

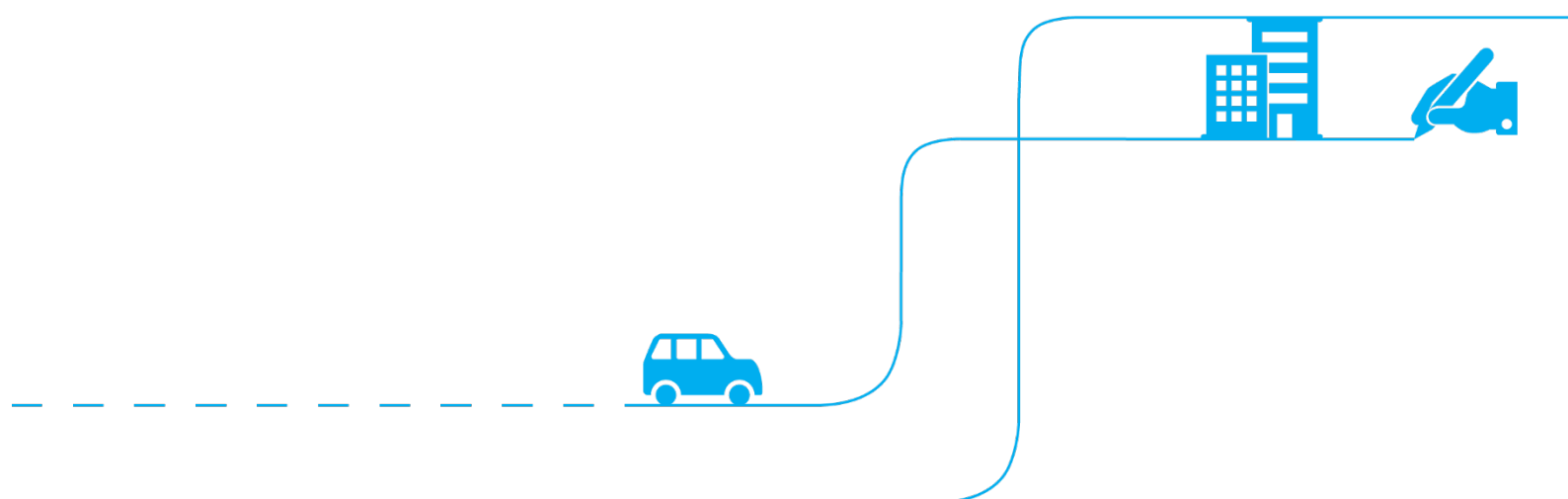
MILJØRAPPORT FOR

MOBILITETSPLAN

2023-2035

Kolding Kommune
Oktober 2022

WWW.RAMBOLL.COM



Til
Kolding Kommune

Dokumenttype
Miljørapport

Dato
17. oktober 2022

Udarbejdet af **TABS, SDJN**
Kontrolleret af **TEAJ**
Godkendt af **SDJN**
Beskrivelse **Miljørapport**



Rambøll
Prinsensgade 11
DK-9000 Aalborg
T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

FORORD

Kolding Kommune har igangsat arbejdet med Mobilitetsplanen, som grundlag og vision for fremtidige planer for mobiliteten herunder tilgængelighed og fremkommelighed i Kolding by. Der er i Mobilitetsplanen opsat konkrete tiltag og principper med udgangspunkt i Kommunens designvision, hvor der blandt andet er fokus, at *”Et fremsynet arbejde med infrastruktur er en forudsætning for udvikling og vækst”*. Kolding Kommune vil med mobilitetsplanen arbejde for at finde de løsninger, der sikrer den bedst mulige bæredygtige mobilitet, som samtidig understøtter væksten i kommunen.

Det er et lovkrav, at der udarbejdes en miljørapport af planforslagene, jf. miljøvurderingsloven, da den fastlægger rammer for fremtidige anlægsprojekter, jf. lovens § 2 stk. 1), a).

Formålet med rapporten er at vurdere de påvirkninger af miljøet, som en realisering af planen vil medføre. Rapporten skal give myndighederne et godt beslutningsgrundlag, inden de afgør, om planen skal vedtages.

Miljørapporten sendes i offentlig høring sammen med forslag til Mobilitetsplan 2023-2035 i perioden fra d. 09.11.2022 til d. 04.01.2023.

Yderligere oplysninger kan findes på Kolding Kommunes hjemmeside: www.kolding.dk.

Miljørapporten er udgivet af Kolding Kommune og udarbejdet af Rambøll.

INDHOLD

1	KKE-TEKNISK RESUMÉ	5
2	INDLEDNING	9
3	BESKRIVELSE AF MOBILITETSPLAN	12
4	FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING	14
5	AFGRÆSNING AF MILJØRAPPORTEN	17
6	METODE TIL VURDERING AF MILJØPÅVIRKNINGER	18
7	BEFOLKNING – TRAFIKALE FORHOLD	19
8	BEFOLKNING – REKREATIVE FORHOLD	26
9	MENNESKERS SUNDHED – TRAFIKSIKKERHED	28
10	MENNESKERS SUNDHED – TRAFIKSTØJ	32
11	NATUR	35
12	JORDAREALER	38
13	GRUNDEVAND	40
14	KLIMA – CO ₂ UDLEDNING	42
15	KULTURARV	45
16	LANDSKAB	48
17	MANGLEDE VIDEN OG USIKKERHEDER	52
	BILAG 1 - AFGRÆSNINGSNOTAT	53

1 KKE-TEKNISK RESUMÉ

Kolding Kommune har udarbejdet en Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding. Kommunen har truffet afgørelse om, at der er pligt til at udarbejde en miljørapport for planforslaget.

1.1 Mobilitetsplanen

Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by har fokus på fremkommelighed for bløde trafikanter i Kolding bymidte og andre centrale dele af byen. For at kunne opnå dette er der opstillet et antal konkrete projekter med det formål at forbedre det eksisterende cykelstinetværk, indskrænkning og omdirigering af vejene, der fører til midtbyen, samt at gøre vejnetværket mere attraktivt for samkørsel og offentlige transport. Derudover fokuserer nogle af projekterne også på adgang til parkeringspladser inden for midtbyen og hvordan dette kan benyttes strategisk i forbindelse med trængsel i midtbyen. Dette skal ske med forhåbninger om at kunne håndtere den fremtidige vækst inden for trafik samt bidrage til redueringen af CO₂-udledningen.

1.2 Miljøpåvirkninger

Befolkning – Trafikale forhold

Det store fokus indenfor Kolding Kommune har længe været at finde en løsning for det forventede pres på vejnettet. I dag er der stor trængsel på motorvejene, statsvejene og de største indfaldsveje til Kolding by. For at undgå denne trængsel søger bilister alternative ruter for at nå deres daglige destinationer. Af de trafikstrømme, der er i og omkring Kolding by er størstedelen forbundet med intern trafik, hvor den eksterne trafik primært består af pendlertrafik til Kolding Kommune. Som en del af transporten inden for Kolding Kommune er der også fokus på cykelruteme. Det eksisterende cykelstinetværk er meget tæt inde i Kolding bymidte og spreder sig ud i grene, der forbinder Kolding midtby med de omkringliggende centerbyer. Der er dog større huller i netværket udenfor midtbyen. Udover brugen af cykler og biler bliver bus og tog også brugt til at komme rundt samt ind og ud af Kolding by.

Ved realiseringen af mobilitetsplanen vil mængden af gennemkørsler i Kolding bymidte reduceres og omdirigeres. Dette vil have en positive påvirkning på den trafikale belastning i bymidten, men kan øge trængslen på vejene omkring Kolding bymidte. Derudover har mobilitetsplanen også et større fokus på at øge og forbedre mulighederne for kollektiv transport samt cyklister med det formål at mindske antallet af biler på vejene. Planen vurderes at have en positive påvirkning på trængslen og belastningen af vejnetværket i Kolding by. Derfor vurderes mobilitetsplanens samlede påvirkning på de trafikale forhold at være moderat positivt.

Befolkning – Rekreative forhold

I Kolding Kommune er der stort fokus på fritidsaktiviteter og udendørs oplevelser. Dette fokus afspejles i mængden af rekreative områder, der er til stede i og omkring Kolding midtby samt diversiteten af disse rekreative områder. Kolding midtby indeholder et stort netværk af oplevelsesruter, hvor nogle er forbundet eller ligger tæt op ad hinanden. I forbindelse med disse ruter og områder findes der muligheder for aktiviteter såsom picnic, fiskeri og hundeskove.

Nye stier og bedre sammenkobling af eksisterende stinetværk vil øge tilgængeligheden og muligheden for, at borgerne får let adgang til rekreative områder og øger mulighederne for borgernes rekreative udfoldelsesmuligheder i form af motionscykling, løb osv. Den planlagte trafikfredeliggørelse af bymidten vil desuden øge de rekreative muligheder i bymidten og give nye muligheder for ophold, arrangementer, udeservering osv. Enkelte steder vil mobilitetsplanens projekter påvirke rekreative områder direkte ved

arealinddragelse. Overordnet set vil det kun være få af de konkrete projekter i mobilitetsplanen, der påvirker rekreative arealer direkte og kun med mindre områder i forhold til de rekreative arealers samlede areal.

Samlet set vurderes mobilitetsplanen at have en positiv begrænset påvirkning på rekreative forhold.

Menneskers sundhed – Trafiksikkerhed

De fleste ulykkesbelastede områder er i dag inde i Kolding midtby samt på vejstrækning mod motorvej E45 (nord for midtbyen). Generelt vil der ved realisering af mobilitetsplanen ske en opgradering af forholdene for bløde trafikanter og fredeliggørelse af midtbyen, bl.a. ved at minimere bilkørsel i midtbyen og skabe bedre og tryggere ruter for cyklister ved f.eks. at dedikere veje udelukkende til cykler. Derudover vil der ske en opgradering af trygheden på stinettet ved bedre belysning og adskillelse fra motoriseret trafik. Realisering af mobilitetsplanen medfører generelt en kapacitetsudvidelse på de større veje og en minimering af biltrafikken gennem Kolding midtby, hvorfor det forventes, at uheldsstrækninger og -kryds forbundet med kørsel på tværs af byen mindskes. Derudover integreres trafik-sikkerheden for de bløde trafikanter i kapacitetsudvidelse i bl.a. vejkryds. Der planlægges for dedikerede stinettet for bløde trafikanter, hvilket vil mindske konfliktområder mellem bløde trafikanter og biler, og dermed mindske antallet af uheld. Samlet set vurderes der at ske en positiv moderat påvirkning af trafiksikkerheden i Kolding by.

Menneskers sundhed – Trafikstøj

Trafikstøj påvirker beboere og andre, der færdes langs trafikbelastede veje. Der er gennem årene gennemført undersøgelser, som viser, at trafikstøj, over et vist niveau, påvirker menneskers sundhed og trivsel. Belastningen af vejnettet forventes ændret som følge af mobilitetsplanens realisering, hvilket kan medføre øget eller reduceret støjbelastning. Ved etablering af nye veje vil der ske en øget støjpåvirkning af områderne omkring de nye veje. Der kan derved være områder, som tidligere ikke har været berørt, som ved realisering af masterplanen vil blive berørt af trafikstøj. Omvendt kan de nye veje betyde, at trafikken reduceres på eksisterende veje, da trafikken flyttes. Mobilitetsplanens realisering vil medføre en trafikal fredeliggørelse af Kolding midtby, som vil medføre en reduktion i trafikstøjen i midtbyen. Desuden forventes mobilitetsplanens realisering at medføre en reduktion i biltrafikken og dermed trafikstøjen ved at overføre bilture til cykelture og kollektiv trafik. Samlet set vurderes realisering af mobilitetsplanen at medføre en positiv begrænset påvirkning i forhold til trafikstøj.

Natur

Mobilitetsplanen omfatter et stort område og berører dermed en lang række naturudpegninger og beskyttede naturområder. Formålet med planen er at øge fremkommeligheden for bløde trafikanter både inde i Kolding bymidte men også til bymidten. For at kunne opnå dette er der planlagt en række forskellige projekter bl.a. anlæg af nye stier. Nogle af disse projekter krydser igennem beskyttede naturområder og kan dermed have en potentiel påvirkning. Der er få større projekter med etablering af nye veje, der krydser de beskyttede naturområder og dermed påvirker naturen.

Mobilitetsplanens konkrete projekter er ikke endeligt udformet og placeret, hvorfor den konkrete påvirkning på naturområder ikke kan vurderes præcist. I den endelige udformning af projekterne bør der tages udgangspunkt i en konkret placering og udformning, der påvirker naturområderne mindst muligt. Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en moderat påvirkning på natur.

Jordarealer

Arealerne, der ligger inden for mobilitetsplanens rammer, består primært af bolig- og centerområder inde i midtbyen med et større erhvervsområde ved havnen. Dermed består arealerne i den ydre ring omkring midtbyen af rekreative og offentlige områder med få større erhvervsområder. Ved realisering af mobilitetsplanen vil der ikke blive ændret på den nuværende arealanvendelse af områderne inde i midtbyen. Der vil dog ske en ændring i den ydre ring, der omkranser Kolding midtby, i forbindelse med tre større anlægsprojekter, som består af etableringen af Nørre Bjert omfartsvej, den 2. etape af Ringvej Syd og tilslutningsanlægget til E45 fra Vranderupvej. I disse områder kan det forventes, at der vil ske en inddragelse af de omkringliggende arealer, som består af rekreative områder, landområder, boligområder og offentlige områder. Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en begrænset påvirkning på jordarealer.

Grundvand

Mobilitetsplanen omfatter områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsområder, der er sårbare overfor forurening af grundvandet. Mobilitetsplanens konkrete projekter vurderes ikke at udgøre en væsentlig risiko for forurening af grundvandet. Samlet set vurderes mobilitetsplanen at have en mindre påvirkning af grundvandsinteresserne.

Klima

Mobilitetsplanen vurderes at have en positiv påvirkning på at nedbringe CO₂-udledningen fra biltrafik pga. konkrete tiltag til at fremme cyklismen i midtbyen samt overflytning til kollektiv transport. Desuden kan et mindre fald i CO₂-emissioner forventes, hvis den igangværende udvikling med stadig mere energieffektive og miljøvenlige biler fortsætter. Da klimaudfordringen er en global udfordring, vurderes mobilitetsplanens samlede påvirkning på klima at være positiv, men begrænset.

Kulturarv

Mobilitetsplanen omfatter et område med flere forskellige kulturarvsinteresser. I Kolding midtby findes et højt antal af bevaringsværdige og fredede bygninger samt Koldinghus Slot, der er udpeget som et fredet fortidsminde. Udenfor midtbyen er der større kulturhistoriske bevaringsværdier i form af gravhøje og værdifulde kulturmiljøer samt et større netværk af beskyttede sten- og jorddiger. Samlet set vurderes mobilitetsplanen at have en begrænset påvirkning på kulturarv, dog vil enkelte projekter kunne medføre en direkte påvirkning på kulturarv afhængigt af den konkrete udformning og placering af projekterne.

Landskab

Mobilitetsplanens projekter berører flere landskabsudpegninger, der er udpeget som bevaringsværdige i Kolding Kommuneplan 2021. Landskabene består af visuelle eller kulturhistoriske oplevelser, der skal beskyttes og vedligeholdes, hvilket gør dem sårbare overfor nye anlæg. Landskabsområderne ligger primært omkring Kolding by, dog er der landskabskiler, der søger ind mod midten byen. En af disse kiler består af Kolding Å og krydser dermed gennem hele planområdet samt Kolding bymidte. Grundet landskabsområdernes placering er det primært de større veje og cykelstiprojekter i de ydre områder, der har en påvirkning på landskabsområderne. Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en moderat påvirkning på landskabet.

1.3 Lovgrundlag og planforhold

Mobilitetsplanen indeholder en lang række konkrete projekter. Projekterne er dog ikke endeligt udformet eller placeret og der kan derfor ikke vurderes på dette niveau, hvilke tilladelser og/eller dispensationer som projekternes gennemførelse vil kræve. Det må dog forventes at de enkelte projekter vil forudsætte dispensationer fra bl.a. lokalplaner og naturbeskyttelsesloven.

1.4 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af miljøet.

1.5 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke opstet et overvågningsprogram.

