midtbyen, da den stigende biltrafikmÃ¦ngde ogsÃ¥ har medvirket til en stÃ¸rre utryghed.
Â
FodgÃ¦ngernes forhold pÃ¥ tvÃ¦rs af Bredgade vurderes forbedret, da det er blevet nemmere at krydse vejen, da man kan benytte plantekasserne som et stÃ¸ttepunkt samt, at hastigheden lokalt omkring tiltagene er blevet lidt lavere. FodgÃ¦ngernes forhold pÃ¥ de resterende gader i den vestlige del af midtbyen vurderes at vÃ¦re de samme som inden forsÃ¸get blev igangsat.
Â
I lÃ¸bet af forsÃ¸get erfarede forvaltningen, at bilister kÃ¸rte pÃ¥ fortovet for at undgÃ¥ at skulle passere bumpene pÃ¥ Bredgade. Dette modtog forvaltningen flere opkald omkring, og der blev derfor opsat en pullert i fortovet, som hindrede den manÃ¸vre.
Â
Opsamling og anbefaling
Det oprindelige formÃ¥l fra mobilitetsplanen var at reducere den gennemkÃ¸rende trafik i midtbyen for derved:

- at skabe bedre muligheder for de lette trafikanter
- at skabe mere plads til byrummene
- at nÃ¥ mÃ¥let om reduktion af CO2 udslip
- at opnÃ¥ mÃ¥let om, at den generelle stigning i biltrafik optages af alternative transportformer

Â
I processen med udarbejdelsen af planen for zoneprincippet blev det vurderet, at det kun kunne ske ved gadelukninger, basereret pÃ¥ erfaringer fra andre byer i ind- og udland. Plan og Teknik Ã¸nskede ikke gadelukninger, hvorfor byrumsforsÃ¸gets formÃ¥l i stedet blev at teste hypotesen om, at mindre indgribende tiltag kunne flytte den gennemkÃ¸rende trafik gennem midtbyen.

Â
Denne hypotese kan nu forkastes, da det kun har haft marginal indflydelse pÃ¥ den gennemkÃ¸rende trafik. Samtidig har forsÃ¸get resulteret i mere besvÃ¦rlige ruter for cyklister, og det kan konkluderes, at mobilitetsplanens mÃ¥l om at fÃ¥ flere til at gÃ¥ og cykle ikke kan opnÃ¥s med den udformning, som forsÃ¸get har haft.
Â
Et af de vÃ¦sentligste led i at fÃ¥ flere lette trafikanter er at skabe mere tryghed for dem, og da den gennemkÃ¸rende trafik ikke er blevet fjernet, er deres nuvÃ¦rende vilkÃ¥r ikke blevet Ã¦ndret.
Â
Rent trafikalt har byrumsforsÃ¸get vist, at tiltagene ikke har nogen positiv effekt pÃ¥ biltrafikantadfÃ¦rden i den vestlige del af midtbyen. I forhold til hastigheden er der lokalt ved Skolegade (mens bumpene var der) samt Bredgade opnÃ¥et en mindre gennemsnitlig hastighed, mens hastighedsprofilet for de resterende gader er den samme.
Â
I forhold til trafikmÃ¦ngderne kan det konkluderes, at det er muligt at reducere antallet af biler lokalt pÃ¥ de gader, hvor der opstilles hastighedsdÃ¦mpende foranstaltninger, men det kan samtidigt ogsÃ¥ konkluderes, at trafikanterne i stedet benytter alternative veje i midtbyen.
Â
SÃ¥fremt at mÃ¥lene opstillet i mobilitetsplanen skal nÃ¥s, er det forvaltningens anbefaling, at der bliver foretaget et nyt byrumsforsÃ¸g, hvor gadelukningerne testes af.

Bilag

Bilag - Spørgeskemaundersøgelse

Bilag - borgerhenvendelser

Punkt 8: Trafikanalyse af Kolding gågader

25/6274

Resumé

By- og Fællesforvaltningen har udarbejdet en trafikanalyse af Koldings gågader med henblik på at identificere eksisterende problematikker samt for at finde løsninger herpå.

Dette har resulteret i et oplæg til en ny trafikplan for gågadesystemet. Oplægget inkluderer etablering af bilfrie strækninger samt ensretninger for trafikken med henblik på at skabe en mere tryg gågade samt for at understøtte ønsket om en attraktiv bymidte.

Forslaget skal ses som et supplement til beslutningen om at etablere pullerter i forbindelse med renoveringen af midtbystrækninger til begrænsning af biler i gågadesystemet.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at principperne for trafikafviklingen i gågaden, herunder ensretninger og bilfrie gågader, godkendes,

at princippet for, at varelevering med større køretøjer sker ved benyttelse af vareleveringslommer udenfor gågaden, godkendes,

at interessenter inddrages i forhold til at fastsætte de endelige vareleveringsmuligheder samt vægtbegrænsninger, inden oplægget forelægges Plan og Teknik til endelig godkendelse.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

Bymidten i Kolding er under forandring. Internethandel og ændrede handelsmønstre betyder, at byens primære funktion og attraktion ændrer sig fra at være detailhandel til i højere grad at være mødesteder og oplevelser. Kolding Kommune har gennem mange år arbejdet målrettet på at understøtte og skabe de bedste rammer for bylivet i forandringen gennem en række forskellige indsatser, strategier og handleplaner.

For at sikre en velfungerende bymidte i forhold til indhold og byliv, rammer for arrangementer, arealer til udeservering m.m., er der behov for at tydeliggøre omfanget af de elementer, som presser byens gader og pladser, herunder kørsel i gågaderne.

Baggrunden for igangsættelse af analysen var dels planlægningen af renoveringen af midtbystrækningerne, at tilføje mere grønt i byrummene samt skabe bedre muligheder for mødesteder. Hertil er det vurderet nødvendigt at skabe en sammenhængende trafikplan for gågadesystemet, som kan anvendes som fundament til samtlige af de kommende omdannelsesprojekter af gågaderne. Dels en konstatering af, at den nuværende trafikafvikling i gågaden er præget af mange uhensigtsmæssige forhold, som forvaltningen ønskede at få kortlagt samt finde løsninger på.

