

# REFERAT Teknik- og Klimaudvalget d. 13-06-2018

**Mødedato** Onsdag d. 13. juni 2018 kl. 13:00

**Mødested** Mødelokale 1.2 Vest

**Mødedeltagere** Jakob Ville, Hans Holmer, Eea Haldan Vestergaard, Elvis  
Comic, Molle Lykke Nielsen, Tobias Jørgensen, Yrsa Mastrup

## Indholdsfortegnelse

Model for renhold af Kolding Midtby.....	3
Differentieret grøn drift.....	7
Status på byggemodninger i 2018.....	10
Renovering af Storegade.....	12
Omfartsvej Nr. Bjert.....	16
Førerløse busser.....	22
Forsinkelser i bybusnettet.....	26
Høring vedr. Sydtrafiks Trafikplan 2018-2022.....	30
Høring vedr. Sydtrafiks budgetforslag 2019.....	36
Sydtrafik regnskab 2017.....	39
Forbedring af fremkommelighed og trafiksikkerhed på Vejlevej - Regulering af adgang til Skovbog Drabæks Alle - forlægning af del af offentlig vej.....	41
Fjordvej 116 - nedlæggelse af del af offentligt vejareal.....	46
Klostergården - nedlæggelse af offentlig parkeringsplads og dele af offentligt vejareal.....	49
Udlevering af kompost fra genbrugspladserne.....	52
Nyt genbrugscenter på Bronzevej.....	54
Bæredygtighedsredegørelse 2017 for affaldsområdet.....	56
Orientering om samspil mellem klimatilpasning og Blå plan.....	58
Serviceudgifter, Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, pr. ultimo april 2018.....	60
Status på budgetlægning 2019 samt overslagsårene 2020-2022 for Teknik- og Klimaudvalgets polit	61
Deltagelse i aktiviteter.....	65
Orienteringspunkter.....	67
Orientering fra formanden.....	68
Nr. Stenderupvej - fordeling af udgifter til udvidelse af offentlig vej.....	69
	70

# Punkt 1: Model for renhold af Kolding Midtby

18/10965

## Resumé

I forbindelse med Budget 2019 blev det drøftet, hvordan renholdelse af Kolding midtby kunne forbedres og byrådet pålagde by- og udviklingsdirektøren at udarbejde en model, som kan løfte rengøringsindsatsen i Kolding Midtby.

Den udarbejdede model indeholder en øget synlig rengøring samt et øget samarbejde med midtbyens interessenter, som giver basis for en fælles indsats og ejerskab, samt afprøvning og indførelse af nye teknologiske løsninger.

## Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at principperne for den foreslåede model godkendes til afprøvning,

at der udarbejdes et ændringsforslag til budget 2019-2022 på de konkrete tiltag.

## Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Teknik- og Klimaudvalget ønsker at fremme en model, som baserer sig på de skitserede principper.

Samtidig blev det besluttet, at der udarbejdes et ændringsforslag til budget 2019 vedrørende den tilpassede model for styrket renhold i Kolding Midtby, ligesom der ønskes udarbejdet et særskilt ændringsforslag vedrørende anvendelse af nye teknologiske og innovative tiltag i form af intelligent inventar m.v.

Såfremt der bevilges penge til et løft af renholdelsesindsatsen i midtbyen ved budgetforhandlingerne, skal ordningen evalueres efter 2 år.

## Sagsfremstilling

I budget 2018 er der vedtaget nedenstående budgetnote.

Budgetnote 0.19

*”Det pålægges by- og udviklingsdirektøren at udarbejde forslag til en model, som kan løfte rengøringsindsatsen i Kolding bymidte. Modellen skal være baseret på et princip om øget synlig rengøring – og indebærer en fælles indsats mellem kommunen og midtbyens grundejere, butikker, cafeer/restauranter og andre erhvervsdrivende. Det bør i den forbindelse afklares, om der skal etableres en form for vejmandsordning i bymidten, som både kan varetage rengøringsopgaver og være daglig dialogpartner med de erhvervsdrivende og grundejerne om at løfte midtbyens renholdelsesniveau. Der skal samtidig redegøres for, hvordan ordningen kan ses i sammenhæng med og som et supplement til den eksisterende rengøringsopgave, ligesom muligheden for anvendelse af fleksjob til løsning af en del af opgaven afklares. Forslag til model skal foreligge til politisk stillingtagen senest i juni 2018 med henblik på fremsendelse af ændringsforslag til budget 2019.”*

### *Model for fælles renholdelse af Kolding midtby*

Modellen er udarbejdet af By- og Udviklingsforvaltningen (i samarbejde mellem bestiller og udfører) og søger at komme med forslag til at højne og synliggøre renholdelsesniveauet i Kolding midtby samt at invitere interessenter (bygningsejere, butiksdrivende, cityforeningen m.fl.) til dialog og fælles indsats vedrørende renhold.

Modellen tager udgangspunkt i budgetnote 0.19, kontrakten med entreprenøraftdelingen på renhold i bymidten, de tværfaglige udviklingsprojekter forvaltningen har indgået, og stadig indgår i, ligesom input fra byvandringen i efteråret 2017 med byens handlende og øvrige interessenter indgår i modellen.

Modellen indeholder

- Fælles indsats mellem kommune, grundejere og erhvervsdrivende
- Løft til renholdelsesindsatsen i Kolding bymidte
- Teknologisk udvikling
- Øget synlig rengøring
- Daglig dialog
- Anvendelse af flexjobbere som en del af løsningsmodellen

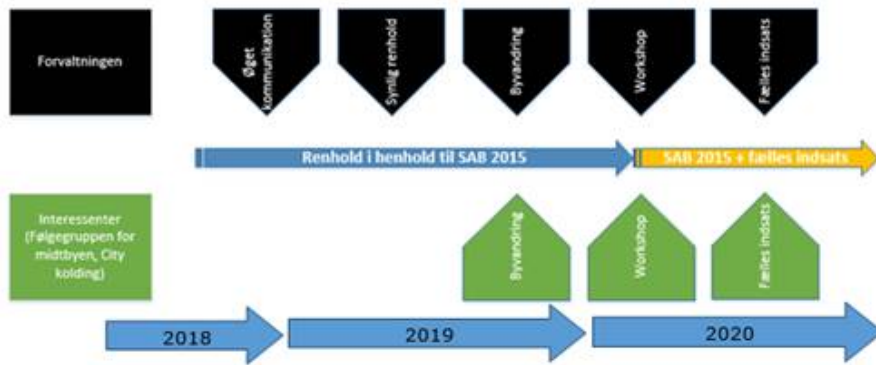
Modellen beskriver et forløb over 2 år og kræver god kommunikation til, og dialog med midtbyens brugere. Efter de 2 år vil implementeringen være på plads og en fælles indsats for renhold i midtbyen kan opleves.

Modellen lægger op til, at By- og Udviklingsforvaltningen definerer og igangsætter en række ekstra renholdstiltag og rutiner, der skal foregå i midtbyen, således at det generelle renholdelsesniveau løftes.

Der vil være en øget information omkring aktiviteterne, og der bliver etableret synlig renhold i butikkernes åbningstid.

Allerede i 2018 vil forvaltningen, i forbindelse med udarbejdelsen af den nye Bydesignmanual, kommunikere omkring bymidten, herunder også de initiativer, der foregår omkring renholdelse i bymidten, ligesom de tiltag, der allerede er sat i værk i de seneste 2 år.

Ønsket om øget samarbejde og dialog med midtbyens interessenter er et vigtigt element i modellen og følger de aktiviteter i midtbyen og den involvering af interessenterne, der startes op i år 1 og intensiveres undervejs i forløbet via workshops og byvandringer i løbet af de to år.



Det første år er dialogpartneren Følgegruppen, som er med i udarbejdelsen af Bydesignmanualen. Følgegruppens opgave på byvandringerne vil i første omgang være at komme med forslag og holdninger. Dette vil blive fulgt op med dialogmøder med en bredere gruppe af interessenter.

År to gennemføres en større workshop, hvor interessenternes holdninger, forslag samt resultaterne fra det tidligere års byvandring, og erfaringer fra forvaltningens tidligere udviklingsprojekter bringes i samspil.

Formålet med workshoppen er at opnå en fælles forståelse mellem interessenternes synspunkter og behov og samtidig give dem et indblik i, hvilke ressourcer, der er til rådighed.

Det forventes samtidig, at inddragelsen skal være med til at kortlægge de reelle behov, holdninger og ønsker, som midtbyens interessenter har vedrørende renhold af Kolding midtby.

Herefter vil samspillet mellem forvaltningen og interessenterne definere den fremtidige daglige renholdelse og de fælles indsatspunkter.

Undervejs i processen testes løbende nye teknologiske og innovative tiltag, og der udskiftes til intelligent inventar, ligesom nudging indgår som et vigtigt element gennem hele processen.

Hele processen har ligeledes til formål at forsøge at skabe et bredt ejerskab for bymidten, så handlende, borgere og andre interessenter sammen med kommunen tager ansvar i forhold til en ren og smuk bymidte.

### *Budget*

#### *Drift*

	2019	2020	2021	2022
Pris for model	1.538.000	1.550.000	688.000	688.000

Beskrivelse af hele modellen er vedlagt som bilag.

### **Bilag**

Model for fælles renhold Kolding Midtby

## Punkt 2: Differentieret grøn drift

18/10272

### Resumé

Af Budget 2018 fremgår følgende budgetnote:

*”Grøn drift, forskønnelse af byområder: Det pålægges by- og udviklingsdirektøren at udarbejde et forslag til, hvorledes der kan ske en justering af den grønne drift, så der opnås et højere plejeniveau på de mest synlige og bynære områder. Forslaget skal således indeholde et forslag til, hvordan der kan differentieres i plejeniveau, så de mest synlige områder kan gives et løft til gavn for turister, gæster og borgere.*

*Et eventuelt forslag om et generelt løft af plejeniveau medtages som ændringsforslag til budget 2019.”*

Der gives i sagen en orientering om status på By- og Udviklingsforvaltningens arbejde med differentieret grøn drift.

### Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Godkendt.

### Sagsfremstilling

By- og Udviklingsforvaltningen har siden 2013 arbejdet ud fra begrebet differentieret drift.

Arbejdet med differentieret drift foregår ved, at arealerne løbende vurderes ud fra nedenstående parametre og i relation til kvalitetsbeskrivelser og budget på området. Herved sikres, at ressourcerne bruges effektivt, og der, hvor borgerne færdes, under hensyntagen til arkitektur, kultur og benyttelse.

Herudover er mange af de arealer, som forvaltningen drifter, i spil i forbindelse med overordnede handleplaner for kommunens arealer. Her kan nævnes, Grøn strategi, Træstrategi, Legepladsstrategi, Smart spildevand, puljeprojekter m.fl.

Vurderingsparametre ved differentieret drift:

- Brugen af arealet
- Arealets værdi for borgerne
- Trafikmæssige forhold

- Sikre en økonomisk og effektiv drift af arealerne.

De arealer, som forvaltningen drifter og administrerer, er kortlagt i GIS og elementerne er registreret og plejes efter kvalitetsbeskrivelserne.

Plejeniveauerne for de enkelte elementerne er fastsat med baggrund i brugen af arealerne, både med henblik på at tilgodese borgere og turister. Forvaltningen udfører differentieret drift på elementniveau og tager løbende stilling til serviceniveauerne på arealerne.

Ændringer i serviceniveauet sker som oftest på grund af ændret brug af arealerne. Ved øget brug højnes serviceniveauet, hvis muligt, og på arealer, der ikke længere bruges, sænkes serviceniveauet. Kort sagt; serviceniveauet følger borgernes brug af arealerne.

Det er i dag arealer i Kolding midtby og Christiansfeld, der har det højeste plejeniveau. Dette skyldes, at det især er her borgerne, besøgende og turisterne samles.

I Kolding midtby er det især området omkring gågaderne og Sct. Jørgens Have, der skiller sig ud, og i Christiansfeld er det midtbyen, Comeniushaven og Genforeningspladsen. Ud over disse steder kan steder som Trapholt, Åstederne og badestrandene nævnes som steder, der har et højt plejeniveau.

Som en del af revidering af kvalitetsbeskrivelserne og evaluering af driftssæsonen vurderes det, hvor og hvilke elementer, der kan ændres til den kommende driftssæson. Ændringerne tager afsæt i de tidligere nævnte parametre.

Konkret i 2018 er der sket ændringer/kvalitetsløft i kvalitetsbeskrivelserne på følgende elementer:

- Græsklipning GR3 og GR2 - skærpet krav til accept af frøstande og afklip.
- Udvalgte hække/pur klippes 2 gange - pga. oversigtsforhold
- Fejemaskine til ukrudtsbekæmpelse på kommunes fortove
- Samarbejde med Legeparken - de grønne elementer bruges aktivt i parken.
- Klimaprojekt Bypark Øst - samarbejde omkring merværdi projektet, der skal give parken et rekreativt løft. Dette sker i høj grad ved at løfte de grønne elementer på arealet.
- Via den grønne pulje blev der i efteråret 2017 etableret et midlertidigt projekt på tombolapladsen, og i Søndergade et grønt løft i gaden med plads til ophold for borgere og turister i midtbyen.

Derudover har forvaltningen igangsat et samarbejde med NIRAS, som facilitator på fælleskontroller mellem Bestiller og Udfører.

Dette samarbejde sikrer en systematisk og uvildig tilgang til kontrol og afføder ekstraopgaver, genopretningsopgaver, ændringer til GIS samt kontrol af de ydelser, som Drift leverer i henhold til kvalitetsbeskrivelserne og kontraktstyringen. Det vigtigste formål med fælleskontrollerne er at sikre, at plejeniveauet overholdes til gavn for borgerne.

Efter endt driftssæson 2018 vil forvaltningen analysere de ændrede driftstiltag for 2018, resultaterne fra fælleskontrollerne samt de grønne tværfaglige projekter, der er udført i 2017/2018. Herudfra vurderes, i overensstemmelse med ovenstående vurderingsparametre, hvilke elementer, der ved et generelt løft i plejeniveauet, kan give et synligt positivt resultat på udvalgte arealer.

Det midlertidige projekt på Tombolapladsen vil indgå i vurderingen med de erfaringer, dette forsøg har givet. Er der elementer, der egner sig til permanente tiltag i midtbyen? Dette vil i givet fald kunne indgå i et ændringsforslag til 2020.