2 INDLEDNING

2.1 Baggrund for planforslagene

Kolding Kommune har udarbejdet Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by der arbejder med mobilitet i Kolding midtby og præsenterer potentielle projekter, der kan igangsættes. Mobilitetsplanen ses som værende nødvendig givet den forventede vækst indenfor Kolding Kommune samt kommunens klimamæssige ambitioner. Derfor har mobilitetsplanen har til formål at øge fremkommeligheden til byen og forbindelsen indenfor byen samt mængden af borger der benytter byen, varigheden hvori borgerne befinder sig i byen samt mængden af boliger og beboere.

2.2 Miljøvurdering

2.2.1 Miljøvurderingspligt

Kolding Kommunes Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by er omfattet af miljøvurderingsloven¹. Mobilitetsplanen fastlægger rammer for fremtidige anlægsstilladelser, men selve projektet er ikke omfattet af bilag 1 eller 2. Der skal derfor kun gennemføres en miljøvurdering, hvis mobilitetsplan må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

På den baggrund er der foretaget en screening af planforslagene med baggrund i lovens brede miljøbegreb. Ved screeningen er følgende miljøfaktorer behandlet:

Den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker, ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

På baggrund af screeningen er det konkluderet, at planforslaget skal miljøvurderes, da det er vurderet, at der kan være en væsentlig påvirkning af befolkningen ifm. de trafikale forhold, menneskers sundhed ifm. trafiksikkerhed, og klima. Derudover er det også vurderet, at der kan være en uvis påvirkning på befolkning ifm. rekreative områder, menneskers sundhed ifm. trafikstøj, natur, jordarealer, vand, kulturarv og landskab.

Der er derfor udarbejdet en miljøvurdering af planforslagene der indeholder de oplysninger, som er nævnt i miljøvurderingslovens §12 og bilag 4.

2.3 Miljøvurderingens faser

Fase 1: Afgrænsning af miljøvurdering

Myndigheden foretager en afgrænsning af hvilke emner, som skal medtage i miljørapporten, jf. Kapitel 5.

Fase 2: Miljørapporten

Kolding Kommune får udarbejdet miljørapporten, der giver en samlet beskrivelse af mobilitetsplanen og dens miljøpåvirkninger.

Fase 3: Offentlig høring

Miljørapporten offentliggøres sammen med Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by.

Fase 4: Beslutning

Efter den offentlige høring behandles og vurderes indsigelser og bemærkninger. Der udarbejdes en sammenfattende redegørelse², som bl.a. forholder sig til høringsindlæggene. Resultatet af høringen vil indgå i myndighedernes beslutning om, hvorvidt plangrundlag skal vedtages.

¹ Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr 1976 af 27/10/2021, <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2021/1976>

² Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 1225 af 25/10/2018, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=203447>

2.4 Læsevejledning

Miljørapporten mobilitetsplanen findes kun som digitale versioner, der kan hentes på Kolding Kommunes hjemmeside. Miljørapporten beskriver miljøpåvirkningerne fra planen, og den indeholder følgende kapitler:

- **Ikke-teknisk resume** er en sammenfatning af Miljørapporten, hvor de vigtigste oplysninger og vurderinger er trukket frem for at give et hurtigt overblik over projektet og dets miljøpåvirkninger.
- **Lovgrundlag og planforhold** beskriver den relevante lovgivning og kravene til planlægning i forhold til planforslaget.
- **Beskrivelse af planforslag** giver en detaljeret beskrivelse af planen. Desuden beskrives udviklingen i 0-alternativet, hvor planen ikke realiseres.
- **Metode til miljøvurdering** beskriver den metode, der er anvendt for at kunne foretage en systematisk vurdering af de miljøpåvirkninger, som planforslagene medfører.
- **Miljøkapitlerne** i kapitel 7 til 16 beskriver og vurderer de miljøpåvirkninger, som planerne vil medføre for forskellige miljøemner (f.eks. landskab, luft, vand, natur osv.).
- **Forslag til overvågning** beskriver de miljøfaktorer, der bør inddrages i et overvågningsprogram.

For at få et hurtigt overblik over miljørapportens hovedindhold kan man eventuelt nøjes med at læse det ikke-tekniske resumé og sammenfatningen af planens miljøpåvirkninger.

Sidst i miljørapporten findes en samlet fortegnelse over bilag. Referencer fremgår i de enkelte kapitler som fodnoter på de relevante sider. Hvor det er muligt, er der indsat et link til reference.



3 BESKRIVELSE AF MOBILITETSPLAN

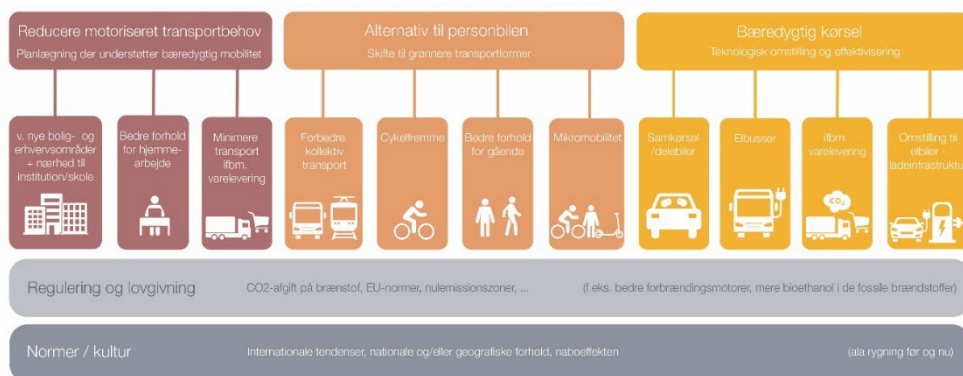
Kolding Kommune har udarbejdet en mobilitetsplan med grundlæggende fokus på den fremtidig mobilitet i Kolding by. Mobilitetsplanen er et administrationsgrundlag over fremtidig mobilitets tiltag med henblik på tilgængelighed og fremkommelighed for alle borgere og besøgende. Hovedindholdet af mobilitetsplanen fremgår i det nedstående.

3.1 Mobilitetsplanens hovedpunkter

Mobilitetsplanen er en temaplan omkring mobilitet under kommuneplanen. Mobilitetsplanen skal definere, mere konkret end kommuneplanen, hvordan der ønskes at arbejde med mobiliteten – i dette tilfælde i Kolding by. Under mobilitetsplanen vil der være en række planer og dokumenter, der udfolder de specifikke handlinger og fysiske tiltag, der skal sikres for de enkelte fagområder og/eller trafikgrupper.

Mobilitetsplanen har stort fokus på bymidten og adgangene rundt i byen. Planen anviser, hvordan der ønskes at arbejde med mobilitet i Kolding by i fremtiden og forslag til konkrete tiltag herunder en handlingsplan. De enkelte projekter skal planlægges, projekteres mm. samt godkendes hver for sig i byrådet, inden de sættes i gang.

Kommune ønsker gennem arbejdet med de konkrete handlinger, bl.a. at opnå en reduktion af CO₂ fra transporten i Kolding by. Dette hænger sammen med kommunens Klimahandleplan 2022, hvor der er opsat tre grupper af virkemidler til reduktion af CO₂ i transporten – reducere motoriseret transportbehov, alternativer til personbilen og bæredygtig kørsel. De tre overordnede virkemidler/områder indeholder alle forskellige grupper af tiltag – se *Figur 3-1*. Mobilitetsplanen fokuserer primært på tiltag inden for "Alternativ til personbilen".



Figur 3-1 Tre grupper af virkemidler med hver deres forskellige tiltag til reduktion af CO₂ i transport.

Mobilitetsplanen vil have følgende principper:

- Forbedre cyklisters og fodgængeres forhold.
- Sikre gode forhold for den kollektive trafik med fokus på knudepunkter og fleksible løsninger.
- Fredeliggøre bymidten ved at reducere den gennemkørende og parkeringsøgende biltrafik og lave ny parkeringszonestruktur.
- Sikre fremkommeligheden på det overordnede vejssystem i samt til og fra Kolding by.
- Understøtte erhvervslivets behov for infrastruktur til transport af både varer og personer.
- Skabe og udvikle bæredygtige mobilitetsløsninger i samarbejde med borgere og erhvervsliv.

Derudover indeholder planen nogle konkrete tiltag, der skal gøre bymidten endnu bedre for cykler (bl.a. supercykelstier) og gående, bl.a. ved at fjerne muligheden for at køre igennem bymidten i bil. Fokus på at forbedre busforbindelser i bymidten og skabe bedre byrum at opholde sig i (i midtbyen).

Desuden indeholder planen konkrete tiltag, hvor trafikveje skal føre bilerne direkte til parkeringspladserne uden for bymidten og her med lette forbindelser ind til selve bymidten. Planen foreslår tiltag, så flere bilister skal benytte sig af motorvejen som omfartsvej, så færre kører nord-syd inde i byen og belaster ringen rundt om bymidten.

3.2 Alternativer til plangrundlaget

0-alternativet beskriver den fremtidige udvikling af Kolding by, hvor Mobilitetsplan 2023-2035 (i nærværende dokument benævnt mobilitetsplanen) ikke vedtages og hvor Mobilitetsplan 2016-2027 fortsat er gældende.

0-alternativet er dermed ikke en beskrivelse af status quo, men en beskrivelse af den situation, der forventes at eksistere i år 2032. Det er samme år, som planforslagernes miljøpåvirkninger vurderes for. 0-alternativet er i denne sammenhæng fastlagt som den udvikling, der kan forventes inden for planområdet, hvis Mobilitetsplanen ikke vedtages.

Formålet med 0-alternativet er på den måde at fungere som sammenligningsgrundlag i vurdering af mobilitetsplanens miljøpåvirkninger. 0-alternativet behandles i et særskilt afsnit under hvert kapitel til miljøemnene.

3.2.1 Fravalgte alternativer

Udover det behandlede 0-alternative er der ingen fravalgte alternativer til mobilitetsplanen.

4 FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

Kapitlet beskriver og vurderer forholdet til de gældende planforhold for planområdet.

4.1 Kolding Kommunes planhierarki

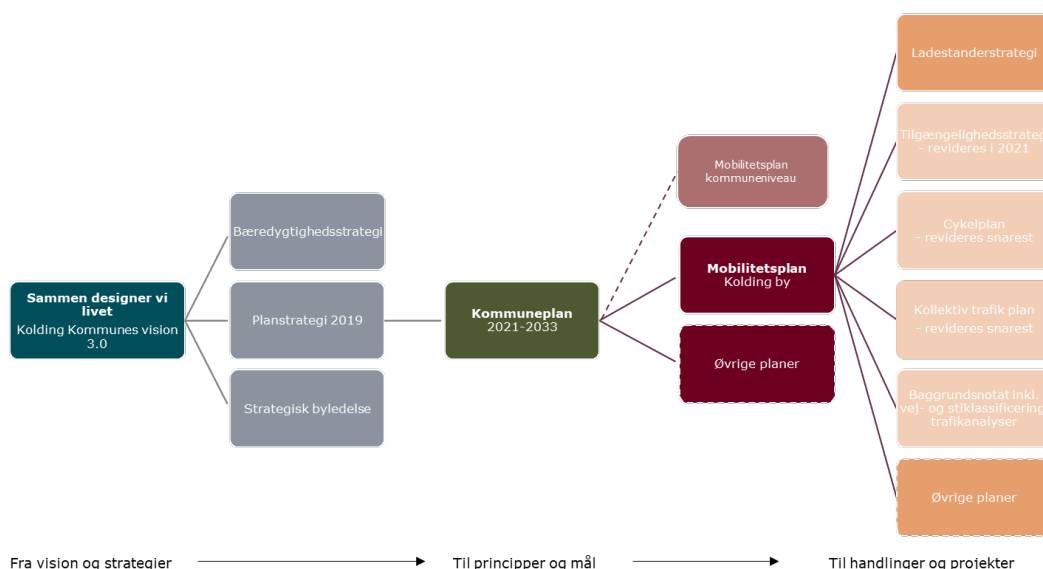
Mobilitetsplanen indgår i Kolding Kommunes planhierarki af forskellige planer og strategier (se figur nedenfor), hvor designvisionen er den overordnede vision for kommunen.

Under visionen er forskellige strategiske dokumenter, som sætter retning for kommunens gøremål og handlinger. F.eks. bæredygtighedsstrategien, som ser på, hvordan bæredygtighed skal konkretiseres i forskellige grene af kommunens virke.

Planstrategien er retningsgiveren for Kolding Kommunes Kommuneplan, som definerer hvordan planstrukturen og arbejdet med den fysiske planlægning skal ske i kommunen.

Mobilitetsplanen er en temaplan omkring mobilitet under kommuneplanen. Mobilitetsplanen skal definere mere konkret end kommuneplanen, hvordan der ønskes at arbejde med mobiliteten – i dette tilfælde i Kolding by.

Under mobilitetsplanen vil der så være en række planer og dokumenter, der udfolder de specifikke handlinger og fysiske tiltag, der skal sikres for de enkelte fagområder og/eller trafikgrupper.



Figur 4-1 illustrativ opsætning af planhierarkiet i Kolding Kommune. De dusede bokse indikerer planer der er undervejs/skal revideres inden for nær fremtid.

4.2 Kommuneplaner og Lokalplaner

Mobilitetsplanen skal være i overensstemmelse med den kommunale planlægning, og i det følgende vurderes det derfor, om mobilitetsplanen er i overensstemmelse med kommuneplaner og lokalplaner i Kolding Kommune. Det angives om mobilitetsplanen er i konflikt med konkrete overordnede mål, retningslinjer og rammeområder, som er relevante for planen.

Kolding Kommune har i fællesskab med syv andre kommuner (Billund, Fredericia, Haderslev, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle) etableret Trekantområdet Kommuneplan 2021-2033 med det formål at styrke kommunernes samlede vækst og attraktivitet samt dannelsen af flere udviklingsmuligheder³. Kolding Kommune har derudover udarbejdet Kolding Kommuneplan 2021-2033, der er en samling af hovedstrukturen for Trekantområdet og hovedstrukturen for planlægning inden for selve Kolding kommune. Kolding Kommuneplan giver en sammenfattet og konkretiseret forståelse af, hvordan Byrådet vil planlægge for Kolding Kommune⁴.

Af Trekantområdets Kommuneplan er Trekantområdet udpeget som et trafikalt knudepunkt, hvor borgere pendler internt såvel som ind og ud af Trekantområdet. Derfor er der fokus på at videreudvikle infrastrukturen, som beskrevet: *"Infrastrukturen i Trekantområdet skal binde byerne sammen trafikalt og forsyningsmæssigt. Infrastrukturen skal tilpasses, så den kan spille en vigtig rolle i den grønne omstilling."* Dette fokus føres videre i Kolding Kommuneplan, hvor der arbejdes med hvordan den fremtidig vækst i kommunen skal understøtte fremkommelighed og mobilitet for alle borgere. Yderligere er der også fokus på hvordan denne fremkommelighed og mobilitet kan understøttes af alternativer til den individuel bilisme.

Kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer er gennemgået, og det vurderes, at mobilitetsplanen er i overensstemmelse med kommuneplanens overordnede mål og de retningslinjer, der er relevante for projektet.

Mobilitetsplanen berører en lang række kommuneplanrammer og et større antal lokalplaner. Mobilitetsplanen indeholder en række konkrete projekter for f.eks. nye sti- og vejforbindelser. Da projekternes konkrete udformning og placering endnu ikke er fastlagt, kan der ikke på mobilitetsplanens niveau vurderes, om der vil være projekter, der er i strid med gældende kommuneplanrammer eller lokalplaner.

4.3 Øvrige planforhold

4.3.1 Den Regional Udviklingsstrategi 2020-2023

Mobilitetsplanen for Kolding by er omfattet af den regionale udviklingsstrategi for Region Syddanmark. I udviklingsstrategien tager Regionen udgangspunkt i FN's verdensmål ift. de seks strategispør der fokuseres på samt hvordan de skal håndteres⁵. Mobilitet fremstår som en af de seks strategispør, hvor regionale mål består af:

- Grøn Klimaneutral transport – kollektiv som private
- Høj tilgængelighed og sammenhæng – trafikalt og digitalt
- God fremkommelighed, der mindsker trængsel i- og imellem de syddanske byer

Dette bliver yderligere understøttet under strategispøret: Grøn Omstilling, Klima og Resourcer, hvor transport bliver fremhævet som et vigtigt fokusområde ift. Regionens klimaftryk.