Reglerne for en gågade fastsætter, at al færdsel skal foregå på fodgængernes præmisser. Dette indebærer bl.a., at kørsel skal ske med meget lav hastighed (15 km/t), og at kørende har vigepligt for fodgængere. Dette skal sikre, at det er trygt og sikkert at færdes som fodgænger. Gågaderne er som udgangspunkt forbeholdt gående og kørsel i bil eller på cykel er således kun tilladt under særlige forhold.

Dette er imidlertid ikke tilfældet i gågadesystemet i dag. Gågaderne bærer præg af en stor mængde motoriseret kørsel, som foregår uden respekt for diverse færdselstavler.

I den seneste årrække er der opstået en kultur, hvor respekten for færdselsreglerne langsomt er blevet mindre. Udfordringerne er størst i de dele af gågaderne, hvor gaderne mere har karakter af sivegader end gågade. Dette medfører, at flere bilister ikke tager de lovbestemte hensyn til fodgængere.

For at belyse de nuværende problemer i gågaden samt komme med løsningsforslag, der kan forbedre forholdene, har By- og Fællesforvaltningen gennemført en analyse af gågadesystemet. Analysen indeholder bl.a. tællinger af fodgængere, cyklister og bilister, opholdstid for parkerede biler, vareleveringsdækning osv.

Den samlede analyse er vedlagt som bilag, og i den følgende tekst beskrives de mest centrale emner fra analysen.

Til fastlæggelse af de eksisterende problematikker i gågaden er der bl.a. udført en videoregistrering 12 udvalgte steder i gågaden onsdag, den 9. oktober 2024, i tidsrummet kl. 06:00-18:00.

På den baggrund blev der konstateret følgende:

- Den nuværende skiltning er kompleks og kan for nogle trafikanter være svær at forstå.
- Der er registreret en del biltrafik, særligt i den østlige del af gågaderne, hvor der er registreret op mod 300-500 biler i døgnet. Registreringerne viser, at ca. 60-65 % af bilerne kører efter kl. 11:00, hvor det alene er bilister med særlig tilladelse, der lovligt må køre i gågaderne.
- På de 12 timer, der er registreret, er der talt ca. 130 overtrædelser af de nuværende kørselsrestriktioner.
- Der er registreret flere bilister, der parkerer i gågaderne.
- Der er registreret et stort antal cyklister i de fleste af gågaderne. Heraf er 85-90 % af cyklisterne registreret efter kl. 9:00, og heraf har halvdelen cyklet på de gader, hvor cykling kun er tilladt i tidsrummet 19:00-09:00.

For at løse disse udfordringer er der opstillet løsningsforslag til forbedring af forholdene.

Forslaget baserer sig på følgende hovedprincipper:

- Begrænsning af adgangen for biltrafik til gågaden
  Dette vurderes generelt at medføre mindre biltrafik i gågaderne, men samtidig indebærer denne begrænsning også, at de mest benyttede gågader (for fodgængere) friholdes for biler.
- Biltrafikken ensrettes
  Dette vurderes at medvirke til et mere logisk og overskueligt system for bilister. Det vurderes at øge respekten for de regler, der er for kørsel i gågaderne. Derudover vurderes ensretningen også at øge den oplevede tryghed blandt fodgængere, idet der ikke vil være bakkende og/eller vendende biltrafik i gågaderne.

Begrænsning af adgangen for biltrafik til gågaden
Begrænsningen af adgangen for biltrafik er allerede planlagt med etableringen af automatiske pullerter ved samtlige adgange til gågaden. Pullerterne vil være oppe i tidsrummet kl. 11:00-06:00, hvor der kun vil være adgang for beboere og erhvervsdrivende med egen P-bås i baggårde eller lignende.

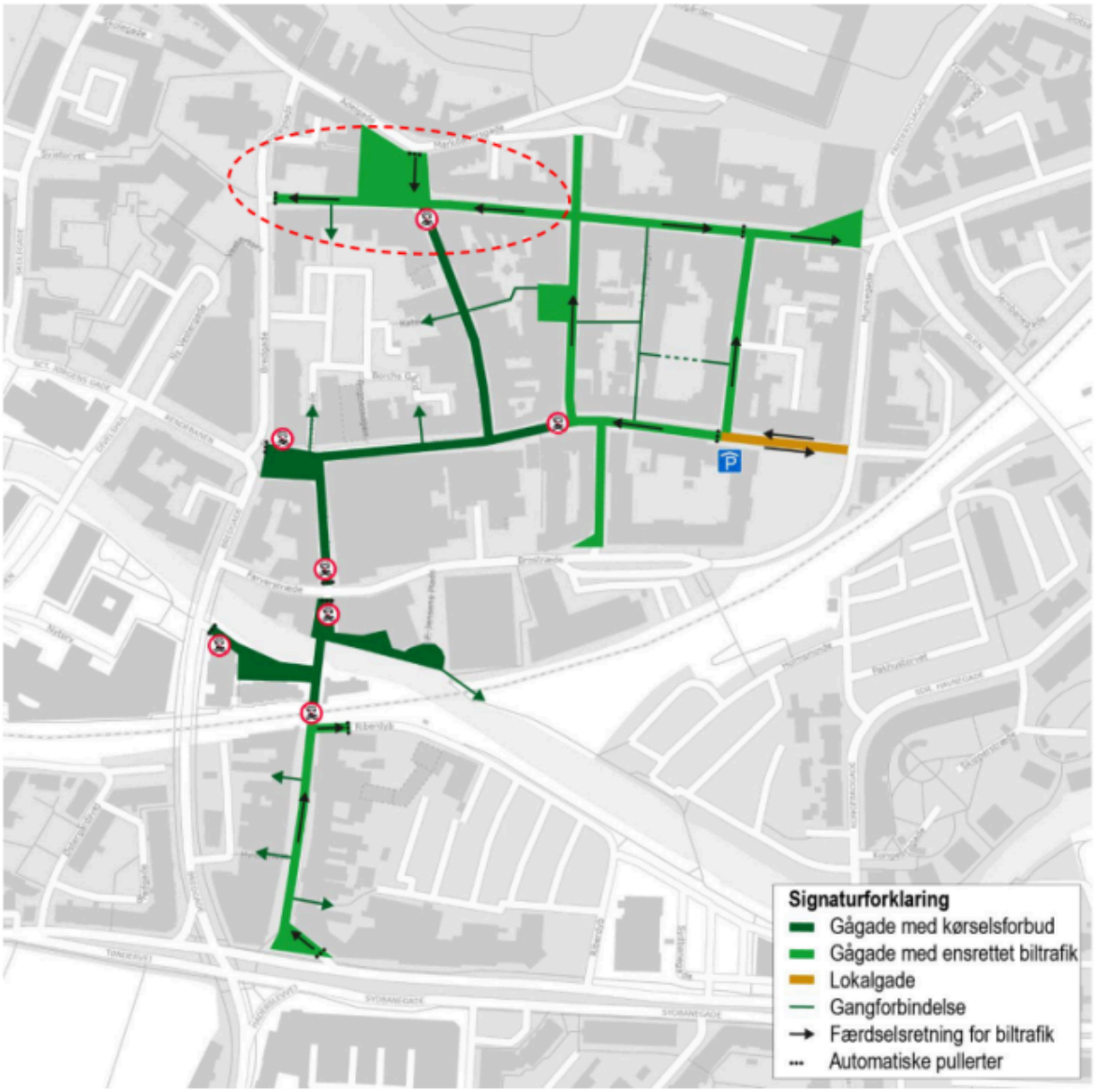
Plan og Teknik godkendte på mødet i juni 2024, at vareleveringsperioden i gågaderne skulle være fra kl. 06:00-11:00.