Et generelt løft af plejeniveau kunne være;

- Hækklipping 2x årligt
- Hyppigere ukrudtsbekæmpelse
- Opgradere antal fejninger
- Opgradere græsklipning GR3 til GR2
- Indarbejde stauder på udvalgte arealer
- Omlægning af anlæg, parker, byhaver

De mange tiltag bør indgå i en samlet vurdering af, hvad der kan være med til at give et løft i de bynære områder.

Evalueringen af sæson 2018 vil fungere som baggrundsmateriale, såfremt der ønskes et generelt løft af plejeniveauet i Kolding kommune.

Forvaltningen vil komme med en evaluering af analysen i foråret 2019 med henblik på at kunne fremsende et ændringsforslag til budget 2020.

## **Punkt 3: Status på byggemodninger i 2018**

17/20607

### **Resumé**

Teknik- og Klimaudvalget prioriterede på mødet den 17. januar 2018 byggemodninger 2018.

Der gives hermed en status på byggemodningerne.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at status på byggemodningerne tages til efterretning.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Der er siden prioriteringen i januar 2018 arbejdet intenst med planlægningsfasen, myndighedsgodkendelser, jordkøb og projektering.

Processen på de enkelte byggemodninger har for norges vedkommende trukket ud, mens det for andre har det været muligt at fremme processen, hvilket nedenstående status skitserer.

#### *Agerøvej i Drejens 2. etape*

Projekteres p.t. og byggemodnes efter sommerferien. Salgstidspunkt er endnu ikke fastlagt.

#### *Thorsager 2. etape*

Byggemodnes p.t. og forventes færdig til september 2018. Grundene udbydes til salg i august 2018.

#### *Ødis, 12 grunde*

Planprocessen er trukket ud grundet indsigelse mod lokalplanen. Lokalplanen forventes at blive behandlet politisk i august/september 2018. Byggemodningen udskydes derfor til 2019.

#### *Christiansfeld, ny udstykning, 1. etape*

Lokalplanen er under udarbejdelsen og forventes politisk behandlet i august/september 2018. Byggemodningen projekteres herefter i efteråret, udbydes henover vinteren til anlæg i 2019.

#### *Westerbygård, Sdr. Bjert*

Forslag til lokalplan behandles politik i juni 2018. Kan forventeligt endelig godkendes i august 2018. Denne byggemodning projekteres sideløbende med planprocessen og byggemodnes i efteråret. Grundene sættes til salg primo 2019.

#### *Stepping*

Lokalplanen bearbejdes p.t. og der er indledt jordopkøb til adgangsvejen. Projektering og myndighedsbehandling omkring spildevand er indledt. Udstykningen forventes at kunne projekteres i 2018 og byggemodnes i 2019.

#### *Ekstra etaper i Lunderskov og Vester Nebel*

Salget af grunde ved specielt Dollerup Sø i Lunderskov og ved Koldingvej i Vester Nebel er gået stærkt. Grundet det hurtige salg af grunde, har forvaltningen igangsat yderligere en etape på begge disse udstykninger.

Ved Dollerup Sø betyder det yderligere byggemodning af 19 parcelhusgrunde, som forventes færdige i sommeren 2018. Grundene forventes sat til salg i oktober 2018.

Ved udstykningen ved Koldingvej i Vester Nebel byggemodnes yderligere 10 parcelhusgrunde og 1 storparcel. Byggemodningen forventes at gå i gang efter sommerferien 2018. Salgstidspunkt er endnu ikke fastlagt.

Justeringerne med at byggemodne 2 ekstra etaper er primært sket for at sikre, at der er grunde til salg i de områder, hvor forvaltningen oplever stor efterspørgsel.

Fremrykningen af disse 2 etaper er udelukkende blevet muligt at gennemføre, da andre processer er trukket ud, således der er blevet plads i kalenderen.

## **Punkt 4: Renovering af Storegade**

17/21768

### **Resumé**

Kolding Kommune har i budget 2018 afsat 5,0 mio. kr. til renovering af Storegade i Lunderskov.

Projektet er udarbejdet sammen med Lunderskov Lokalråd og BlueKolding. BlueKolding bidrager yderligere til økonomien via synergieffekter.

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler, at det nye gadeprofil tager afsæt i gadens nuværende rammer med få butikker og vægter derfor forskønnelse, sammenhæng og bløde trafikanter samt styret parkering i afmærkede parkeringsbåse i den ene side af gaden.

LHHI (Lunderskov Handels-, Håndværker og Industriforening) anbefaler, at der lægges vægt på fastholdelse af de tilbageværende butikker med maksimale parkeringsmuligheder i det nye vejprofil samt sikring af de bløde trafikanter fra vest og til Søgårdsvej.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren forslår,

at Forslag 1 vælges og forvaltningen viderefører projektering og udfører anlæggelse af dette i samarbejde med Blue Kolding i 2019.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

I Budget 2018 er der afsat 5,0 mio. kr. til renovering af Storegade i Lunderskov.

Den endelige udformning af gadens profil er blevet til i samarbejde med Lunderskov Lokalråd og BlueKolding.

Af budgetnote 41, P.nr. 4910 – Lunderskov, Storegade fremgår:

*”Der arbejdes med kombinerede LAR\* og opholdsarealer. \*LAR er en forkortelse for ”lokal afledning af regnvand”. Formålet er at undgå at regnvandet ender i kloakken. I stedet for skal regnvand håndteres der, hvor det falder. ”*

Samarbejdet med Blue Kolding giver en synergieffekt, da udgifter, som skulle have været brugt på nye ledninger, kan tilføres gaderenoveringen.

Regnvand fra tagene bliver således håndteret i gaden i stedet for i nedgravede ledninger. Herved tilføjes projektet en merværdi i forhold til, at penge, der traditionelt bliver brugt på rør, her anvendes til vandrender og regnvandsbrønde og derved bidrager til det rekreative opholdsmiljø i gaden. Det lever også op til de tværgående målsætninger om at sikre merværdi i forbindelse med klima- og regnvandsprojekter.

Forudsætningerne for gadens nye profil har været:

- Forskønnelse i form af et grønt og harmonisk gadeforløb
- Bedre forhold for de bløde trafikanter
- Ordrede forhold for parkering
- Smart håndtering af regnvand

Storegade er, som den mest centrale gade i byen, i dag præget af slitage og har et bredt vejprofil, hvor der ikke er taget hensyn til de bløde trafikanter eller til en æstetisk rød tråd i forløbet.

Parkering foregår i dag ustruktureret og gør, at også arealer, der ikke er tiltænkt til parkering, anvendes til dette formål.

#### *Forslag 1:*

Forvaltningen har i samarbejde med Lunderskov Lokalråd designet et nyt vejprofil til Storegade.

Det nye vejprofil er baseret på en såkaldt 2-1 vej, hvor vejen er gjort smallere og forsynet med 1 m brede stiplede felter i hver side af vejen, forbeholdt cyklister. Når biler skal passere hinanden, er det dog muligt at tage cykelfeltet i brug også.

Denne type vej etableres også på Højvang i Lunderskov. Denne løsning betyder, at al parkering skal ske i afmærkede båse, så der ikke længere kan parkeres langs kantstenen. Alle parkeringsbåse samles i vejens nordlige side for at udnytte pladsen, så der i solsiden bliver plads til ophold, beplantning og regnvandshåndtering. Dette kan gøres i et mønster gennem gaden og derved skabe den sammenhæng, der mangler i dag.

Forslag 1 løser de stillede opgaver omkring forskønnelse, plads til ophold, håndtering af smart spildevand, hensynet til de bløde trafikanter samt styret parkering i afmærkede båse med tidsbegrænsning af hensyn til butikkerne.

#### *Forslag 2:*

På et borgermøde, hvor forslag 1 blev fremlagt, blev der rejst tvivl om, hvorvidt der var parkeringspladser nok ved de eksisterende butikker i gaden. Kolding Kommune afholdte herefter et møde med LHHI (Lunderskov Handels-, Håndværker og Industriforening) for at drøfte mulighederne.

På denne baggrund har By- og Udviklingsforvaltningen udarbejdet et alternativt forslag (Forslag 2), hvor der tages hensyn til de enkelte butikkers ønske om placering af parkeringsbåse umiddelbart ud for deres facader samtidig med, at forholdene for de bløde trafikanter ikke måtte forringes i forhold til forslag 1.

Det betyder, at forslag 2 har parkeringsbåse placeret direkte foran butiksfacerner ved 3 forretninger i Storegade. For at imødekomme dette ønske har det været nødvendigt at placere parkering i begge sider af Storegade, ligesom i forslag 1 i afmærkede båse.

Konsekvensen heraf er, at der ikke kan anbefales en 2-1 vej, ligesom den lige gadeprofil (æstetiske udtryk), der er indeholdt i forslag 1, ikke kan holdes i en lige harmonisk linje. Det betyder, at vejforløbet bliver mindre harmonisk, mindre grønt og giver mindre merværdi i forhold til ophold og oplevelse i gaden. Der vil således forekomme en vejmidteforskydning i forløbet, regnbedene bliver smallere, og der bliver kun plads til halvdelen af træerne samt færre parkeringsbåse.

For at tilgodese de bløde trafikanter, er der på en del af strækningen fra Drabæks Alle til Søgårdsvej indarbejdet en dobbeltrettet cykelsti, mens de bløde trafikanter på den resterende del af Storegade henvises til kørebanen.

Forslag 2 tilgodeser butikkernes ønske om placering af parkering umiddelbart langs de enkelte butikkers facade. Det betyder til gengæld, at der samlet set bliver 4 færre p-pladser i gaden i forslag 2 i forhold til forslag 1.

Forslag 2 går på kompromis hvad angår forskønnelse, plads til ophold og smart håndtering af regnvand, ligesom forslaget kun forbedrer forholdene for de bløde trafikanter på en del af strækningen. Det samlede antal p-pladser i forslag 2 er desuden 4 mindre end i forslag 1.

#### *By- og Udviklingsforvaltningens anbefaling:*

Storegade, som i dag har et profil som en stor handelsegade, har i de sidste 10-15 år mistet de fleste butikker, og er under forvandling til et boligområde, dog stadig med få vigtige butikker.

By- og Udviklingsforvaltningen anbefaler, at forslag 1 vælges for at sikre en fremtidsorienteret løsning for Storegade. En løsning, der skal fremme et harmonisk gadeforløb med fokus på transformation fra primær handelsegade til en gade tilpasset de nuværende forhold, sammenhæng og identitet, hvor ophold, klima, forskønnelse og de bløde trafikanter er i centrum.

Der vil med forslag 1 stadig være parkering, der er tilpasset Storegade som en boliggade med enkelte vigtige butikker, ligesom forslag 1 er den løsning, der samlet set indeholder flest parkeringsbåse i Storegade - 4 parkeringsbåse mere end forslag 2.

Opmærksomheden skal derudover henledes på, at der på Havegade er en parkeringsplads med 15 pladser op mod Storegade samt endnu 20 pladser i forlængelse heraf videre ned ad Havegade.

Fælles for de 2 forslag er, at uanset, hvilket forslag, der vælges, kræver det en godkendelse fra politiet, før de kan gennemføres.

## **Bilag**

Forslag 1

Forslag 2

## **Punkt 5: Omfartsvej Nr. Bjert**

18/4452

### **Resumé**

I forbindelse med Budget 2018 er der udarbejdet et skitseprojekt og anlægsoverslag for en omfartsvej nord om Nr. Bjert.

Formålet med omfartsvejen er at aflaste Nr. Bjertvej for gennemkørende trafik og dermed reducere trafikgenerne for vejens beboere.

Omfartsvejen forventes at aflaste Nr. Bjertvej med 6–7.000 køretøjer i døgnet i 2025.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at sagen drøftes.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Sagen blev drøftet.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med Budget 2018 blev By- og Udviklingsforvaltningen bedt om at udarbejde et skitseprojekt for en omfartsvej nord om Nr. Bjert med tilhørende anlægsoverslag.

Formålet med en omfartsvej er at aflaste Nr. Bjertvej for gennemkørende trafik. En omfartsvej vil også give mulighed for at betjene nuværende og kommende boligområder i Nr. Bjert ved at lave en tilkørsel ca. midt på omfartsvejen ved Sletteskovvej.

#### *Trafikken i området i dag*

Nr. Bjertvej er i Mobilitetsplanen for Kolding Kommune udpeget som en gennemfartsvej og fungerer som indfaldsvej til Kolding fra det nordøstlige opland.

På Nr. Bjertvej kører der ca. 8.250 biler i døgnet vest for Drejensvej og ca. 6.850 køretøjer øst for Drejensvej.



Ca. 10 % af trafikken er tung trafik og antallet af cyklister på Nr. Bjertvej er ca. 50.

Gennemsnitshastigheden ligger på 45 km/t ud for Nr. Bjert Kirke.

Nr. Bjertvej er 6,5 meter bred og forsynet med fortov og en kombination af cykelstier og cykelbaner.

Sammenlignet med de øvrige 2-sporede indfaldsveje til Kolding med boliger på begge sider (Haderslevvej og Vejlevej), er trafikmængderne lidt mindre på Nr. Bjertvej.

Forvaltningen vurderer, at vejens nuværende udformning kan bære de nuværende og kommende trafikmængder.

Når trafikken fremskrives til 2025 vil den være vokset til ca. 11.500 biler pr. døgn. En omfartsvej nord om Nr. Bjertvej vil aflaste byområdet med ca. 6.000-7.000 biler pr. døgn, så trafikken på Nr. Bjertvej reduceres til 5.000-6.000 biler i døgnet svarende til en halvering.

En halvering af trafikken medfører erfaringsmæssigt, at støjniveauet falder med 3 dB. En ændring af lydstyrken på 1-2 dB er den mindste ændring, det menneskelige øre kan opfatte, hvorimod 3 dB er en hørbar ændring. 10 dB svarer til en oplevet halvering af støjen. Der er således ikke tale om en særlig stor ændring støjmæssigt ved anlæg af en omfartsvej.

Nr. Bjertvej forløber parallelt med E20 og i takt med, at der opleves trængselsproblemer på E20, intensiveres trafikken på Nr. Bjertvej. Kolding kommune har derfor stor interesse i, at E20 udvides til 3 spor fra Fredericia til Kolding for at aflaste Nr. Bjertvej for gennemkørende trafik.

