

SEPTEMBER 2024
KOLDING KOMMUNE

MILJØVURDERING

LOKALPLAN 0025-71
VED MARCUS ALLE – ET OMRÅDE TIL OFFENTLIGE FORMÅL



COWI

SEPTEMBER 2024
KOLDING KOMMUNE

MILJØVURDERING

LOKALPLAN 0025-71
VED MARCUS ALLE – ET OMRÅDE TIL OFFENTLIGE FORMÅL

PROJEKTNR.

A119526

DOKUMENTNR.

A119526-019-02

VERSION

5.0

UDGIVELSESDATO

16. september 2024 Miljørapport

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

MLJE, NBPT

KONTROLLERET

LLKR

GODKENDT

MLJE

INDHOLD

1	Indledning	6
1.1	Lokalplanområdet	7
1.2	Planforslagets formål og indhold	7
1.3	Miljørapportens afgrænsning og indhold	10
2	Ikke-teknisk resumé	15
2.1	Befolkning; trafikafvikling	15
2.2	Kumulative effekter	16
2.3	Afværgende foranstaltninger	16
2.4	Overvågning	16
3	Befolkning; trafikafvikling	17
3.1	Miljøstatus og mål	17
3.2	Konsekvensvurdering	20
3.3	Sandsynlig udvikling, hvis planen ikke vedtages	24
3.4	Kumulative effekter	24
3.5	Afværgende foranstaltninger	24
3.6	Overvågning	25
3.7	Referencer	25

1 Indledning

Kolding Kommune har igangsat udarbejdelse af nyt plangrundlag for et område til offentlige formål ved Marcus Alle nær Kolding Stadion i den vestlige del af bymidten i Kolding.

Det nye plangrundlag omfatter udarbejdelse af en lokalplan for et område til offentlige formål med daginstitution. Der er i dag en daginstitution i området, og denne institution ønskes udvidet.

Baggrunden for planlægningen er et politisk ønske om at tilvejebringe mulighed for flere pasningstilbud til børnefamilier, der bor i midtbyen i Kolding. Dette vil fremme byens attraktivitet med en bymidte, der kan favne flere børnefamilier. Med sin centrale placering vil institutionen understøtte muligheder for bæredygtig mobilitet i bymidten, da den vil ligge i gå- og cykelafstand for mange af bymidtens boliger. Når bymidtens funktionalitet og attraktivitet øges, vil det medvirke til at øge bylivet i bymidten.

Kolding Kommune har gennemført en miljøscreening. Planforslaget muliggør byggeri og anlæg, der vurderes at være omfattet af Miljøvurderingslovens afsnit II, idet der i medfør af § 8 stk. 1, nr. 3¹. I henhold til § 10, stk. 2 i Miljøvurderingsloven er der truffet afgørelse om, at lokalplanen er omfattet af kravet om miljøvurdering, idet planen antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Afgørelsen er begrundet med, at der kan være konsekvenser for afviklingen af trafikken i et større område.

I forbindelse med forslag til plandokumentet udarbejdes derfor en miljøvurdering af planforslaget i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens afsnit II, idet det ikke kan udelukkes, at planforslaget kan have væsentlig indvirkning på miljøet.

Forud for miljøvurderingen er der udarbejdet en afgrænsning af miljørapportens omfang og detaljeringsgrad i medfør af Miljøvurderingslovens § 11. Afgrænsningen er foretaget gennem høring af berørte myndigheder i henhold til Miljøvurderingslovens § 32.

Nærværende miljørapport redegør for planens miljøvurdering i henhold til § 12 og bilag 4 i Miljøvurderingsloven.

¹ Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 03.01.2023)

1.1 Lokalplanområdet

Lokalplanområdet ligger i den vestlige del af bymidten i Kolding. Området omfatter et areal på ca. 6.210 m² og ligger i byzone.

Området ligger vest for den ældre bykerne og i kanten af Ålykkekvarteret, der kendetegnes af villaer opført i starten af 1900-tallet. Syd for lokalplanområdet ligger Kolding Ådal med Kolding Å og større engområder, der mod syd afgrænses af jernbanen.

Lokalplanområdet afgrænses mod øst af et parkeringsareal på Marcus Alle, mod syd af Ålykkegade samt mod vest og nord af boldbaner ved Kolding Stadion.

Lokalplanområdet er i dag bebygget med daginstitutionen 'Under Egen'.

Lokalplanområdet omfatter del af matr.nr. 218c Kolding Markjorder 1.Afd.

Lokalplanområdets afgrænsning fremgår af nedenstående Figur 1-1:



Figur 1-1 Skråfoto set fra syd med markering af planområdet.

1.2 Planforslagets formål og indhold

Planforslaget, der miljøvurderes i nærværende miljørapport, er:

- › Forslag til Lokalplan 0025-71: Ved Marcus Alle – et område til offentlige formål

Planforslagets formål er at muliggøre udvidelse af den eksisterende daginstitution i området. Med planlægningen sikres mulighed for en daginstitution – eller opdelt i flere daginstitutioner – med et etageareal på i alt 2.480 m² svarende til en udvidelse på ca. 1.490 m² etageareal. Den eksisterende daginstitution har i dag en normering på 86 børnehavebørn og 24 vuggestuebørn, det vil sige i alt 110 børn. Normeringen påtænkes udvidet med yderligere ca. 44 børnehavebørn og ca. 24 vuggestuebørn. Dermed vil institutionen rumme i omegnen af 178 børn fordelt på ca. 130 børnehavebørn og ca. 48 vuggestuebørn.

Planforslaget har tillige til formål at sikre, at udvidelsen af den eksisterende daginstitution sker i samspil med det omkringliggende bymiljø, og at plantebælter mod øst og nordøst med hække og træer, herunder den markante træække mod Marcus Alle, og plantebælte mod syd med levende hegn med afskærmende træer og buske mod Ålykkegade indgår i den fremtidige bebyggelse for at sikre og videreføre grønne træk i bylandskabet.

Udover at fastlægge området til offentlige formål i form af daginstitution/daginstitutioner såsom vuggestue, børnehave, gæstedagpleje og lignende med tilhørende faciliteter fastlægger lokalplanen en række bestemmelser, der regulerer omfang og placering af bebyggelsen, bl.a. ved udlæg af ét byggefelt.

Overordnet set sikres der mulighed for at udvide den eksisterende daginstitution mod nord. Dertil sikres mulighed for, at bygninger skal fremstå i én etage med en maksimal bygningshøjde på 8,5 m. Det maksimale etageareal er fastlagt til 2.480 m² svarende til en bebyggelsesprocent for lokalplanområdet som helhed på 40. Med lokalplanen fastlægges desuden, at bebyggelsen skal fremstå med facader i træ, skifer og/eller tegl. Mindre facadepartier kan fremstå i andre materialer, ligesom facader generelt må begrønnes med beplantning. Tage på bebyggelsen skal fremstå som saddeltage og/eller flade tage beklædt med sort/grå tagpap. Tage må desuden udføres som tage dækket med vegetation - såkaldte grønne tage. Tage på sekundær bebyggelse kan derudover fremstå i andre materialer.