Pullertprojektet er altafgørende for at opnå en gågade, som ikke i høj grad bærer præg af bilkørsel, og er en forudsætning for løsningsforslaget. Forslaget indebærer, at flere af de kommende pullerter vil være oppe hele tiden og dermed kun bliver taget ned, såfremt beredskabet skal benytte adgangen.

Den eksisterende skiltning i gågaden er meget uoverskuelig. Blandt andet indeholder skiltningen ved indgangene til gågaden mange informationer, men der er også steder lokalt inde i gågaden, hvor der er opsat skiltning, som gentager informationen, hvilket er med til at gøre det uoverskueligt.

På baggrund af de godt 130 overtrædelser i løbet af 12 timer vurderes det, at ensretninger vil være nemmere at overskue som bilist, hvorfor ensretninger anbefales på samtlige gågadestrækninger.

Princippet med begrænsning af biltrafik samt ensretninger er illustreret på nedenstående figur.



Der lægges op til, at gågaden bliver indskrænket på den østlige del af Klostergade, hvilket resulterer i, at den østlige del af Klostergade vil fremstå som lokalgade med dobbeltrettet biltrafik. Dette vurderes at give en mere smidig afvikling af biltrafik til/fra parkeringskælderen i Klostergade.

Gråbrødregade samt den østlige del af Jernbanegade ændres til gågade, hvor kørsel er tilladt. Samtidigt ændres signalkrydset Jernbanegade/Fredericiagade/Munkegade/Buen, således at kørsel fra gågaden ud i krydset bliver tilladt.

Der foreslås kørselsforbud i de dele af gågaden, hvor der i dag er flest fodgængere. Dette omfatter Knudepunktet, Helligkorsgade, Østergade, Søndertorv og Søndergade nord for jernbanen. Dette medfører, at varelevering til disse gader skal ske fra vareleveringslommer væk fra gaderne, hvorfra leverandørerne skal gå med deres varer/pakker/breve osv.

Varelevering med større køretøjer har mulighed for at benytte Borchs Gård, hvor der er to vareleveringslommer. Derudover er der mulighed for af- og pålæsning af varer i Brostræde og i Munkegade i tidsrummet kl. 00:00-12:00.

Løsningen kræver desuden, at der bliver etableret en vareleveringsmulighed i Riberdyb. Der var etableret en midlertidig vareleveringslomme i forbindelse med et gravearbejde i Søndergade, som nemt kan genetableres. En permanent vareleveringsmulig skal dog samtænkes med den kommende omdannelse af Riberdyb, men dette menes godt at kunne samtænkes med renovation, vareleverancareal osv., der lokalt vil skulle etableres i området alligevel.

Biltrafikken ensrettes
På samtlige gågadestrækninger foreslås ensretninger. Dette vil medføre, at der ikke vil opstå modsatrettet færdsel samt, at det vil være mere tydeligt, hvordan man skal forholde sig som bilist i gaderne.

I forbindelse med den nye skiltning lægger forvaltningen op til en vægtbegrænsning i gågaden på 3,5 ton (renovation undtaget), da dette er, hvad der kan køres på et almindeligt kørekort.

En stor del af løsningen for gågadeskiltningen er at forsimple forholdene, og derved læner de 3,5 ton sig tæt heropad. Den endelige vægtbegrænsning anbefales dog afstemt med erhvervslivet for at sikre, at der bliver skabt en løsning, som også tilgodeser erhvervslivet.

Interessentinddragelse
I det videre forløb inddrages diverse interessenter med henblik på at fastsætte de endelige vareleveringsmuligheder samt vægtbegrænsningen, inden oplægget til en ny trafikplan for gågadesystemet forelægges Plan og Teknik til endelig godkendelse.

I forbindelse med omdannelsen af det signalregulerede kryds ved Jernbanegade/Fredericiagade/Munkegade/Buen vil forvaltningen kigge på den samlede plads, der leder ind i krydset og også i den forbindelse inddrage interessenterne i området. Der fremsættes en ny sag senere på året med forslag til en endelig udformning af krydset og området.

Finansiering
Implementering af forslaget kræver blot en ændring af færdselstavlerne, og kan derfor finansieres af driftskontoen for skilte.

Bilag

Bilag - Analyse af Kolding gågade

Bilag - oplæg til skilteplan

Punkt 9: Handleplan for kunst i det offentlige rum

21/7516

Resumé

Den 9. september 2024 godkendte Kultur, at en handleplan for Kolding Kommunes Strategi for kunst i det offentlige rum blev udarbejdet og eksekveret af Kunstmuseet Trapholt i tæt samarbejde med en kommunal arbejdsgruppe. By- og Fællesforvaltningen fremlægger her Trapholts oplæg til handleplan i forlængelse af strategien.