#### *Igangværende og planlagte projekter i området*

I 2018 etableres en signalregulering af krydset Nr. Bjertvej/Skolebakken.

Udover at forbedre bilernes fremkommelighed, vil reguleringen lette de bløde trafikanternes passage af Nr. Bjertvej, idet der etableres to fodgængerfelter over denne (og ét over Skolebakken).

I forbindelse med projektet etableres egentlige cykelstier langs Nr. Bjertvej i stedet for de nuværende kantbaner mellem Skolebakken og krydset ved Drejensvej. Der anlægges desuden to korte venstresvingsspor på Nr. Bjertvej mod henholdsvis Skolebakken og Sletteskovvej samt et højresvingsspor mod Skolebakken.

### *Linjeføring og økonomi*

Der er udarbejdet 3 forslag, hvoraf de to forslag kobler omfartsvejen sammen med Sletteskovvej.

Omfartsvejen bliver ca. 1,6 km og løber fra jernbanens krydsning med Nr. Bjertvej til omtrentligt 300 meter øst for Nr. Bjert.

Det valgte trace er lagt, hvor det så vidt muligt følger landskabets form under hensyntagen til svingradier, stigningsgrader m.v.

### *Forslag 1*

Har ingen tilslutning til Sletteskovvej og vægter således fremkommeligheden på omfartsvejen meget højt.

Ulempen er, at eksisterende og kommende byområder ikke kan benytte omfartsvejen, hvis de skal mod Kolding eller Fredericia.

### *Forslag 2*

Har det højeste serviceniveau for bilisterne, hvor Sletteskovvej krydser omfartsvejen med en bro og fra broen laves der en rampe ned til omfartsvejen.

Dette giver mulighed for at eksisterende og kommende byområder kan benytte omfartsvejen uden at serviceniveauet for bilister på omfartsvejen sænkes synderligt.

### *Forslag 3*

Tilslutter omfartsvejen med Sletteskovvej i en rundkørsel. Dette giver god mulighed for at eksisterende og kommende udstykningsområder i området kan anvende omfartsvejen.

Serviceniveauet er ikke nær så godt som ved forslag 2, men det forventes ikke at have nogen betydning for hvor mange, der forventes at benytte omfartsvejen.

1. Sletteskovvej tilsluttes ikke omfartsvejen, men føres over omfartsvejen på en bro.



2. Sletteskovvej tilsluttes med et hankanlæg og føres over omfartsvejen på en bro.



3. Sletteskovvej tilsluttes omfartsvejen i en rundkørsel.



Forslag	Beskrivelse	Anlægssum i mio. kr.	Årlig drift i mio. kr.
1	Sletteskovvej tilsluttes ikke omfartsvejen, men føres over omfartsvejen på en bro.	57	0,45
2	Sletteskovvej tilsluttes med et hankanlæg og føres over omfartsvej på en bro.	70	0,50
3	Sletteskovvej tilsluttes omfartsvejen i en rundkørsel.	52	0,40

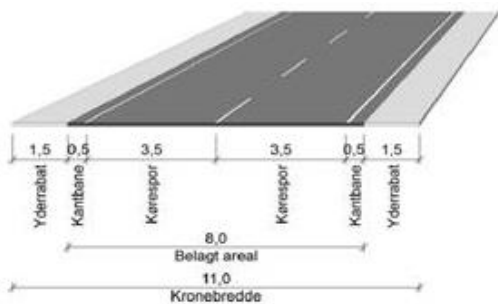


Forvaltningen vurderer, at løsningsforslag 3 er den økonomisk mest fordelagtige løsning.

### *Vejens tværprofil*

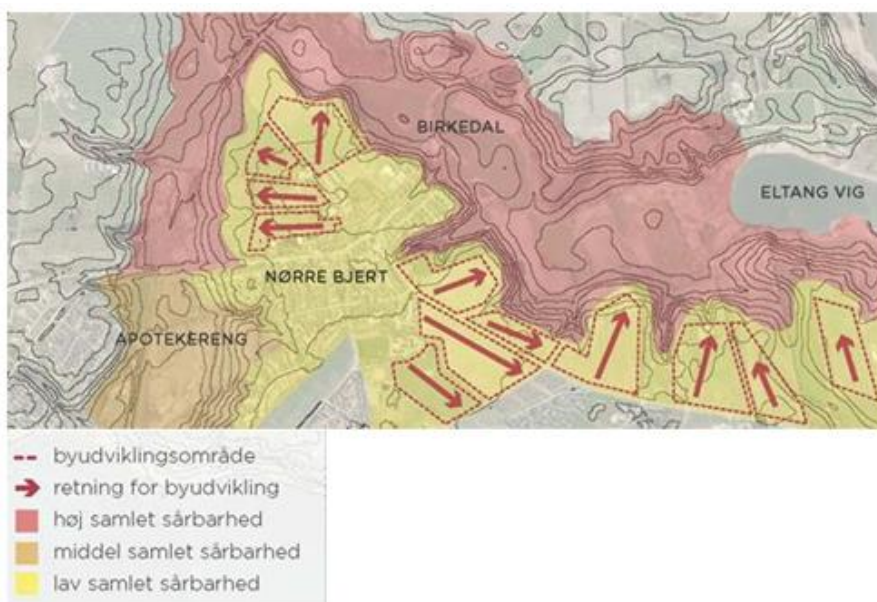
Vejprofilet bliver ca. 11 meter bredt afhængigt af lokale terrænforhold fordelt på:

- 2 x 3,5 m kørebane
- 2 x 0,5 m kantbane
- 2 x 1,5 m rabat og grøfter i begge sider af vejen.



### *Byudvikling og planforhold*

Omkørselsvejen vil komme til at definere en nordlig grænse for Nr. Bjert by. Kombineret med LKM-kortlægningens konklusioner for potentiel byudvikling af Nr. Bjert (se efterfølgende kort) åbner der sig et ”oplagt” (landskabeligt hensigtsmæssigt, afgrænset og i direkte tilknytning til eksisterende by) areal til byudvikling nord for Nr. Bjert.



*Kort - Strategisk udpeging af potentiel byudvikling.*

De nye afgrænsede arealer syd for vejen, som ikke i forvejen er omfattet af kommuneplanens rammer for byudvikling, udgør cirka 12 ha. Heraf vil cirka 3-4 ha sandsynligvis ikke kunne bruges til byudvikling på grund af vejstøj, landskabelig tilpasning og regnvandsbassiner.

Det samlede nye areal til byudvikling vil blive på cirka 8 ha (cirka 50-80 parcelhusgrunde).

## Punkt 6: Førerløse busser

17/12562

### Resumé

Teknikudvalget besluttede den 7. august 2017 at pålægge By- og Udviklingsforvaltningen at vurdere muligheden for at gennemføre forsøg med førerløse busser. Forvaltningen redegør med nærværende herfor.

### Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

### Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at der ikke arbejdes videre mod et forsøg med førerløse busser.

### Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Godkendt.

### Sagsfremstilling

Teknikudvalget besluttede den 7. august 2017 at pålægge By- og Udviklingsforvaltningen at vurdere muligheden for at gennemføre forsøg med førerløse busser.

Førerløse (autonome) teknologier til landtransport måles på udviklingsniveau ud fra en SAE norm:

Grad af autonomi for biler (SAE-definition)	
SAE 0: Ingen automatisering	Føreren klarer al styring og navigation uden hjælpemidler.
SAE 1: Køretøjet assisterer føreren	Køretøjet kan holde afstand til andre lignende køretøjer.
SAE 2: Delvis automatisering	Køretøjet kan selv klare simple opgaver såsom kørsel i det vejsystem, bilen befinder sig i.
SAE 3: Betinget automatisering	Køretøjet kan selv køre i bestemte situationer (fx på motorveje). Føreren behøver ikke at styre køretøjet aktivt eller holde udkig, men skal kunne tage over med kort varsel.
SAE 4: Høj automatisering	Køretøjet kan selv køre i bestemte omgivelser, men føreren behøver ikke at være klar til at overtage styringen.
SAE 5: Fuld automatisering	Førerløse køretøjer i alle omgivelser og i alle potentielle situationer.

Færdselsloven tillader i dag automatisering op til niveau 2, men et lovforslag af 25. januar 2017 åbner for kontrollerede forsøg med selvkørende køretøjer på niveau 3. Det vil sige, at forsøget forudsætter deltagelse af en fysisk person, som kan overtage styringen.

Forsøg med førerløse køretøjer kræver en tilladelse fra Transport-, Bygnings- og Boligministeren. Ansøgningen, som behandles af Vejdirektoratet, skal indeholde følgende:

- Beskrivelse af forsøget
- Assessorvurdering
- Beskrivelse af organisationen bag forsøget
- Tidsmæssig afgrænsning
- Geografisk afgrænsning
- Beskrivelse af involverede køretøjer
- Plan for indsamling og håndtering af data
- Plan for information til øvrige trafikanter

I processen for ansøgning om forsøg med selvkørende motorkøretøjer indgår fire overordnede faser:

1. Godkendelse af assessor
2. Vurdering af ansøgningen
3. Udarbejdelse af godkendelse
4. Politisk proces

En assessor er en uvildig ekspert, som skal foretage en samlet uvildig og upartisk vurdering af trafiksikkerheden under forsøget. Assessoren skal godkendes af Færdselsstyrelsen og skal have nødvendige kompetencer inden for:

- Generel færdsel
- It og data
- Køretøjsteknik
- Infrastruktur og vejteknik
- Organisation og ressourcer
- Risikostyring

Vurderingen af ansøgningen foretages af en task force bestående af fire faste medlemmer fra:

- Færdselsstyrelsen
- Rigspolitiet
- Rigsadvokaten
- Vejdirektoratet

Udover de faste medlemmer kan øvrige relevante myndigheder, f.eks. Justitsministeriet, kommuner eller Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, inddrages i behandlingen af ansøgningen.

På baggrund af task forcens vurdering udarbejder Vejdirektoratet bekendtgørelsen til det enkelte forsøg. Da et forsøg med førerløse busser bl.a. fraviger færdselsloven med hensyn til erstatnings- og forsikringsretlige bestemmelser og strafferetlige bestemmelser, skal bekendtgørelsen bl.a. fastlægge, hvilket strafansvar, der gør sig gældende i forskellige situationer, når færdselsloven overtrædes eller/og der sker uheld.

Færdselsloven fastlægger, at en tilladelse til kørsel med førerløse busser først kan meddeles, efter at sagen har været forelagt Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Bekendtgørelsen vil derfor som minimum i sin endelige form skulle

forelægges dette udvalg. Når udvalget har fået forelagt sagen, kan transport-, bygnings- og boligministeren godkende bekendtgørelsen og dermed forsøget.

Det er pt. vurderingen, at en godkendelse vil tage 3 til 4 måneder. Længden for hele processen fra beslutning om gennemførelse af et forsøg med førerløse busser til opstart af forsøg er meget usikkert. 3 år vurderes ikke til at være urealistisk.

Til udarbejdelse af ansøgningen om forsøg med selvkørende motorkøretøjer er der som minimum behov for en operatør, en assessor, rådgivningsbistand bl.a. med hensyn til risikovurdering, ændring af vejnettet og udformning af ansøgning samt juridisk bistand. Alene udgiften til en assessor vurderes at beløbe sig til 0,5 mio. kr. Udgiften til konsulentbistand og juridisk bistand vurderes at beløbe sig til mere end 1 mio. kr.

Forsøget må maksimalt have en varighed på 2 år.

Med den nuværende teknologi og lovgivning vil et forsøg inden for nærmeste fremtid (op til 5 år) med førerløse busser have følgende begrænsninger:

- Der skal følge en steward/chauffør med bussen, som kan overtage styringen af bussen.
- Bussen vil have kapacitet til 11-15 passagerer.
- Kørsel i mindre trafikale/befolkede områder. Busserne vil kunne køre i blandede trafikale miljøer, men miljøer med mindre kompleksitet vil blive foretrukket. Erfaringer fra bl.a. Frankrig viser, at busserne kan håndtere de fleste trafikale miljøer, men bliver udfordret ved eksempelvis cyklister og andre trafikanter, der bevæger sig ud over kendte trafikmønstre. Førerløse busser blandes på nuværende tidspunkt ikke med andre motordrevne køretøjer.
- Kørsel med en hastighed på op til 15-20 km/t.
- Kort og simpel rutekørsel som f.eks. kørsel mellem bolig og centerfunktioner samt mellem et trafikknudepunkt og en turistattraktion.
- Enkel vejinfrastruktur, idet de førerløse busser som udgangspunkt kun kan køre i relativt simple miljøer med mulighed for sikre identifikationspunkter.
- Beskædne erfaringer med regulær drift.
- Små førerløse busser er marginalt dyrere i anskaffelse sammenlignet med traditionelle busser (ca. 2 mio. kr. for en 14 personers bus).
- Driftstiden vil dagligt kunne være 8-11 timer med dagens batteriteknologi.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer, at en busrute med førerløse busser på nuværende tidspunkt mest vil være af interesse for dårligt gående personer på grund af den lave rejsehastighed og den simple og korte rutføring. Ruten skal lægges ad veje med tilstrækkeligt plads til, at bussen kan passere andet færdsel i form af gående og cyklende.

Der vil i en periode på 5-10 år være en række ikke ubetydelige usikkerheder knyttet til økonomien ved projektet, hvorfor det at undgå en 'first mover position' anses for at være meget fornuftigt.

By- og Udviklingsforvaltningen har ikke kendskab til, at der på nuværende tidspunkt er indsendt ansøgninger om forsøg med førerløse busser til Vejdirektoratet, men er informeret om, at Aalborg Kommuner arbejder på en ansøgning herom.

Såfremt det ønskes, at By- og Udviklingsforvaltningen skal udarbejde beslutningsgrundlag for et forsøgsprojekt, med beskrivelse af relevante ruteforløb, projektføreløb og projektøkonomi m.m., er der behov for, at der afsættes midler hertil.

## **Bilag**

Autonome busser hos Sydtrafik

## **Punkt 7: Forsinkelser i bybusnettet**

17/10675

### **Resumé**

Siden den store omlægning af bybusnettet i august 2015 er der ad flere omgange ændret i ruteføringen på flere af bybuslinjerne med henblik på at efterkomme næsten dagligt gentagende forsinkelser. De gennemførte ændringer har vist sig ikke at være tilstrækkelige.