4.3.2 Syddansk Mobilitetsstrategi

Mobilitetsplanen for Kolding by er omfattet af den Syddanske Mobilitetsstrategi, som er en delstrategi til Den Regional Udviklingsstrategi 2020-2023. Den Syddanske

³ Trekantområdet, Kommuneplan for Trekantområdet 2021-2033, https://www.kolding.dk/media/gy0onzsd/kommuneplan_2021-2033_trekantomraadet.pdf

⁴ Kolding Kommune, Kommuneplan 2021-2033, Hovedstruktur, https://www.kolding.dk/media/uodlxbmt/kommuneplan_2021-2033_kolding_hovedstruktur.pdf

⁵ Region Syddanmark, Regional Udviklingsstrategi 2020-2023, Fremtidens Syddanmark, <https://regionsyddanmark.dk/media/bmylyg2t/regional-udviklingsstrategi-2020-2023.pdf>

Mobilitetsstrategi udforsker de tre regionale mål, fra udviklingsstrategiens mobilitet strategispør og mere i dybden⁶. Der er opstillet fem indsatsområder i mobilitetsstrategien, som de tre mål forventes at blive udmøntet igennem:

- Grøn omstilling
- Høj tilgængelighed
- God fremkommelighed
- Mobilitet for alle
- International opkobling

4.3.3 Mobilitetsplan Kolding Kommune 2016-2027

Mobilitetsplanen for Kolding by 2023-2035 vil erstatte Mobilitetsplan for Kolding Kommune 2016-2027, som stadig er gældende på nuværende tidspunkt. Den nuværende mobilitetsplan har to overordnede fokusområder, hvilket er at forsætte arbejdet med at øge fremkommeligheden for biler samt sideløbende arbejde med alternative transportmidler⁷. Dette er tydeligt gennem mobilitetsplanens seks overordnede temaer:

- Fremkommelighed
- Parkering
- Cykelfremme
- Kollektiv trafik
- Trafiksikkerhed
- Sundhed

4.4 Miljøbeskyttelsesmål

Ifølge miljøvurderingsloven skal der redegøres for de miljøbeskyttelsesmål, der er relevante for planforslagene samt beskrives, hvordan der er taget hensyn til disse mål. Danmark har tilsluttet sig en række internationale konventioner, som indeholder miljøbeskyttelsesmål. Miljøbeskyttelsesmålene er i en lang række tilfælde indarbejdet i lovgivningen og fremgår ofte af lovens formål. Planlægningen er udarbejdet under hensyntagen til gældende miljølovgivning.

⁶ Region Syddanmark, Mobilitetsstrategi, Syddansk Mobilitetsstrategi, <https://fremtidensyddanmark.regionsyddanmark.dk/wp-content/uploads/2020/05/Mobilitetsstrategi.pdf>

⁷ Kolding Kommune, Mobilitetsplan 2016-2027, https://www.kolding.dk/media/bwq12y4/mobilitetsplan_2016-2027.pdf

5 AFGRÆSNING AF MILJØRAPPORTEN

Myndigheden foretager en afgrænsning af hvilke emner miljørapporten skal indeholde ifølge miljøvurderingsloven § 11.

Miljørapporten afgrænses, så den kun indeholder emner, som vurderes at kunne være væsentlige. Formålet med fokuseringen på væsentlige miljøemner i miljørapporten er, at den offentlige debat om planen og den politiske beslutningsproces kommer til at handle om planens væsentlige påvirkninger.

Afgrænsningsnotatet har været sendt til de berørte myndigheder, der omfatter følgende:

- Naturstyrelsen
- Slots og ejendomsstyrelsen
- Kystdirektoratet
- Vejdirektoratet
- KK Miljø og erhverv
- KK Natur
- KK Plan
- KK Klima

Der er indkommet fire bemærkninger, jf. nedenstående:

1. *Vejdirektoratet*
Vejdirektoratet har fremsendt bemærkninger til tre af Mobilitetsplanens konkrete projekter – ny tilslutning til E45 fra Vranderupvej, delvis lukning af Vejlevej gennem Bramdrupdam, omstigningspunkter ved E45. Vejdirektoratet bemærker bl.a. Aat lukning af Vejlevej kan have trafikale konsekvenser for motorvej E45.
2. *Kolding Kommune, naturteamet*
Naturteamet gør opmærksom på, at flere af mobilitetsplanens konkrete projekter potentielt kan påvirke beskyttede naturarealer og at der bør udvises forsigtighed med anlæggelse af stier med belysning i naturen. Mobilitetsplanens påvirkning på naturen er inddraget i miljørapporten.
3. *Kolding Kommune, planteamet*
Planteamet har oplyst, at de ikke har bemærkninger til det fremsendte udkast til afgrænsningsnotat.
4. *Kolding Kommune, vandløbsteamet*
Vandløbsteamet gør opmærksom på, at der kan være drænledninger i områder hvor der etableres veje og cykelstier, der skal respekteres.

5.1 Miljøemner, der medtages

Ud fra afgrænsningsnotatet medtages følgende miljøemner i miljørapporten:

- Befolkning i form af emnerne trafikale forhold og rekreative forhold
- Menneskers sundhed i form af emnerne trafiksikkerhed og trafikstøj
- Natur
- Jordarealer
- Grundvand
- Klima
- Kulturarv
- Landskab

6 METODE TIL VURDERING AF MILJØPÅVIRKNINGER

Vurderingerne af de potentielle miljøpåvirkninger udføres i flere trin. Der ses først på selve miljøforholdet og dets sårbarhed og værdi inden for planområdet. Dernæst vurderes intensiteten, udbredelsen og varigheden af påvirkningen fra planen. Ved at sammenstille miljøforholdets sårbarhed med karakteren af påvirkningen, kan man beskrive den samlede betydning af miljøpåvirkningen. De forskellige trin uddybes i det følgende.

- **Vurdering af sårbarhed** - For at danne grundlag for vurderingen af påvirkninger, foretages der indledningsvist en vurdering af sårbarheden af det pågældende område eller miljøforhold, der påvirkes af planen. Forskellige egenskaber anvendes til at bestemme graden af sårbarhed, herunder bl.a. tilpasningsevne, sjældenhed, værdi og skrøbelighed. Det vurderes, om sårbarheden er lav, mellem eller høj.
- **Intensitet** - Påvirkningen kan have ingen/ubetydelig, lille, mellem eller stor intensitet bestemt ud fra, om der kan forventes mindre påvirkninger eller om nogle af værdierne helt eller delvist går tabt.
- **Den geografiske udbredelse** er også af betydning for påvirkningsgraden, og det undersøges derfor om påvirkningen er lokal, regional, national eller grænseoverskridende.
- **Samlet påvirkning** - Den samlede påvirkning er vurderet på grundlag af evalueringen af de enkelte kriterier behandlet ovenfor. Samlet set betegnes påvirkningerne enten "ingen", "mindre", "moderat", "væsentlig" eller "positiv".

Tabel 6-1 viser kriterierne for vurdering af den samlede påvirkning.

SAMLET PÅVIRKNING	
Ingen	Ingen påvirkning.
Begrænset	Der forekommer små påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede og har en lille intensitet. En mindre påvirkning kan både være kortvarig og permanent.
Moderat	Der forekommer påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter, sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible men helt lokale skader på eksempelvis bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
Væsentlig	Der forekommer påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.
+	Der forekommer positive påvirkninger.

Tabel 6-1 Kriterier for vurdering af den samlede påvirkning.

7 BEFOLKNING - TRAFIKALE FORHOLD

Kapitlet beskriver påvirkningen af befolkning herunder trafikale forhold i forbindelse med mobilitetsplans gennemførelse.

7.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af Teknisk baggrundsnotat med analyse af den fremtidige trafiksituation og trafikbelastning på vejnettet i Kolding Kommune som følge af forventede infrastruktur- og byudviklingsprojekter. Der er lavet modelberegninger, som danner grundlag for analyser af kapacitet og fremkommeligheden på vejnettet samt trafikale effektberegninger på udvalgte kryds og strækninger. Der er lavet analyser af scenarier frem mod 2033.

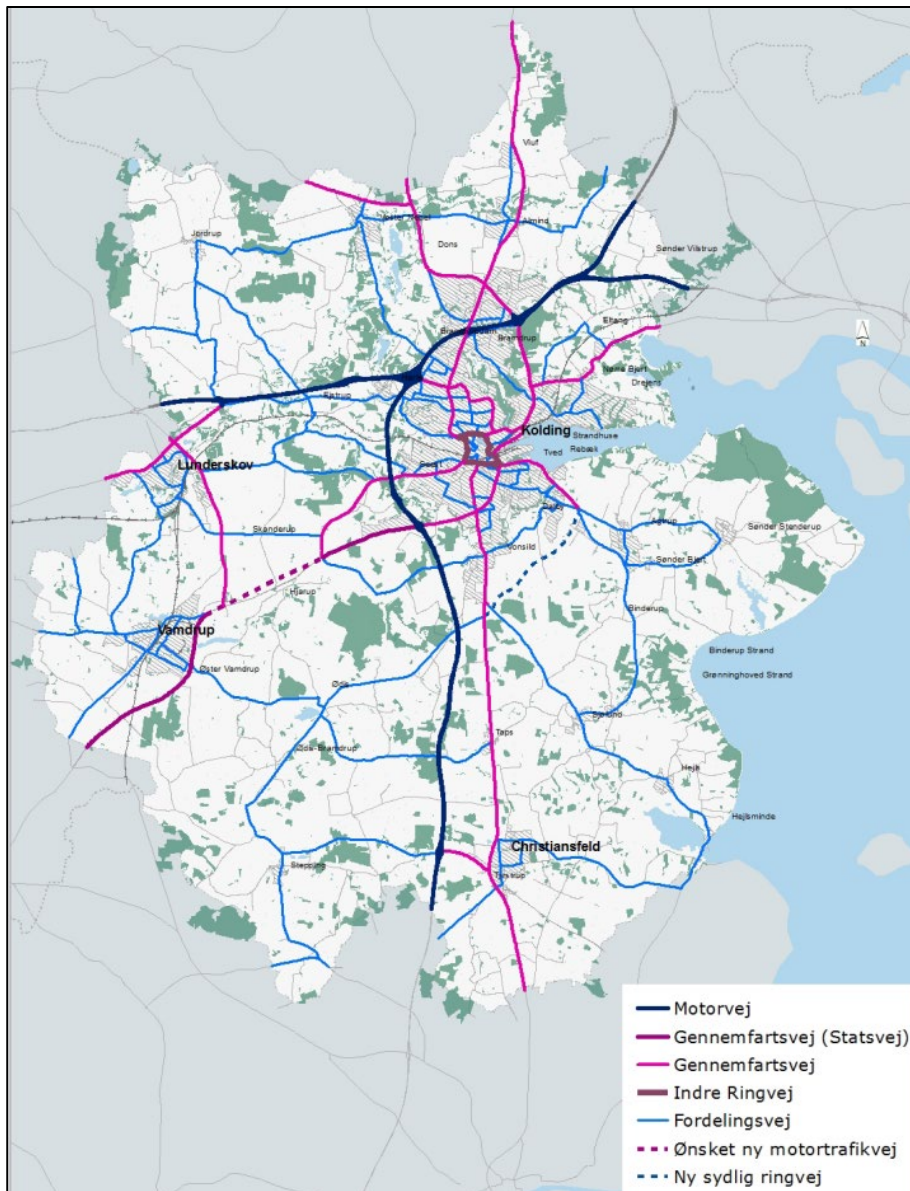
Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af trafikale forhold er tilstrækkeligt.

7.2 Eksisterende forhold

7.2.1 Vejnettet

I Kolding Kommunes tidligere mobilitetsplan har der været et stort fokus på kryds- og vejudvidelser og etableringen af nye veje som løsninger på det forventede pres på vejnettet. Det er tydeligt, ud fra figur 7.2.1 over vejhierarkiet i Kolding Kommune, at Kolding Kommune er et knudepunkt for transport. Kolding by er delvist omringet af motorvej E45, som mødes med motorvej E20 nordvest for Kolding midtby. Derudover er der et større netværk af gennemfartsveje og fordelingsvej, der forbinder midtbyen med det omkringliggende byområde, de forskellige byer omkring Kolding by og motorvejene.



Figur 7.2.1 Det eksisterende vejnetværk indenfor Kolding Kommune samt planlagte tilføjelser.⁸

Der er i dag flere steder i Kolding Kommune trængselsproblemer på vejnettet. De største trafikstrømme findes i dag på motor- og statsvejene samt de største indfaldsveje til Kolding by. På grund af kapacitetsproblemer vælges alternative ruter til motorvejen, som skaber yderligere forsinkelser på tilstødende veje. Generelt er forsinkelseme på vejnettet i de mest belastede kryds i Kolding by og langs de største indfaldsveje. De mest belastede vejstrækninger er motorvej E20 og Fynsvej, hvor belastningsgraden er over 70 % og enkelte steder nærmer sig kapacitetsgrænsen.

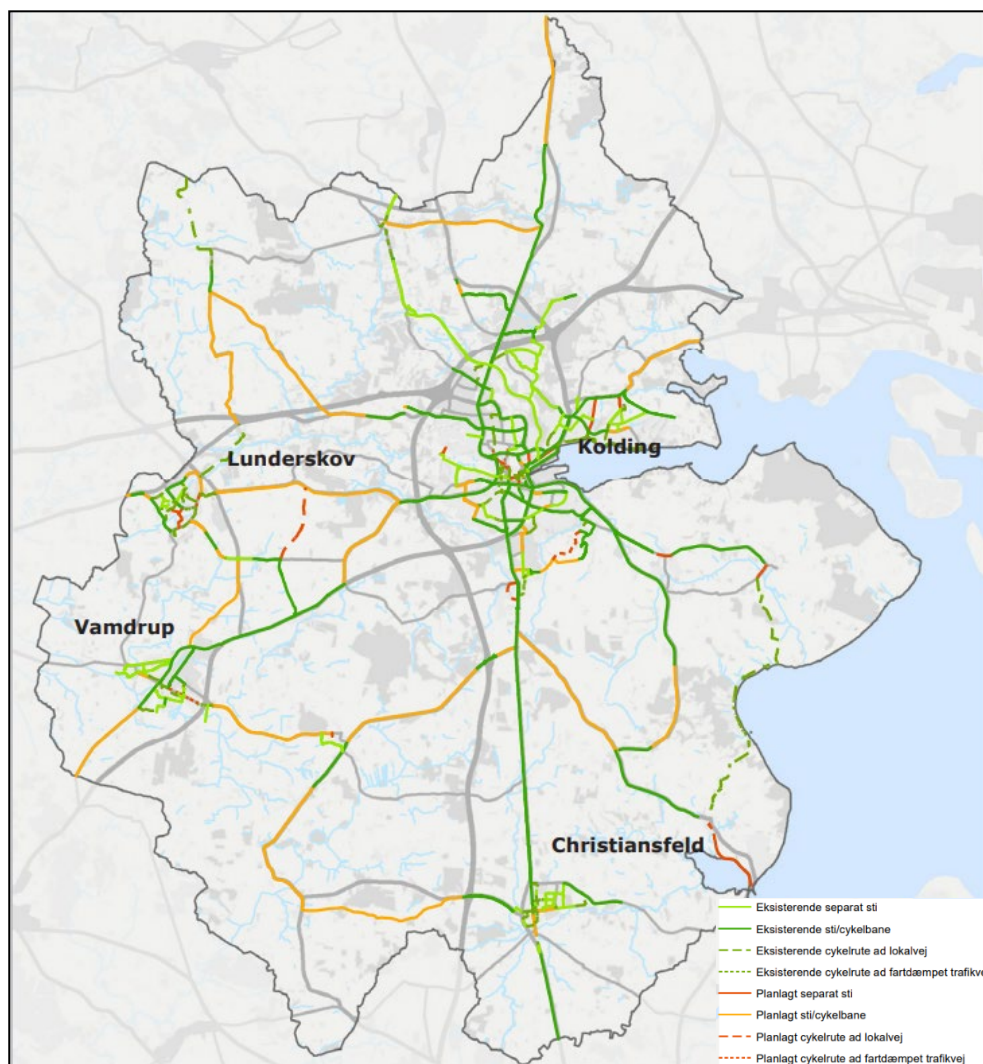
Den største andel af trafikstrømmene er intern trafik i Kolding Kommune. Derudover er der en del pendlertrafik fra andre kommuner ind til Kolding Kommune i forhold til antallet, der pendler ud. Flest pendlere kommer fra kommuner nord og øst for Kolding Kommune. Der er desuden en del gennemkørende pendlertrafik primært på motorvejsnettet.