Sagen behandles i

Kultur
Plan og Teknik (til orientering).

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at Kultur godkender handleplan for Strategi for kunst i det offentlige rum.

Beslutning Kultur den 10-03-2025

Godkendt.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Orienteringen blev taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Kultur besluttede den 9. september 2024, at udarbejdelsen og eksekveringen af handleplan for Kolding Kommunes Strategi for kunst i det offentlige rum forankres hos Kunstmuseet Trapholt. Trapholt har på den baggrund udarbejdet en handleplan i tæt samarbejde med en arbejdsgruppe bestående af Kolding Kommunes stadsarkitekt, en landskabsarkitekt, en repræsentant fra Planafdelingen, en repræsentant fra Trafik, Vej og Park og en repræsentant fra Kulturområdet.

Strategi bag handleplan
Byrådet godkendte den 28. maj 2024 Kolding Kommunes Strategi for kunst i det offentlige rum. Strategien blev udarbejdet efter en omfattende proces, hvor borgerne har været inddraget gennem workshops og borgermøder, og deres input er blevet indarbejdet som en væsentlig del af den nye strategi.

Visionen i strategien har nedenstående ordlyd:
”Kolding skal opleves som et stimulerende og interessant sted at bo og besøge med markante professionelle og stedspecifikke kunstværker af højeste kunstneriske kvalitet, som umiddelbart vækker sanser, følelser og indbyder til engagement og eftertanke. Kolding vil med kunsten skabe sammenhængskraft ved at etablere traditioner for midlertidige kunst- og designinitiativer, som skaber forbindelser mellem Kolding by, de tre centerbyer og landskaberne.”

Desuden består strategien af en række principper for kunstneriske initiativer. De udfolder, hvordan vigtige elementer skal tænkes ind i processen frem mod etablering af alle nye kunstværker. Endelig præsenterer strategien en række kunstgreb, som peger på, hvad kunst i det offentlige rum i Kolding Kommune kan være og skal have af effekter.

Handleplan for kunst i det offentlige rum
Kunstmuset Trapholt har udarbejdet en handleplan til eksekvering af Kolding Kommunes Strategi for kunst i det offentlige rum med udgangspunkt i tre indsatsområder:

1. Kolding Midtby
2. Centerbyerne Lunderskov, Christiansfeld og Vamdrup
3. Landskaber

Ud over arbejdet med at udvikle og eksekvere handleplanen stiller Trapholt kurator til rådighed for op til 20 timers rådgivning til 2 anlægsopgaver årligt.

Trapholt vil samtidig udforme en langsigtet handleplan med henblik på - over en årrække - at etablere midlertidige og permanente kunstværker i Kolding midtby, centerbyerne og landskaberne. Den langsigtede handleplan kræver et større

fondsarbejde, som Trapholt bliver ansvarlig for i tæt dialog med arbejdsgruppen. Ansøgninger om økonomisk støtte ved fonde afsendes med Kolding Kommune som afsender.

Tidsplanen for handlingsplan:

<table>
<tr><td></td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td><td>2032</td><td>2033</td><td>3034</td><td>2035</td></tr>
<tr><td>Anlægs-projekter</td><td>Klostergade Akseltorv</td><td>Aksel-torv</td><td colspan="9">Projekt x, y, z osv.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Langsigtede indsatser</td><td>Opstart af indsats 1 Koncept-udvikling Fonds-ansøgninger</td><td colspan="6">Implementering af indsats 1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td colspan="9">Opstart, konceptudvikling, fondsansøgninger og implementering af indsats 2 og 3.</td></tr>
</table>

I de første fem år fokuseres primært på indsats 1, så der kan læres af og evalueres på indsatsen, inden opstart af de to andre indsatsområder.

Økonomi
Kultur bevilligede den 9. september 2024 et øremærket tilskud til eksekvering af handleplan på 428.000 kr. til Kunstmuseet Trapholt. Der er yderligere tildelt et årligt tilskud til arbejdet i Kolding Kommunes samarbejdsaftale for 2025-2028 med Trapholt.

Tilskuddet dækker over:

- Op til i alt 20 timers konsulentbistand årligt ifm. op til to anlægsopgaver i det offentlige rum.
- Lønudgifter til projektkoordinator og kuratorisk arbejde ifm. udførelse af handlingsplanen indenfor aftalte økonomiske rammer samt fondsansøgninger og dialog med fonde på vegne af Kolding Kommune.

Realisering af den langsigtede handlingsplan beror på økonomisk støtte fra fonde.

Ophæng til politikker, strategier m.m.

Handleplanen understøtter den kulturpolitiske ambition ”Kultur i gaden – Liv i byen” og den fælles politiske ambition ”Sammen om Byliv”.

Bilag

Trapholt Handlingsplan 2025

Kunststrategi_16042024

Punkt 10: Energiredegørelse 2024 - Vej- og Parkpolitik

25/5220

Resumé

By- og Fællesforvaltningen har i lighed med tidligere år udarbejdet en energiredegørelse, som i detaljer redegør for energiforbruget i de kommunale ejendomme.

Energiredegørelsen laves i forbindelse med Energihandleplanens arbejde for at nedbringe energi- og vandforbruget i de kommunale bygninger.

Forbruget er vurderet i forhold til Energihandleplan III, hvori der er fastsat konkrete målsætninger til reduktion af el, vand og varme i 2025.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at orientering om energiredegørelse 2024 tages til efterretning.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

By- og Fællesforvaltningen har udarbejdet Energiredegørelse 2024. Energiredegørelsen laves i forbindelse med Energihandleplanens arbejde for at nedbringe energi- og vandforbruget i kommunens ejede og lejede ejendomme.

