

REFERAT Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget d. 09- 12-2020

Mødedato Onsdag d. 09. december 2020 kl. 13:15

Mødested Skypemøde

Mødedeltagere Jakob Ville, Birgitte Kragh, Hans Holmer, Mølle Lykke
Nielsen, Benny Dall, Elvis Comic, Jesper Elkjær, Ole Alsted, Poul
Erik Jensen, Simon Rømer, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup

Indholdsfortegnelse

Omfartsvej nord om Nr. Bjert.....	3
Underskriftsark.....	7

Punkt 1: Omfartsvej nord om Nr. Bjert

18/4452

Resumé

Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget besluttede den 5. marts 2019 i forbindelse med behandling af sag omkring byudviklingspotentialer i Kolding nord, at der skulle arbejdes videre med at kortlægge behovet for infrastrukturudbygninger i den nordlige del af Kolding.

Der er gennemført forundersøgelser, der dels skulle belyse mulighederne for at indpasse en ny vejforbindelse, dels skulle danne grundlag for en eventuel senere miljøkonsekvensvurdering (VVM) af anlægget.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det henset til det store byudviklingspotentiale principgodkendes, at der arbejdes videre med en ny forbindelsesvej svarende til den vestlige linjeføring (2),

at der i 2021 igangsættes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af den vestlige linjeføring (2) forudsat, at der afsættes de nødvendige midler til opgaven.

Beslutning Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 09-12-2020

Et flertal (Jakob Ville (V), Birgitte Kragh (V), Molle Lykke Nielsen (O), Jesper Elkjær (Samarbejdspartiet), Ole Alsted (V), Simon Rømer (V), Tobias Jørgensen (V) og Yrsa Mastrup (V)) indstiller forslaget til godkendelse.

Et mindretal (Poul Erik Jensen (A), Elvis Comic (A), Hans Holmer (F) og Benny Dall (Ø)) tager forbehold for deres stemmeafgivelse i Økonomiudvalget.

Sagsfremstilling

Historik:

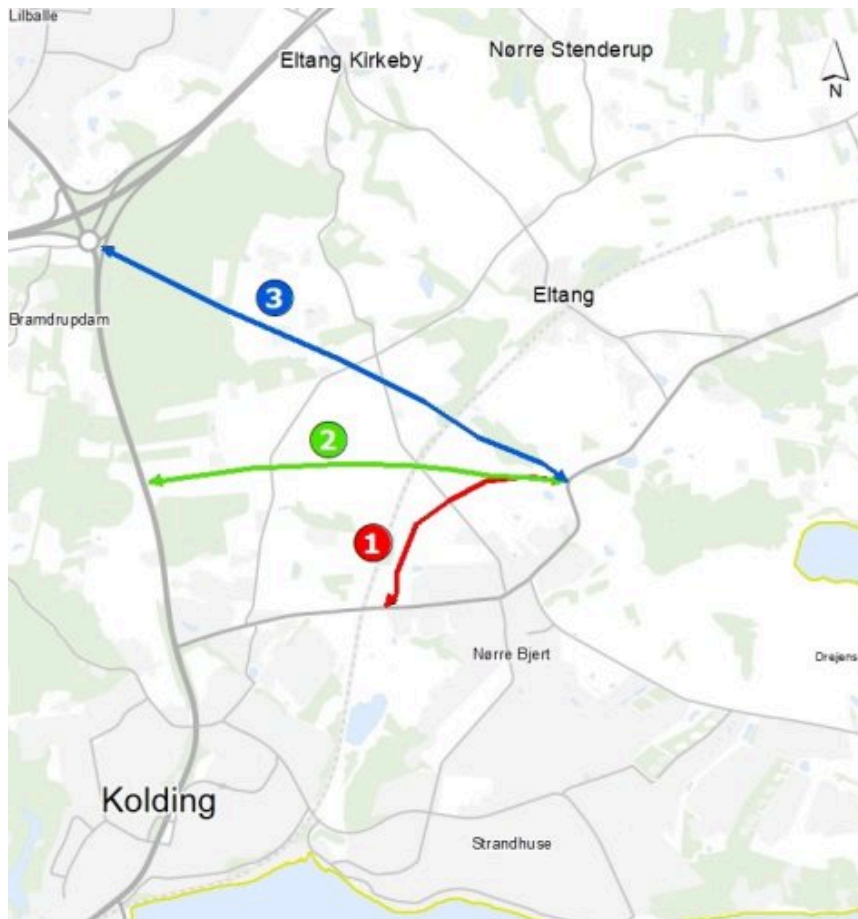
Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget besluttede den 5. marts 2019 i forbindelse med behandling af sagen omkring byudviklingspotentialer i Kolding nord, at der skulle arbejdes videre med at kortlægge behovet for infrastrukturudbygninger i den nordlige del af Kolding.