⁸ Kolding Kommuneplan 2021-2023, https://www.kolding.dk/media/uodlxbmt/kommuneplan_2021-2033_kolding_hovedstruktur.pdf

7.2.2 Cykelstinet

I Kommuneplan 2021 er der fokus på lettere fremkommelighed for bl.a. cyklister. På nuværende tidspunkt er Koldings cykelstinetværk relativt stort og består af dedikerede cykelstier, separate stier samt cykelruter langs lokalveje og fartdæmpede trafikveje.

Ud fra nedenstående kort fra Kommuneplan 2021 er det tydeligt, at cykelstinetværket er tættest i midtbyen og derfra spreder sig ud i grene til de omkringliggende områder. Disse grene danner en forbindelse mellem nogle af centerbyerne og Kolding midtby. Det er mellem disse grene, at der opstår større huller i netværket, hvilket kommunen noterer som mangler i cykelstinetværket.



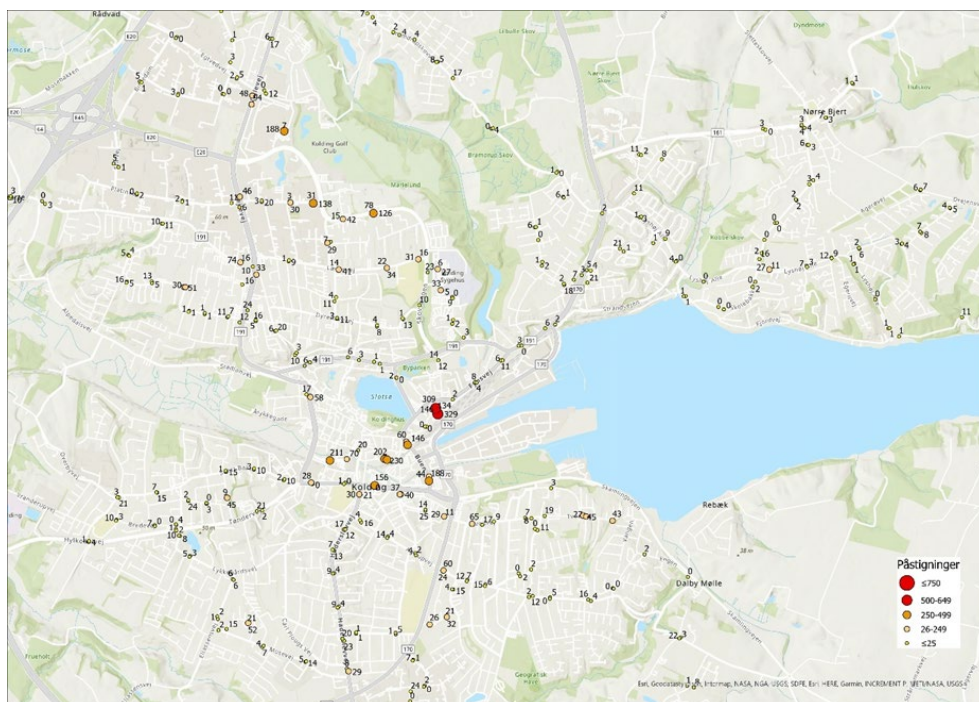
Figur 7.2.2 Det eksisterende cykelstinetværk indenfor Kolding Kommune samt planlagte tilføjelser.⁹

7.2.3 Kollektiv trafik

Internt i Kolding by er buslinjerne den primære kollektive transportform. Der er i alt 9 buslinjer og 11 regional- og mellembys linjer, der betjener Kolding By. Derudover er der en jernbane, der skærer gennem Kolding by og tilbyder intercity- og regionaltoget. Da der ikke er andre togstationer i Kolding by bidrager jernbanen ikke til den interne transport.

⁹ Kolding Kommuneplan 2021-2023, https://www.kolding.dk/media/uodlx/bmt/kommuneplan_2021-2023_kolding_hovedstruktur.pdf

Figur 7.2.3 giver et overblik over de forskellige busstoppesteder omkring den central del af Kolding by samt det gennemsnitlige antal af daglige påstigninger pr. dag. Det er tydeligt ud fra kortet, at de flest påstigninger sker i midtbyen primært omkring togstationen.



Figur 7.2.3 Gennemsnitlige antal daglige påstignere pr.dag i den centrale del af byen.¹⁰

7.3 O-alternativet

O-alternativet beskriver situationen i 2030, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag. I 2030 forventes der en stigning i trafikken generelt, men med den største stigning på motorvejene og de større indfaldsveje til Kolding. Derudover stiger trafikken på de større veje omkring Kolding bymidte herunder blandt andet ringvejene og vejnettet omkring nye byområder.

Den stigende mængde trafik og dermed øgede belastning på vejene medfører højere forsinkelser og dermed nedsat hastighed på flere vejstrækninger end i dag. Dette vil medføre, at kapaciteten i spidstimerne vil være "opbrugt" for flere strækninger, hvilket også gør sig gældende for krydsene, hvor der generelt vil ses en stigning i middelventetiden pr. køretøj. Der vil dog også være veje og kryds, som ikke vil være udfordret af den øgede trafikmængde.¹¹

7.4 Vurdering af påvirkninger

Overordnet set vil der med mobilitetsplanen ske en koncentration af trafikken til de overordnede veje samt en fredeliggørelse af Kolding bymidte og reduceret biltrafik i og omkring Kolding by. Derudover er en del af mobilitetsplanens mål at overflytte trafikken fra biler til andre transportformer, som løses gennem en række konkrete infrastrukturprojekter, som forventes at reducere de korte ture i bil og øge andelen af cykelture samt ture med kollektiv transport. Ved realisering af mobilitetsplanen vil ændringerne af vejnettet, cykelstinet og den kollektive trafik forventes at bidrage til at styrke sammenhænge på tværs og internt i Kolding by. Derudover vil tiltagene bidrage til at løse specifikke

¹⁰ Rambøll (2022), Baggrundsrapport, Mobilitetsanalyse, Kolding Kommune

¹¹ Rambøll (2022), Baggrundsrapport, Mobilitetsanalyse, Kolding Kommune

kapacitetsmæssige problemstillinger på vejnettet ved f.eks. etablering af nye veje og forbindelser, samkørselsbaner, udvidelse af eksisterende veje og generelle kapacitetsforbedringer i kryds, hvorfor mobilitetsplanen forventes at medføre en positiv påvirkning på trafikafviklingen. Både de nye vejforbindelser og ændringer af de eksisterende veje og kryds kan have en indflydelse på både de regionale og de lokale trafiksammenhænge og bidrage til en bedre fremkommelighed i og omkring Kolding.

Mobilitetsplanen lægger desuden op til at kunne danne grundlag for en ny kollektiv trafikplan med målet om at få flere til at bruge den kollektive trafik. Her vil der være fokus på at udpege korridorer for højklasset busstrafik¹², med færre strækninger og i stedet med øget frekvens, for at opnå en mere attraktiv og letforståelig betjening. Ved at samle flere buslinjer i en korridor og koordinere busplaner, vil der være mulighed for at opnå reel 10-minutters drift i korridoren, som også vil kunne betjene en Parkér&Rejs-plads ved motorvejen. Derudover vil der, ved at indsætte ekstra busser i myldretiden, kunne opnås en reel 5-minutters drift mellem E45 og bymidten, som i sig selv vil gøre ruten mere attraktiv. Ved at etablere yderligere busbaner, signalprioritering og fremskudte stoppesteder, vil der være mulighed for at løse trængselsproblemer for busserne, som vil gøre ruterne yderligere attraktive.

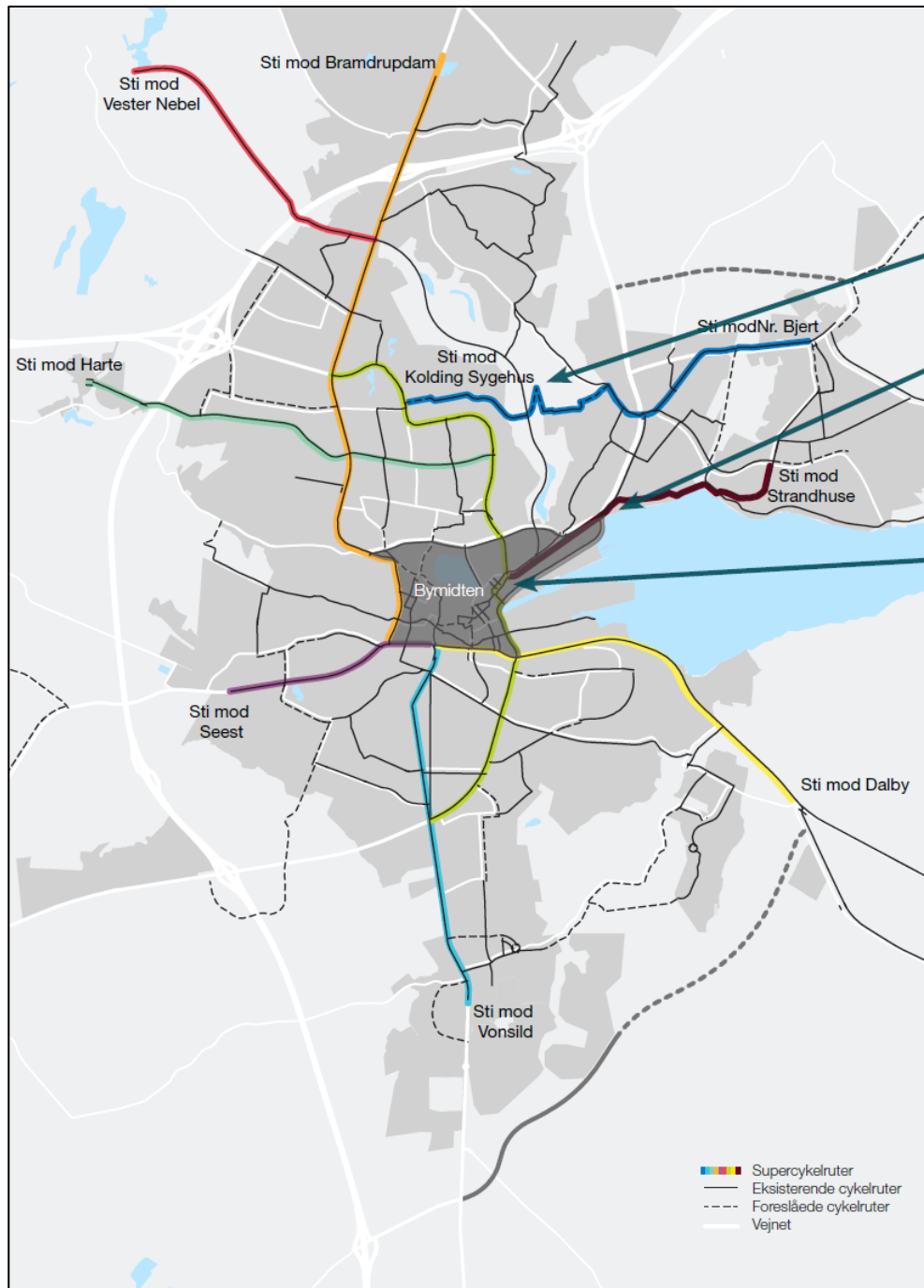
Derudover er der i mobilitetsplanen fokus på at opgradere de trafikale forhold for bløde trafikanter ved en udvidelse af cykelstinet herunder at skabe sammenhæng mellem det eksisterende. Mobilitetsplanen danner desuden grundlag for udarbejdelse af en cykelhandlingsplan, som skal arbejde mere konkret med stinettet i kommunen.

Som en del af mobilitetsplanen fokuseres der på forholdene for cyklisterne herunder planlægning af et supercykelstinet, som skal gøre det hurtigere at tage cyklen frem for bilen i Kolding by. Stieme, som indgår i hovedstinettet, skal være højklassede og gøre, at det er et reelt alternativ til at benytte bilen på kortere ture mellem 0 og 10 km, både på almindelig cykel og el-cykel. Som en del af planen skal der sikres attraktive stier med god bredde, sikre vejkrydsninger, fast belægning og god belysning, samt overordnet skiltning.

Overordnet set skal supercykelruterne give mulighed for at komme hurtigt fra A til B samt have en rekreativ funktion (se kap 8 Rekreative Forhold). Ved at etablere stier ud til de nye knudepunkter ved motorvejen med cykelparkering, vil kombinationsrejser understøttes og gøres lettere tilgængeligt. Udvalgte veje i midtbyen laves til cykelgader for at prioritere cyklisterne. Derudover skabes der mulighed for, at cyklister kan cykle mod ensretningen på ensrettede veje i midtbyen.

Generelt vil der ved realisering af mobilitetsplanen ske en opgradering af eksisterende stier.

¹² Højklasset busstrafik vil sige, at busserne kører tit, f.eks. hver 10. eller 5. minut, og at veje og kryds ombygges, så bussen ikke sidder i kø med biltrafikken, og at der enkelte steder anlægges specielle baner til busser og samkørsel. (Jf. Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding By)



Figur 7.1. Supercykelrutenettet i Kolding i 2035.¹³

De trafikale forhold vurderes at have en mellem sårbarhed. Påvirkningen vil have en regional geografisk udbredelse, da en udvidelse af vejnettets kapacitet både påvirker intern trafik i Kolding by, men også trafik afvikling herunder fremkommeligheden mellem omkringliggende byer. Intensiteten forventes medium, da der vil ske en mærkbar ændring af de trafikale forhold ved realisering af mobilitetsplanen. Samlet set vurderes den samlede påvirkning at være moderat positiv.

7.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af trafikale forhold.

¹³ Rambøll (2022), Baggrundsrapport, Mobilitetsanalyse, Kolding Kommune

7.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til trafikale forhold.

7.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

7.8 Sammenfattende vurdering

Planforslagets samlede miljøpåvirkninger i forhold til Trafikale forhold er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Trafikale forhold	Mellem	Mellem	Regional	Moderat (+)

8 BEFOLKNING - REKREATIVE FORHOLD

Kapitlet beskriver påvirkningen af befolkningen i form af påvirkning af rekreative forhold i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

8.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Eksisterende viden omkring de rekreative forhold kommer fra planer og hjemmesider udarbejdet af Kolding Kommune
- Kortet Oplev Kolding. Kortet viser områder forbundet med kultur, natur og aktiviteter i Kolding Kommune

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere mobilitetsplanens påvirkninger af de rekreative områder er tilstrækkeligt.

8.2 Eksisterende forhold

Kolding tilbyder adskillige rekreative aktiviteter i forbindelse med både vand og den øvrige natur. Midtbyen består af mindre grønne åndehuller og større grønne områder i byens periferi. De fleste af disse områder er forbundet med det større stinetsværk, der fører gennem Kolding midtby og strækker sig længere ud i periferien. Dette stinetsværk består af oplevelsesruter for både gående og cyklister. Foruden de grønne områder er der et større antal rekreative aktiviteter forbundet med Koldingfjord og Kolding Å såsom sejlads, kano og kajak. Koldingfjord, Slotssøen og en del af Kolding Å er en del af Naturpark Lillebælt¹⁴. Kolding Kommuneplan 2021 har fokus på de friluftaktiviteter samt natur- og kulturoplevelser, som Naturparken bidrager til og fremadrettet kan bidrage med. Dette forstærkes ved kommunens plan om at udvide Marina syd for at øge de rekreative aktiviteter i området. Generelt er der fokus på de rekreative områder, som kan have en positiv effekt på borgerens mentale og fysiske helbred herunder at bidrage til nye fællesskaber¹⁵.

I Kolding Kommune er der stort fokus på fritidsaktiviteter og udendørs oplevelser, hvilket afspejles i mængden af rekreative områder, der er til stede i og omkring Kolding samt diversiteten af de rekreative områder. Kolding midtby indeholder et stort netværk af oplevelsesruter, hvor nogle er forbundet eller ligger tæt op ad hinanden. I forbindelse med ruterne og rekreative områder er der rig mulighed for aktiviteter såsom picnic, fiskeri og hundeskove.

8.3 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når mobilitetsplanen ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, kan der være en potentiel påvirkning på oplevelsen af de rekreative forhold grundet øget trafik i midtbyen og dermed øget trængsel og trafikstøj.