Adgang til bebyggelsen sker som i dag fra øst fra Marcus Alle/Ålykkegade, hvor der er en større offentlig parkeringsplads, og fra nordøst fra rundkørslen på Marcus Alle. Parkeringspladsen benyttes i dag både af daginstitutionen og af brugere af boldbanerne i nærområdet. Der udlægges ikke stier i planområdet, men der udlægges adgang for bløde trafikanter fra parkeringspladsen mod øst og fra rundkørslen mod nord som i dag.

Mod parkeringspladsen på Marcus Alle er der i dag et eksisterende plantebælte med en markant træække med hæk som underbeplantning. Med lokalplanen udlægges dette plantebælte i sin fulde udstrækning. Mod nordøst er der i dag ligeledes et eksisterende plantebælte. Dette plantebælte videreføres tillige med lokalplanen og skal fremstå med træer og hækbeplantning, evt. suppleret med buske. Her vil beplantningen tilsammen danne en grøn afskærmning mod rundkørslen mod Marcus Alle. For disse to plantebælter sikrer lokalplanen dertil, at eksisterende træer skal bevares. Dog tillader lokalplanen, at der kan ske den nødvendige vedligeholdelse og pleje af plantebælterne, herunder beskæring, styning, udskiftning og plantning af nye træer m.v., når oplevelsen af beplantningerne bevares som sammenhængende i hele deres udstrækning. Mod syd er der i dag et levende hegn mod Ålykkegade. Dette plantebælte videreføres også med lokalplanen som levende hegn med afskærmende træer og buske.



Figur 1-2 Kortbilag 2 om anvendelse og bebyggelse fra lokalplan 0025-71 med udlægning af bl.a. ét byggefelt.

1.2.1 Planforslagets forhold til anden planlægning

Kommuneplanlægning

Planlægningen er i overensstemmelse med Kommuneplan 2021-2033 for Kolding Kommune.

Planlægningen er indeholdt i rammeområde 0212.O1 udlagt til område til offentlige formål med specifik anvendelse til døgn- og daginstitutioner. For rammen gælder, at der må bygges i 2 etager med en max. bygningshøjde på 8,5 meter og med en max. bebyggelsesprocent på 40.

Planlægningen er omfattet af kommuneplanens retningslinjer for støjkonsekvenszoner samt oversvømmelse og erosion. Planlægningen vurderes at være i overensstemmelse med disse retningslinjer.

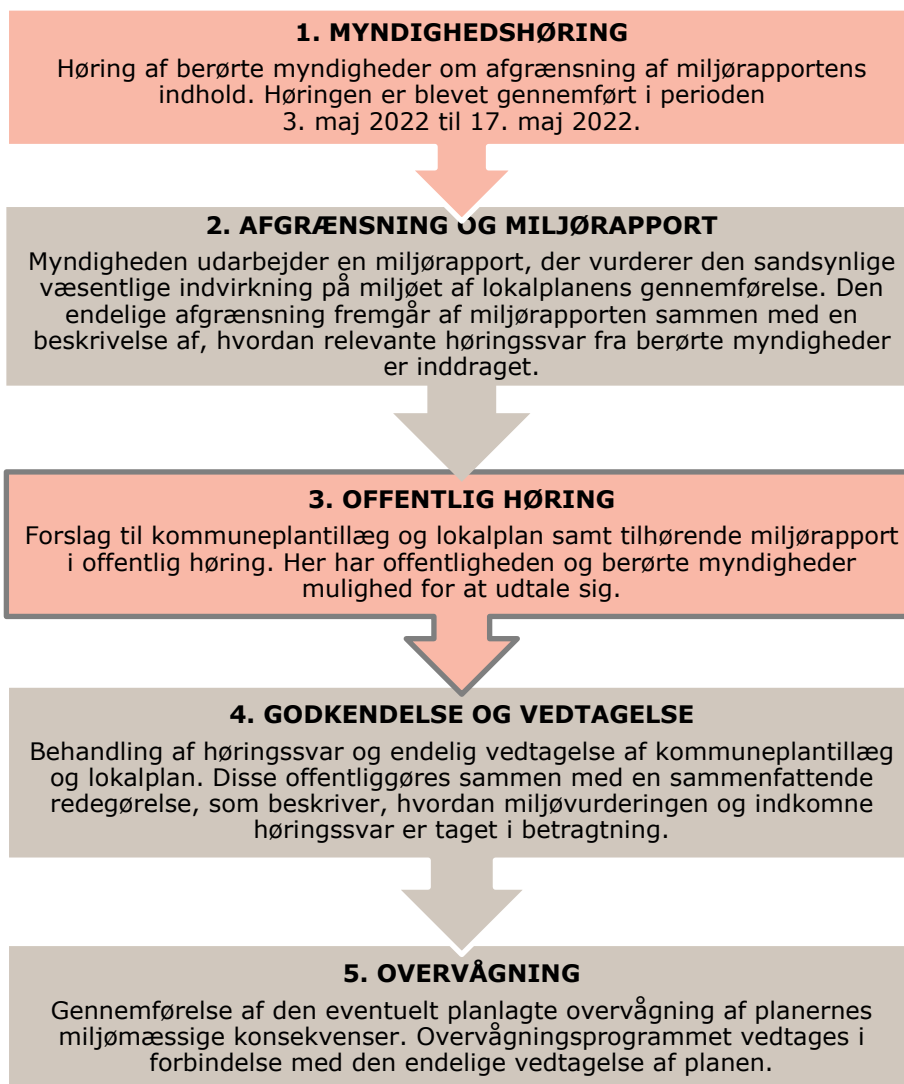
Lokalplanlægning

Planområdet er omfattet af den hidtil gældende lokalplan 0025-31 Marcus Alle 34 - et område til integreret børneinstitution.




Denne lokalplan ophæves i sin helhed af nærværende lokalplan ved dennes endelige vedtagelse og offentliggørelse.

1.3 Miljørapportens afgrænsning og indhold

Miljøvurderingen tager afsæt i miljøvurderingsloven, som fastsætter kravene til miljøvurderingens proces og indhold. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de seks trin på Figur 1-3.



Figur 1-3: Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

-  Myndighedsbehandling: Kolding Kommune
-  Høringsperiode
-  Aktuel fase i miljøvurderingsprocessen

1.3.1 Afgrænsning af miljørapporten

I miljøvurderinger betragtes den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ud fra et bredt miljøbegreb, der blandt andet omfatter biologisk mangfoldighed, befolkningen, sundhed, vand, luft, klima, materielle goder, landskab og kulturarv.

I henhold til miljøvurderingslovens § 11 har Kolding Kommune foretaget en vurdering af, hvilke miljøfaktorer der vil være væsentlige at vurdere under hensyntagen til både planområdet og planforslagets indhold. Resultatet heraf blev beskrevet i et afgrænsningsnotat og sendt i høring ved berørte myndigheder i henhold til miljøvurderingslovens § 32. Med udgangspunkt heri afgrænses miljørapporten til at omhandle:

- › **Befolkning;**
 - › Trafikafvikling

Trafikafviklingen skønnes væsentlig at vurdere, idet det skal afklares, hvordan udvidelsen af daginstitutionen vil påvirke parkeringskapaciteten ved planområdet. Dertil skønnes trafikafviklingen væsentlig at vurdere for at afklare, hvorvidt udvidelsen af daginstitutionen forventes at give anledning til fremkommelighedsproblemer for trafikken på Marcus Alle, Ålykkegade og Skovbogade.