Byudviklingen kræver, at der anlægges nye veje, og i den forbindelse er der behov for at se på forskellige alternativer til linjeføringen for en omfartsvej nord om Nr. Bjert. Der skal derfor i forbindelse med en miljøkonsekvensredegørelse (VVM) først ske en planmæssig og politisk afklaring af, hvilken linjeføring, der vil understøtte en kommende byudvikling i Kolding NØ bedst.

Ud over den oprindeligt skitserede linjeføring for en omfartsvej nord om Nr. Bjert, har følgende linjeføringer også været relevante at vurdere nærmere:

- Videreførelse af omfartsvejen på ny bro over jernbanen og omtrent stik vest ud til Fynsvej nord for det eksisterende kryds ved Nr. Bjertvej.
- Videreførelse af omfartsvejen på ny bro over jernbanen og herfra mod nordvest op til det eksisterende tilslutningsanlæg ved Kolding Ø.

Principplaceringer for de beskrevne linjeføringer fremgår af nedenstående kort:



De tre linjeføringsprincipper: Den oprindelige sydlige skitserede linjeføring (1), den vestlige linjeføring (2) og den nordvestlige linjeføring (3).

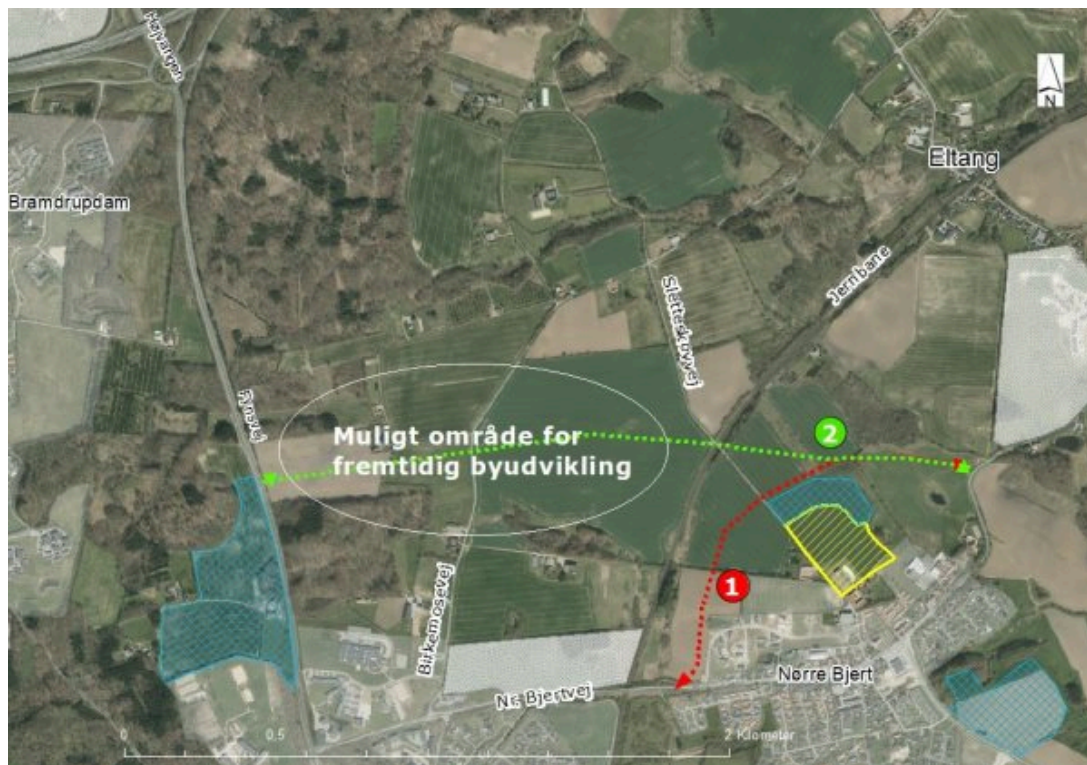
Forundersøgelse:

Der er på budget 2020 afsat midler til at gennemføre forundersøgelser, der dels skal belyse mulighederne for at indpasse en ny vejforbindelse, dels skal danne grundlag for en eventuel senere miljøkonsekvensvurdering (VVM) af anlægget.