8.4 Vurdering af påvirkninger

Realisering af mobilitetsplanen vil medføre, at der vil være steder, hvor cykelstinetsværket vil krydse ind over eller blive koblet op på eksisterende oplevelsesruter. Da de fleste oplevelsesruter er knyttet til Kolding midtby, er det også i midtbyen, at ruterne primært påvirkes af konkrete projekter for cykelstinetsværket. Planerne for vejnetværket vil derimod påvirke oplevelsesruteme udenfor midtbyen. Der er nogle få konkrete projekter såsom

¹⁴ Oplev Kolding, rekreative oplevelses kort, <https://kort.oplevkolding.dk/>

¹⁵ Hovedstruktur Kolding Kommune, Kommuneplan 2021-2033, https://www.kolding.dk/media/uodlxbmt/kommuneplan_2021-2033_kolding_hovedstruktur.pdf

etableringen af tilslutningsanlægget til E45 fra Vranderupvej og havneforbindelsen, der vil kunne have en påvirkning på de eksisterende oplevelsesruter og de rekreative områder forbundet med dem.

Nye stier og bedre sammenkobling af eksisterende stinetwork vil øge tilgængeligheden og muligheden for, at borgeme får let adgang til rekreative områder og øger mulighederne for borgernes rekreative udfoldelsesmuligheder i form af motionscykling, løb osv. Den planlagte trafikale fredeliggørelse af bymidten vil desuden øge de rekreative muligheder i bymidten og give nye muligheder for ophold, arrangementer, udeservering osv. Rekreative områder har en vigtig funktion for borgemes mulighed for udfoldelse og velbefindende og udgør ofte en knap ressource i byerne. Sårbarheden for rekreative forhold vurderes derfor at være høj.

Enkelte cykelstier forbundet med supercykelstinetworket og tilslutningsanlægget til E45 fra Vranderupvej og havneforbindelsen påvirker rekreative områder. Stiprojekterne påvirker arealer inden for rekreative områder, men bidrager samtidigt til at skabe adgang til områderne og mulighed for at opleve og udnytte de rekreative værdier. De nye vejprojekter etableres i forbindelse med allerede eksisterende infrastruktur, hvilket mindsker den overordnede intensitet af mobilitetsplanen for de rekreative områder. Overordnet set vil det kun være få af mobilitetsplanens konkrete projekter, der påvirker rekreative arealer direkte og kun med mindre arealer i forhold til de rekreative områders samlede areal. På den baggrund vurderes intensiteten af påvirkningen på de rekreative forhold til at være på et lavt niveau. Påvirkning af de enkelte rekreative områder vurderes at have en lokal geografiske udbredelse.

Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en begrænset påvirkning på de rekreative forhold.

8.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af de rekreative forhold.

8.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til de rekreative forhold. Mobilitetsplanen består dog af flere mindre projekter, der er blevet delt op i tre faser, disse tre faser er dog vurderet samlet i den sammenfattende vurdering.

8.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

8.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger af de rekreative forhold er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningemes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet. Mobilitetsplanen har også en overordnet positive påvirkning på de rekreative forhold, der er med taget i den sammenfattende vurdering.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Rekreative forhold	Høj	Lav	Lokal	Begrænset (+)

9 MENNESKERS SUNDHED - TRAFIKSIKKERHED

Kapitlet beskriver påvirkningen af menneskers sundhed - trafikikkerhed i forbindelse med mobilitetsplans realisering.

9.1 Metode

De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af Teknisk baggrundsnotat med analyse af den fremtidige trafiksituation herunder kortlægning af ulykke og ulykkesbelastede lokaliteter i Kolding Kommune. Der er trukket ulykker ud på kommuneniveau for perioden 2016-2020 fra den officielle ulykkesstatistik vejman.dk. Ulykkerne er kortlagte, og det er undersøgt, hvorvidt der er ulykkesbelastede lokaliteter.

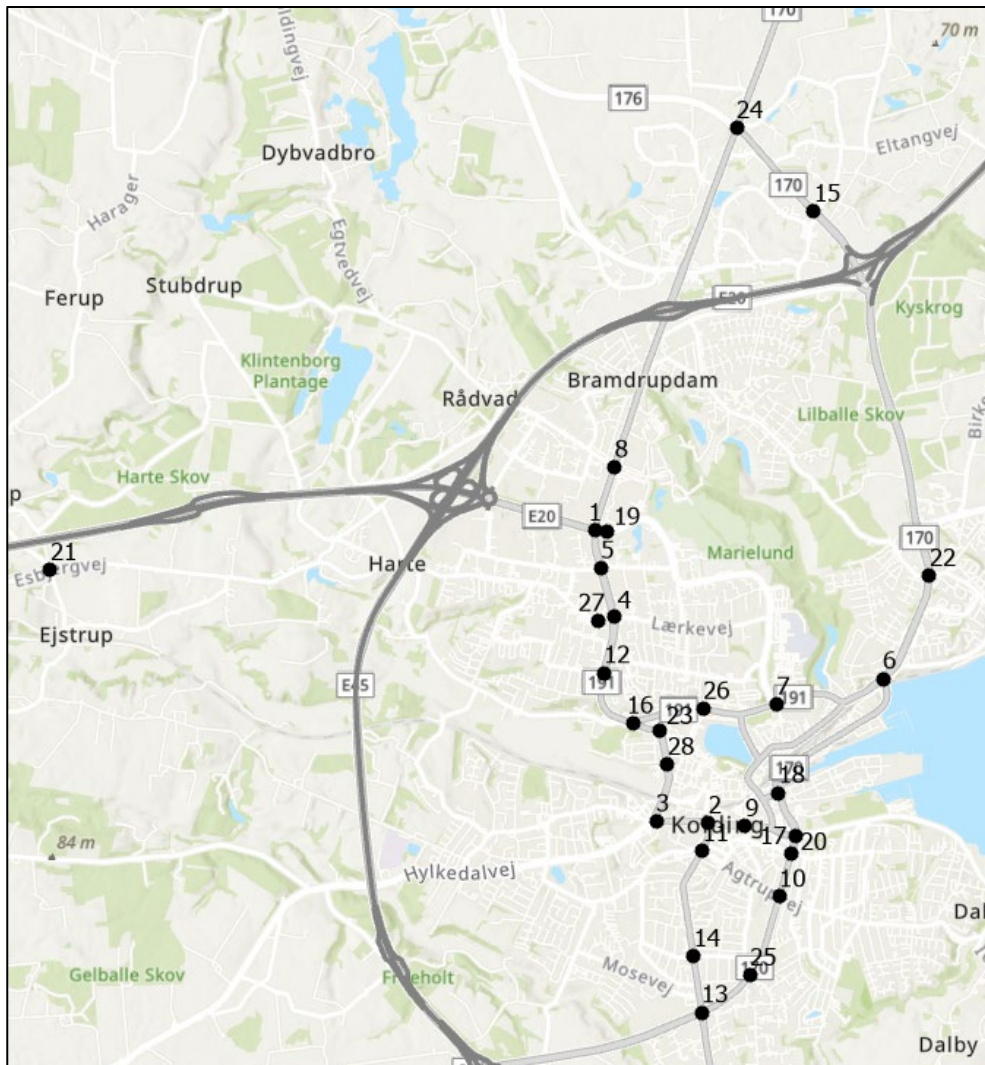
Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af trafikikkerhed er tilstrækkeligt.

9.2 Eksisterende forhold

Trafikkerheden for den eksisterende situation inden for planområdet beskrives ud fra mobilitetsanalyse¹⁶ af Kolding by, hvor ulykker og ulykkesbelastede lokaliteter er kortlagt inden for perioden 2016 til 2020. Uheld, der er beskrevet, er ulykker hvor personskader eller materielskader finder sted. Derudover er antallet af ulykker, tætheden, og omfang af personskader samt lokation beskrevet. Ulykkerne er fordelt på strækninger eller i kryds (se figur 9.2.1 og 9.2.2).

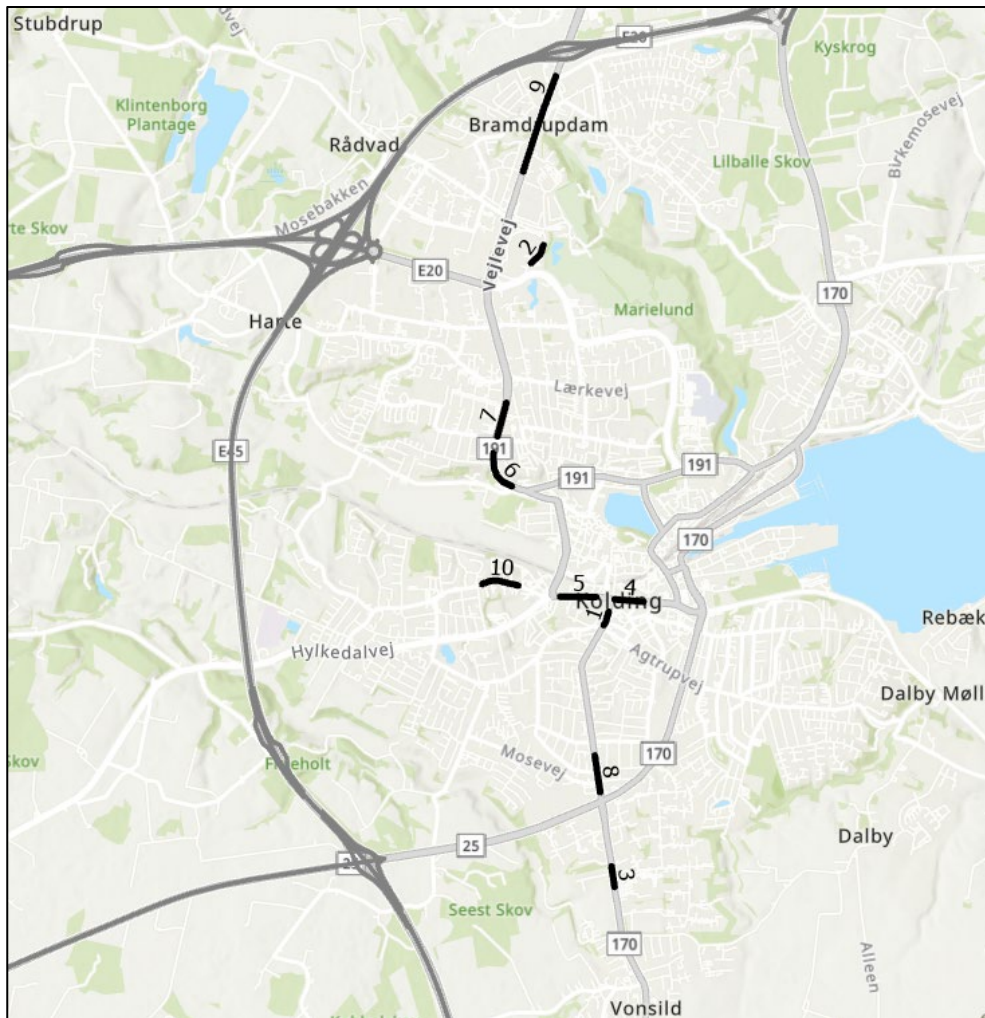
¹⁶ Rambøll (2022), Baggrundsrapport, Mobilitetsanalyse, Kolding Kommune



Figur 9.2.1. Ulykkesbelastede kryds ud fra ulykker, der er registeret i perioden 2016-2020. Punkterne er rangordnet efter ulykkestætheden, hvilket også stemmer overens med antallet af ulykker.¹⁷

Ud fra figur 9.2.1 fremgår det, at de fleste ulykker, der sker i forbindelse med et kryds, sker i eller omkring Kolding midtby. Ulykkerne sker alle i forbindelse med større veje der fører ind og ud af byen og forbinder byen med motorvejen, der omkranser Kolding by. To af de fem områder med flest ulykker befinder sig midt inde i Kolding by, hvori de resterende tre er placeret langs vejen, der fører hen til krydset mod E20. Krydset mod E20 er det kryds med det højeste antal ulykker og den højeste ulykkestæthed.

¹⁷ Rambøll (2022), Baggrundsrapport, Mobilitetsanalyse, Kolding Kommune



Figur 9.2.2. Ulykkesbelastede strækninger og strækninger der bør holdes under observation, ud fra ulykker registreret i perioden 2016-2020. Strækningerne er rengordnet efter ulykkestæthed.¹⁸

På figur 9.2.2 fremgår de strækninger hvor flest ulykker sker. Ud fra figuren er det tydeligt, at ulykkeme sker på strækningerne, der leder gennem Kolding by (nord-syd) og videre ud mod motorvejen eller nærliggende byer. Der er to større samlinger af strækninger med uheld, hvor den ene er i Kolding midtby, og hvor der desuden er tre ud af de fem strækninger med de højeste ulykkestætheder. Derudover er der en længere strækning nord for midtbyen mod motorvejen, hvorpå der findes flere strækninger, der er ulykkesbelastede.

Ud fra de ovenstående kort ses det tydeligt, at de fleste ulykkesbelastede områder, er inde i Kolding midtby samt på vejstrækning mod motorvej E45 (nord for midtbyen).

9.3 O-alternativet

O-alternativet beskriver situationen i 2030, når mobilitetsplanen ikke realiseres. Hvis det er tilfældet og der generelt ikke foretages yderligere foranstaltninger i forhold til kapacitet og sikkerhed, forventes der en stigning af trafikmængden og dermed en øget belastning på vejene, som forventeligt vil medføre en øget forekomst af trafikuheld.

9.4 Vurdering af påvirkninger

Generelt vil der ved realisering af mobilitetsplanen ske en opgradering af forholdene for bløde trafikanter og fredeliggørelse af midtbyen, bl.a. ved at minimere bilkørsel i midtbyen

¹⁸ Rambøll (2022), Baggrundsrapport, Mobilitetsanalyse, Kolding Kommune

og skabe bedre og tryggere ruter for cyklister ved f.eks. at dedikere veje udelukkende til cykler. Derudover vil der ske en opgradering af trygheden på stinettet ved bedre belysning og adskillelse fra motoriseret trafik.

Realisering af mobilitetsplanen medfører generelt en kapacitetsudvidelse på de større veje og en minimering af biltrafik gennem Kolding midtby, hvorfor det forventes, at uheldsstrækninger og -kryds forbundet med kørsel på tværs af byen mindskes. Derudover integreres trafiksikkerheden for de bløde trafikanter i kapacitetsudvidelserne i bl.a. vejkryds. Der planlægges for dedikerede stinet for bløde trafikanter, hvilket vil mindske konfliktområder mellem bløde trafikanter og biler, og dermed mindske antallet af uheld.

Trafiksikkerheden vurderes at have en høj sårbarhed, idet forekomsten af trafikuheld har en stor direkte påvirkning på både de implicerede parter, men også de personer, der er omkring de implicerede. Den geografiske udbredelse vil være lokal og knyttet til Kolding by, og intensiteten vurderes mellem, da der lægges op til flere konkrete trafiksikkerhedsmæssige tiltag i mobilitetsplanen. Samlet set vurderes der at ske en positiv moderat påvirkning af trafiksikkerheden i Kolding by.

9.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af trafiksikkerhed.

9.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til trafiksikkerhed.

9.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

9.8 Sammenfattende vurdering

Planforslagets samlede miljøpåvirkninger i forhold til trafiksikkerhed er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlede påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Trafiksikkerhed	Høj	Mellem	Lokal	Moderat

10 MENNESKERS SUNDHED – TRAFIKSTØJ

Kapitlet beskriver påvirkningen af menneskers sundhed i form af trafikstøj i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

10.1 Metode

De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Tilgængelig viden om trafikstøj fra Miljøstyrelsen, Vejdirektoratet, og Rambøll
- MiljøGIS, Støjkortlægning fra Miljøstyrelsen, kort over den eksisterende trafikstøj i Kolding By

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af menneskers sundhed i forhold til trafikstøj er tilstrækkeligt.

10.2 Eksisterende forhold

Støj er kendetegnet som værende uønsket lyd, der ift. mobilitet kan det stamme fra vejtrafik, jernbaner og flytrafik. Støjgener kan blive vurderet både objektivt og subjektivt, hvor de objektive faktorer kan bestå af støjens styrke og varighed. Hvorimod de subjektive faktorer er mere baseret på den enkelte personers holdninger og mulighed for at kontrollere støj-kilden. De subjektive faktor er årsag til, at mennesker har forskellige støjtolerancer¹⁹.