Efter en ny evaluering af bybusnettet kan det konstateres, at linje 3, 4, 5 og 6 for ofte kører med forsinkelser, især i myldretiden.

I denne orientering vil der blive gjort rede for, hvordan forsinkelserne på de forskellige linjer tænkes at blive håndteret.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Siden den store omlægning af bybusnettet i august 2015 er der ad flere omgange ændret i ruteføringen på flere af bybuslinjerne med henblik på at efterkomme næsten dagligt gentagende forsinkelser. De gennemførte ændringer har vist sig ikke at være tilstrækkelige.

Efter en ny evaluering af bybusnettet har det kunnet konstateres, at linje 3, 4, 5 og 6 for ofte kører med forsinkelser, især i myldretiden.



### *Linje 3 (Vonsild - Busterminalen - Kolding Storcenter - Vestervang)*

Forsinkelserne på linje 3 ligger primært i myldretiden i specifikke retninger.

Linjen har i den nuværende køreplan tilstrækkelig med buffertid til, at noget af tiden kan omdannes til køretid.

Forsinkelserne på linje 3 efterkommes derfor dels ved at lægge mere køretid ind i linje 3's køreplan samt ved at ændre på fordelingen af køretiden på de forskellige retninger.

Størstedelen af den forøgede køretid dækkes ved at reducere i køretiden uden for myldretiden, hvor det viser sig, at linjen har for meget køretid.

Passagerne vil som følge heraf opleve ændringer i afgangstiderne.

Ændringen implementeres ved køreplansskiftet pr. 1. juli 2018.

### *Linje 4 (Essen - Busterminalen - Albuen - Nordager)*

Linje 4 er primært tiltænkt som en erhvervslinje, hvorfor ruten kun køres på hverdage i tidsrummet mellem kl. 5.24 og kl. 17.42 med halvtimesdrift i spidsbelastningstimerne og timedrift uden for spidsbelastningstimerne.

Linjen er blevet taget rigtig godt imod, ikke mindste i det nordlige industriområde, hvor der ikke var bybusbetjening før august 2015.

Linje 4 har ikke buffertid, som kan omdannes til køretid, hvorfor det er nødvendigt at lave tidsbesparende ruteændringer, dvs. udretning af linjen eller afkortning af denne, eller bryde med princippet om faste minuttal i køreplanen.

Et af principperne bag bybusnettet er overskuelige køreplaner. Derfor har fastholdelsen af faste minuttal en høj prioritet. Faste minuttal gør det nemmere for passagerne at huske afgangstiderne og forskubber ikke korrespondancemulighederne i løbet af dagen.

By- og Udviklingsforvaltningen finder det meget uheldigt at ændre på linje 4's ruteføring, idet der ikke kan udpeges strækninger på ruten, hvorpå en betjening kan udelades uden betydelige konsekvenser for passagertallet.

På grund af linjens succes samt det, at linjen skiller sig ud fra de øvrige bybuslinjer med hensyn til betjeningsniveau og målgruppe, finder forvaltningen, at den bedste løsning i dette tilfælde er at bryde med princippet om faste minuttal frem for at ændre i ruteføringen. Derfor efterkommes forsinkelserne på linje 4 ved at denne i spidsbelastningstimerne får forskellige minuttal.

En af tidsslugerne på linje 4 er krydset Petersmindevej/Højvangen/Korsvej.

Når linje 4 skal krydse Højvangen for at komme fra Petersmindevej til Korsvej, kan den i nogle tilfælde holde i op til 7-8 minutter, før det er muligt at komme over. Det vurderes, at den kommende signalregulering af krydset Petersmindevej/Højvangen/Korsvej vil reducere køretiden på linje 4 og dermed give linjen mere buffertid.

Ændringen på linje 4 implementeres ved køreplansskiftet pr. 9. december 2018.

*Linje 5 (Knud Hansens Vej - Busterminalen - Storcenteret - Bramdrupdam) og linje 6 (Palmealle - Busterminalen - Bornholmsvej - Bramdrupdam)*

At efterkomme forsinkelserne på linje 5 og linje 6 er ikke så tilgængelig som at efterkomme forsinkelserne på linje 3 og linje 4. Her skal der større tiltag til, som kræver en politisk stillingtagen.

Forvaltningen vil fremlægge løsningsforslag på Teknik- og Klimaudvalgets møde den 14. august 2018.

Ændringen af køreplanerne for linje 5 og linje 6 planlægges gennemført ved køreplansskiftet pr. 9. december 2018.

-

#### *Tidsplan*

- 1. juli 2018: Justering af afgangstider på linje 3 træder i kraft.
- 20. august 2018: Politisk behandling af løsningsforslag for linje 5 og linje 6.

- 9. december 2018:
  - o Afgangstider på linje 4 ændres
  - o Vedtagne løsninger mht. linje 5 og 6 træder i kraft.

*Ændringer i ruteføringen i bybusnettet siden august 2015*

December 2015:

- Linje 3: C.F. Tietgens Vej betjenes ikke i retningen mod busterminalen.

Juni 2016:

- Linje 3: Ekstra bus indsættes, og betjeningen af C.F. Tietgens Vej i retningen mod busterminalen genoptages.
- Linje 7: Skolebakken og Fjordvej betjenes kun i 1 retning.

Juni 2017:

- Linje 1: Kløvervej betjenes i retning mod Højhusene (udvidet betjening).

December 2017:

- Linje 3 og 5: Betjening af Vestervang og Paabyvej overgår fra linje 5 til linje 3.
- Linje 2: Ophører med at betjene Gl. Tved.

## **Punkt 8: Høring vedr. Sydtrafiks Trafikplan 2018-2022**

18/8074

### **Resumé**

Sydtrafik's nuværende trafikplan dækker perioden 2014-2018, hvorfor trafikselskabet har udarbejde en ny trafikplan, som skal dække perioden 2018-2022.

Trafikplanen blev godkendt af Sydtrafiks bestyrelse den 25. maj 2018 og er sendt i høring hos kommuner og Region Syddanmark med høringsfrist den 1. august 2018.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at høringsbrevet, som fremgår som bilag, sendes til Sydtrafik.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Sydtrafik skal jævnfør Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens Trafikplan, og den skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik i det relevante område.

Sydtrafik's nuværende trafikplan dækker perioden 2014-2018, hvorfor trafikselskabet har udarbejdet en ny trafikplan, som skal dække perioden 2018-2022.

Trafikplanen blev godkendt af Sydtrafiks bestyrelse den 25. maj 2018 og er sendt i høring hos kommuner og Region Syddanmark med høringsfrist den 1. august 2018.

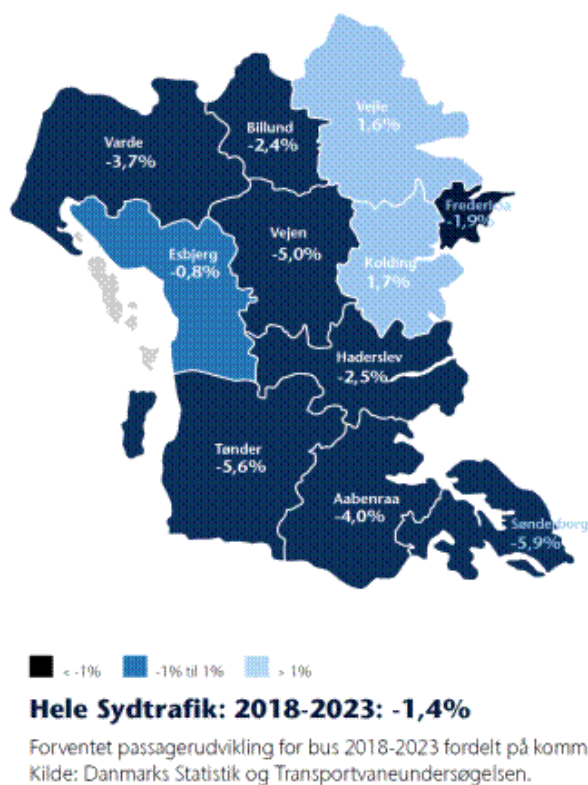
Hørings svar samt endelig godkendelse af Trafikplan 2018-2022 vil ske på Sydtrafiks bestyrelsesmøde den 31. august 2018.

#### *Forventet udvikling i passagertallet*

Ved at kombinere befolkningsprognoserne med viden fra Transportvaneundersøgelsen (TU) er det muligt at vurdere den forventede udvikling i antallet af kollektive passagerer.

Der er store forskel på den forventede passagerudvikling i de enkelte kommuner. Kolding og Vejle kommuner er de eneste to kommuner med befolkningstilvækst. For de øvrige kommuner vil den demografiske udvikling påvirke

passagerudviklingen i negativ retning.



Samlet set peger demografiudviklingen på, at der i Sydtrafiks område i perioden 2018-2022 må forventes et passagerfald på 1,4% i den kollektive busstrafik.

Med de ambitiøse indsatser i trafikplanen forventer Sydtrafik dog, at det nuværende passagerniveau kan fastholdes, hvor 2018-niveauet er grundlaget.

### *Principper for den regionale busbetjening*

De regionalt finansierede ruter forbinder en række udpegede rejssemål med regional pendling; byer af en vis størrelse, større trafikknudepunkter, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

Regionale ruter passerer mindst én kommunegrænse. Linjeføringen er forholdsvis direkte med relativt få stop.

Hvis der er kundegrundlag for det, køres med et 2-strengt system, hvor den ene streng er meget direkte med meget få stop, og den anden streng kører lidt langsommere og har flere stop undervejs.

Frekvensen, de regionale rejssemål betjenes med, afhænger af rejssemålets størrelse og behovet for betjening. En regional rute skal efter 3 års drift kunne opretholde en selvfinansieringsgrad på minimum 50%.

Sydtrafik forventer, at omfanget af regional buskørsel i den kommende trafikplanperiode vil være på samme niveau som aktuelt, da den regionale ramme forventes at være uændret.

Der er ingen konkrete planer om ændringer på regionale ruter og det nuværende regionale rutenet er derfor indarbejdet i trafikplanen.

I løbet af 2018 påbegyndes arbejdet med at finjustere køreplaner på baggrund af de nye rejsekortdata og realtidsdata Sydtrafik nu har adgang til.

Eventuelle ændringer på regionale ruter drøftes med berørte kommuner inden beslutning om ændring træffes, så kommunen har mulighed for at komme med supplerende ideer, der kan indgå i overvejelserne.

### *Fokusområder, mål og indsatser 2018-2022*

I den kommende trafikplanperiode vil Sydtrafik prioritere sin indsats inden for følgende fokusområder:

- Datadrevet udvikling og effektivisering
- Behovsstyret betjeningsniveau
- Rådgivning om bæredygtighed

#### *Datadrevet udvikling og effektivisering:*

- Overordnet beskrivelse:

Sydtrafik skal udvikle metoder og overblik til forretningsudvikling, så kommuner og region kan få overblik over muligheder for at optimere driften og tilpasse tilbuddene til størst mulig glæde for flest mulige borgere.

- Mål:

- o At kunne tilbyde en bedre og endnu mere effektiv kollektiv trafik gennem databaseret viden om kørsel, økonomi, passagerer og rejsemønstre.
- o At gøre kørselsdata for bus og åben flextrafik tilgængelige for kommuner, region og vognmænd.
- o At nye data bidrager til at øge effektiviteten i busdriften. Antal påstigere pr. køreplantime skal stige med 2% pr. år i planperioden.
- o At der sættes ambitiøse mål for bussernes rettidighed. Minimum 96% af ankomsterne til endestationer og vigtigste korrespondancesteder skal ske rettidigt.
- o At der i Flextrafikken fastholdes det høje niveau på 96% i rettidighed.

- Indsatser:

- o Udvikling af en dataportal til brug for kommuner og regionen.
- o Standardisering af data, så de kan understøtte benchmark-analyser.
- o Samarbejde med andre trafiktrafikselskaber om data, så udbyttet af dataindsamlingen optimeres.

- o Samarbejde med kommunerne om indførelse af signalprioritering i relevante lyskryds og om at tilpasse køreplaner, så de køretidsgevinster, der hentes, også afspejles i køreplanen.
- o Synliggøre og sikre korrespondancer, bl.a. ved at synliggøre korrespondancer på realtidsskærme.
- o I trafikplanperioden arbejdes intensivt med at analysere og forbedre bussernes rettidighed. Der sættes i løbet af trafikplanperioden yderligere ambitiøse mål for bussernes rettidighed.

#### *Behovsstyret betjeningsniveau:*

##### - Overordnet beskrivelse:

Sydtrafik skal fortsat udvikle og tilrette betjeningsniveauet så det afspejler de behov, brugerne har, med særligt fokus på betjening af skolebørn, uddannelsessøgende og jobpendlere. Region og kommuner skal samarbejde om målrettet transport til ungdomsuddannelser med blik for koordineret betjening omkring fremtidens knudepunkter. Sydtrafik skal fortsat tænke ambitiøst og arbejde for passagervækst, der hvor der er størst potentiale for vækst i den kollektive trafik.

Derudover vil Sydtrafik følge udviklingen og gribe nye muligheder for at udvikle den kollektive trafik bl.a. inden for nye mobilitetsformer.

##### - Mål:

- o At Sydtrafiks bus-, tog- og flexkørsel gennem forbedret overblik over betjeningen kan tilpasse, så de bedst muligt imødekommer kundernes behov.
- o At der vedvarende er en tæt dialog med kommuner og region om betjeningsprincipper og ønsker til betjening.
- o At der fortsat er en udvikling og tilretning af betjeningsniveauet, så det bedst muligt dækker brugernes behov, med særligt fokus på betjening af skolebørn, uddannelsessøgende og jobpendlere. Region og kommuner skal samarbejde om at skabe målrettet transport til ungdomsuddannelser med blik for koordineret betjening omkring fremtidige knudepunkter, så både lokale og regionale transportbehov tilgodeses.
- o At Sydtrafik fortsat skal tænke ambitiøst for den kollektive trafik og arbejde for passagervækst, hvor potentialerne er størst.
- o At åben flextrafik gøres tilgængelig via Rejseplanen og integreres som en del af den samlede kollektive trafik.
- o At Sydtrafik via sin rådgivning om flextrafik skal være kommunernes og regionens foretrukne partner i forhold til fleksibel personbefordring.
- o At Sydtrafik i øvrigt skal følge udviklingen og gribe nye muligheder for at udvikle den kollektive trafik bl.a. indenfor nye mobilitetsformer.