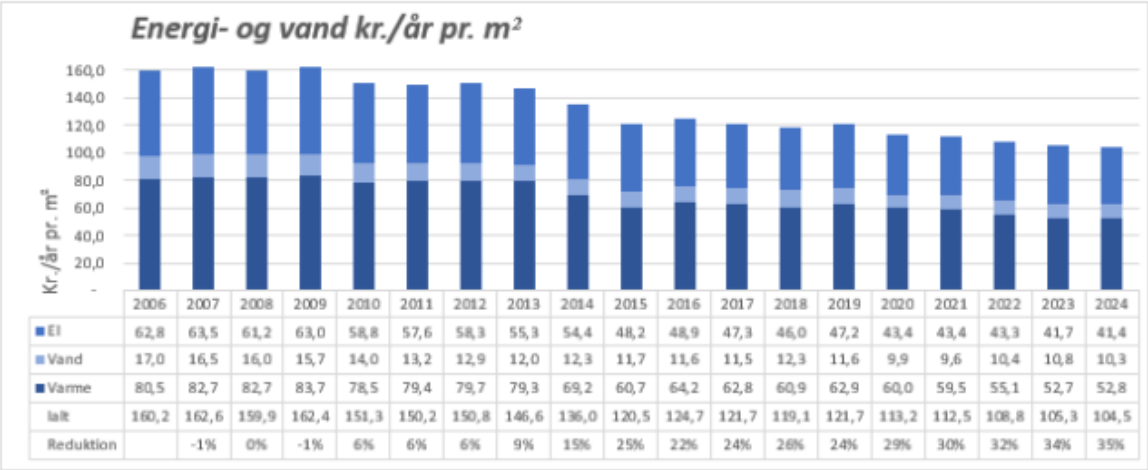
Den nuværende Energihandleplan III forløber i perioden 2015-2025, hvor der hvert år investeres 14 mio. kr. i energibesparende foranstaltninger.

Ud over den økonomiske besparelse reduceres CO2 udledningen og mere bæredygtige løsninger implementeres.

Forbruget er derudover vurderet i forhold til Energihandleplan III, hvori der er fastsat konkrete målsætninger til reduktion af el, vand og varme i 2025 i forhold til 2015.

MÅL 2025	OPNÅET 2024
El: 17 %	El: 14 %
Vand: 20 %	Vand: 12 %
Varme: 10 %	Varme: 14 %

Nedenstående figur viser det økonomiske overblik over energiforbruget i årrækken 2006-2024. Baggrund for tallene er beskrevet i Energiredegørelsen.

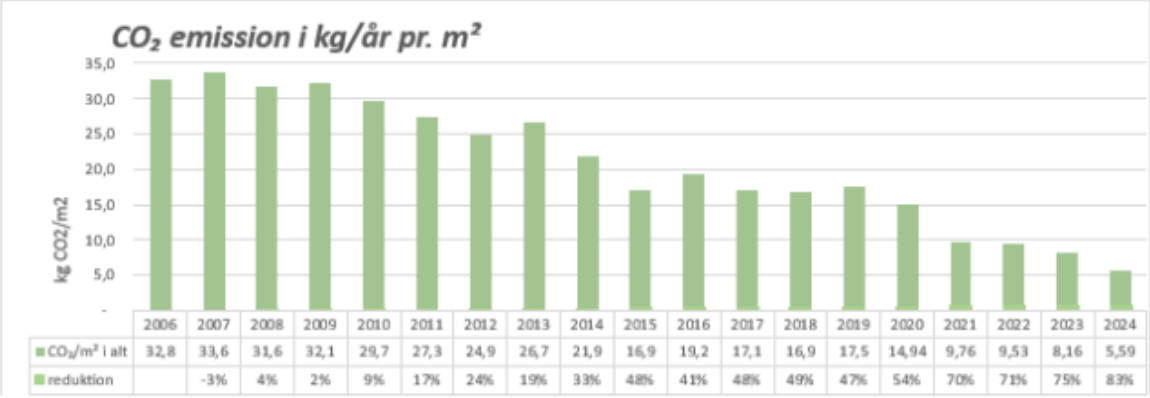


	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
El	62,8	63,5	61,2	63,0	58,8	57,6	58,3	55,3	54,4	48,2	48,9	47,3	46,0	47,2	43,4	43,4	43,3	41,7	41,4
Vand	17,0	16,5	16,0	15,7	14,0	13,2	12,9	12,0	12,3	11,7	11,6	11,5	12,3	11,6	9,9	9,6	10,4	10,8	10,3
Varme	80,5	82,7	82,7	83,7	78,5	79,4	79,7	79,3	69,2	60,7	64,2	62,8	60,9	62,9	60,0	59,5	55,1	52,7	52,8
Ialt	160,2	162,6	159,9	162,4	151,3	150,2	150,8	146,6	136,0	120,5	124,7	121,7	119,1	121,7	113,2	112,5	108,8	105,3	104,5
Reduktion		-1%	0%	-1%	6%	6%	6%	9%	15%	25%	22%	24%	26%	24%	29%	30%	32%	34%	35%

Figur 1; El-, vand- og varmeforbruget er faldet 37 % siden 1999.

Mål fra Kolding Kommunes Klimahandleplan er, at el og varme er 100 % CO2 neutrale i 2050.

For at komme dertil, skal naturgasejendomme konverteres til varmepumper eller fjernvarme, og Kolding Kommune skal indkøbe grøn strøm. Grøn strøm er indkøbt fra 2024.



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CO_2/m^2 i alt	32,8	33,6	31,6	32,1	29,7	27,3	24,9	26,7	21,9	16,9	19,2	17,1	16,9	17,5	14,94	9,76	9,53	8,16	5,59
reduktion		-3%	4%	2%	9%	17%	24%	19%	33%	48%	41%	48%	49%	47%	54%	70%	71%	75%	83%

Figur 2; CO2 udledningen til el-, vand- og varmeforbruget i de kommunale bygninger er reduceret med 83 % siden 2006.

Energiredegørelsen omfatter en vurdering og fremlægning af:

- Samlet forbrug af el, vand og varme i Kommunens ejede og lejede ejendomme
- Forbruget under de enkelte politikområder
- Mål og planer for energibesparelser i de kommunale ejendomme
- Investeringer i energibesparende tiltag
- De kommunale ejendommes samlede miljøbelastning
- Den årlige forrentning opnået af investeringer i Energihandleplanen

Selvom Energihandleplanen har eksisteret i over 25 år, er den stadig højaktuel, fordi den bl.a. understøtter Bæredygtighedsstrategien i sit arbejde på at nedbringe CO2 udslippet samt høste besparelser på de kommunale ejendommes driftsbudgetter.