I afgrænsningen og i miljøscreeningen forud for afgrænsningen er det tillige vurderet, at en række øvrige miljøfaktorer ikke skal miljøvurderes, idet den planlagte udvidelse af daginstitutionen ikke vurderes at medføre en væsentlig miljøpåvirkning inden for disse miljøforhold.

1.3.2 Alternativer

Miljørapporten skal ifølge miljøvurderingsloven indeholde en beskrivelse af referencescenariet (0-alternativet). 0-alternativet beskriver det scenarie, hvor planforslaget ikke vedtages og gennemføres. Hvis planforslaget ikke vedtages, vil det være den eksisterende anvendelse og de eksisterende forhold, der vil være gældende, dvs. den nuværende miljøstatus.

Under det miljøvurderede emne 'Befolkning; Trafikafvikling' i miljørapporten gives en beskrivelse af den nuværende miljøstatus i planområdet. Denne miljøstatus udgør en beskrivelse af miljøtilstanden ved 0-alternativet og udgør dermed en referenceramme for beskrivelsen af de potentielle konsekvenser ved gennemførelse af lokalplanen.

Der er ikke miljøvurderet alternativer til det fremlagte planforslag.

1.3.3 Sandsynlig udvikling, hvis planerne ikke vedtages

Hvis planforslaget ikke vedtages (0-alternativet), må det antages, at den eksisterende arealanvendelse, det vil sige offentlige formål i form af daginstitution, vil fortsætte.

Under det miljøvurderede emne 'Befolkning; Trafikafvikling' i miljørapporten er den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke vedtages, vurderet.

1.3.4 Kumulative effekter

Den udpegede miljøfaktor 'Befolkning; Trafikafvikling' vurderes kumulativt for planområdet.

Nord for lokalplanområdet ligger Kolding Stadion, som er omfattet af lokalplan 0212-71, som blev vedtaget i 2022 på baggrund af en vision for et nyt stadion i Kolding med titlen 'FREMTIDENS STADION I KOLDING'. Visionsoplægget indeholder en masterplan for omdannelse af det eksisterende stadion. Der er i masterplanen lagt vægt på, at omdannelser sker via en etapedeling af etableringen af det nye stadion. Første etape består af etablering af ny hybridbane og nye lysmaster. Anden etape indeholder etablering af en ny hovedtribune mod vest mens etape 3 og 4 fuldender det nye stadion med henholdsvis nord- og sydtribune samt ombygning og udvidelse af den eksisterende østtribune. I dag er første etape etableret.

Relevante planer eller projekter vurderes under de respektive afsnit for kumulative påvirkninger.

1.3.5 Overvågning

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Behovet for overvågning er beskrevet under miljøfaktoren 'Befolkning; Trafikafvikling'.

1.3.6 Metode

Vurderingen af miljøfaktoren ('Befolkning; Trafikafvikling') omfatter en beskrivelse af miljøstatus og -mål, konsekvensvurdering, kumulative effekter, afbødende foranstaltninger og overvågningstiltag.

Detaljeringsgrad

Ifølge miljøvurderingsloven skal miljørapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges med gængse vurderingsmetoder og under hensyntagen til planens detaljeringsgrad og placering i planhierarkiet.

Miljørapportens konsekvensvurdering tager udgangspunkt i, at der er tale om en lokalplan, og at lokalplanen (den mest detaljerede plantype i det danske plansystem) baserer sig på et konkret projekt, der ligger til grund for planlægningen.

Det er dog vigtigt at understrege, at der er tale om en miljøvurdering af en plan – ikke et projekt. Konsekvensvurderingen fokuserer på, hvad planforslaget muliggør indenfor planområdet, og om denne mulighed kan forventes at resultere i en miljøpåvirkning. Detaljer om de deraf afledte projekter reguleres ikke i planforslaget og ligger således udenfor miljørapportens afgrænsning. Miljørapporten erstatter således ikke en stillingtagen til, om de kommende byggerier og anlæg skal miljøvurderes efter miljøvurderingslovens afsnit III om miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter (VVM).

Databehov og vurderingskriterier

Som grundlag for miljørapportens konsekvensvurderinger er der som udgangspunkt anvendt aktuel viden på tidspunktet for udarbejdelse af planforslaget, det vil sige foreliggende plan og rapporter med videre.

I nedenstående Tabel 1-1 er der angivet en række kriterier og databehov til brug for vurderingen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, der er identificeret for miljøfaktoren 'Befolkning; Trafikafvikling'.

Miljøfaktor	Vurderingskriterier	Databehov
Befolkning; Trafikafvikling	Hvilken effekt har planlægningen på: Trafikafvikling til og fra planområdet – herunder parkeringsforhold Trafikafvikling i nærområdet, defineret som Marcus Alle, Skovbogade og Ålykkegade	<ul style="list-style-type: none"> Trafiktal for veje i nærområdet Antal børn i daginstitutionen med oplysning om normeringer i dag og i fremtiden fordelt på børnehavebørn og vuggestuebørn.

Tabel 1-1 Oversigt over miljøfaktor, vurderingskriterier og databehov.

Den overordnede vurdering af terminologi, påvirkningsgrad og typiske effekter, herunder behov for afværgeforanstaltninger, som er anvendt i miljørapportens konsekvensvurdering, er angivet i nedenstående Tabel 1-2.

Terminologi	Påvirkningsgrad	Typiske effekter på miljøet
Væsentlig påvirkning	Væsentlig negativ påvirkning	Virkningen anses for så alvorlig, at man bør overveje at ændre planen eller sikre, at der gennemføres afværgende foranstaltninger for at mindske virkningen.
Ikke væsentlig påvirkning	Moderat negativ påvirkning	Virkningen vil være mærkbar i en grad, hvor afværgende eller kompenserende foranstaltninger bør overvejes.
	Mindre negativ påvirkning	Virkningen vil kunne erkendes, men i en grad, hvor det ikke vurderes, at afværgende eller kompenserende foranstaltninger er nødvendige.
	Ubetydelig negativ påvirkning/ ingen påvirkning	Der forventes ikke at være nogen virkning på miljøet. Eller evt. at virkningene må anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved implementering af planen.
Positiv påvirkning	Positiv virkning	Forslaget afstedkommer en sådan virkning for den pågældende miljøfaktor, at der er tale om forbedrede forhold for dennes tilstand.

Tabel 1-2 Oplisting af overordnet vurdering af terminologi, påvirkningsgrad og typiske effekter.

Geografisk afgrænsning

Udgangspunktet for miljøvurderingen følger det afgrænsede planområde.

Miljøvurderingen vil derudover vurdere den udbredelse af miljøpåvirkningen, der er relevant uden for planområdet i forhold til påvirkningens karakter.