##### - Indsats:

- o Samarbejde med kommuner og region løbende kortlægge behov og potentialer med udgangspunkt i demografiske data, rejsekortdata, byudvikling og forventninger til optag på uddannelser og skoler.
- o Samarbejde med uddannelsesinstitutioner, kommuner og region med henblik på optimering og udvikling af transportløsninger til uddannelsessøgende, så rejsetiden bliver så kort som muligt.
- o Sammen med kommuner og større virksomheder vil Sydtrafik udvikle og afprøve løsninger, som matcher virksomhedernes behov for busbetjening.
- o Sydtrafik vil styrke markedsføringen både af specifikke ruter og rette markedsføring mod de forskellige målgrupper.

- o I områder med bybussystemer er der er en særlig positiv forventning til demografiudviklingen, og her skal der sættes særligt fokus på, hvordan den kollektive trafik kan udvikles, så der opnås passagervækst.
- o Afprøvning af alternativer til bus i landområder
- o Udvikle og afprøve omkostningseffektive alternativer til bustransport i landområder, hvor befolkningstallet er faldende, og den kollektive trafik er særlig udfordret. Hovedsagelig i forhold til de muligheder, der ligger i flextrafikken.
- o Sydtrafik vil i samarbejde med kommunerne arbejde for at etablere og udvikle gode faciliteter de steder hvor rejsende skifter mellem transportformer: gang, cykel, bil, bus, tog, samkørsel m.m.
- o Sydtrafik vil støtte op om videreudviklingen af Rejseplanen som én indgang til mobilitet.
- o Sydtrafik vil i trafikplanperioden sammen med de øvrige trafikkselskaber gennemføre udviklingsprogrammet ”Ny Optimeringsplatform til flextrafikken”. Programmet skal fremtidssikre flextrafikens teknologiske og systemmæssige fundament, således at kommuner og region fortsat har adgang til sikker og effektiv behovsstyret befordring via Sydtrafik.

### *Rådgivning om bæredygtighed*

#### - Overordnet beskrivelse:

Sydtrafik skal formidle rådgivning og sparring omkring bæredygtighed og koordinere arbejdet hermed omkring udbud.

#### - Mål:

- o At Sydtrafiks køretøjer skal have det lavest mulige miljøaftryk, hvilket betyder, at de mest miljøvenlige køretøjer er mest i drift.
- o At der løbende er en mindre udledning end hvad, der automatisk vil ske via den teknologiske udvikling.
- o At Sydtrafik er kommunernes og regionens foretrukne sparringspartner på rådgivning om bæredygtighed, og at Sydtrafik fungerer som bestillernes indgang til rådgivning om bæredygtighed.
- o At rådgivning om bæredygtighed indgår i forbindelse med ethvert udbud.
- o At Flextrafikken er, med sin gode koordinering og samkørsel, et bæredygtigt transporttilbud, og at Sydtrafik ønsker at styrke miljøprofilen i Flextrafikken yderligere.
- o At antal passagerer i busserne pr. køreplantage øges, samt at en optimering af bussernes køreplaner bidrager desuden til god bæredygtighed.

#### - Indsats:

- o Sydtrafik vil være koordinator og facilitator for videndeling og gennemførelse af projekter med miljøvenlig buskørsel, og rådgive i forbindelse med puljeansøgninger og anden fundraising.
- o Sydtrafik vil gå i dialog med kommuner og region om, hvordan udbudsformerne kan bruges aktivt til at stille tidssvarende og ambitiøse miljøkrav, når der ønskes alternative miljøvenlige løsninger.
- o Sydtrafik vil arbejde for, at der i flextrafikens nye optimeringsplatform indbygges miljørelaterede variable, som gør det muligt at indsamle relevante miljødata om fx CO<sub>2</sub>-udledning og lade det indgå i kørselsplanlægning og driftsafvikling.
- o Sydtrafik vil arbejde for at flere Flextrafik-kunder tilmelder sig Beskedservice, så de automatisk modtager påmindelse om deres flextrafik-rejse, hvorved omfanget af forgæves kørsel kan reduceres.
- o Sydtrafik vil gennem planlægningen sikre en sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel og effektivisere buskørslen, så busserne har flest mulige passagerer pr. kørt time, og dermed lavest muligt miljøaftryk for hver buskunde.

## **Bilag**

Udkast til Trafikplan 2018-22.pdf

Høringssvar vedr. Sydtrafiks Trafikplan 2018-2022

## **Punkt 9: Høring vedr. Sydtrafiks budgetforslag 2019**

18/11251

### **Resumé**

Sydtrafik har den 6. juni 2017 sendt Budgetforslag 2019 i høring hos kommunerne.

Kolding Kommunes bidrag til Sydtrafik med hensyn til kollektiv trafik er på 53,01 mio. kr. Kommunen har i Budget 2019 afsat 52,96 mio. kr. til området, hvilket vil sige, at der vil være et underskud på 0,05 mio. kr., såfremt forventningerne holder stik.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at det meddeles Sydtrafik, at Budgetforslag 2019 inkl. takstforslag og ændringer til finansieringsprincipper tages til efterretning.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Sydtrafik har den 6. juni 2018 sendt Budgetforslag 2019 i høring hos kommunerne.

#### *Takster*

Takststigningsloftet for 2019 er 2,0 %.

På nuværende tidspunkt forventes takststigningsloftet at blive udnyttet, men som en følge af Takst Vest implementeringen den 18. marts 2018 er der behov for nye procedurer omkring takstfastsættelsen. Denne proces er endnu ikke afsluttet, og Sydtrafik kan derfor ikke udmelde nye takster på nuværende tidspunkt.

#### *Finansieringsprincipper*

Finansieringsprincipperne anvendes til at fordele indtægter og udgifter på de enkelte kommuner og regionen.

Det overordnede princip er, at kommuner og regionen skal tildeles de indtægter og udgifter, der vedrører dem. For nogle udgifter kan fordelingen ske direkte, mens det for andre udgifter er nødvendigt at anvende en fordelingsnøgle.

Sydtrafik har udsendt følgende forslag til ændringer af finansieringsprincipperne i Budgetforslag 2019, som følge af at alle fastprisprodukter er kommet over på rejsekort:

- *Skolekort*  
Fra 2019 benyttes ny fordelingsmodel for skolekortindtægter. Skolekortindtægter fordeles fra 2019 mellem kommuner og region med udgangspunkt i realiserede rejsedata fra elevernes brug af rejsekort.
- *Afregning med DSB/Arriva*  
Efter implementeringen af Takst Vest er alle Sydtrafik's fastprisprodukter på rejsekort. Herefter indtægtsfordeles afregninger med DSB og Arriva efter den forholdsvise indtægt for indtægter i bussen samt på rejsekort. Sydtrafik ønsker at ændre dette til, at både betaling fra DSB/Arriva og tilbageførsel til DSB/Arriva indtægtsdeles med udgangspunkt i de fordelingsprincipper, som vedtages i Bus & Tog regi. Der foregår pt. arbejde i Bus & Tog med at definere nye regler for indtægtsdeling mellem selskaberne. I tilfælde, hvor kommunefordeling kan foregå med udgangspunkt i realiserede rejsedata, benyttes disse data til fordeling mellem kommuner og region.
- *Ungdomskort*  
I 2019 ønskes at fastholde fordelingsprincip godkendt af bestyrelsen den 12. december 2014. Dette indebærer, at der årligt foretages 2 analyser (forår/efterår) af solgte ungdomskort, hvor gennemsnittet af disse undersøgelser anvendes til indtægtsfordeling i regnskabet. Der er ikke krav om check ind/ud for ungdomskort på rejsekort i togene. Dette gør indtægtsdeling mellem trafikselskaber og togoperatører kompliceret. Der er endnu ikke udviklet en indtægtsdelingsmodel, der kan håndtere dette. Derfor ønskes den nuværende model fastholdt i 2019 til trods for, at ungdomskortet er på rejsekort.

### Budgetforslag 2019 - Kolding Kommune

Kolding Kommunes bidrag til Sydtrafik til den kollektive trafik i 2019 er i budgetforslaget på 53,01 mio. kr.

(i 1.000 kr.)	Budgetfor.	Budgetopf.	Budget	Regnskab
Årets priser	2019	1 2018	2018	2017
Busdrift, indtægter	-22.049	-21.861	-23.048	-22.367
Busdrift, udgifter	74.062	71.781	71.432	70.055
Finansiering og investering	999	997	996	958
Bidrag i alt	53.012	50.917	49.380	48.646

Ifølge budgetforslaget bliver Kolding Kommunes bidrag til Sydtrafik i 2019 3,63 mio. kr. større end i budget 2018 og 4,37 mio. kr. større end i regnskab 2017.

I forhold til budgetopfølgning 1 2018 bliver tilskudsbehovet forøget med 2,10 mio. kr., hvilket primært er et resultat af:

- En forventet stigning i indtægter på 0,19 mio. kr.
- En stigning i udgiften til drift af busruter på 2,28 mio. kr., som overordnet set skyldes:
  - En stigning i udgiften til drift af lokalruter på ca. 1 mio. kr. som følge af afholdt udbud på lokalrutekørslen.
  - Stigning i omkostningsindeks

Som følge af implementeringen af Takst Vest i 2018, hvor rabatten på skole blev ændret fra ca. 35% til 50%, er By- og Udviklingsforvaltningens indtægter faldet med 1 mio. kr. pr. år, hvorfor udgifterne til den kollektive trafik er steget tilsvarende fra og med 2018. Børne- og Uddannelsesforvaltningen sparer omtrent samme beløb på køb af skolekort.

Kolding Kommune har i Budget 2019 afsat 52,96 mio. kr. til området, hvilket vil sige, at der er et lille underskud på 0,05 mio. kr. Hertil skal dog siges, at der ved udarbejdelsen af budgetforslaget er forudsat, at 67+ buskort-ordningen fortsætter i 2019. Såfremt dette er tilfældet, vil budgetrammen blive forøget med ca. 0,20 mio. kr. Hvis 67+ ordningen ophører ved

udgangen af 2018, vil der være en mindreudgift på ca. 0,14 mio. kr., idet regionen da ikke skal kompenseres for tab af indtægter.

## **Bilag**

Sydtrafiks budgetforslag 2019 .pdf

## **Punkt 10: Sydtrafik regnskab 2017**

16/7484

### **Resumé**

Sydtrafik har fremsendt regnskab 2017. Bestyrelsen har behandlet regnskabet den 20. april 2018.

Regnskabet viser for Kolding Kommune, vedrørende den ordinære drift på bybusstrafik samt handicapkørsel, et samlet mindre finansieringsbehov på ca. 754.000 kr. i forhold til det opkrævede tilskudsbeløb.

Regnskabet er revideret af Ernst & Young og har ikke givet anledning til forbehold.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at regnskab 2017 for Sydtrafik tages til efterretning.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Forslaget indstilles til godkendelse.

### **Sagsfremstilling**

Regnskab 2017 for Sydtrafik viser for Kolding Kommune et mindrefinansieringsbehov på ca. 754.000 kr., vedrørende busstrafik og handicapkørsel

Resultatet for busstrafik, som henhører under Teknik- og Klimaudvalget, viser et mindrefinansieringsbehov på ca. 1.122.000 kr. Beløbet vil blive beløbet udbetalt i 2018.

De ca. 1.122.000 kr. vedrørende busstrafik fremkommer ved, at Kolding Kommune har indbetalt acontobeløb på 48.809.491 kr. i 2017. For Kolding udgør de samlede indtægter 22.367.239 kr. og de samlede udgifter 70.054.546 kr., altså en nettoudgift på 47.687.307 kr., hvilket betyder, at der er betalt 1.122.184 kr. for meget.

Herudover er der i 2017 indbetalt 958.000 kr. vedrørende investering i rejsekort.

Resultatet vedrørende handicapkørsel viser, at Kolding Kommune har indbetalt ca. 368.000 kr. for lidt i bidrag. Området henhører under seniorpolitik og behandles af Seniorudvalget.

Revisionen oplyser bl.a. følgende:

*”Vi har revideret årsregnskabet for Sydtrafik for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017, der omfatter anvendt regnskabspraksis, regnskabsopgørelse, balance og noter med følgende hovedtal:*

- Resultat i alt på - 0,08 mio. kr.*
- Aktiver i alt på 135,2 mio. kr.*
- Egenkapital i alt på 49,4mio. kr.*

*Årsregnskabet udarbejdes efter kravene i bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v.*

*Det er vores opfattelse, at årsregnskabet i alle væsentlige henseender er rigtigt, dvs. udarbejdet i overensstemmelse med bekendtgørelse om kommuners budget og regnskabsvæsen, revision m.v.”*

# **Punkt 11: Forbedring af fremkommelighed og trafikikkerhed på Vejlevej - Regulering af adgang til Skovbogade**

18/7697

## **Resumé**

På Vejlevej er der kun et spor i hver retning mellem Kastaniealle og Låsbygade. En udbygning til to spor i hver retning har lange udsigter, da dette projekt er omkostningstungt og kompliceret at gennemføre.

By- og Udviklingsforvaltningen har derfor vurderet på muligheder for at forbedre trafikafviklingen på Vejlevej ved at gennemføre mindre tiltag.

Sidevejen Skovbogade er medvirkende til at reducere fremkommeligheden, da trafik til og fra Skovbogade bremser trafikken på Vejlevej. I krydset er der desuden registreret mange uheld med cyklister, der påkøres af trafik til og fra Skovbogade.

Forvaltningen ønsker derfor at gennemføre et forsøg i 2 uger, hvor adgangen til og fra Skovbogade begrænses, så der kun tillades højre ud.

Forsøget forventes gennemført i september 2018 afhængig af Politiets sagsbehandlingstid.

Det vurderes, at forsøget med regulering vil forbedre trafikafviklingen på Vejlevej, ligesom det vil forbedre trafikikkerheden.

Der gennemføres en informationskampagne målrettet Ålykkeskolen samt beboerne i området.

## **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

## **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at der gennemføres et forsøg på 2 uger, hvor adgangen til og fra Skovbogade reguleres, så der kun tillades højre ud for bilister.