Trafikstøj består af motorstøj, udstødningsstøj og hjulstøj. Ved lave hastigheder under 35 km/t for personbiler og 60 km/t for tung trafik er motor- og udstødningsstøj mest dominerende, hvor det ved højere hastigheder bliver hjulstøjen, der er den mest dominerende af de tre støj-kilder²⁰. En fremtidig stigning i antallet af el-biler kan derfor ikke forventes at løse alle trafikstøjproblemer. Hjulstøjen opstår ved dækkenes kontakt med vejbanen, hvorfor vejbanens tilstand har betydning. Dermed bidrager ujævne veje og manglende vedligehold til øget hjulstøj.

Støjgener, specielt støjgener i forbindelse med vejtrafik, kan have helbredsmæssige konsekvenser for mennesker. Trafikstøjen fra trafikbelastede veje påvirker beboere og andre, der færdes langs vejnettet, hvis støjniveauet overstiger et vist niveau. Hvis vejtrafikstøjen overskrider grænseværdien (58 dB ved boliger), anses det for at være sundhedsmæssigt utilfredsstillende. 58 dB svarer til, at 35 % af befolkningen opfatter støjen som generende eller meget generende²¹. Støj kan blandt andet øge risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb. Hos mennesker, der udsættes for en vedvarende støjbelastning, kan man måle forhøjet blodtryk og puls samt øget produktion af stresshormoner. Når man bliver udsat for stærk støj over længere perioder, kan man reagere med angst eller depression, eller ved at blive anspændt og aggressiv²².

Ifølge Vejdirektoratets støjhandlingsplan for 2018-2023²³ er i alt 972 boliger i Kolding Kommune belastet af støj fra statslige veje (E45) på et niveau, der ligger over

¹⁹ Miljøstyrelsen, Støj – Hvad er støj, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/saerligt-for-borgere-om-stoej/hvad-er-stoej/>

²⁰ Rambøll, DELTA, Kræftens Bekæmpelse, Gate 21, Trafikstøj – et overset samfundsproblem, maj 2016, <https://www.ft.dk/samling/20151/almde/true/bilag/324/1679588.pdf>

²¹ Vejdirektoratet, Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023, Rapport 593, https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2019-04/stojhandlingsplan_2018-2023_web1_wcag

²² Miljøstyrelsen, Styr på støjen, https://mst.dk/media/90185/styr_paa_stoejen.pdf

²³ Vejdirektoratet, Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023, https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2019-04/stojhandlingsplan_2018-2023_web1_wcag

miljøstyrelsens anbefalede grænseværdi på 58 dB. Udover boliger, som er påvirket af støj fra motorvejen, må det også formodes, at der findes et større antal boliger i Kolding, der påvirkes af støj fra trafikken på større veje.

10.3 O-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032 når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes det, at trafikken ikke bliver flyttet væk fra Kolding bymidte. Dette ville betyde, at der med tiden vil være en naturlige vækst af biler og trafik ind gennem midtbyen og dermed en vækst af trafikstøj.

10.4 Vurdering af påvirkninger

Ved ændringer af eksisterende veje, kan der forventes en højere eller mindre mængde trafik, hvilket kan medføre øget eller reduceret støjbelastning. Omvendt kan en bedre fremkommelighed betyde, at støjen fra accelerationer i forbindelse med tæt trafik reduceres.

Ved nye vejudlæg vil der ske en øget støjpåvirkning af områderne omkring de nye veje. Der kan dermed være områder, som tidligere ikke har været berørt af store trafikmængder, som vil blive berørt af en betydelig større mængde trafik og heraf trafikstøj. Omvendt kan de nye veje betyde, at trafikken reduceres på eksisterende veje, da trafikken flyttes. Tabel 10-2-1 beskriver, hvordan støjniveauet påvirkes af at fjerne biler eller nedsætte hastigheden på strækninger. Der skal flyttes store mængder trafik, før der er tale om en hørbar effekt. En ændring i støjniveauet på 3 dB svarer til en fordobling eller halvering af støjen. En ændring på 3 dB opfattes dog midlertidig kun som en lille ændring af det hørbare støjniveau. Der skal altså ske en ændring på 8-10 dB før, ændringen opfattes som en halvering eller fordobling. Reduktion af støjen er først hørbar ved 2-3 dB, hvor en halvering af trafikken giver en reduktion på 3 dB.

Ændring i støjniveau	Oplevet ændring	Eksempler på metoder til opnåelse af dæmpningen
1 dB	En meget lille ændring.	Fjerne 25% af trafikken eller sænke hastigheden med 10 km/t eller mere glidende trafik
3 dB	En hørbar, men lille ændring.	Fjerne 50% af trafikken eller 100% af den tunge trafik eller sænke hastigheden med 20 km/t
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring.	Fjerne 65% af trafikken
10 dB	Lyder som en halvering.	Fjerne 90% af trafikken
20 dB	En meget stor ændring.	Fjerne 99% af trafikken

Tabel 10-2-1. Oplevelse af ændringer i støjniveauer og metoder til at opnå ændringen. ^{24 25}

Derudover kan forbedrede forhold for cyklister og et forbedret kollektivt trafiksystem bidrage til at reducere antallet af biler på visse strækninger, hvilket har en positiv indvirkning på trafikstøj. Da mobilitetsplanen har til hensigt at fredeliggøre Kolding midtby, forventes trafikstøjen i bymidten mindsket.

²⁴ Rambøll, DELTA, Kræftens Bekæmpelse, Gate 21, Trafikstøj – et overset samfundsproblem, maj 2016, <https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/tru/bilag/324/1679588.pdf>

²⁵ Vejdirektoratet, Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023, Rapport 593, https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-04/stojhandlingsplan_2018-2023_web1.pdf

Mobilitetsplanens geografiske område består af Kolding og nærmeste omegn. Kolding midtby, med en høj intensitet af mennesker, vurderes at være mest sårbar overfor trafikstøj. Planens formål er bl.a. at øge fremkommeligheden i Kolding og de fleste projekter er lokaliseret tæt op af beboede og befolkede områder. Sårbarheden af miljøpåvirkningen vurderes derfor at være på et mellem niveau.

Formålet med den nye mobilitetsplan er at mindske mængden af biltrafik, der kommer igennem Kolding midtby. Hermed forventes trafikstøjen mindsket i et område, der er sårbart overfor trafikstøj. For at kunne mindske trafikken i midtbyen en del af den nuværende trafik flyttet fra midtbyen til veje omkring midtbyen. Dette er både til eksisterende veje og nye veje, som etableres ved realisering af mobilitetsplanen: omfartsvej ved Nørre Bjert, den 2. etape af Ringvej Syd og tilslutningsanlægget til E45 fra Vranderupvej. Disse større etableringsprojekter kan øge trafikstøjen i deres respektive områder. Baseret på denne evaluering vurderes intensiteten af påvirkningen i forhold til trafikstøj, i forbindelse med realisering af mobilitetsplanen, at være på et lille niveau. Den geografiske udbredelse vurderes at være lokal, da de steder, hvor menneskers sundhed påvirkes af trafikstøj, vil foregå lokalt.

Samlet set vil realisering af mobilitetsplanen medføre en begrænset påvirkning på trafikstøj. Det skal noteres, at mobilitetsplanen har en positiv påvirkning på menneskers sundhed i forbindelse med trafikstøj, da planen reducerer mængden af trafikstøj i midtbyen ved at reducere trafikmængden.

10.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i mobilitetsplanen, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af menneskers sundhed i forhold til trafikstøj.

10.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til menneskers sundhed i forbindelse med trafikstøj. Mobilitetsplanen består dog af flere mindre projekter, der er blevet delt op i tre faser, disse tre faser er dog vurderet samlet i den sammenfattende vurdering. Udførelsen af disse projekter på samme tid kan have en kumulative påvirkning på menneskers sundhed i forbindelse med trafikstøj.

10.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplistet et overvågningsprogram.

10.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger af menneskers sundhed i forhold til trafikstøj er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet. I den sammenfattende vurderinger er der også medtaget de positive påvirkninger som mobilitetsplanen vil have på de områder hvori trafikken og dermed trafikstøjen mindskes.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Trafikstøj	Mellem	Lille	Lokal	Begrænset (+)

11 NATUR

Kapitlet beskriver påvirkningen af natur i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

11.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Tilgængelig viden omkring beskyttede naturområder, dyre og plante arter fra undersøgelser og databaser af Miljøstyrelsen
- Plandata, kort over eksisterende §3 naturtyper, naturbeskyttelsesinteresse områder og økologiske forbindelser

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger på natur er tilstrækkelige.

11.2 Eksisterende forhold

11.2.1 §3 Beskyttet natur

Områder, der er klassificeret som §3-naturtyper, er områder med søer, moser, ferske egne, strandenge, heder, overdrev, eller vandløb. Beskyttelsen af de udpegede områder betyder, at Naturbeskyttelsesloven forhindrer, at der foretages ændringer i områdernes naturtilstand²⁶.

Kolding er omringet af naturkiler, der består af flere §3 naturtyper. Derudover er der også en naturkile, der skærer direkte indtil Kolding midtby. Disse naturkiler består af et varierende forløb af beskyttede enge, moser, overdrev, søer og vandløb. Mængden og tætheden mellem §3 naturtyperne øges i periferien af byen og på den anden side af motorvej E45.

11.2.2 Bilag IV-arter

Kolding Kommune har noteret, at de følgende bilag IV-arter findes inden for planområdet: Løvfrøen, Løgfrøen og Birkemus²⁷. Det er ikke tilladt at beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder.

Arter på habitatdirektivets bilag IV er beskyttet de steder, hvor dyrene opholder sig (raster) og yngler²⁸. I forbindelse med planlægning af aktiviteter skal der udarbejdes en vurdering med vægt på, om aktiviteterne kan skade den lokale bestand af bilag IV-arter, og om den økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområder kan opretholdes.

11.2.3 Natura 2000-områder

De områder, der er klassificeret som Natura 2000-områder, indeholder naturtyper og vilde dyre- og planter, som er vurderet at være truede, sjældne eller karakteristiske for det specifikke EU-land. Derfor er disse områder beskyttede og skal bevares for at sikre eller genoprette naturen. Et Natura 2000-område kan bestå af fuglebeskyttelsesområder,

²⁶ Miljøstyrelsen, Beskyttelse af §3-naturtyper, <https://mst.dk/natur-vand/natur/national-naturbeskyttelse/3-beskyttede-naturtyper/beskyttelse-af-3-naturtyper/>

²⁷ Kolding Kommune, Projekter med beskyttede arter, <https://www.kolding.dk/borger/miljo-natur-og-klima/naturomrader-og-naturprojekter/projekter-med-beskyttede-arter/>

²⁸ Retsinformation, BEK nr 2091 af 12/11/2021, Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2091>

habitatområder og ramsarområder²⁹. Det nærmeste Natura 2000-område ligger omkring 6 km fra Kolding Bymidte.

11.2.4 Beskyttelseslinjer

Naturbeskyttelseslovens beskyttelseslinjer sikrer, at der beskyttes et areal omkring markante natur- og landskabselementer. Hvis der skal foretages ændringer inden for disse områder, kræver det en dispensation, som skal godkendes af Kommunalbestyrelsen³⁰. Indenfor planområdet er der søbeskyttelseslinjer, åbeskyttelseslinjer, skovbeskyttelseslinjer, og strandbeskyttelseslinjer.

11.2.5 Naturbeskyttelsesinteresser og økologiske forbindelser

Områder, der er klassificeret som Natura 2000-områder, §3 områder eller fredede områder er udpeget som naturområder med naturbeskyttelsesinteresser. I den forbindelse bliver økologiske forbindelser benyttet til at koble naturområder med naturbeskyttelsesinteresser sammen. I Trekantområdets Kommuneplan fremhæves det, at områder, der er udpeget som økologiske forbindelser, har til formål at øge mængden af sammenhængende natur og dermed mindske fragmentering af eksisterende naturarealer. Derfor skal byomdannelser eller nye byområder, indenfor de udpegede områder, sikre økologiske forbindelser og faunapassager.

Naturområder med naturbeskyttelsesinteresser og økologiske forbindelser omkranser og skærer gennem Kolding midtby. De økologiske forbindelser er i høj grad sammenfaldende med §3 områder i og omkring byen.

11.3 O-alternativet

O-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes det, at den eksisterende mobilitetsplan er realiseret. Den eksisterende mobilitetsplan vil mindske det forventede pres på vejnettet og øge fremkommeligheden til Kolding ved blandt andet at udvide eksisterende veje, etablere nye veje samt tilføje flere parkeringspladser i midtbyen. Der kan derfor potentielt ske en påvirkning af naturen i forbindelse med den eksisterende mobilitetsplan.

11.4 Vurdering af påvirkninger

Ved realiseringen af mobilitetsplanen vil der ske ændringer i forbindelse med nogle af de konkrete projekter, som vil påvirke det omkringliggende natur. I Kolding midtby er der to store områder udpeget som naturbeskyttelsesinteresser eller økologiske forbindelser, hvori der er §3 beskyttet natur samt natur- og landskabselementer med beskyttelseslinjer. Det ene område er forbundet med et større netværk af naturbeskyttelsesinteresser, §3 beskyttede natur og beskyttelseslinjer, der omkranser Kolding. Disse områder vil potentielt blive påvirket i forbindelse med de konkrete projekter i mobilitetsplanen, da flere af projekterne enten er placeret i, krydser gennem eller ligger op ad et af disse områder. Da det tætteste Natura 2000-område ligger 6 km væk fra Kolding bymidte samt pga. planens karakter vurderes det, at mobilitetsplanen ikke vil have en påvirkning på området. Ved planlægning af det konkrete projekt skal der være opmærksomhed på at udforme projektet, så indvirkning på naturen mindskes.

Det kan ikke afvises, at mobilitetsplanen kan have en væsentlig påvirkning på yngle- og rastesteder for bilag IV-arter i og omkring Kolding. Der skal derfor foretages yderligere

²⁹ Miljøstyrelsen, Fakta om Natura 2000-områderne, <https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/fakta-om-omraademe/>

³⁰ Miljøstyrelsen, Bygge- og beskyttelseslinjer, <https://mst.dk/natur-vand/natur/national-naturbeskyttelse/bygge-og-beskyttelseslinjer/>

undersøgelser i forhold til påvirkningen af bilag IV-arter i forbindelse med planlægningen af de enkelte projekter.

Mobilitetsplanen indeholder også andre initiativer, der ikke er tildelt en konkret geografisk placering. Ved planlægning for de konkrete projekter, skal påvirkningen på natur vurderes nærmere.

Kolding er omkranset af natur med en naturkile, der skærer midt igennem Kolding midtby. Størstedelen af denne natur består af områder, der er udpeget som potentielle og reelle naturbeskyttelsesinteresser eller økologiske forbindelser. §3 områderne vurderes at have en højere sårbarhed, da de forhindrer specifikke naturområder, vilde dyr og planter i at forsvinde. Ligeledes er beskyttelseslinjerne sårbare, da de beskytter udpegede og markante natur- og landskabselementer. På baggrund af naturområdernes størrelse, placering i og omkring byen samt mængden og størrelsen af §3 naturtyperne vurderes det, at sårbarheden af naturen i og omkring Kolding generelt er mellem.

Mobilitetsplanens påvirkning på natur er resultatet af realisering af de konkrete projekter, som mobilitetsplanen indeholder. Intensiteten af påvirkningen vil afhænge af hvilke og hvor mange af de konkrete projekter, der realiseres. Samlet set vurderes intensiteten af mobilitetsplanens påvirkning på naturen er mellem.

Mobilitetsplanen har fokus på at forbedre mobiliteten for bløde trafikanter i midtbyen, samt på fremkommeligheden til Kolding midtby, både fra motorvejen og de omkring liggende byer. Derfor fokuserer de konkrete projekter blandt andet på at forbedre de eksisterende veje og cykelstier, tilføje nye stier og veje, mm. De steder hvor naturen bliver påvirket ved realisering af mobilitetsplanen, vurderes den geografiske udbredelse til at være lokal. Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en moderat påvirkning på den omkring liggende natur.

11.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i mobilitetsplanen, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af naturen.

Det anbefales dog, at der ved detailprojektering af de konkrete projekter er opmærksomhed på at udforme og placere projekterne, så indvirkning på naturen mindskes, herunder særlig opmærksomhed omkring belysning inden for naturområder.

11.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til naturen. Mobilitetsplanen består dog af flere mindre projekter der er blevet delt op i tre faser. Udførelsen af disse projekter på samme tid kan have en kumulative påvirkning på naturen.