Forundersøgelserne er nu gennemført og afrapporteret.

Ret hurtigt har det vist sig, at den nordvestlige linjeføring (3) med tilslutning til den eksisterende rundkørsel ved tilslutningsanlæg Kolding Ø ikke er realistisk. Rundkørslen er allerede med dagens trafik udfordret kapacitetsmæssigt, ligesom der ikke er plads til et ekstra ben i rundkørslen, som derved ville skulle ombygges til et helt andet type anlæg. Desuden vil linjeføring 3 skære gennem et større skovområde sydøst for rundkørslen. Der er derfor ikke vurderet nærmere på linjeføring 3, men alene på de to øvrige.

Den oprindelige linjeføring (1) slår en ring om Nr. Bjert by og tilsluttes Nr. Bjertvej umiddelbart øst for jernbanen, mens en vestlige linjeføring mod Fynsvej (2) krydser jernbanen for at gå omtrent stik vest med tilslutning til Fynsvej.



De to linjeføringer sydlig (1) og vestlig (2). De blå områder er byudviklingsområder, der arbejdes med i den igangværende kommuneplanrevision. Det gule område er under lokalplanlægning. Den vestlige linjeføring (2) kan vejbetjene et muligt område for fremtidig byudvikling identificeret ved Planstrategi 2019.

Den vestlige linjeføring (2) tager sit udgangspunkt i det nordlige af de skarpe sving øst for Nr. Bjert, hvor eksisterende Nr. Bjertvej ind mod byen tilsluttes omfartsvejen i et kanaliseret T-kryds. Herfra forløber vejen omtrent mod vest frem til skæring af jernbanen på en bro ved Sletteskovvej, som tilsluttes i to forlagte T-kryds (den nordlige del kan eventuelt overvejes lukket for at begrænse antallet af vejtillutninger). Herfra fortsætter omfartsvejen mod vest, krydser Birkemosevej (krydsudformning endnu ikke fastlagt) og tænkes tilsluttet Fynsvej i et signalreguleret kryds.

Den sydlige linjeføring (1) tager afsæt i samme punkt øst for Nr. Bjert, hvorfra den forløber mod vest for at skære Sletteskovvej ca. 200 m syd for jernbanen. Sletteskovvej tilsluttes i to forlagte T-kryds, hvorefter omfartsvejen drejer i sydlig retning for at følge jernbanen ned til Nr. Bjertvej, hvor der lægges op til at etablere en rundkørsel med boligvejen Marielystvej som det fjerde ben. I den oprindelige skitse var der regnet med, at Nr. Bjertvejs østlige del blev tilsluttet omfartsvejen i et kanaliseret T-kryds, men pladsforholdene betyder, at der kun er plads til en kurveradius, som tillader en max. hastighed på 40 km/t på omfartsvejen.

Den gennemførte forundersøgelse kortlægger de nuværende trafikale forhold (vej-/stinet og trafikmængder), ligesom de beskriver de forventede trafikmængder ved realisering af hvert af de to alternativer.

De forventede trafikmængder er beregnet ved brug af den kommunale trafikmodel og viser, at begge alternativer vil medføre en aflastning af Nr. Bjertvej gennem byen. Størst for den sydlige linjeføring (op til ca. 50 %), mens den vestlige vil reducere med i størrelsesordenen ca. 40 %.

De beregnede trafikmængder på hver af de to alternativer beløber sig til ca. 6.000 biler/døgn (syd) og ca. 4.000-5.500 (nord). Mængder opgjort på 2030-niveau inkl. kendt byvækst.

Konsekvenserne ved gennemførelse af de to alternative linjeføringer er kortlagt for hver af overskrifterne - Landbrug, skovarealer, natur, landskab samt drikkevandsinteresser.