## **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

## **Sagsfremstilling**

Trafikanter på Vejlevej oplever forsinkelser i spidsperioderne på strækningen mellem Galgebjergvej og Låsbygade. Rejsetiden er op til dobbelt så lang i spidsperioder, som ved fri rejsehastighed.

På strækningen fra Kastaniealle til Låsbygade er der kun et spor i hver retning. En udbygning til to spor er et kompliceret projekt, ligesom udgiften er meget høj. By- og Udviklingsforvaltningen har derfor vurderet på muligheder for at forbedre trafikafviklingen på strækningen igennem mindre tiltag.

Det er vurderet, at Skovbogade er medvirkende til at øge rejsetiden, ligesom vejkrydset er uheldsbelastet. Det anbefales derfor, at der gennemføres et forsøg i 2 uger, hvor adgangen til og fra Skovbogade begrænses, så der kun tillades højre ud. Den øvrige trafik til og fra området afvikles via krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade.



Figur 1. Adgang til og fra Skovbogade begrænses til højre ud (grøn markering). Røde svingbevægelser vil ikke være mulige i forsøgsperioden.

#### Trafikafvikling i dag

- Trafikken i krydset Vejlevej/Skovbogade er blevet observeret i en morgenspidstid. Trafikken er ligeledes blevet filmet morgen og eftermiddag.

Der blev observeret følgende adfærd i krydset:

- Højresvingende fra Vejlevej bremser trafikken på Vejlevej. Ofte i lang tid, når de afventer cyklister.
- Under de største belastninger er det kun muligt at komme ud fra Skovbogade, hvis trafik på Vejlevej holder tilbage.
- Venstresving fra Vejlevej mod Skovbogade er kun muligt i myldretiden, når bilister i modsatte retning holder tilbage. Venstresving sker med stor risiko for cyklister i sydgående retning
- Venstresving fra Skovbogade er kun muligt, hvis biler på Vejlevej holder tilbage, eller hvis bilisterne presser sig ud. Flere venstresvingende opgav manøvreren og svigede i stedet til højre.
- Cyklister fra Vejlevej mod Skovbogade opfattes ofte sent af bilister til og fra Stadionvej.



**Figur 2. Morgentravlhed i krydset Vejlevej/Skovbogade. Højresvingende bremser trafikken på Vejlevej, mens venstresvingende udnytter muligheden, selvom det ikke er muligt at se cyklister.**

Samlet set blev det i forhold til trafikafviklingen observeret, at trafik til og fra Skovbogade påvirker trafikafviklingen på Vejlevej mærkbart i morgenspidsperioden.

På Skovbogade opstod der kø mod Vejlevej. Selvom køen maksimalt var fem biler, tog det lang tid at afvikle køen.

I forhold til trafiksikkerheden blev det observeret, at svingende trafik har vanskeligt ved at se cyklister, og at bilister tager chancer i trafikken for at komme ind og ud, hvilket kan være til fare for trafiksikkerheden.

### *Trafiktællinger*

Figur 3 viser trafiktal på vejnettet i området.



### **Figur 3. Årsdøgntrafik 2016/17 (antal køretøjer)**

Der er desuden gennemført tællinger via videodetektering på en hverdag fra kl. 6.00 til 9.00 og igen i perioden kl. 15.00 til 18.00 i krydsene ved Skovbogade og Låsbygade.

Der er mest trafik i krydset i eftermiddagsperioden, men den største belastning til og fra Skovbogade er om morgenen og koncentrationen af cykeltrafik er også størst i morgenspidstimen.

#### *Uheld*

Der er registreret 7 uheld i perioden 01.01.2011-31.08.2016 i krydset Vejlevej/Skovbogade.

De registrerede uheld omfatter følgende situationer:

- 3 uheld, hvor venstresvingende biler fra Skovbogade mod Vejlevej påkørte cyklist/knallert
- 2 uheld, hvor venstresvingende fra Vejlevej mod Skovbogade påkørte cyklister
- 1 uheld, hvor højresvingende fra Vejlevej mod Skovbogade påkørte cyklist
- 1 uheld, hvor cyklist påkørte fodgænger, som ville krydse Vejlevej.

3 uheld er sket om morgenen mellem kl. 7.30 og 9.00, mens de øvrige 4 er sket om eftermiddagen.

Krydset vurderes som værende meget uheldsbelastet, og særligt cyklister er udsatte. Erfaringsmæssigt vides det, at kun en lille andel af cykeluheld registreres af Politiet (ca. 10 %), hvorfor det faktiske uheldsantal formentlig et væsentligt større.

Uheldene skyldes, at svingende bilister overser cyklister, der kommer med høj fart ned ad Vejlevej. Cyklister overses ikke kun på grund af høj fart, men forholdene er ikke overskuelige i spidsperioder, hvorfor bilister formentlig ikke fokuserer nok på cyklister.

#### *Tiltag – Forsøgslukning i 2 uger*

Forvaltningen anser krydset Vejlevej/Skovbogade som værende problematisk i forhold til trafikafviklingen og trafiksikkerheden på Vejlevej. Forvaltningen anbefaler derfor, at der gennemføres et forsøg, hvor adgangen fra Vejlevej til Skovbogade og fra Skovbogade til Vejlevej begrænses.

Generelt set bør der ikke være vigepligtsreguleret tilslutninger til en primær trafikvej som Vejlevej. Optimalt set burde Skovbogade lukkes mod Vejlevej, da alle svingbevægelser er medvirkende til at reducere fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Dette kræver dog tiltag ved Ålykkeskolen, da der ikke er ordentlige vendemuligheder her i dag, og der vil blive ledt mere trafik forbi skolen, hvis alle retninger fra/til Skovbogade ikke er mulige. Der gennemføres derfor et forsøg, hvor svingbevægelser til/fra Skovbogade forbydes med undtagelse af højre ud fra Skovbogade.

Der vil i forsøgsperioden være en øget belastning af krydset Vestre Ringgade/Ålykkegade. Trafikafviklingen i dette kryds vil blive observeret i forsøgsperioden for at undersøge behov for tiltag i en endelig situation.

Forsøgsperioden vil være 2 uger, da det er nødvendigt med en længere periode, så trafikanterne kan vænne sig til den nye situation, før der kan evalueres. Svingretninger, der forbydes, afspærres med midlertidig afspærringsmateriel. Forvaltningen overvåger trafikafviklingen i området, så der hurtigt kan foretages justeringer, hvis der opstår uønskede udfordringer med trafikafviklingen eller sikkerheden.

Forsøget skal godkendes af Sydøstjyllands Politi. Forsøget planlægges gennemført i september 2018 afhængig af Politiets sagsbehandlingstid.

Der gennemføres en informationskampagne målrettet Ålykkeskolen samt beboere i området.

## **Punkt 12: Drabæks Alle - forlægning af del af offentlig vej**

16/9774

### **Resumé**

I forbindelse med udvikling af et boligområde på ejendommen Storegade 48-50, Lunderskov, ønsker bygherre at omlægge en del af den offentlige vej Drabæks Alle i overensstemmelse med den for ejendommen gældende lokalplan 1.12.4.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at den offentlige vej Drabæks Alle forlægges på en del af strækningen, således at ejendommen Storegade 48-50 kan bebygges i overensstemmelse med lokalplan 1.12.4.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Idet Tobias Jørgensen er inhabil, deltog han ikke i behandlingen af punktet.

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med udvikling af et boligområde på ejendommen Storegade 48-50, Lunderskov, ønsker bygherre at omlægge en del af den offentlige vej Drabæks Alle i overensstemmelse med den for ejendommen gældende lokalplan 1.12.4.

Det vil sige, at en del af den eksisterende vej Drabæks Alle, vist med rødt på kortet, nedlægges, og vejen anlægges i stedet igennem det nye boligområde – i princippet som vist med blå på kortet. Vejen vil fortsat have status som offentlig vej.



## *Høring*

Omlægningen af vejarealet sker efter reglerne i lov om offentlige veje. I henhold til lovens § 124, stk. 7, er der en høringsfrist på minimum 8 uger.

Sagen har været i høring i perioden 10. juni 2016 til 8. august 2016. Der blev dengang ikke truffet afgørelse i sagen. På baggrund heraf har forvaltningen vurderet, at en ny høringsperiode var påkrævet. Sagen har derfor været i ny høring i perioden 15. marts 2018 til 11. maj 2018.

Der er indkommet bemærkninger fra to høringsspart i perioden.

En høringsspart fremkom med bemærkninger om, at vejen lukkes for gennemkørende trafik i forbindelse med omlægningen, da det vil være godt for området.

En anden høringsspart, ejeren af Drabæks Alle 7, har tilkendegivet, at omlægningen ikke får betydning for dennes aktuelle vejadgang.

### *Forvaltningens bemærkninger til høringssvar*

Forvaltningen har ikke aktuelt planer om, at Drabæks Alle skal lukkes for gennemkørende trafik.

Forvaltningen vurderer, at vejadgangen for ejendommen Drabæks Alle 7 består uændret efter vejens omlægning.

## **Punkt 13: Fjordvej 116 - nedlæggelse af del af offentligt vejareal**

18/316

### **Resumé**

Ejeren af Fjordvej 116, Kolding, ønsker at erhverve en del af den offentlige vej Fjordvej og inddrage arealet til sin ejendom.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at en del af den offentlige vej Fjordvej – vejlitra 7000f, Nr. Bjert By, Nr. Bjert – nedlægges som offentligt vejareal, så arealet kan afhændes til ejeren af Fjordvej 116, 6000 Kolding.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Ejeren af Fjordvej 116, Kolding, ønsker at erhverve en del af den offentlige vej Fjordvej og inddrage arealet til sin ejendom.

Byrådet har på møde den 29. maj 2018 tiltrådt salg af vejarealet til ejeren under forudsætning af, at Teknik- og Klimaudvalget træffer beslutning om at nedlægge vejarealet. Med nedlæggelsen af vejarealet kan salget gennemføres endeligt.

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



Det pågældende areal er en del af den offentlige vej Fjordvej, og arealet skal således administreres efter bestemmelserne i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje (vejloven).

I henhold til vejlovens § 124, stk. 2, skal vejen opretholdes helt eller delvist som vej, hvis den efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af ejendommens lodder, og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller hvis vejarealet i øvrigt er af vigtighed for en ejendom.

By- og Udviklingsforvaltningen vurderer, at det pågældende vejareal ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at arealet i øvrigt ikke er vigtigt at opretholde som vejareal, da arealet alene udgør rabatareal, og der fortsat er plads til etablering af fortov langs Fjordvej.

Forvaltningen anbefaler derfor, at arealet nedlægges som vejareal.

### *Høring*

I henhold til vejlovens § 124, stk. 7, er der en høringsfrist på minimum 8 uger. Sagen har været i høring i perioden 23. marts 2018 til 18. maj 2018. Der er ikke indkommet indsigelser i høringsperioden.

# Punkt 14: Klostergården - nedlæggelse af offentlig parkeringsplads og dele af offentligt vejareal

18/5637

## Resumé

I forbindelse med realisering af lokalplan 0012-12, hvor Klostergården ombygges til boliger, skal der nedlægges en offentlig parkeringsplads og mindre vejarealer.

Byrådet godkendte den 27. februar 2018 at afhænde de mindre vejarealer til Domea, og arealerne kan derved indgå i det fremtidige boligprojekt.

## Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at den offentlige parkeringsplads og de mindre vejarealer nedlægges som offentligt vejareal, således at lokalplan 0012-12 kan realiseres og de mindre vejarealer indgå i Domeas boligprojekt.

## Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Godkendt.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med realisering af lokalplan 0012-12, hvor Klostergården ombygges til boliger, skal der nedlægges en offentlig parkeringsplads og mindre vejarealer.

Byrådet besluttede den 27. februar 2018, at de mindre vejarealer skulle afhændes til Domea, hvorved arealerne kan indgå i det fremtidige boligprojekt.



*Den offentlige parkeringsplads og de mindre vejarealer er vist med henholdsvis rødt og blå.*

De pågældende arealer er en del af de offentlige veje Klostergade og Brostræde, og arealerne skal således administreres efter bestemmelserne i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje (vejloven).

I henhold til vejlovens § 124, stk. 2, skal en vej opretholdes helt eller delvist som vej, hvis den efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af ejendommens lodder og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller hvis vejarealet i øvrigt er af vigtighed for en ejendom.

Forvaltningen vurderer, at de pågældende vejarealer ikke er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder efter matrikelkortet. Forvaltningen vurderer desuden, at den offentlige parkeringsplads ikke er af vigtighed for en ejendom, idet parkeringspladsen erstattes af 92 nye parkeringspladser, som etableres i forbindelse med projektudvikling af Klostergården.

De nye parkeringspladser vil være offentligt tilgængelige på hverdage mellem kl. 8.00 og kl. 16.00.

Forvaltningen anbefaler derfor, at arealerne nedlægges som vejareal.

### *Høring*

I henhold til vejlovens § 124, stk. 7, er der en høringsfrist på minimum 8 uger. Sagen har været i høring i perioden 20. marts 2018 til 15. maj 2018.

I høringsperioden er der indkommet bemærkninger fra to høringsparter.

En høringspart har tilkendegivet, at vedkommende ikke har bemærkninger til arealernes nedlæggelse som vejareal.

En anden høringspart har fremsendt bemærkninger om, at forvaltningens argument om, at de berørte parkeringspladser afløses af nye og ligeledes offentligt tilgængelige parkeringspladser ikke ses at gælde for aften og natparkering for kvarterets beboere, fordi parkeringspladserne kun vil være offentligt tilgængelige mellem kl. 8.00 og kl. 16.00.

### *Forvaltningens bemærkninger til høringssvar*

Forvaltningen anerkender, at parkeringspladsens nedlæggelse vil få den konsekvens, at der ikke længere vil være mulighed for aften- og natparkering ved Klostergade.

Det er forvaltningens vurdering, at parkeringsudfordringerne løses ved at henvise til den nærliggende offentlige parkeringsplads Holmsminde, hvor der er fri aften- og natparkering.