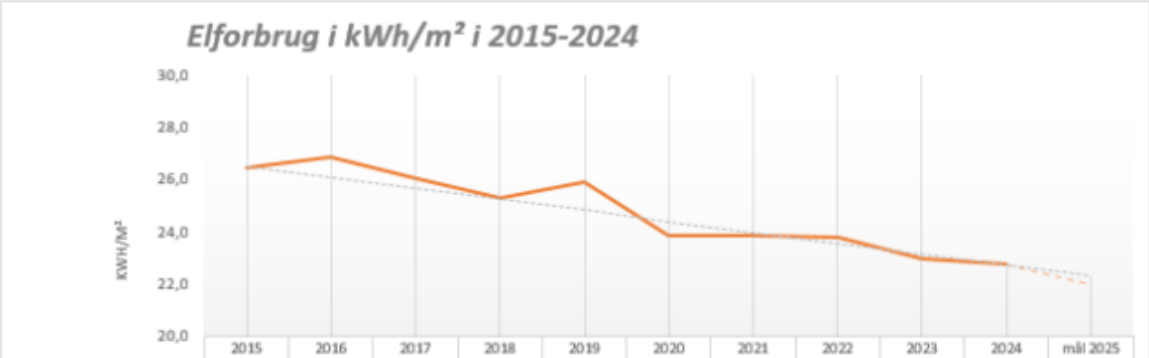
I årene fremover bliver Energihandleplanen højaktuel i lyset af nye EU-krav fra Bygningsdirektivet og Energieffektiviseringsdirektivet, som stiller skærpede krav til energimærkning og energiforbrug. Derfor arbejdes der i øjeblikket på, at Energihandleplanen forlænges fra 2025 frem til 2030 samt at tilbagebetalingstiden øges fra 10 til 15 år.

Status for reduktion af energi- og vandforbrug i forhold til målsætninger (forbrug pr. m²):

Elforbrug
Udgifter til elforbrug i 2024 er i alt 20,1 mio. kr. ekskl. moms.

Det samlede elforbrug i perioden 2015 til 2024 er faldet med i alt 14 % til 22,7 kWh/m2. Besparelsen på de 14 % svarer til 2,7 mio. kr. om året.

Der laves mange energisparetiltag, som har resulteret i elbesparelser. Heri kan nævnes udskiftning og ombygning til LED, energirenovering af ventilationsanlæg og udskiftning af cirkulationspumper. Mål for 2025 forventes at kunne opnås, vurderet på reduktioner opnået indtil nu.

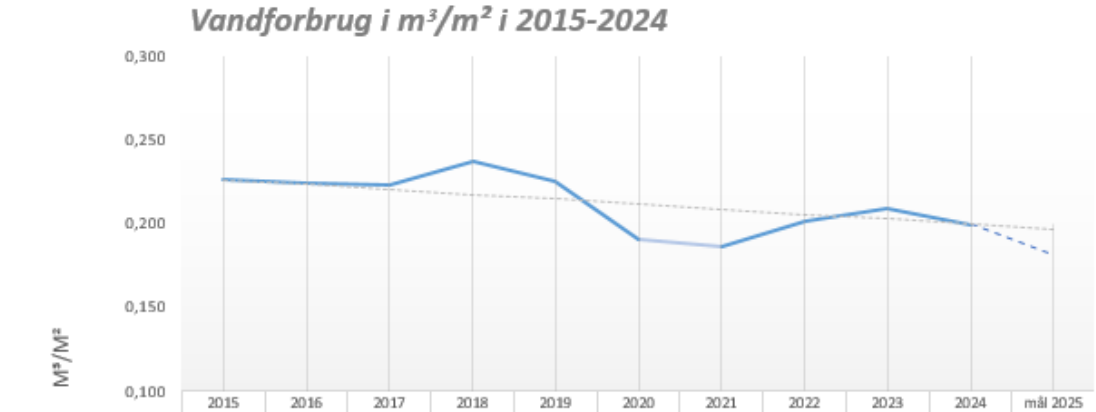


	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	mål 2025
Forbrug pr. m²	26,5	26,9	26,0	25,3	25,9	23,8	23,9	23,8	22,9	22,7	
Mål										22,7	22,0
Tendens	26,5	26,1	25,6	25,2	24,8	24,4	24,0	23,6	23,1	22,7	22,3
1000 m²	474	474	482	480	477	481	478	479	477		
status ift. 2015	0%	-1%	2%	5%	2%	10%	10%	10%	13%	14%	17%

Vandforbrug
Udgifter til vandforbrug i 2024 er i alt 5 mio. kr. ekskl. moms.

Det samlede vandforbrug i perioden 2015 til 2024 er faldet med i alt 12 % til 0,20 m3/m2. Besparelsen på de 12 % svarer til 444.000. kr. om året.

Vandforbruget er ikke reduceret i så høj grad som forventet, og det skyldes blandt andet, at der stadig opstår mindre lækager og løbende toiletter, som ikke opdages i tide. Denne udfordring er imødekommet med brug af IOT-teknologi, hvor bedre data gør det muligt at opdage små lækager hurtigere og få dem stoppet. Det viser sig faktisk, at der er meget af den slags at forfølge. Om det kan give besparelser op til 20 % allerede i 2025 er usikkert.