2 Ikke-teknisk resumé

Miljøvurderingen omfatter forslag til lokalplan 0025-71, Ved Marcus Alle – et område til offentlige formål. Miljøvurderingen er gennemført efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM). Det følgende udgør en sammenfatning af miljørapportens vurderinger.

Med lokalplanforslaget sikres det, at den eksisterende daginstitution i området kan udvides og fremstå med et etageareal på i alt 2.480 m² svarende til en udvidelse på ca. 1.490 m² etageareal. Den eksisterende daginstitution har i dag en normering på 86 børnehavebørn og 24 vuggestuebørn, det vil sige i alt 110 børn. Normeringen påtænkes udvidet med yderligere ca. 44 børnehavebørn og ca. 24 vuggestuebørn. Dermed vil institutionen rumme i omegnen af 178 børn fordelt på ca. 130 børnehavebørn og ca. 48 vuggestuebørn.

Planforslaget har tillige til formål at sikre, at dette sker i samspil med det omkringliggende bymiljø, og at plantebælter mod øst, nordøst og syd indgår i den fremtidige bebyggelse for at sikre og videreføre grønne træk i bylandskabet.

Lokalplanen stiller bl.a. krav til maksimalt etageareal, maksimal byggehøjde, bebyggelsens udformning, beplantning og håndtering af regnvand og terrænregulering.

2.1 Befolkning; trafikafvikling

Planområdet ligger vest for Kolding bymidte og ringvejen vest om bymidten. Mellem Vestre Ringgade og institutionen ligger Ålykkeskolen samt et større antal boliger. Øst for institutionen findes en større offentlig parkeringsplads med parkering, der benyttes af daginstitutionen og af brugere af Kolding Stadion samt en række boldbaner nord og vest herfor. Der er adgang til parkeringspladsen via Marcus Alle og Ålykkegade. Hertil er der enkelte afmærkede p-pladser i Ålykkegade, samt mulighed for kantstensparkering på kvarterets boligveje.

Trafikalt forbindes kvarteret med ringvejen via et signalreguleret kryds mellem Vestre Ringgade og Ålykkegade. Dertil er det muligt at køre højre ud fra kvarteret i krydset mellem Vejlevej og Skovbogade. Trafikken i området er lokal trafik og trafik til og fra Kolding Stadion.

Trafikken til og fra daginstitutionen beregnes iht. turrater for daginstitutioner og er opgjort til 260 bilture pr. hverdagsdøgn for de eksisterende forhold med 110 børn tilknyttet daginstitutionen. Turraten er fastsat i henhold til Vejreglen "Katalog Turrater". Trafikken til og fra institutionen i dag vurderes at være størst i morgentimerne og i eftermiddagstimerne. Boldbanerne vurderes at være mest brugt efter almindelig arbejds- og skoletid, dvs. generelt efter, at daginstitutionen er lukket i hverdagene. Der er dog et mindre overlap, idet træningen på boldbanerne starter kl. 15.30. Der vurderes at være tilstrækkelig kapacitet i dag på den større parkeringsplads på Marcus Alle for aflevering og afhentning af børn i daginstitutionen og til ansatte i institutionen.

Med udvidelsen af daginstitutionen vil der i alt være tilknyttet 178 børn, dvs. 68 flere end i dag. Lokalplanen muliggør, at 'Under Egen's bygningsareal kan udvides fra ca. 990 m² til 2.480 m². Beregnet på baggrund af det udvidede areal vurderes, at der efter udbygning af 'Under Egen' vil genereres ca. 660 bilture pr. hverdagsdøgn mod ca. 260 bilture i dagens situation. Det medfører ca. 400 ekstra bilture pr. hverdagsdøgn, som hovedsageligt vurderes at ville køre via krydset med Vestre Ringgade og Ålykkegade til og fra institutionen. Trafikøgningen i forhold til dette vurderes ikke at påvirke fremkommelighed og trafikikkerhed

i nævneværdigt omfang. Det vurderes også, at eksisterende parkeringsarealer er tilstrækkelige til at håndtere den øgede trafik som følge af lokalplanlægningen.

Når den øgede trafik fordeles på Vestre Ringgade, vil trafikstigningen her være forsvindende lille i forhold til de eksisterende trafikmængder og dermed ikke påvirke trafikafvikling og -sikkerhed nævneværdigt.

På den baggrund vurderes trafikafviklingen som følge af planlægningens muligheder for udvidelse af den eksisterende daginstitution i planområdet som værende en **mindre negativ påvirkning**. Virkningen i form af øget trafik vil sandsynligvis kunne erkendes, men trafikafvikling, trafikikkerhed og fremkommelighed vil ikke blive påvirket i en nævneværdig grad.

2.2 Kumulative effekter

Befolkning - trafikafvikling

Nord for lokalplanområdet ligger Kolding Stadion, som er omfattet af en lokalplan og en vision for et nyt stadium i Kolding med en etapedeling af etableringen af det nye stadion.

Da den udvidede daginstitution ikke genererer nævneværdig trafik efter almindelig arbejds- og skoletid, vurderes trafikafviklingen med trafik til/fra stadionområdet, der hovedsageligt sker efter almindelig arbejds- og skoletid, i aftentimer, i weekender og på helligdage, og med trafik til/fra daginstitutionen ikke at blive påvirket af som følge af udbygningen af 'Under Egen'. I anlægsperioden for det nye stadion vil der i dagtimerne skulle forventes øget trafik med tunge køretøjer. Denne trafik vil forventeligt være fordelt over almindelig arbejdstid, og således kun i begrænset omfang være sammenfaldende med institutionens typiske hente- og bringetider.

Den kumulative indvirkning vurderes at være en **mindre negativ påvirkning** set i forhold til trafikafviklingen.

2.3 Afværgende foranstaltninger

Befolkning; trafikafvikling

Der er ikke identificeret behov for særskilte afværgende foranstaltninger i planlægningen set i forhold til 'Befolkning; trafikafvikling'

2.4 Overvågning

Befolkning - trafikafvikling

Planens realisering vurderes ikke at medføre påvirkninger af trafikafviklingen i et omfang, der skaber behov for særskilte overvågningstiltag.

Kolding Kommune følger og overvåger, som en integreret del af kommunens opgaver, den generelle udvikling i trafikken - herunder trafikken i og ved området.

3 Befolkning; trafikafvikling

Dette afsnit omhandler trafikafviklingen ved og omkring planområdet, samt planens forventede konsekvenser for trafikafviklingen. Vurderingen er baseret på eksisterende trafikale udformninger af dels parkeringspladsen umiddelbart øst for daginstitutionen og dels eksisterende veje i nærområdet samt indhentede trafiktal for disse veje. Dertil er vurderingen baseret på oplysninger om daginstitutionens etageareal i dag og i fremtiden.

3.1 Miljøstatus og mål

3.1.1 Miljøstatus

Lokalplanområdet med daginstitutionen 'Under Egen' ligger vest for Kolding bymidte og ringvejen vest om byen. Mellem Vestre Ringgade og institutionen ligger Ålykkeskolen samt et større antal boliger. Øst for institutionen findes en større offentlig parkeringsplads med parkering i fire rækker og i alt ca. 90 pladser. Der er adgang til parkeringspladsen via Marcus Alle og Ålykkegade. Der er ikke tidsbegrænsning på parkeringspladsen. Hertil er der enkelte afmærkede p-pladser i Ålykkegade, samt mulighed for kantstensparkering i gaderne i området.