11.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

11.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger i forhold til den omkringliggende natur er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Det er vurderet, at sårbarheden er på et mellem niveau, da arealet for de §3 beskyttede naturtyper og beskyttelseslinjer er mindre og længere fra de konkrete projekter end arealet for både de reelle og potentielle naturbeskyttelsesinteresseområder og de økologiske forbindelser. Mobilitetsplanens intensitet er vurderet til at være på et mellem niveau, da de fleste projekter består af forbedringer og mindre dele af projekterne er anlægsprojekter, hvor nye veje eller stier skal etableres. Den geografiske udbredelse er lokal, da der vil være tale om påvirkning af naturområder i mindre afgrænsede områder.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Natur	Mellem	Mellem	Lokal	Moderat

12 JORDAREALER

Kapitlet beskriver påvirkningen på jordarealer i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

12.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Tilgængelig viden omkring den eksisterende benyttelse og fremtidige planer for jordarealer fra planer og hjemmesider. De anvendte litteraturer er udarbejdet af Kolding Kommune
- Plandata.dk, kort over den eksisterende benyttelse af jordarealer i Kolding By

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af jordarealerne er tilstrækkelige.

12.2 Eksisterende forhold

Kolding Kommune er en kommune i vækst, hvilket bliver gjort tydeligt i Kolding Kommuneplan 2021, hvor der er fokus på udlæg af nye områder til både boliger og erhverv. Kolding Kommune har som mål at øge mængden af boliger inden for de næste 12 år, disse boliger vil blive etableret gennem arealudlæg i midtbyen, men også gennem større udbygningsområder mod den nordlige og sydlige ende af byen. I forhold til erhverv fokuseres der i kommuneplanen på arealudvidelse i yderkanten af byen.

Kolding midtby er klassificeret som et centreområde og ligger lige op ad havnen, der er et stort erhvervsområde. Havnen og midtbyen er omringet af en blanding af boligområder, rekreative områder og områder med offentlige formål. Det er først udenfor disse områder, at de større erhvervsområder findes og hvor boligområder begynder at blive en blanding af bolig- og erhvervsområder. De store veje, der omringer Kolding by, ligger op ad erhvervsområderne samt større rekreative og naturområder.

12.3 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag.

12.4 Vurdering af påvirkninger

Arealerne, der ligger inden for mobilitetsplanens rammer, består primært af bolig- og centerområder inde i midtbyen med et større erhvervsområde ved havnen. Dermed består arealerne i den ydre ring omkring midtbyen af rekreative og offentlige områder med få større erhvervsområder. Ved realisering af mobilitetsplanen vil der ikke blive ændret på

den nuværende arealanvendelse af områderne inde i midtbyen. Der vil dog ske en ændring i den ydre ring, der omkranser Kolding midtby, i forbindelse med tre større anlægsprojekter, hvilket består af etableringen af Nørre Bjert omfartsvej, den 2. etape af Ringvej Syd og tilslutningsanlægget til E45 fra Vranderupvej. I disse områder kan det forventes, at der vil ske en inddragelse af de omkringliggende arealer, hvilket består af rekreative områder, landområder, boligområder og offentlige områder.

Arealerne, der ligger i tilknytning til mobilitetsplanens projekter, består af både rekreative områder og offentlige områder, der vurderes at være sårbare overfor større ændringer. Sårbarheden for de områder, som i dag er bebyggede eller befæstede, vurderes at være lav, hvor sårbarheden, for jordarealer i udkanten af byen og i det åbne land, vurderes at være højere. Derfor vurderes den samlede sårbarhed for jordarealer inden for planområdet at være mellem. Intensiteten, som følge af mobilitetsplanens realisering, vurderes lav i midtbyen, da de fleste konkrete projektforslag etableres i tilknytning til eksisterende infrastruktur og allerede udnyttede arealer. I det åbne land vurderes intensiteten generelt større, men da arealerne, der inddrages til nye infrastrukturanlæg, udgør en forholdsvis lille del af det samlede areal til rekreative områder, vurderes intensiteten samlet set at være lille.

Omfanget af mobilitetsplanen er stor, men de steder hvor jordarealer bliver påvirket af projekterne, der er forbundet med mobilitetsplanen, er meget mindre. Derfor vurderes den geografiske udbredelse til at være lokal.

Ud fra den evaluering, der er lavet af området's sårbarhed, påvirkningsintensitet og den geografiske udbredelse vurderes det samlet, at mobilitetsplanen vil medføre en begrænset påvirkning på jordarealer.

12.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af jordarealerne.

12.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til jordarealer. Mobilitetsplanen består dog af flere mindre projekter, der er blevet delt op i tre faser, disse tre faser er dog vurderet samlet i den sammenfattende vurdering.

12.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

12.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger i forhold til jordarealer er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Jordarealer	Mellem	Lille	Lokal	Begrænset

13 GRUNDVAND

Kapitlet beskriver påvirkningen af grundvand i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

13.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Tilgængelig viden omkring grundvand fra undersøgelser, rapporter og hjemmesider. De anvendte litteraturer er udarbejdet af Erhvervsstyrelsen og Kommuner
- Danmarks Arealinformation, arealinformation.dk

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af vandområder tilstrækkeligt.

13.2 Eksisterende forhold

Der er stor interesse for beskyttelse af det danske grundvand, da grundvandet er grundlag for den danske drikkevandsforsyning i dag og i fremtiden³¹.

Miljøstyrelsen har foretaget en grundvandskortlægning og udpeget områder, der skal beskyttes for at sikre drikkevandsinteresserne. Udpegningerne omfatter områder med almindelige drikkevandsinteresser (OD), områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsområder.

Områdeme omkring Kolding by samt den nordlige del af byen er kortlagt som områder med almindelige drikkevandsinteresser og områder med særlige drikkevandsinteresser. Der ligger desuden flere indvindingsområder særligt i den nordlige del af Kolding og umiddelbart syd for byen. Det grundvand, der befinder sig under Kolding by, er for det meste i en god tilstand.

13.3 O-alternativet

O-alternativet beskriver situationen i 2032, når mobilitetsplan ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring områderne forbundet med planen at forblive, som de er i dag.

13.4 Vurdering af påvirkninger

Kolding by er omringet af et større sammenhængende område med almindelige drikkevandsinteresser og inden for dette større område findes der områder med særlige drikkevandsinteresser. Områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsområder er sårbare overfor ændringer, der kan forurene grundvandet. Da de sårbare grundvandsområder kun udgør en mindre del af mobilitetsplanens område, vurderes den samlede sårbarhed for grundvand at være mellem.

De konkrete projekter, der omfatter nye infrastrukturanlæg, vil kunne påvirke drikkevandsinteresserne i forbindelse med potentiel forurening af grundvandet. De nye større vejprojekter i form af Nørre Bjert omfartsvej og den 2. etape af Ringvej Syd forventes begge placeret i sårbare grundvandsområder. Etablering og forbedring af veje samt cykelstier vurderes dog ikke at udgøre en væsentlig forureningsrisiko for grundvandet. I

³¹ Erhvervsstyrelsen, Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, https://planinfo.dk/Media/637905270982118666/oversigt_over_nationale_interesser_i_kommuneplanlaegning.pdf

”Vejledning om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse”³² er der listet virksomheder og anlæg, der vurderes at udgøre en særlig risiko for grundvandet. Vej anlæg er ikke indeholdt i denne liste. På denne baggrund vurderes intensiteten af påvirkning på grundvand at være lille.

Mobilitetsplanen for Kolding by har et stort omfang. Forureningen af et område med drikkevandsinteresser kan påvirke hele reservoiret og dermed sprede sig til et større område. Derfor er den geografiske udbredelse vurderet til at være på et regionalt niveau.

Baseret på evalueringen af mobilitetsplanens påvirkninger på områdets sårbarhed, påvirkningernes intensitet og den geografiske udbredelse af det påvirkede område vurderes det, at mobilitetsplanen vil medføre en mindre påvirkning af grundvandet.

13.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af vandområder.

13.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til vandområderne. Mobilitetsplanen består dog af flere mindre projekter der er blevet delt op i tre faser, disse tre faser er dog vurderet samlet i den sammenfattende vurdering.

13.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

13.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger i forhold til vandområder er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Grundvand	Mellem	Lille	Regionalt	Begrænset

³² Miljøstyrelsen, Vejledning om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse, <https://mst.dk/service/publikationer/publikationsarkiv/2016/dec/vejledning-om-krav-til-kommuneplanlaegning-in-den-for-omraader-med-saerlige-drikkevandsinteresser-og-indvindingsoplande-til-almene-vandforsyninger-uden-for-disse/>

14 KLIMA - CO₂ UDLEDNING

Kapitlet beskriver påvirkningen af klima – CO₂ udledning i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

14.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af informationer fra:

- EPA, <http://www.epa.gov>
- World Health Organization, <https://www.who.int>
- Drivkraft Danmark, <https://www.drivkraftdanmark.dk>
- Kolding Kommunes "redegørelse for vores klimaplanlægning"
- Teknisk baggrundsnotat med analyse af beregningsmodel til opgørelse af CO₂e-udledningen fra vejtrafikken i både nuværende og fremtidige trafikscenarier og køretøjssammensætninger for 2030

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af klima er tilstrækkeligt.

14.2 Eksisterende forhold

Motoriserede køretøjer danner forskellige drivhusgasser, f.eks. kuldioxid (CO₂), metan (CH₄) og lattergas (N₂O)³³. Drivhusgas er en fælles betegnelse for alle de luftarter, der bidrager til drivhuseffekten. Drivhuseffekten er naturligt opstået og beskytter jordens overflade mod afkøling. Flere drivhusgasser i atmosfæren betyder, at varmestråling ikke så nemt kan passere igennem atmosfæren, og der sker derfor en opvarmning af jorden. Drivhuseffekten har derfor stor indflydelse på temperatur, nedbør, skydække, vind og luftfugtighed på jorden. Emissionerne af metan og lattergas fra køretøjer er væsentlig mindre end CO₂, men disse har en højere drivhuseffekt, da de bliver længere i atmosfæren. For at kunne sammenligne drivhusgasser, omregnes de derfor til CO₂-ækvivalenter (CO₂e).

I Trekantområdets Kommuneplan bliver transportområdet fremhævet som kilde til lige under 30% af den samlede drivhusgasudledning i Trekantområdet. Ifølge WHO har transportsektoren en stor rolle i forhold til at mindske udledningen af drivhusgasser såsom CO₂³⁴.

Siden 2007 er CO₂-udledningen generelt faldet, på trods af en stigning i kørte kilometer. Som følge af elektrificering af biler samt stigende krav til CO₂-fortrængning og øget brug af VE-brændstof, vil udledningen fra transportområdet fortsat falde, selvom der forventes en fortsat stigende kørsel på de danske veje.³⁵

14.3 0-alternativet

Ved 0-alternativet vil trafikmængden i Kolding Kommune være stigende. Da der igennem de sidste 10 år er sket et samlet fald i udledningen fra transportsektoren, på trods af en

³³ EPA, Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle, <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>

³⁴ World Health Organization, Climate change and health, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/climate-change-and-health>

³⁵ Drivkraft Danmark, CO₂-udledning fra transportsektoren, <https://www.drivkraftdanmark.dk/viden/danmarks-samlede-udledning/>

stigning af kørte kilometer, vil det være rimeligt at antage, at dette også vil være tilfældet i Kolding Kommune. Et svagt fald i CO₂-udledningen kan derfor forventes. Det forventes ligeledes, at biler, busser og tung trafik løbende bliver skiftet ud med mere miljøvenlige typer, såsom elbiler, hvorved klimapåvirkningen i form af direkte CO₂-udledning kan reduceres yderligere.

14.4 Vurdering af påvirkninger

Den 18. juni 2020 blev Danmarks første klimalov³⁶ med bindende klimamål vedtaget. Klimaloven indebærer, at Danmarks klimamålsætninger lovfastsættes. Loven indeholder to bindende klimamål med forskellig tidshorisont. På kort sigt skal Danmarks udledning af drivhusgasser reduceres med 70 procent i 2030 sammenlignet med niveauet i 1990 (ekskl. international skibs- og luftfart). Målet suppleres af et langsigtet nationalt mål om klimaneutralitet senest i 2050, som ligeledes er indarbejdet i Kolding Kommunes Redegørelse for klimaplanlægning.³⁷

I Trekantområdets Kommuneplan bliver transportområdet fremhævet som kilde til lige under 30% af den samlede drivhusgasudledning i Trekantområdet. I Kolding Kommuneplan arbejdes der videre med planlægning for, hvordan drivhusgasudledningerne kan mindskes ved et fokus på alternative transportmidler. Derudover har kommuneplanen et større fokus på at aflaste midtbyens biltrafik med kollektive transport og alternative transportmidler, således at fremkommeligheden for de bløde trafikanter stiger.

Ved realisering af mobilitetsplanen lægges der op til metoder, der skal reducere mængden af trafik på vejene i midtbyen og erstatte en del af de korte ture (0-10 km) med cykelture og en del af de længere ture (>25 km) med kollektiv trafik. Derudover lægger mobilitetsplanen op til bedre fremkommelighed ved bl.a. udvidelse af vejene omkring byen.

Det kan forventes, at der vil ske en stigning i trafikmængden svarende til 0-alternativet, hvorfor det ligeledes er rimeligt at antage, at der fortsat vil ske et svagt fald i CO₂-udledningen generelt. Derudover vil der forventeligt med fredeliggørelse for biltrafik i midtbyen ske en lokal reduktion af CO₂-udledningen, som kan have betydning for luftkvaliteten. Her til lægger mobilitetsplanen desuden op til, at biler, busser og tung trafik løbende bliver skiftet ud med mere miljøvenlige typer, såsom elektrificerede, hvorved klimapåvirkningen kan reduceres yderligere.

Det vurderes derfor, at mobilitetsplanen har en positiv påvirkning på at nedbringe CO₂-udledningen fra biltrafik pga. konkrete tiltag til at fremme cyklismen i midtbyen samt overflytning til kollektiv transport (se kapitel 7 Trafikal forhold). Desuden kan et mindre fald i CO₂-emissioner forventes, hvis udviklingen beskrevet ovenfor fortsætter, og bilerne stadig bliver mere energieffektive og miljøvenlige, hvilket ligeledes vil have en positiv effekt på klimaet.

Dog viser beregningerne jf. mobilitetsanalysen samlet set, at det vil være meget udfordrende at opfylde en målsætning om 70 %-reduktion i CO₂e-udledningen fra vejtransporten.

³⁶ Lov om klima, LOV nr. 965 af 26/06/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/965>

³⁷ https://www.kolding.dk/media/tazbn3r/caseno20-25064_redeg%C3%B8relse-for-vores-klimaplan%C3%A6gning_docno199572-22_v1.pdf

14.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af klima.

14.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til vedtagne planer eller projekter, der i samspil med projektets miljøpåvirkninger vil betyde, at påvirkningerne forstærkes i forhold til klima.

14.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

14.8 Sammenfattende vurdering

Planforslagets samlede miljøpåvirkninger i forhold til overfladevand er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Klima	Høj	Lav	Global	Begrænset (+)

15 KULTURARV

Kapitlet beskriver påvirkningen af kulturarv i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

15.1 Metode

De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Eksisterende viden omkring fredede og bevaringsværdige områder og bygninger fra planer og hjemmesider fra Kolding Kommune og Kulturministeriet
- Plandata.dk

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere projektets påvirkninger af kulturarv er tilstrækkeligt.

15.2 Eksisterende forhold

I Kolding Kommuneplan er der udpeget flere former for bevaringsværdige kulturarvselementer, herunder bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer og kirkeomgivelser. Kommuneplanen har opstillet retningslinjer for alle tre kulturarvselementer. For de bevaringsværdige kulturmiljøer har Kolding Kommune i kommuneplanens retningslinje 4.3.2 fastsat, at der skal tages hensyn til kulturhistoriske bevaringsværdier, hvis der foretages byggeri, anlæg eller råstofgravning inden for disse områder. Ifølge retningslinjerne for kirkeomgivelser gælder, at de byggerier, anlæg eller ændringer, der sker inden for udpegningen, skal vise hensyn til kirkens udsigt, samspillet med bebyggelsesmiljø samt den landskabelige beliggenhed³⁸.