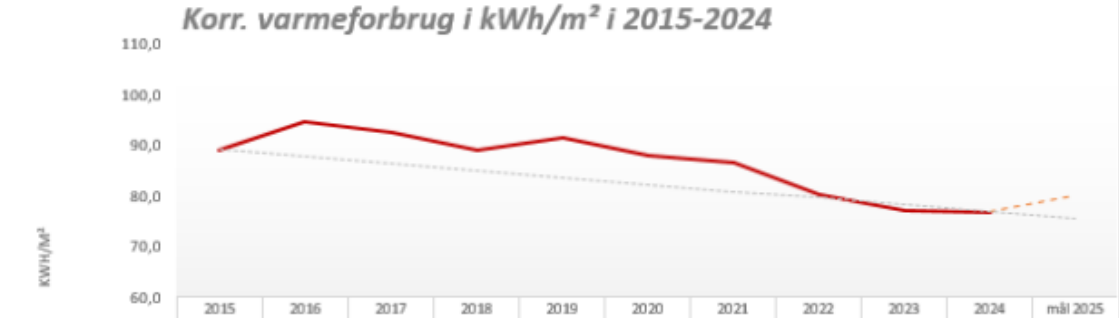
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	mål 2025
Forbrug pr. m³	0,227	0,224	0,224	0,238	0,226	0,191	0,186	0,202	0,210	0,200	
Mål										0,200	0,181
Tendens	0,227	0,224	0,221	0,218	0,215	0,212	0,209	0,206	0,203	0,200	0,197
1000 m²	466	468	475	475	469	472	471	471	479	486	
status ift. 2015	0%	1%	1%	-5%	0%	16%	18%	11%	8%	12%	20%

Varmeforbrug
Udgifter til varmeforbrug i 2024 er i alt 23 mio. kr. ekskl. moms.

Det samlede varmeforbrug i perioden 2015 til 2024 er faldet med i alt 14 % til 76,9 kWh/m2. Besparelsen på de 14 % svarer til 3,6 mio. kr. om året.

Målet for 2025 blev allerede opnået i 2023 som en konsekvens af energikrisen, hvor der blev truffet beslutning om at sænke temperaturen i de kommunale bygninger. Der ud over er der blevet fastlagt en politik om en indetemperatur på 20 grader af hensyn til energiforbrug, økonomi og bæredygtighed. På baggrund af forbrugsdata tyder det på, at denne

temperaturpolitik i nogen grad er blevet overholdt, men de forventede besparelser har ikke haft fuld effekt til trods for de gennemførte investeringer og det øgede fokus på området.



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	mål 2025
Forbrug pr. m²	89,2	94,6	92,6	89,0	91,5	87,9	86,5	80,4	77,0	76,9	
Målilinje										76,9	80,2
tendens	89,2	87,8	86,4	85,1	83,7	82,4	81,0	79,6	78,3	76,9	75,6
1000 m²	457	450	454	454	456	461	454	449	444	453	
status ift. 2015	0%	-6%	-4%	0%	-3%	1%	3%	10%	14%	14%	10%

Forrentning af investeringer i Energihandleplanen
Den årlige forrentning er beregnet ud fra den forventede besparelse i kWh pr. år og i forhold til årets investeringer til energispareprojekter.

Energihandleplanen 2024 resulterede i en forventet forrentning på 8,5 % pr. år eller 1.208.000 kr. ekskl. moms i forhold til en investering på 14.063.000 kr. ekskl. moms.

Link til Energiredegørelse 2024:
https://www.kolding.dk/p/Politik/Politikker%20og%20strategier/E/Energiredeg%C3%B8relse-2024.pdf

Bilag

Vej- og Parkpolitik

Energiredegørelse 2024

Punkt 11: Orientering om Anlægsregnskaber for 2024 for Plan og Teknik. Igangværende anlægsprojekter over 2 mio. kr.

25/2718

Resumé

Orientering om anlægsregnskaber 2024 for igangværende anlægsprojekter på over 2 mio. kr. for Plan og Teknik.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen om anlægsregnskaberne for igangværende anlægsprojekter over 2 mio. kr. tages til efterretning.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

Ifølge Budget og Regnskabssystemet for kommuner skal der for anlægsprojekter, hvor bruttoudgiften eller bruttoindtægten er over 2 mio. kr., aflægges et anlægsregnskab, som Byrådet skal godkende. Byrådet skal ikke godkende anlægsprojekter, hvor bruttoudgiften eller bruttoindtægten er under 2 mio. kr.

Anlægsregnskaber 2024 for igangværende, hvor bruttoudgifter eller bruttoindtægter overstiger 2 mio. kr., fremsendes til orientering.

Anlægsregnskaberne udviser følgende:

Igangværende projekter over 2 mio. kr. (i 1.000 kr.)

	Rådighedsbeløb 2024	Forbrug 2024	Total bevilling*	Total forbrug
Totale indtægter	-20.572	-13.616	-109.627	-32.909
Totale udgifter	105.078	98.466	1.164.791	750.258

* bevillingen er flerårig

De enkelte anlægsregnskaber forefindes i vedlagte bilag.

Bilag

Plan og Teknik bilag til igangværende anlægsregnskaber 2024

Punkt 12: Orientering om Anlægsregnskaber for 2024 for Plan og Teknik. Afsluttede anlægsprojekter over 2 mio. kr.

25/2718

Resumé

Orientering om anlægsregnskaber 2024 for afsluttede anlægsprojekter på over 2 mio. kr. for Plan og Teknik.

Sagen behandles i

Plan og Teknik
samlet sag til Økonomi og Strategi
Byrådet.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen om anlægsregnskaberne for afsluttede anlægsprojekter over 2 mio. kr. tages til efterretning.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

Ifølge Budget og Regnskabssystemet for kommuner skal der for anlægsprojekter, hvor bruttoudgiften eller bruttoindtægten er over 2 mio. kr., aflægges et anlægsregnskab, som Byrådet skal godkende. Byrådet skal ikke godkende anlægsprojekter, hvor bruttoudgiften eller bruttoindtægten er under 2 mio. kr.

Anlægsregnskaber 2024 for igangværende, hvor bruttoudgifter eller bruttoindtægter overstiger 2 mio. kr., fremsendes til orientering.

Anlægsregnskaberne udviser følgende:

Afsluttede projekter over 2 mio. kr. (i 1.000 kr.)

	Rådighedsbeløb 2024	Forbrug 2024	Total bevilling*	Total forbrug
Totale indtægter	-7.917	-4.522	-12.197	-6.821
Totale udgifter	15.220	12.739	72.294	63.813

* bevillingen er flerårig

De enkelte anlægsregnskaber forefindes i vedlagte bilag.