Nord og vest for institutionen ligger Kolding Stadion med en række supplerende boldbaner, som kan nås via Marcus Alle og Ålykkegade. Brugere af disse baner kan også anvende parkeringspladsen øst for 'Under Egen'.

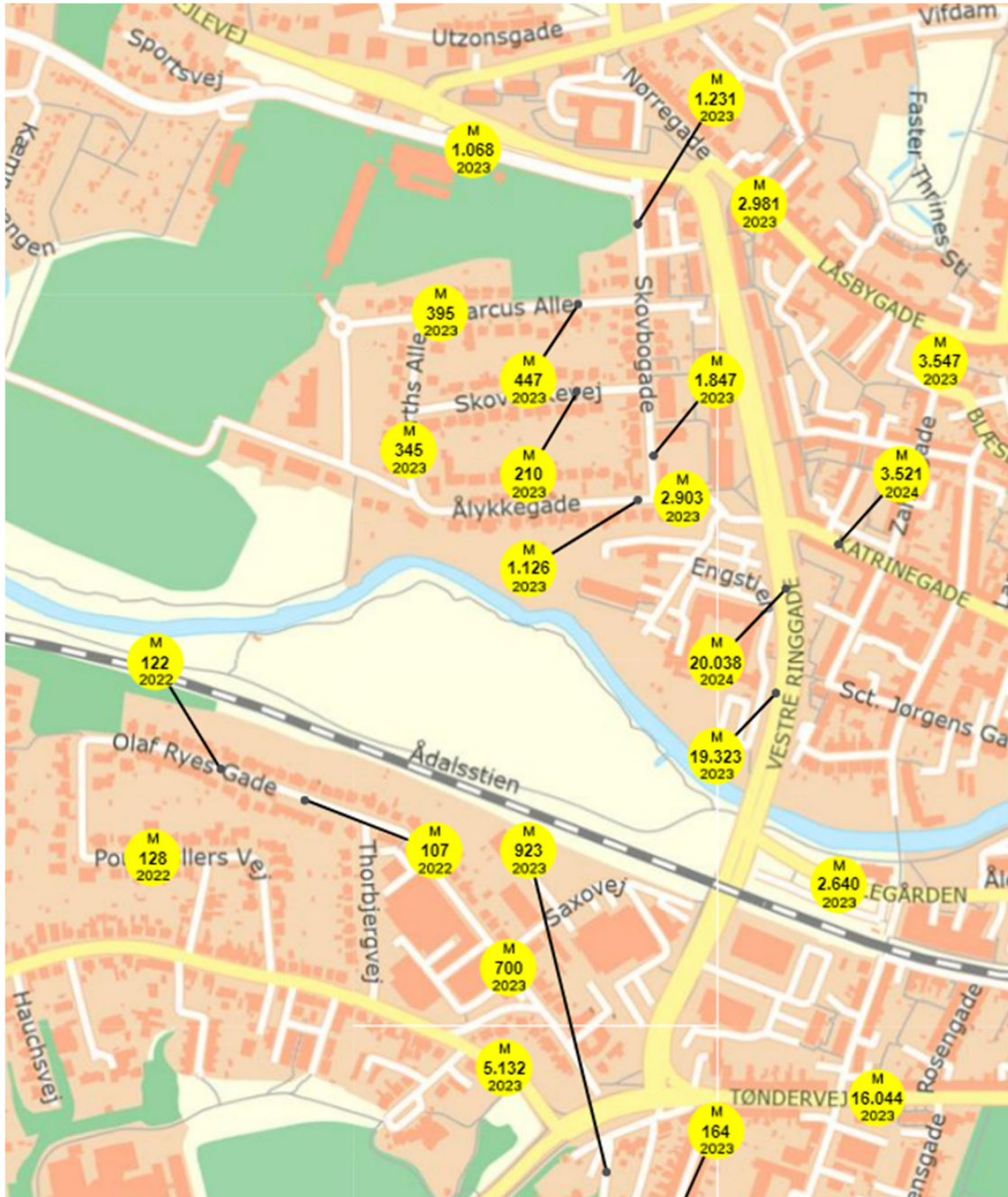
Vejene mellem Vestre Ringgade og 'Under Egen' er boligveje med fortov, uden faciliteter til cyklister. Der holder ofte parkerede biler på vejene.

Området forbindes med Vestre Ringgade via et signalreguleret kryds mellem Vestre Ringgade og Ålykkegade. Det er også muligt at køre højre ud fra området i krydset mellem Vejlevej og Skovbogade. Det har tidligere været muligt at svinge højre og venstre ind til området samme sted, men dette er ikke længere muligt.

Der er forbindelse mellem området og Esbjergvej via Stadionvej (helt mod nord i området) og Alpedalsvej. Det vurderes dog, at omfanget af gennemkørende trafik er ganske lavt på den vejstrækning.

Trafikmængderne i området er lave, fortrinsvist under 400 køretøjer pr. hverdagsdøgn i den vestlige del af området. På Ålykkegade øst for Skovbogade er hverdagsdøgntrafikken på ca. 2.900 køretøjer. Antallet af tunge køretøjer i området er også begrænset. Det skal bemærkes, at store varebiler eller varebiler med trailer også ved tællingerne kan registreres som tunge køretøjer. Tabellen med tunge køretøjer viser således ikke nødvendigvis egentlige lastbiler.

Herunder er vist hverdagsdøgntrafikken ved og omkring planområdet.



Figur 3-1 Hverdagsdøgnetrafik i området omkring planområdet. Kilde: Kolding Kommune.

Tabel 3-1 Trafikmængder (HVDT), heraf antal tunge køretøjer, samt tælleår. Kilde: Kolding Kommune.

Lokalitet	HVDT	Heraf tunge (%)	Heraf antal tunge	År
Harths Alle	345	6,5%	22	2023
Ålykkegade v. for Skovbogade	1.126	5,2%	59	2023
Ålykkegade ø. for Skovbogade	2.903	6,4%	186	2023
Ålykkegade ø. for Engstien	2.328	6,2%	144	2020
Skovbogade v. Ålykkegade	1.847	6,4%	118	2023
Skovbogade v. Vejlevej	1.231	7,8%	96	2023
Skovlækkevej	210	7,8%	16	2023
Marcus Alle v. Harths Alle	395	7,8%	31	2023

Marcus Alle v. Skovbogade	447	7,4%	33	2023
Vejlevej v. Skovbogade	18.569	2,2%	409	2016
Vestre Ringgade n. for Ålykkegade	21.390	6,4%	1.369	2016
Vestre Ringgade s. for Ålykkegade	20.048	1,8%	361	2024

Der foreligger ikke oplysninger om antallet af bilture, som genereres af 'Under Egen'. Kolding Kommune har oplyst, at den aktuelle normering er:

- › Børnehavebørn: 86 børn
- › Vuggestuebørn: 24 børn

Dvs., at der i alt er 110 børn tilknyttet institutionen.