Udover udpegningerne i kommuneplanen findes der i Kolding by forskellige udpegninger af kulturhistoriske værdier, herunder fredede fortidsminder med tilhørende fortidsmindebeskyttelseszone, beskyttede sten- og jorddiger og fredede bygninger. I Kolding midtby findes Koldinghus Slot, der er udpeget som fortidsminde og omgivet af en større beskyttelseszone. I Kolding by er et større antal bygninger vurderet som bevaringsværdige. I udkanten af Kolding by er der i kommuneplanen udpeget et større værdifuldt kulturmiljø, samt nogle få kulturhistoriske bevaringsværdier bestående af gravhøje. Derudover er der et stort antal beskyttede sten- og jorddiger, som omkranser Kolding by med en varierende tæthed.

15.3 O-alternativet

O-alternativet beskriver situationen i 2032, når planen ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes det, at den eksisterende mobilitetsplan er blevet realiseret. Den eksisterende mobilitetsplan vil mindske det forventede pres på vejnettet og øge fremkommeligheden til Kolding by ved blandt andet at udvide det eksisterende vejnet, tilføje nye veje samt tilføje flere parkeringspladser i midtbyen. Der kan derfor potentielt ske en påvirkning af kulturarven i forbindelse med realisering af den eksisterende mobilitetsplan, hvis anlægsprojekterne berører arealer med kulturarvsinteresser.

15.4 Vurdering af påvirkninger

Realiseringen af mobilitetsplanen kan medføre en påvirkning på kulturarv. I Kolding by er en stor del af midtbyen omfattet af beskyttelseslinje om Koldinghus Slot. Derudover indebærer midtbyen også et større antal fredede bygninger og bygninger med bevaringsværdi.

³⁸ Kolding Kommuneplan 2021-2033, https://www.kolding.dk/media/uodlxbmt/kommuneplan_2021-2033_kolding_hovedstruktur.pdf

Udenfor midtbyen er der få fredede bygninger og et mindre antal bevaringsværdige bygninger. Dog er der et stort antal beskyttede sten- og jorddiger, udpeget værdifuldt kulturmiljø og områder med kulturhistoriske bevaringsværdier.

De projekter, der i mobilitetsplanen, er forbundet med supercykelstinetværket, har en begrænset påvirkning på kulturarv. Der er dog enkelte cykelstiprojekter, der passerer tæt på sten- og jorddiger samt krydser ind i et kirkeomgivelsesområde uden for byen. Inde i bymidten vil cykelstierne grænse op til fredede og bevaringsværdige bygninger. Cykelstierne vil ikke påvirke bygningerne direkte, men kan have betydning for bygningernes forarealer og deres iscenesættelse, hvis der skal inddrages nye arealer til cykelstierne.

Projektet 2. etape af Ringvej Syd krydser igennem et større værdifuldt kulturmiljø og påvirker potentielt flere beskyttede sten- og jorddiger. De resterende vejprojekter vurderes ikke at medføre en påvirkning på kulturarven. Afhængig af projekternes endelige placering kan enkelte projekter dog berøre f.eks. beskyttede sten- og jorddiger.

Projekterne i Kolding bymidte omhandler fremkommelighed for borgerne, herunder udvidelse af gågaderne, forbedringer af cykelstierne, tilføjelsen af stier og skiltning mm. Disse projekter er omringet af både fredede og bevaringsværdige bygninger og nogle af projekterne ligger inden for et fortidsminde kulturarvsareal, en fortidsmindebeskyttelseslinje eller begge. Projekterne påvirker ikke kulturarvsværdier direkte, men de kan medføre en indirekte påvirkning, da projekterne kan virke visuelt forstyrrende og dermed have en påvirkning på det æstetiske udtryk i byen.

De udpegede og registrerede kulturværdier er sårbare overfor ændringer. De fleste projekter forbundet med mobilitetsplanen placeres dog i områder uden kulturarvsværdier. Etablering af 2. etape af Ringvej Syd vil dog have en direkte påvirkning på et værdifuldt kulturmiljø samt flere beskyttede sten- og jorddiger. På den baggrund vurderes sårbarheden af kulturarv at være lille til mellem.

Ændringer i Kolding midtby, som følge af realisering af mobilitetsplanen, vil være forbundet med forbedring af veje for at kunne fremme offentlig transport og cyklisme, forbedringen af parkeringssystemet for at mindske mængden af biler i bymidten samt udbrede gågaderne, hvor borgere kan bevæge sig frit rundt. Intensiteten af disse projekter påvirker ikke kulturarvsområderne direkte, men kan have en indirekte påvirkning på oplevelsen af kulturarvsværdierne ved at påvirke det visuelle udtryk. Udenfor midtbyen har enkelte projekter en direkte påvirkning på kulturarvsværdier, der består af beskyttede sten- og jorddiger samt gravhøje. Disse påvirkninger varierer i intensitet. Samlet set vurderes intensiteten af mobilitetsplanens påvirkning på kulturarv til at være på et lavt niveau.

Mobilitetsplanen har et stort omfang. Påvirkningen på kulturarv vurderes dog at finde sted i geografisk afgrænsede områder, hvorfor den geografiske udbredelse vurderes derfor til at være på et lokalt niveau.

Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en begrænset påvirkning på kulturarven.

15.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i mobilitetsplanen, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af kulturarven.

15.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til jordarealer. Mobilitetsplanen

består dog af flere mindre projekter, der er blevet delt op i tre faser, disse tre faser er dog vurderet samlet i den sammenfattende vurdering.

15.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

15.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger i forhold til kulturarv er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Kulturarv	Lille-Mellem	Lav	Lokal	Begrænset

16 LANDSKAB

Kapitlet beskriver påvirkningen af landskab i forbindelse med mobilitetsplanens realisering.

16.1 Metode

De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Den eksisterende viden omkring de bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdier fra Trekantområdets Kommuneplan.
- Plandata.

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af landskab er tilstrækkeligt.

16.2 Eksisterende forhold

16.2.1 Større sammenhængende landskaber

Et større sammenhængende landskab kan bestå af bevaringsværdige landskaber samt områder med visuelle, geologiske eller kulturhistoriske sammenhæng. Områder inden for de større sammenhængende landskaber har ofte en uforstyrret karakter. Ifølge retningslinje 3.5.2 i Kommuneplan 2021 skal større sammenhængende landskaber friholdes for større byggeri og tekniske anlæg. Hvis et anlæg ikke kan undgås, skal det placeres så det indpasses i landskabet³⁹.

16.2.2 Bevaringsværdige landskaber

Bevaringsværdige landskaber er områder, hvor de rummelige og visuelle forhold skaber en særligt karakteristisk oplevelse. Ifølge retningslinje 3.5.1 i Kommuneplan 2021 skal bevaringsværdige landskaber friholdes for byggeri og anlæg. Hvis et anlæg ikke kan undgås, må de potentielle ændringer ikke forringe de visuelle og oplevelsesmæssige værdier.

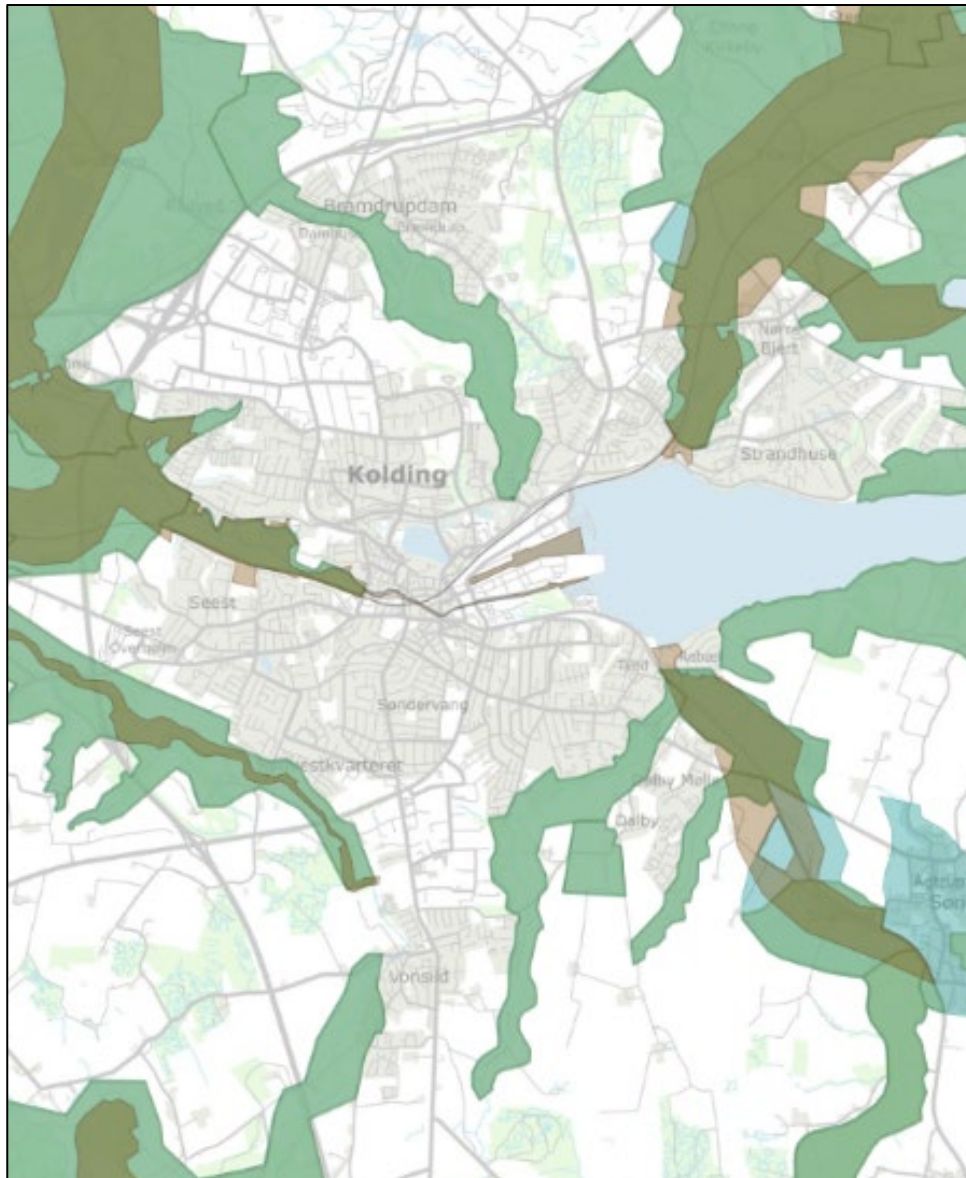
Der er et større bevaringsværdigt landskab på den anden side af motorvejen E45 ved siden af Kolding by. Derfra er der tre kiler, som udspringer fra dette område, hvor to omringer byen og den tredje skærer direkte gennem midtbyen. Motorvej E45 skærer igennem det bevaringsværdige landskab på tre punkter, hvilket er de steder, hvor de tre kiler bevæger sig ind mod byen.

16.2.3 Særligt værdifulde geologiske beskyttelses områder

Områder, der er vurderet til at være særligt værdifulde geologiske beskyttelsesområder, er karakteriserede ved at have særlige visuelle oplevelsesmuligheder. Det er områdemes forbindelse til undergrundens geologi, særlig geologiske interesser, betydelige natur- og kulturelementer eller forbindelse til Danmarks dannelse under istiden, der gør, at de er særligt værdifulde geologiske beskyttelsesområder. Ifølge retningslinje 3.5.3 i Kommuneplan 2021 må overgangen og sammenhængen af de særlige værdifulde geologiske beskyttelsesområder ikke sløres eller ødelægges.

På figur 16-2 fremgår det, hvor de forskellige større sammenhængende landskaber, bevaringsværdige landskaber og særligt værdifulde geologiske områder er i og omkring Kolding By.

³⁹ Trekantområdets Kommuneplan 2021-2033, https://www.kolding.dk/media/gy0onzsd/kommuneplan_2021-2033_trekantomraadet.pdf



Figur 16-2. Kortet viser hvor større sammenhængende landsker, bevaringsværdige landskaber og særligt værdifulde geologiske områder er i og omkring Kolding By. De grønne områder er de bevaringsværdige landskaber, de blå områder er de større sammenhængende landskaber og de brune områder er de særligt værdifulde geologiske områder.

16.3 O-alternativet

O-alternativet beskriver situationen i 2032, når planen ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes det, at den eksisterende mobilitetsplan er blevet realiseret. Den eksisterende mobilitetsplan vil mindske det forventet pres på vejnettet og øge fremkommeligheden til Kolding by ved blandt andet at udvide de eksisterende veje, tilføje nye veje samt tilføje flere parkeringspladser i midtbyen.

16.4 Vurdering af påvirkninger

Realiseringen af mobilitetsplanen kan medføre en påvirkning på områdets landskab. Kolding by er omringet af en større sammenhængende udpegning, der består af bevaringsværdige landskaber og geologiske bevaringsværdier. Dette område danner en kile af både bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdier, der skærer midt gennem Kolding til havnen.

De af mobilitetsplanens konkrete projekter, der er forbundet med cykelstinetværket, påvirker det bevaringsværdige landskab, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdier områder ved enten at krydse landskabsudpegningerne eller ved at være beliggende inden for udpegningerne. Der er kun få af stiprojekterne, der ikke påvirker de bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdige områder, men i stedet passerer dem. Størstedelen af stiprojekterne bliver tilknyttet de eksisterende stier og veje.

Af de projekter, der er forbundet med ændringerne til vejnetværket, er det kun de tre større anlægsprojekter i forbindelse med etablering af nye veje, som kommer til at skære igennem bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdier områder. Disse projekter er den nye omfartsvej ved Nørre Bjert, 2. etape af Ringvej Syd og Havneforbindelsen. De resterende projekter har igen påvirkning på de omkringliggende bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdige områder.

I midtbyen er de bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdier forbundet med Kolding Å og havnen. Projekterne i midtbyen har ikke den store påvirkning på havneområdet, men har mere fokus omkring Kolding Å. Projekterne har ikke nye eller direkte påvirkninger på Kolding Å, men ligger tæt op ad de bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdier områder. Projekterne, med undtagelse af havneforbindelsen, er projekter, der ikke har en større volumen og derfor har de ikke en stor fjempåvirkning.

Områderne, der er udpeget som værende bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdige områder, er højt prioriteret i forhold til bevaring og beskyttelse af landskabet og er derfor sårbare overfor påvirkninger. Da områderne kun udgør en mindre del af mobilitetsplanens område, vurderes den samlede sårbarhed for landskab at være lille til mellem.

Ved realiseringen af mobilitetsplanen vil projekterne, der ligger udenfor Kolding midtby, i form af forbedring af supercykelstien og etableringen af den nye omfartsvej ved Nørre Bjert, 2. etape af Ringvej Syd og Havneforbindelsen have en påvirkning på de bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og geologiske bevaringsværdige områder. De projekter, hvor mobilitetsplanen har en påvirkning på de bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber eller geologiske bevaringsværdige områder, varierer i intensitet. Projekterne, der påvirker områder med eksisterende infrastruktur, har en lavere intensitet end de projekter, der påvirker område uden eksisterende infrastruktur. Samlet set vurderes intensiteten af mobilitetsplanens påvirkning på landskabet at være mellem.

Mobilitetsplanen har et stort omfang. Påvirkningen på landskabet vurderes dog til at finde sted i geografisk afgrænsede områder og den geografiske udbredelse vurderes derfor til at være på et lokalt niveau.

Samlet set vurderes mobilitetsplanen at medføre en moderat påvirkning på landskabet.

16.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af landskab.

16.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af mobilitetsplanen vil forværre situationen i forhold til landskabet. Mobilitetsplanen består dog af flere mindre projekter, der er blevet delt op i tre faser, disse tre faser er dog vurderet samlet i den sammenfattende vurdering.

16.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

16.8 Sammenfattende vurdering

Mobilitetsplanens samlede miljøpåvirkninger i forhold til landskabet er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Samlet påvirkning
Landskab	Lille-mellem	Mellem	Lokal	Moderat

17 MANGLEDE VIDEN OG USIKKERHEDER

Formålet med miljøvurdering er at sikre et godt beslutningsgrundlag og derved at håndtere de miljømæssige påvirkninger, inden der gives tilladelse til projektet.

Grundlaget for vurderingene er beskrevet i de enkelte kapitler. Det har været et godt grundlag for at vurdere de miljømæssige konsekvenser af projektet, og det vurderes generelt, at der ikke er væsentlige mangler i oplysningerne.

BILAG 1 - AFGRÆNSNINGSNOTAT