Bilag

Plan og Teknik bilag til afsluttede anlæg

Punkt 13: Bevillingskorrektioner pr. 31. marts 2025 for Plan og Teknik

25/6280

Resumé

Opfølgningen indeholder bevillingskorrektioner pr. 31. marts 2025.

Ændringer for denne periode indgår i tabellen i sagsfremstillingen.

Sagen behandles i

Plan og Teknik
samlet sag til Økonomi og Strategi
Byrådet.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at bevillingskorrektioner pr. 31. marts 2025 indstilles til Byrådets tiltrædelse.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

Tre gange årligt foretages der bevillingskorrektioner på baggrund af den nyeste budgetopfølgning på Plan og Teknik. Opfølgningen har medført nedenstående ændringer i bevillinger, som vil blive medtaget i en samlet sag til Økonomi og Strategi samt Byrådet.

Bevillingskorrektionerne skal være udgiftsneutrale. Det betyder, at eventuelle merudgifter skal finansieres af øgede indtægter eller mindre udgifter andre steder.

Konsekvenser for overslagsårene indarbejdes i bevillingsrammerne for 2026-2029.

Bevillingsrammerne for overslagsårene godkendes i henhold til tidsplanen for budgetlægningen 2026.

Korrektionerne fremgår af nedenstående tabel:

Drift (i 1.000 kr.)

Beskrivelse	2025	2026	2027	2028	2029	Note
Vej- og Parkpolitik:						
Mindesmærker og skulpturer	128	128	128	128	128	1
Analyse af trafikale forhold Jens Holms Vej	-115	0	0	0	0	2
Vakant stilling i Entreprenørafdelingen nedlægges (budgetnote 2)	-700	-700	-700	-700	-700	3
Fælles formål, bygningsafdelingen	300	300	300	300	300	4
Ejendoms- og Boligpolitik:						
Fælles formål, bygningsafdelingen	-300	-300	-300	-300	-300	4
Student Kolding	-132	-133	-133	-133	-133	5
Driftssikring af boligbyggeri	-2.166	-2.144	-2.123	-2.123	-2.123	5

Drift i alt	-2.985	-2.849	-2.828	-2.828	-2.828

Note 1 Mindesmærker og skulpturer
Drift af mindesmærker og skulpturer overgår fra Kultur til Entreprenørafdelingen. Der er en modsvarende post på Kulturpolitik.

Note 2 Analyse af trafikale forhold Jens Holms Vej
Beløbet overføres til P.nr. 5148 Udvikling af Kolding Havn, som et fællesprojekt mellem anlægget og driftsmidler til trafikanalyser. Der er en modsvarende post under anlæg.

Note 3 Vakant stilling i Entreprenørafdelingen nedlægges
Udmøntning af budgetnote 2, spor 2-6. Der nedlægges vakant lederstilling i Entreprenørafdelingen.

Note 4 Fælles formål, bygningsafdelingen
Der er i dag to Ejendoms- og Boligpolitikområder. Dette rettes til ét, idet budgettet, der henhører under Plan og Teknik, splittes ud på politikområdet under Økonomi og Strategi samt Vej- og Parkpolitik.

Fælles formål, bygningsafdelingen overføres til Vej- og Parkpolitik.

Note 5 Student Kolding og Driftssikring af boligbyggeri
Der er i dag to Ejendoms- og Boligpolitikområder. Dette rettes til ét, idet budgettet, der henhører under Plan og Teknik, splittes ud på politikområdet under Økonomi og Strategi samt Vej- og Parkpolitik.

Student Kolding og Driftssikring af boligbyggeri overføres til Ejendoms- og Boligpolitik henhørende under Økonomi og Strategi, hvor der er medtaget en modsvarende post.

Anlæg (i 1.000 kr.)

Beskrivelse	2025	2026	2027	2028	2029	Note
P.nr. 5148 Udvikling af Kolding Havn	115	0	0	0	0	1
Anlæg i alt	115	0	0	0	0	

Note 1 P.nr. 5148 Udvikling af Kolding Havn
Beløbet er overført fra driftsmidler til trafikanalyser under Vej og Parkpolitik til anlægget (se note 2 ovenfor).

Bemærkninger fra Koncernøkonomi

Der er ikke yderligere bemærkninger til punktet.

Punkt 14: Orientering om tidsplanen for budgetlægningen 2026 for Plan og Tekniks budgetområder

25/6121

Resumé

Orientering om tidsplanen for budgetlægning 2026 for Plan og Tekniks budgetområder.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

Tidsplan for budget 2026 for Plan og Tekniks område:

Dato i 2025	*Aktivitet*
1. april	Udvalget orienteres om tidsplanen for budget 2026.
22. april	Økonomi og Strategi godkender bevillingsrammer for 2026-2029.
6. maj	Udvalget drøfter og prioriterer ændringsforslag ud fra bruttoliste over disse.
17. juni	Udvalget godkender foreløbigt budgetbidrag, som skal danne grundlag for førstebehandling i Økonomi og Strategi og Byråd. Behandling af ændringsforslag. Takster for 2026 behandles.
12. august	Udvalget godkender eget budgetbidrag. Behandling af yderligere ændringsforslag. Takster 2026 behandles.

Efter behandlingen den 12. august 2025 af Budget 2026 i Plan og Teknik følges den overordnede tidsplan for budgetlægning for Kolding Kommune, som blev vedtaget sammen med Budgetstrategien for 2026-2029.

Ophæng til politikker, strategier m.m.

Budgetstrategi 2026-2029.

Punkt 15: Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter

Resumé

Deltagelse i ekstraordinære aktiviteter.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

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

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Der forelå intet til drøftelse.

Sagsfremstilling

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

Aktivitet:

Ingen.

Punkt 16: Orienteringspunkter

Resumé

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

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Sagsfremstilling

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

Bilag

Udvidelse af kunstmuseet Trapholt

Belægningsvedligehold 2025

Vej og Parkpolitik - Bygningsvedligeholdelse 2026-2029

Punkt 17: Orientering fra formanden

Resumé

Orientering fra formanden.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Beslutning Plan og Teknik den 01-04-2025

Godkendt.

Punkt 18: Underskriftsside

Resumé

Udvalget skal godkende referatet.

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

Sagen behandles i

Plan og Teknik.