Institutionen har i dag et etageareal på ca. 990 m². Ifølge vejreglen "Katalog, turrater", genererer daginstitutioner i gennemsnit pr. hverdagsdøgn 26,4 bilture pr. 100 m², dvs. 261 bilture pr. hverdagsdøgn. Pga. de generelle usikkerheder ved beregning af turgenerering afrundes dette til 260 ture. Dermed genereres 130 bilture til og 130 bilture fra institutionen pr. hverdagsdøgn.

260 bilture svarer til knap 2,4 bilture per tilknyttet barn, hvilket er et relativt højt antal, idet nogle børn forventeligt bringes og hentes på f.eks. cykel. Da der er tale om børnehave- og vuggestuebørn, vil bilbruget dog være høj. Hertil er der trafik genereret af de ansatte, vedligehold og varelevering. Sammenholdt med data fra trafiktællingerne vurderes det, at den gennemsnitlige turproduktion på 26,4 bilture pr. 100 m² kan anvendes til vurderinger af de trafikale konsekvenser ved en udvidelse af institutionen.

'Under Egens' åbningstider er 6.45 – 16.45 på hverdage. Trafikken til og fra institutionen vurderes at være størst i perioden mellem kl. 7 og 9 samt mellem kl. 15 og 16.45. Boldbanerne vurderes at være mest brugt om eftermiddagen efter almindelig arbejds- og skoletid. En væsentlig del af aktiviteten ved boldbanerne vil således finde sted, mens 'Under Egen' er lukket i hverdagene. Der kan dog være et mindre overlap, idet træning starter fra kl. 15.30.

Forudsættes det, at de ansatte på institutionen optager 10 pladser på parkeringsområdet, vil der være 80 pladser til brug for forældres aflevering og afhentning af børnene. Hvis hver bil parkerer i 20 minutter i snit, vil der således principielt kunne holde 3 biler pr. plads pr. time. I løbet af en time vil der således principielt kunne forventes en parkeringskapacitet til mere end 200 køretøjer, forudsat, at trafikanterne ankommer nogenlunde jævnt fordelt i løbet af timen. Med de beregnede trafikmængder skal der parkeres 130 biler ved institutionen i løbet af en dag. Derfor vurderes der at være tilstrækkelig kapacitet i dag.

Det bemærkes, at institutionen i weekender ikke genererer nævneværdig trafik. Til gengæld vil der sandsynligvis i weekender være øget trafik til stadion og boldbanerne.

3.1.2 Miljømål

Kolding Kommune ønsker, at det skal være nemt og tilgængeligt at transportere sig til sine gøremål. Bilen er koldingensernes foretrukne transportmiddelvalg. Derfor kan der arbejdes med at fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtige mobilitetsformer, således at dette valg bliver det naturlige i hverdagen. Der kan eksempelvis arbejdes med, hvor nye bolig- og erhvervsområder skal placeres, samt hvordan

områderne skal udformes, så det understøtter en bæredygtig mobilitet og har sammenhæng til lokalområdets funktioner².

3.2 Konsekvensvurdering

Udbygningen af 'Under Egen' vil medføre, at antallet af børn og ansatte øges.

Kolding Kommune ønsker at opføre en institution til 178 børn med følgende fordeling:

- › Børnehavebørn: 86 børn + 44 børn = 130 børn (4 til 6 grupperum)
- › Vuggestuebørn: 24 børn + 24 børn = 48 børn (2 til 4 grupperum)

Hvis der beregnes med 2,4 bilture pr. barn som i dagens situation, vil der i den fremtidige situation ud fra 178 børn tilknyttet institutionen genereres ca. 430 bilture pr. hverdagsdøgn.

Lokalplanen muliggør dog, at 'Under Egen's bygningsareal vil kunne udvides fra ca. 990 m² til 2.480 m². Derfor vil vurderingen af den fremtidige trafikmængde af institutionen basere sig på det maksimale bygningsareal, jf. lokalplanens muligheder. Beregnes turproduktionen på baggrund af arealet, vil den udvidede institution generere 660 bilture pr. hverdagsdøgn (26,4 bilture pr. 100 m² pr. hverdagsdøgn).

Det vurderes, at der efter fuld udbygning af 'Under Egen' i henhold til plangrundlaget vil genereres ca. 660 bilture pr. hverdagsdøgn mod ca. 260 bilture i dagens situation. Det medfører ca. 400 ekstra bilture (200 ture til institutionen, 200 ture fra institutionen) pr. hverdagsdøgn, som hovedsageligt vurderes at ville køre via krydset med Vestre Ringgade og Ålykkegade til og fra institutionen. Turene genereret af institutionen i eksisterende situation indgår allerede i de eksisterende trafiktællinger. Det er således det nygenererede antal bilture, som potentielt kan påvirke den fremtidige trafiksituation.

Til vurderingen forudsættes, at omtrent halvdelen af de nye ture genereret af institutionen vil finde sted over to timer i morgenperioden i forbindelse med aflevering af børn, ligesom det forudsættes, at omtrent halvdelen af de nye ture genereret af institutionen finder sted i løbet af to timer i eftermiddagsperioden i forbindelse med afhentning. Forudsættes det, at turene fordeles nogenlunde jævnt over to timer morgen og to timer eftermiddag, vil der således være 100 ekstra ture mellem krydset Vestre Ringgade og Ålykkegade og institutionen pr. time som følge af udbygningen af institutionen (400 nye ture genereret af institutionen fordelt på fire timer). De 100 ture pr. time fordeles på 50 ture til institutionen og 50 ture fra institutionen. I realiteten vil en del af turene finde sted udenfor disse to perioder, hvorfor den reelle trafikstigning i morgen- og eftermiddagsperioden vil være mindre. Ovennævnte fordeling anvendes dog for at sikre en robust vurdering af konsekvenserne for de trafikale forhold.

En øget trafikmængde med 400 ekstra ture pr. hverdag vil ikke påvirke trafikafvikling og trafiksikkerhed på vejene mellem institutionen og Vestre Ringgade / Vejlevej i betydelig grad. Selvom der er tale om en procentmæssig stor stigning i trafikmængden, er der stadig tale om en begrænset, samlet trafikmængde.

Hverdagsdøgntrafikken på Ålykkegade mellem krydsene med Vestre Ringgade og Engstien er i 2020 talt til ca. 2.300 køretøjer. Trafikmængderne i 2020 var dog i væsentlig grad påvirket af corona-pandemien og er derfor sandsynligvis for lave i forhold til de reelle trafikmængder i dag. Vest for Skovbogade er i 2020 talt en hverdagsdøgntrafik på 759 køretøjer. Samme sted er hverdagsdøgntrafikken i 2023 talt til

² Klimahandlingsplan, bilag 1b, bæredygtig transport, Kolding Kommune, 2023, s. 6.

1.126 køretøjer. Dette svarer til en stigning i trafikmængden på ca. 48% mellem Corona-perioden og den normaliserede situation i 2023.

Opjusteres hverdagsdøgntrafikken på Ålykkegade mellem krydsene med Vestre Ringgade og Engstien fra de 2.328 køretøjer talt i 2020 til 2023-situationen, svarer dette til en hverdagsdøgntrafik på ca. 3.450 køretøjer.