Begge alternativer vil gennemløbe arealer, der i dag er opdyrkede. Hensynet til videre landbrugsdrift kan betyde behov for at tillade markrelateret trafikadgang til omfartsvejen.

De undersøgte alternativer vil ikke berøre skovarealer direkte, ligesom der ikke umiddelbart er store naturinteresser, som vil blive omfattet.

Begge linjeføringer vil dog gennemskære overdrevsarealer, hvor der vil skulle påvises erstatningsområder.

Den sydlige linjeføring vil kræve dispensation fra åbeskyttelseslinje.

Der er ved feltundersøgelser konstateret begrænset aktivitet af flagermus, men til gengæld er forekomsten af forskellige arter forholdsvis høj.

Begge linjeføringer forløber gennem områder med drikkevandsinteresser (OD)/områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Der skal derfor ved vejanlægget gennemføres tekniske tiltag til opsamling af vejvand.

Nr. Bjert med omgivelser er udpeget som nationalt geologisk interesseområde og er i gældende kommuneplan omfattet af retningslinjen for geologiske bevaringsværdier og bevaringsværdige landskaber.

Landskabet er generelt sårbart over for store anlæg og terrænreguleringer, hvorfor det er væsentligt, at en ny vej indpasses på en sådan måde, at terræformer og sammenhæng i landskabet ikke sløres. Det er således en anbefaling, at et nyt vejanlæg følger terrænets form, hvilket er tilstræbt ved begge linjeføringer.

Det meget kuperede terræn i området bevirker, at udbredelsen af trafikstøj vil være særdeles kompleks, hvorfor detaljerede beregninger vil være påkrævede (gennemføres typisk i forbindelse med en egentlig miljøkonsekvensvurdering (VVM)).

Endelig afsluttes forundersøgelsen med et forsigtigt skøn over anlægsudgifterne. Den vestlige linjeføring vil kunne realiseres for godt 125 mio. kr., mens den sydlige vil andrage knap 55 mio. kr. I overslagene er indregnet en korrektionsreserve på 30 %, som skal sikre, at anlægget, på trods af de usikkerheder, der på dette stadi vil knytte sig til projektet, kan realiseres inden for denne sum.

En efterfølgende proces med udarbejdelse af en egentlig miljøkonsekvensrapport (VVM) for ét eller flere alternativer vil kunne opstartes i 2021, såfremt der findes de nødvendige midler til udarbejdelsen. Et skøn over udgiften hertil lyder på 1,2-1,3 mio. kr. Der er overført uforbrugte midler fra forundersøgelsen på ca. 730.000 kr. fra 2020 til 2021 og i regi af Teknik- og Klimaudvalget udarbejdet et ændringsforslag vedrørende den resterende nødvendige bevilling på 600.000 kr.

Byudviklingsperspektiver:

I det nordlige Nr. Bjert ved Sletteskovvej er igangsat en planproces for et nyt boligområde ved gården Vilhelmsminde. I den igangværende kommuneplanrevision planlægges dette område udvidet mod nord, så der i alt etableres omkring 140 boliger. Disse planlægges alle vejbetjent af en ny omfartsvej via en tilkobling af Sletteskovvej.

I forbindelse med den ny kommuneplan planlægges at udlægge et nyt byudviklingsområde vest for Fynsvej til omtrent der, hvor den vestlige linjeføring vil møde Fynsvej. En koordinering til et tilslutningspunkt på Fynsvej vil give god trafikal mening og skabe synergi i anlægsarbejdet.

I forbindelse med Planstrategi 2019 blev der identificeret et fremtidigt byudviklingsperspektiv af områder nordøst for Kolding.

Med den vestlige linjeføring (2) kan der skabes principiel trafikal adgang til disse områder, der er attraktivt beliggende både i kraft af deres landskabelige skønhed og lette adgang til det overordnede vejnet. Tidshorizonten for en mulig fremtidig byudvikling i disse områder er længere end de ovennævnte, men den vestlige linjeføring (2) vil give området en strategisk adgangsmulighed.

Bilag

Omfartsvej nord om Nr. Bjert - Forundersøgelse

Punkt 2: Underskriftsark

Resumé

Udvalgene skal godkende beslutningsprotokollen. Dette gøres ved, at hvert medlem skal underskrive ved at trykke på "Godkendt".

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Teknik- og Klimaudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.