## **Punkt 15: Udlevering af kompost fra genbrugspladserne**

18/3714

### **Resumé**

Med baggrund i budgetnote fra Budget 2018 har der i foråret 2018 været afviklet events på genbrugspladserne i Christiansfeld, Vamdrup og Bronzevej med uddeling af kompost.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at der som forsøg etableres ordning med uddeling af kompost 1-2 gange årligt,

at ordningen evalueres i 2020.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Af budgetnoten ”Gratis kompost” til Budget 2018 fremgår:

*”Kolding er en grøn kommune. Derfor skal Kolding Kommune i lighed med mange af landets øvrige kommuner tilbyde borgerne at kunne hente gratis kompost på genbrugspladsen. Kompost er miljøvenlig gødning. <https://www.kolding.dk/varer/hus-og-have/humus-kompostbeholder-320-liter>, men det er ikke alle som har mulighed for at lave egen kompost, og det kræver viden og erfaring for at det lykkes. I Fredericia og Vejle kommuner kan man købe kompost. I Odense kan man hente gratis kompost på bestemte dage, mens andre kommuner tilbyder at man kan hente gratis kompost i bestemte perioder”*

Budgetnoten er behandlet af Teknikudvalget den 6. november 2017 med beslutning om, at By- og Udviklingsforvaltningen afholder kompostkampagner på kommunens genbrugspladser med gratis udlevering af havekompost.

Med baggrund i ovennævnte har forvaltningen planlagt og afviklet event i foråret 2018 med uddeling af kompost fra genbrugspladserne.

Uddelingen var gratis for borgerne, og uddelingen skete blandt andet med fokus på Kolding Kommune som en grøn kommune.

Forvaltningen har tidligere tilbudt kompost ved lignende arrangementer, senest i 2011 på Bronzevej i Kolding.

Fra 17. marts – 2. april 2018 kunne borgerne afhente kompost på Bronzevej i Kolding og på Vamdrup og Christiansfeld genbrugspladser.

- I alt blev der udleveret 780 ton kompost i perioden.
- Komposteventen blev annonceret i Ugeavisen Kolding, Jyske Vestkysten og på Facebook i uge 10 og 11.
- Renovation var tilstede i to weekender for at formidle den gode brug af kompostjord og bød på kaffe til borgerne.
- Feedbacken fra borgerne var generelt meget positiv.
- Perioden var valgt for at gøre det let for borgerne at hente kompost i en længere periode, og for at håndtere udleveringen på de forårstravle genbrugspladser så smidigt som muligt.
- Et par gange undervejs løb man tør for kompost på Bronzevej, fordi interessen var så stor kombineret med helligdage. Der blev hurtigst muligt fyldt op med ny kompost.
- Komposten er langtidsmodnet af grene og blade fra haver og parker. Det modtagne haveaffald knuses og neddeles. I en periode på to år komposteres det i en hal med temperaturer på 60-65 grader.
- De samlede omkostninger for uddelingen var 106.000 kr.

Det at kompostere haveaffald viser en vigtig pointe om cirkulær økonomi – nemlig at få det indsamlede haveaffald tilbage i naturens kredsløb i form af havekompost.

Ud fra feedbacken fra borgerne, fortsat fokus på Kolding Kommune som en grøn kommune samt den cirkulære økonomitanke foreslås det at fortsætte ordningen med uddeling af kompost som et 2-årigt forsøg frem til og med 2020.

Det er tanken, at uddeling vil kunne etableres forår og efterår.

Medio 2020 vil forsøget blive evalueret med henblik på afklaring af, om uddeling af kompost skal være en fast del af de serviceydelser, som forvaltningen tilbyder kommunens borgere.

### *Økonomi*

Med baggrund i økonomien for forårets kampagne skønnes den samlede økonomi at blive 175.000 pr. år. Dette beløb vurderes at kunne finansieres af driftsbudgettet for genbrugspladserne.

## **Punkt 16: Nyt genbrugscenter på Bronzevej**

15/6867

### **Resumé**

By- og Udviklingsforvaltningen fremlægger opdaterede estimater for økonomi og tidsramme på projekter i programmet Nytænkning af Genbrugspladsen, hvortil der er afsat 36 mio. kr. Projekternes samlede økonomi estimeres til 42,6 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at projektet "Fase 2 - Administrationsbygning" sættes i bero, for at de øvrige projekter kan overholde den økonomiske ramme på 36 mio. kr.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at detaljeprojekterne i det nye genbrugscenter på Bronzevej, samt den foreslåede økonomi og tidsplan, godkendes,

at opførelse/renovering af en ny administrationsbygning sættes i bero.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Det nye genbrugscenter på Bronzevej er planlagt i henhold til Affaldsplanen for Kolding Kommune 2014-2024 og kommunens mål om at øge genbrugsprocenten og sætte fokus på cirkulær økonomi.

Byrådet har den 14. december 2015 bevilliget 69 mio. kr. til Kolding Kommunes Affaldsplan, hvoraf 36 mio. kr. udgør den økonomiske ramme for Nytænkning af Genbrugspladsen på Bronzevej samt tilknyttede faciliteter og logistik.

Nytænkning af Genbrugspladsen er et program, der har inddraget borgere, samarbejdspartnere, eksperter, politikere og personale i designprocesser for at udvikle det skitseprojekt, der blev fremlagt for Teknikudvalget i december 2017.

Forvaltningen fremlægger nu opdaterede projekter samt økonomiske og tidsmæssige estimater på projekterne i Nytænkning af Genbrugspladsen (se bilag 5).

Projekternes samlede økonomi estimeres nu til 42,6 mio. kr. Der er afsat 36 mio. kr.

Projektet "Fase 2 - Administrationsbygning" har, i forhold til investeringen på 6,6 mio. kr., lavest indvirkningsgrad på målene i Affaldsplanen. Renovationens nuværende lejemål på Bronzevej 6 udløber først i juni 2021. Projektet har derfor

en lav prioritet i det samlede program.

Forvaltningen foreslår, at "Fase 2 - Administrationsbygning" sættes i bero, for at de øvrige projekter kan overholde den økonomiske ramme på 36 mio. kr. og opfylde målene i affaldsplanen.

## **Bilag**

Statusrapport - Nytænkning af Genbrugspladsen.pdf

Hallen - FM Larsen - indretningsplaner 1.pdf

Genbrugsplads Projektering (klade) - 8.02\_Belægningsplan\_20180511.pdf

Adm.byg - Skitseforslag fra Mejeriet (1).pdf

Præsentation af Nytænkning af Genbrugspladsen.pdf

# Punkt 17: Bæredygtighedsredegørelse 2017 for affaldsområdet

16/1836

## Resumé

Teknikudvalget og Miljøudvalget besluttede på møder den 6. marts 2017 at overdrage myndighedsopgaverne på affaldsområdet fra Miljøafdelingen til Renovation.

I forbindelse med overdragelsen af myndighedsopgaverne blev det besluttet, at By- og Udviklingsforvaltningen skulle udarbejde en miljø- og bæredygtighedsredegørelse, som skulle indeholde en gennemgang af, hvordan Kolding Kommune efterlever den nationale ressourcestrategi samt en bæredygtighedsvurdering med fokus på ressourcer og cirkulær økonomi.

Nu foreligger Bæredygtighedsredegørelse 2017.

## Sagen behandles i

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

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at den forelagte Bæredygtighedsredegørelse 2017 med de foreslåede indsatsområder for 2018 tages til efterretning,

at bæredygtighedsredegørelsen opdateres årligt, og bliver præsenteret for udvalget på et af de første møder i foråret.

## Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Sagen udsættes til Teknik og Klimaudvalgsmødet i august 2018.

## Sagsfremstilling

### *Baggrund*

På møder i Teknikudvalget og Miljøudvalget den 6. marts 2017 blev det besluttet at overdrage myndighedsopgaven på affaldsområdet fra Miljøafdelingen til Renovationen.

I samme forbindelse blev det besluttet, at By- og Udviklingsforvaltningen en gang årligt skal fremlægge en miljø- og bæredygtighedsredegørelse for begge udvalg.

### *Ønsker til indhold i redegørelsen*

På et møde i det daværende Miljøudvalg blev der udtrykt ønske om, at By- og Udviklingsforvaltningen redegør for miljøprofilen på affaldshåndteringen i Kolding Kommune i forhold til efterlevelsen af de nationale målsætninger og en mere bæredygtig affaldshåndtering.

Det blev foreslået, at redegørelsen blandt andet kunne indeholde:

- Gennemgang af, hvordan Kolding Kommune efterlever den nationale ressourcestrategi ved at nedbringe affaldsmængderne
- Beskrivelse af initiativer til øget genanvendelse
- Initiativer til at øge kvaliteten i genbrug af bygge- og anlægsaffald
- Bæredygtighedsvurdering med fokus på ressourcer og cirkulær økonomi
- Omkostningsprofil for private og virksomheder i forhold til andre kommuner/benchmarking
- Energifbalance/CO<sub>2</sub> profil
- Social profil

### *Bæredygtighedsredegørelse 2017*

Det har ikke været muligt at fremskaffe/beregne alle de ønskede data, men By- og Udviklingsforvaltningen redegør i denne første udgave af bæredygtighedsredegørelsen for en række forskellige bundlinjer.

Indhold i den første udgave:

- Visioner i Kolding, By- og Udviklingsforvaltning
- ”Danmark uden affald” og Kolding Kommunes affaldsplan
- Præsentation af Renovation
- Cirkulær Økonomi og bæredygtighed
- Myndighedsområdet
- Arbejds miljø
- Miljø
- Drift og data
- Bilag 1: Aktiviteter i affaldsplanen og status
- Bilag 2: Tiltag indenfor cirkulær økonomi og bæredygtighed i Renovation
- Bilag 3: Statistik over sygefravær i By- og Udviklingsforvaltningen og Renovation

By- og Udviklingsforvaltningen opdaterer bæredygtighedsredegørelsen årligt og præsenterer den for udvalget på et af de første møder i foråret.

### *Udvalgte indsatsområder*

I forbindelse med udarbejdelsen af denne første bæredygtighedsredegørelse foreslår By- og Udviklingsforvaltningen, at der i 2018 sættes fokus på følgende områder:

- Genbrugsprocenten blev 36% i 2017. Det vil være et indsatsområde at øge genbrugsprocenten til 40 % i 2018 og 50% i 2019.  
Det forventes at være et realistisk mål med fuld indført indsamling af organisk affald og åbning af en ny genbrugsplads i løbet af 2019.
- Undersøge mulighederne for at benchmarke genbrugsprocenterne med andre kommuner.
- Oprette intern ansvarlig miljøgruppe, der skal arbejde med de valgte indsatsområder, herunder opdatering af det eksisterende miljøledelsessystem.
- Øge fokus på registrering af nær-ved uheld og miljøuheld.

## **Bilag**

Præsentation af Bæredygtighedsredegørelse 2017.pptx

Bæredygtighedsredegørelse 2017.pdf

## **Punkt 18: Orientering om samspil mellem klimatilpasning og Blå plan**

16/4438

### **Resumé**

Mundtlig orientering om samspil mellem klimatilpasning og Blå Plan Kolding.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

Der vil blive givet en mundtlig orientering om samspil mellem klimatilpasning og Blå Plan Kolding.

# Punkt 19: Serviceudgifter, Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, pr. ultimo april 2018

18/2923

## Resumé

Ultimo april 2018 er forventningerne til Teknik- og Klimaudvalgets politikområder, som omfatter Vej- og Parkpolitik, Forsyningspolitik, en andel af Miljøpolitik (Klima- og Bæredygtighed) og en andel af Administrationspolitik, følgende:

- Regnskabet for Vej og Parkpolitik forventes at være 3 mio. kr. mindre end det korrigerede budget.
- Regnskabet for Forsyningspolitik forventes at balancere.
- Regnskabet for Klima- og Bæredygtighed forventes at være 400.000 kr. mindre end det korrigerede budget.

Regnskabet for Teknik- og Klimaudvalgets andel af administrationspolitik forventes at balancere.

## Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Godkendt.

## Sagsfremstilling

Regnskabet for Vej- og Parkpolitik forventes at være 3 mio. kr. mindre end det korrigerede budget, og der forventes dermed en overførsel til 2019 på 3 mio. kr.

Områderne bestående af Forsyningspolitik og andel af Administrationspolitik forventes alle at balancere i forhold til det korrigerede budget.

Vedrørende Klima og Bæredygtighed forventes der en overførsel på 400.000 kr. vedrørende højvandssikring Grønninghoved/Binderup, da det ikke forventes, at projektet kan færdiggøres i 2018.

*Bemærkning til Økonomiudvalget:* Den forventede overførsel vedrørende Vej- og Parkpolitik er et foreløbigt skøn. Skønnet skyldes primært usikkerheden i forhold til udgifterne til vintervedligeholdelse samt de budgetterede udgifter til busdrift. For Klima og Bæredygtighed vedrører de 400.000 kr. højvandssikring Grønninghoved/Binderup, som ikke forventes at kunne færdiggøres i 2018.

I forbindelse med budgetvedtagelsen for 2018 er der under Vej- og Parkpolitik medtaget driftsprojekter, hvor eksterne interessenter inddrages i planlægningsprocessen. Inddragelsesprocesserne risikerer at udskyde projektgennemførelsen, hvilket kan have budgetmæssige betydninger, idet det kan blive nødvendigt at overføre driftsmidler til efterfølgende år.

Nedenfor er skematisk oversigt over status pr. ultimo april 2018 for ovennævnte områder.

*Vej- og Parkpolitik (i kr.)*

Budgetområde	Korrigeret budget	Forbrug	Forbrugs-%	Note
Grønne områder inkl. skove, strande, kolonihaver og projekter	14.460.877	1.710.099	11,83%	
Tværgående vejformål	10.091.274	976.472	9,68%	
Drift (maskiner, lønninger, arbejde for andre, driftsbygninger)	112.039	2.537.021	2.264,41%	1
Administration (Anlæg og Drift området)	14.859.293	6.120.817	41,19%	
Parkering	-4.770.759	-1.348.521	28,27%	
Vedligeholdelse af belægninger, broer, tunneller og p-arealer	20.715.547	4.744.793	22,90%	
Rabatter, afvanding, renhold og graffitijernelse	31.357.486	4.669.311	14,89%	
Vejbelysning	6.067.435	2.701.529	44,53%	
Færdselsregulerende og sikkerhedsfremmende foranstaltninger	5.783.288	1.207.898	20,89%	
Fornyelse af belægninger	40.896.030	982.675	2,40%	
Vinterdrift	14.189.706	9.108.138	64,19%	
Busdrift	52.649.084	20.606.567	39,14%	
Pulje til nytænkning af den offentlige trafik	976.000	0	0,00%	
Lufthavn og jernbane	4.597.700	1.132.900	24,64%	
I alt	211.985.000	55.149.701	26,02%	

Note 1:

Det lille nettobudget samt forskudt bogføring af udgifter og indtægter bevirker en høj forbrugsprocent.