Trafiktællingerne viser, at spidstimerne på tællestedet vest for Skovbogade er steget mindre end hverdagsdøgntrafikken fra 2020 til 2023, hhv. 33% for morgenspidstimen og 23% for eftermiddagsspidstimen. Med samme opregning kan spidstime for Ålykkegade mellem krydsene med Vestre Ringgade og Engstien beregnes, se tabellen herunder.

Tabel 3-2 Beregnede trafikmængder på Ålykkegade øst for Vestre Ringgade, eksisterende situation.

	I alt
Morgen	456
Eftermiddag	373

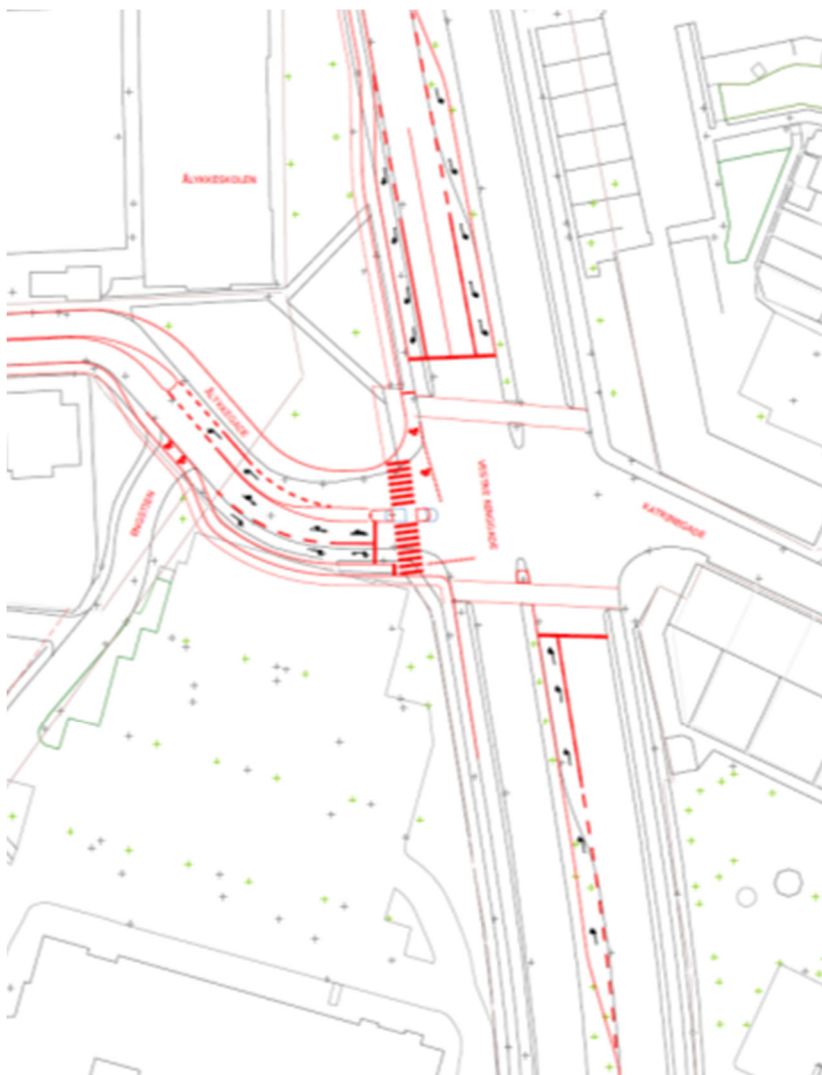
Med udbygningen af børnehaven vil der således i morgenspidstimen ske en stigning i trafikmængden fra Ålykkegade ind i krydset med Vestre Ringgade på ca. 50 køretøjer. Denne trafik fordeler sig mod nord og syd på Vestre Ringgade samt mod øst videre ad Katrinegade. I absolutte tal svarer det til en stigning på 1 køretøj i minuttet.

Tabel 3-3 Beregnede trafikmængder på Ålykkegade øst for Vestre Ringgade, fremtidig situation.

	I alt
Morgen	~550
Eftermiddag	~410

Trafikken til Ålykkegade vil være af samme størrelse, som kører ud fra Ålykkegade, men den vil ankomme til krydset fra syd, nord og (sandsynligvis i mindre grad) øst, f.eks. 20 biler fra både nord og syd, og 10 biler fra øst.

Tilfarten på Ålykkegade til krydset med Vestre Ringgade er i 2021 ombygget, så der nu er en venstresvingsbane og en kombineret bane til højresving og ligeudkørsel. Der er ligeledes etableret højresvingsbane på Vestre Ringgade nord, ligesom venstresvingsbanerne på Vestre Ringgade er forlænget, se Figur 3-2. Endelig er der etableret cyklistfaciliteter på Ålykkegade frem mod krydset med Vestre Ringgade. Samtidig blev muligheden for at køre ud fra og svinge til venstre ind på Skovbogade ved Vejlevej fjernet. I forhold til tidligere situation er kapaciteten i tilfarten dermed øget væsentligt, men trafikmængden er også steget i et vist omfang som følge af lukningen ved Vejlevej.



Figur 3-2 Ombygning af krydset Vestre Ringgade / Ålykkegade. Kilde Kolding Kommune, referat fra Teknik- og Klimaudvalgets møde 15.06.2020.

Trafikmængden på Vestre Ringgade er på ca. 20-21.000 køretøjer i hverdagsdøgntrafik med spidstimer på ca. 1.500 – 1.800 køretøjer, hvoraf langt hovedparten må forudsættes at køre ligeud gennem krydset. Signalanlægget vil derfor være indrettet, så denne trafikmængde kan afvikles hensigtsmæssigt. Der er for de venstresvingende trafikanter på Vestre Ringgade opsat venstresvingpil både fra nord og syd. Denne kan kobles ind, når de ligeudkørende og højresvingende trafikanter har fået rødt lys, således at den venstresvingende trafik kan afvikles. Samtidig er venstresvingsbanerne i forbindelse med ombygningen i 2021 forlænget. Det vurderes således, at den øgede trafikmængde, som svinger ind til Ålykkegade ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af trafikafviklingen.

Tilfarten fra Ålykkegade vurderes også at kunne afvikles hensigtsmæssigt, også efter udbygningen af institutionen, bl.a. idet ombygningen i 2021 har givet forbedret kapacitet i tilfarten.

Samlet vurderes det således, at den øgede trafikmængde som følge af udbygningen af institutionen ikke i væsentlig grad vil påvirke trafikafvikling og trafiksikkerhed.

Når den øgede trafik fordeles på Vestre Ringgade og videre ud i vejnettet, vil trafikstigningen her være forsvindende lille i forhold til de eksisterende trafikmængder og dermed ikke påvirke trafikafvikling og -sikkerhed nævneværdigt.

Forudsættes det, at de ansatte på institutionen optager 10 pladser på parkeringsområdet, vil der være 80 pladser til brug for forældres aflevering og afhentning af børnene. Hvis hver bil parkerer i 20 minutter i snit, vil der således principielt kunne holde 3 biler pr. plads pr. time. I løbet af en time vil der således principielt kunne forventes en parkeringskapacitet til mere end 200 køretøjer, forudsat, at trafikanterne ankommer nogenlunde jævnt fordelt i løbet af timen. Med de beregnede trafikmængder for den udvidede institution skal der parkeres ca. 330 biler i løbet af et døgn ved institutionen. Disse biler parkerer dog fordelt over hele dagen. Typisk vil der være tale om, at samme bil parkeres om morgenen i forbindelse med afsætning og om eftermiddagen ved afhentning. Hvis de 330 biler parkeres i løbet af 2 timer om morgenen og 2 timer om eftermiddagen, vil der stadig være ledig kapacitet, forudsat, at trafikken fordeles nogenlunde jævnt over perioderne. Reelt vil en del af parkeringerne finde sted i andre tidsrum, hvilket reducerer parkeringsbehovet i morgen- og eftermiddagsperioden. Det vurderes således, at eksisterende parkeringsarealer er tilstrækkelige til at håndtere den øgede trafik som følge af udbygningen af institutionen.

Den generelle samfundsudvikling medfører typisk over tid et øget kørselsbehov, særligt på større veje. Stigningen har dog i de senere år været begrænset på kommuneveje.

Kolding Kommune har oplyst generelle vækstrater for trafikken på deres vejnet. Se Tabel 3-4 og Tabel 3-5.

Tabel 3-4 Opskrivning af trafikmængde pr. år, scenario med høj vækst, Kolding Kommune trafikmodel. Kilde: Kolding Kommune.

Høj vækst (pr. år fra basisår 2023) – 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2040, 2045, 2050				
Land /landsby	Oplandsby /erhverv	Kolding /Kolding centrum	Øvrige portzoner	E45/E20
0,50%	0,75%	1,00%	1,50%	2,50%

Tabel 3-5 Opskrivning af trafikmængde pr. år, scenario med lav vækst, Kolding Kommune trafikmodel. Kilde: Kolding Kommune.

Lav vækst (pr. år fra basisår 2023) – 2040, 2045, 2050				
Land /landsby	Oplandsby /erhverv	Kolding /Kolding centrum	Øvrige portzoner	E45/E20
0,25%	0,50%	0,75%	1,00%	1,50%

Der kan således generelt forventes en årlig trafikvækst på vejene i Kolding centrum på 0,75 – 1,00%. Området vest for Vestre Ringgade, som indeholder 'Under Egen', er dog ikke et område, som er præget af gennemkørende trafik. Der foreligger p.t. ikke planer om udbygning af området ud over udvidelsen af 'Under Egen'. Dermed vil trafikmængden på vejene i området sandsynligvis ikke stige nævneværdigt som følge af den generelle samfundsudvikling. Trafikken på Vestre Ringgade vil derimod sandsynligvis stige med 0,75 – 1,00% årligt. Der er tanker om at etablere et nyt stadion i stedet for det eksisterende,

hvilket potentielt vil kunne påvirke trafikken i området i anlægs- og driftsfasen for stadion. Tidsplanen for etablering af nyt stadion er p.t. ukendt.

Samlet vurderes trafikafviklingen ved udvidelse af den eksisterende daginstitution i planområdet som værende en **mindre negativ påvirkning**. Virkningen i form af øget trafik vil sandsynligvis kunne erkendes, men trafikafvikling, trafiksikkerhed og fremkommelighed vil ikke blive påvirket i en nævneværdig grad.

3.3 Sandsynlig udvikling, hvis planen ikke vedtages

Der er ikke miljøvurderet alternativer til det fremlagte planforslag. Hvis planforslaget ikke vedtages (0-alternativet), må det antages, at den eksisterende daginstitution bibeholdes med sit nuværende omfang.

For miljøfaktoren 'Befolkning - trafikafvikling' antages den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke vedtages, fortsat at være præget af en trafikafvikling som i dagens situation. Denne antagelse sker ud fra, at trafikafviklingen til og fra den eksisterende daginstitution vil have samme omfang som i dag, og at områdets trafikale strukturer fortsat antages at fremstå som i dag. Som beskrevet i afsnit 3.2, vurderes det, at trafikvæksten som følge af generel samfundsudvikling på vejene mellem Vestre Ringgade og 'Under Egen' vil være ganske begrænset.

En fortsættelse af den eksisterende arealanvendelse (det såkaldte 0-alternativ) vil ikke medføre ændringer af miljøforholdene for trafikafviklingen.

3.4 Kumulative effekter

Nord for lokalplanområdet ligger Kolding Stadion, som er omfattet af lokalplan 0212-71 vedtaget i 2022 på baggrund af en vision for et nyt stadium i Kolding med titlen 'FREMTIDENS STADION I KOLDING'. Visionsoplægget indeholder en masterplan for omdannelse af det eksisterende stadion. Der er i masterplanen lagt vægt på, at omdannelser sker via en etapedeling af etableringen af det nye stadion. Første etape består af etablering af ny hybridbane og nye lysmaster. Anden etape indeholder etableringen af den nye hovedtribune mod vest, mens etape 3 og 4 fuldender det nye stadion med henholdsvis nord- og sydtribune samt ombygning og udvidelse af den eksisterende østtribune. I dag er første etape etableret.

Da den udvidede daginstitution ikke genererer nævneværdig trafik efter almindelig arbejds- og skoletid, vurderes trafikafviklingen med trafik til/fra stadionområdet, der hovedsageligt sker efter almindelig arbejds- og skoletid, i aftentimer, i weekender og på helligdage, ikke at blive påvirket af som følge af udbygningen af 'Under Egen'. Der kan være overlap i en kortere periode om eftermiddagen, idet træningen på boldbanerne starter kl. 15.30. Påvirkningen vurderes dog at være begrænset. I anlægsperioden for det nye stadion vil der i dagtimerne skulle forventes øget trafik med tunge køretøjer. Denne trafik vil forventeligt være fordelt over almindelig arbejdstid, og således kun i begrænset omfang være sammenfaldende med institutionens typiske hente- og bringetider.

Den kumulative indvirkning vurderes at være en **mindre negativ påvirkning** set i forhold til trafikafviklingen.

3.5 Afværgende foranstaltninger

Der er ikke identificeret behov for særskilte afværgende foranstaltninger i planlægningen set i forhold til 'Befolkning; trafikafvikling'.

3.6 Overvågning

Gennemførelse af lokalplanen vurderes ikke at medføre påvirkninger af trafikafviklingen i et omfang, der skaber behov for særskilte overvågningstiltag.

Kolding Kommune følger og overvåger, som en integreret del af kommunens opgaver, den generelle udvikling i trafikken – herunder trafikken i og ved området.

3.7 Referencer

- › Vejregler om turrater, Vejdirektoratet 2022.
- › Trafiktal, Kolding Kommunes hjemmeside, hentet 15.01.2024.
- › Vejdirektoratets forventninger til udviklingen i vejtrafikken, <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafik-ken-i-fremtiden>, hentet 16.01.2024.
- › Klimahandlingsplan, bilag 1b, bæredygtig transport, Kolding Kommune, 2023.