*Forsyningspolitik (i kr.)*

Budgetområde	Korrigeret budget	Forbrug	Forbrug	Note
Fælles formål	9.246.881	-42.607.022	-460,77%	
Dagrenovation/restaffald	-1.358.110	8.027.873	-591,11%	

Storskrald	-323.517	493.601	-152,57%
Glas, papir og pap	-1.011.799	805.698	-79,63%
Farlig affald	-97.588	341.887	-350,34%
Genbrugsstationer	-2.043.745	4.855.620	-237,58%
Øvrige ordninger	3.188.270	516.744	16,21%
Tjenestemænd	1.637.585	248.404	15,17%
I alt	9.237.977	-27.317.196	-295,71%

Note 1:

Størstedelen af indtægterne i form af renovationsbidrag opkræves 2 gange årligt, mens udgifterne afholdes løbende over året. Derfor vil der være store procentuelle udsving hen over året. Indtægten er bogført under Fælles formål, men vil blive fordelt ud på de øvrige områder ultimo året.

*Miljøpolitik (i kr.)*

Budgetområde	Korrigeret budget	Forbrug	Forbrug	Note
Klima og bæredygtighed	2.238.970	37.113	1,66%	

*Administrationspolitik (i kr.)*

Budgetområde	Korrigeret budget	Forbrug	Forbrug	Note
Teknik- og Klimaudvalget	39.725	4.183	10,53%	

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2018 er der vedtaget en række bevillingsnoter og budgetposter for Teknik- og Klimaudvalgets områder.

Der sker en løbende ajourføring af bevillingsnoterne på Kolding.dk, og der vil ske en kvartalsvis orientering af Økonomiudvalget af de bevillingsnoter, hvor der er sket en statusændring.

Når noterne er gennemført, vil de også fremgå af denne sag.

Der henvises i øvrigt til sag nr. 7 på Teknik- og Klimaudvalgets møde den 7. februar 2018, hvoraf noter og budgetposter fremgår.

*Gennemførte noter*

(sag 10 på Økonomiudvalgets møde den 15. maj 2018):

0.16	Busser uden tidsplan	Afsluttet	April 2018
0.18	Cykelpulje	Afsluttet	Marts 2018
0.23	Gratis Kompost	Afsluttet	Ultimo 2017
0.25	Borchs Gård som grøn oase	Afsluttet	April 2018

# Punkt 20: Status på budgetlægning 2019 samt overslagsårene 2020-2022 for Teknik- og Klimaudvalgets politikområder

18/8916

## Resumé

Budgetbidraget for Teknik- og Klimaudvalgets områder svarer til vedtagne budgetramme for perioden 2019-2022 vedtaget af Økonomiudvalget den 4. juni 2018.

## Sagen behandles i

Teknik- og Klimaudvalget.

## Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018

Godkendt.

## Sagsfremstilling

Budgetbidraget er udarbejdet i overensstemmelse med budgetprocedure 2019. Bidraget, der svarer til budgetrammen, betyder et uændret serviceniveau set i forhold til 2018. Rammerne er godkendt på Økonomiudvalgets møde den 4. juni 2018, men revideres løbende.

Bevillingsrammen for Vej- og Parkpolitik er udnyttet således (i hele 1.000 kr.):

	2019	2020	2021	2022
Bevillingsramme	201.261	201.068	201.063	201.109
Budgetbidrag	201.261	201.068	201.063	201.109
Difference	0	0	0	0

Bidraget er i overensstemmelse med den korrigerede bevillingsramme for Vej- og Parkpolitik.

Bevillingsrammen for andelen af Miljøpolitik, der vedrører klima er udnyttet således (i hele 1.000 kr.):

	2019	2020	2021	2022
Bevillingsramme	515	515	515	515
Budgetbidrag	515	515	515	515
Difference	0	0	0	0

Bidraget er i overensstemmelse med den korrigerede bevillingsramme for andelen af Miljøpolitik, der vedrører klima.

Bevillingsrammen for Forsyningspolitik er udnyttet således (i hele 1.000 kr.):

	2019	2020	2021	2022
Bevillingsramme	-3.276	-3.276	-3.276	-3.276
Budgetbidrag	-3.276	-3.276	-3.276	-3.276
Difference	0	0	0	0

Bidraget er i overensstemmelse med den korrigerede bevillingsramme for Forsyningspolitik.

Renovationsområdet er underlagt ”hvile i sig selv princippet” med takstfinansiering. Der vil derfor kunne ske en rammeændring i henhold til reglerne i Affaldsbekendtgørelsen.

Budgettet forventes at være helt på plads i løbet af juni 2018.

## **Punkt 21: Deltagelse i aktiviteter**

### **Resumé**

Deltagelse i kommunale aktiviteter.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

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

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Teknik- og Klimaudvalgets medlemmer deltager i borgermøde om klimaprojekt (kloakseparering) i Vamdrup den 13. juni 2018, kl. 17.00-19.00.

### **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 22: Orienteringspunkter**

### **Resumé**

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

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

### **Sagsfremstilling**

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

### **Bilag**

Midlertidig skiltning i Kolding bymidte

Befordring af skoleelever i forbindelse med nedlæggelse af Sdr. Stenderup Børneunivers

Sydtrafiks budgetopfølgning nr. 1 2018

Lunderskov skolesti

Højvang i Lunderskov - Anlæg af faciliteter til cyklister

Bbroarbejder i 2018

Ny LER-lov

Infrastrukturpuljen - Statusrapport

Mobile isvogne - mobile madvogne

Status på madaffaldsprojektet, juni 2018.

Opsamling på Wasteland og Ressourceriget

Genbrugsavisen 2018

Orientering om Design Zoo

Kommunikationsaktiviteter i Renovation maj/juni 2018

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

### **Resumé**

Orientering fra formanden.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Godkendt.

## **Punkt 24: Nr. Stenderupvej - fordeling af udgifter til udvidelse af offentlig vej**

17/15015

### **Resumé**

I forbindelse med råstofindvinding i et område ved Nr. Stenderupvej ønsker råstofindvinder at benytte de eksisterende offentlige veje Nr. Stenderupvej og Eltangvej som adgangsveje til indvindingsområdet.

En del af Nr. Stenderupvej er forholdsvis smal, og råstofindvinder har derfor tilbudt at deltage i udgifterne til udvidelse af en del af Nr. Stenderupvej.

Lov om offentlige veje § 8, stk. 3, giver Kolding Kommune hjemmel til i særlige tilfælde at indgå aftale med private om at afholde udgifter til arbejder på offentlige veje.

### **Sagen behandles i**

Teknik- og Klimaudvalget.

### **Forslag**

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at der indgås aftale med Nymølle Stenindustrier A/S om, at Nymølle Stenindustrier A/S afholder udgifterne til selve vejudvidelse af Nr. Stenderupvej og By- og Udviklingsforvaltningen afholder udgifterne til vejafvanding,

at By- og Udviklingsforvaltningens udgifter til vejafvanding finansieres af puljen til mindre vejprojekter 2019 ved at foruddisponere en del af puljen.

### **Beslutning Teknik- og Klimaudvalget den 13-06-2018**

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Molle Lykke Nielsen (O)) godkendte indstillingen.

Et mindretal (Molle Lykke Nielsen (O)) stemte imod indstillingen.

Et flertal (Teknik- og Klimaudvalget med undtagelse af Molle Lykke Nielsen (O)) pålægger forvaltningen at udarbejde et ændringsforslag til Budget 2019 for hævelse af puljen til mindre vejprojekter med 550.000 kr.

Et mindretal (Molle Lykke Nielsen (O)) ønskede ikke, at ændringsforslaget skal udarbejdes.

### **Sagsfremstilling**

Nymølle Stenindustrier A/S skal udgrave et råstofindvindingsområde ved Nr. Stenderupvej. I den forbindelse har Nymølle Stenindustrier A/S været i dialog med By- og Udviklingsforvaltningen i forhold til vejadgangen til graveområdet.

Nymølle Stenindustrier A/S ønsker at benytte de eksisterende offentlige veje Nr. Stenderupvej og Eltangvej til industriområdet som rute til og fra graveområdet.

Den første del af Nr. Stenderupvej fra graveområdet – markeret med rødt på kortet – er forholdsvis smal. Det betyder, at to lastbiler ikke vil kunne passere hinanden på strækningen uden at benytte rabatarealerne.

Nymølle Stenindustrier A/S har tilbudt at deltage i udgifterne til en udvidelse af denne vejstrækning.



*Gul markering – Indvindingsområde*

*Rød markering – Den del af Nr. Stenderupvej, der skal udvides*

*Blå markering – vejadgang til Nr. Stenderupvej*

*Grøn markering – vejadgang til Hulskovvej*

Teknikudvalget har den 2. oktober 2017 bemyndiget forvaltningen til at indgå aftale med Nymølle Stenindustrier A/S om at afholde udgifter til udvidelse af den pågældende del af Nr. Stenderupvej, såfremt de fornødne arealer kan erhverves fra tilgrænsende ejendomme.

Forvaltningen har udarbejdet et skitseprojekt for vejudvidelse inklusive en hensigtsmæssig vejafvanding.

En samlet overslagspris er beregnet til ca. 1,64 mio. kr. for denne udvidelse. Heraf udgør udgifterne til vejafvanding ca. 550.000 kr. Forvaltningen arbejder på at billiggøre løsningen med etablering af grøfter i stedet for regnvandsbrønde.

Med udgangspunkt i overslagsprisen har forvaltningen haft en drøftelse med Nymølle Stenindustrier A/S om, hvorvidt vejafvanding skal indgå som en del af vejudvidelsen.

Forvaltningens udgangspunkt er, at der skal tages højde for vejafvandingen, når Nr. Stenderupvej udvides, da udvidelsen af vejen skal ske efter samme principper, som når forvaltningen selv udvider eksisterende veje eller etablerer nye veje.

Nymølle Stenindustrier A/S har forståelse for dette, men det har betydet, at Nymølle Stenindustrier A/S i dialog med forvaltningen har afsøgt andre muligheder for at etablere vejadgang til grusgraven. Nymølle Stenindustrier A/S har derfor søgt om tilladelse til at etablere vejadgang til Hulskovvej. På baggrund af denne ansøgning, har Regionen sendt udkastet til gravetilladelsen i fornyet høring blandt andet hos naboerne i området.

Naboerne har i fællesskab og enighed kontaktet henholdsvis Nymølle Stenindustrier A/S og forvaltningen, idet der er et meget højt ønske om, at vejadgangen til grusgraven sker ad Nr. Stenderupvej.

Både Nymølle Stenindustrier A/S og forvaltningen har en interesse i at skabe en løsning, der i videst mulig omfang tilgodeser alle parter. Forvaltningen har holdt møde med naboer den 6. juni 2018, hvor naboerne fremlagde deres ønsker til vejadgangen. Desuden holdt forvaltningen, naboerne og Nymølle Stenindustrier A/S møde ude på Nr. Stenderupvej den 8. juni 2018, hvor mulighederne for vejadgang til Nr. Stenderupvej blev besigtiget og vurderet.

Efterfølgende har forvaltningen været i tæt dialog med Nymølle Stenindustrier A/S i løbet af den 11. og 12. juni 2018 for at nå til enighed om en optimal vejadgang til grusgraven.

Forvaltningen har den 12. juni 2018 fået en tilkendegivelse fra Nymølle Stenindustrier A/S om, at hvis Nymølle Stenindustrier A/S alene skal afholde udgifterne til selve vejudvidelsen, og at Kolding Kommune afholder udgifterne til vejafvanding, så fastholder Nymølle Stenindustrier A/S, at der etableres vejadgang til Nr. Stenderupvej.

Forvaltningen anbefaler, at der indgås aftale med Nymølle Stenindustrier A/S om denne fordeling af udgifterne. Forvaltningen foreslår, at Kolding Kommunes udgifter til vejafvanding finansieres af puljen til mindre vejprojekter 2019 ved at forud disponere en del af puljen.

Det er vigtigt at understrege, at forvaltningens mulighed for at indgå aftale med Nymølle Stenindustrier A/S alene beror på frivillighed. Aftalen er alene kommet på tale, idet Nymølle Stenindustrier A/S i den indledende dialog om vejadgangen til graveområdet har tilbudt at bidrage til udvidelsen af Nr. Stenderupvej.

Kolding Kommune kan som vejmyndighed ikke stille som betingelse for en tilladelse efter vejlovgivningen, at der indgås en aftale om at bidrage helt eller delvist til arbejder på offentlige veje.

Af lov om offentlige veje § 8, stk. 1 fremgår det, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, og at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder, der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med blandt andet anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, med mindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og en anden vejmyndighed eller en fysisk eller juridisk person.

I vejloven, der trådte i kraft den 1. juli 2015, er der i § 8, stk. 3, indsat en hjemmel for vejmyndigheden til at *"indgå aftaler med en anden vejmyndighed eller en fysisk eller juridisk person om, at denne helt eller delvist afholder udgifterne til arbejder på vejen, som ikke er omfattet af ansvarsfordelingen i stk. 1"*.

Denne bestemmelse skaber en sikker hjemmel for vejmyndigheden til at indgå en aftale med blandt andet private grundejere eller virksomheder om, at disse helt eller delvist afholder udgifterne til nye foranstaltninger på en offentlig vej, herunder eventuelle udgifter til den fremtidige vedligeholdelse af disse foranstaltninger.

Rækkevidden af § 8, stk. 3 er beskrevet i dagsordenpunktet fra 2. oktober 2017.

Udvidelsen af den pågældende vejstrækning på Nr. Stenderupvej kan ikke ske inden for det eksisterende vejudlæg. Det betyder, at der skal erhverves jord fra de tilgrænsende ejendomme. De tilgrænsende lodsejere er villige til at afgive arealer til vejudvidelsen, da de alle ønsker denne løsning på vejadgangen til grusgraven.