

DAGSORDEN morten test udvalg d. 14-05-2025

Mødedato Onsdag d. 14. maj 2025 kl. 16:00

Mødested internettet

Indholdsfortegnelse

med billede.....	3
uden billede.....	8

Resumé

Plan og Teknik besluttede den 5. september 2023, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Vejlevej. Helhedsplanen fokuserer på omdannelse og udvikling af erhvervsarealer langs Vejlevej med henblik på at revitalisere og øge kvaliteten langs Vejlevej.

Selve vejstrækningen Vejlevej fungerer i dag som en af de primære indfaldsveje til Kolding by, og udformningen af denne udgør derfor en væsentlig forudsætning for, hvordan områderne omkring kan designes.

På Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade ønskes fremkommeligheden forbedret for både biler, busser og cykler. Samtidigt ønskes det at reducere den barriere, som Vejlevej opleves at være for særligt bløde trafikanter, der skal tværs.

Trafikanalysen belyser konsekvenser og muligheder, herunder ændringer i vejnettet.

Analysen skal danne det trafikale grundlag for udarbejdelse af helhedsplanen for området. Samtidigt skal analysen fungere som grundlag for de trafikale løsninger, der arbejdes videre med på Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade, heraf bl.a. hvordan vejtilslutninger til Vejlevej skal udformes.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at trafikanalysen for Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade drøftes.

Beslutning Plan og Teknik den 06-05-2025

Drøftet.

Sagsfremstilling

Båredygtig Vækst anbefalede den 23. august 2023, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Vejlevej. Ligeledes anbefalede Plan og Teknik den 5. september 2023, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Vejlevej.

Helhedsplanen skal fokusere på omdannelse og udvikling af erhvervsarealer langs Vejlevej med henblik på at revitalisere og øge kvaliteten langs Vejlevej. I det igangværende arbejde med helhedsplanen er der indledt dialog med diverse ejendomssejere og virksomheder langs Vejlevej for derigennem at få ideer til omdannelse samt for at finde potentialer for udvikling.

Selve vejstrækningen Vejlevej fungerer i dag som en af de primære indfaldsveje til Kolding by, og udformningen af denne udgør derfor en væsentlig forudsætning for, hvordan områderne omkring kan designes. Indeværende trafikanalyse skal derfor ses som et forarbejde til udarbejdelsen af en egentlig helhedsplan for udvikling af Vejlevej.

På mødet i Plan og Teknik den 9. april 2024 blev udvalget præsentet for en trafikanalyse af Vejlevej gennem Bramdrupdam.

Trafikanalysen for Vejlevej gennem Bramdrupdam havde et overordnet formål om at reducere den gennemkørende trafik gennem Bramdrupdam, hvilket kunne opnås ved at gøre strækningen mere besværlig at komme igennem.

Strækningen mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade adskiller sig herfra ved, at fremkommeligheden ønskes forbedret for både biler, busser og cykler. Samtidigt ønskes det at reducere den barriere, som Vejlevej opleves at være for særligt bløde trafikanter, der skal på tværs. Dette er to modstridende formål, som er svære at opnå langs den samlede strækning. Muligheden for at komme på tværs af Vejlevej er dog heller ikke lige relevant på hele strækningen.

Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade forløber igennem byområder med forskellige karakteristika, se nedenstående figur. Den sydlige del af strækningen er i høj grad præget af boliger og mindre erhverv, hvorimod den nordlige del af strækningen i høj grad er præget af områder med erhverv, industri, produktionsvirksomheder, butikker med større udvalgsvarer og lignende.



Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade forløber igennem byområder med forskellige karakteristika

Strækningen mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade bærer i dag en stor trafikmængde, hvor hverdagsdøgnetrafikken er opgjort til ca. 23.300 køretøjer. Strækningen er præget af mange signalanlæg, som betjener sidevejene til Vejlevej, hvilke, særligt i myldretiden, sætter en begrænsning for den overordnede fremkommelighed på Vejlevej. Derudover påvirker antallet af ind- og udkørsler det frie flow på strækningen.

Ved undersøgelse af den eksisterende kapacitet på Vejlevej er det vist, at det særligt er i

signalanlæggene, at trafikanterne taber tid. Samtidigt viser dataene, at trafikafviklingen, på stæstedelen af strækningen, er bedre i eftermiddagsmyldretiden end morgenmyldretiden, hvilket formodes at hænge sammen med, at sidevejene pålægger større forsinkelse i denne periode, og dermed også kan have svært ved at komme ud på Vejlevej. Derudover viser kapacitetsanalysen, at særligt den nordlige del af strækningen frem mod venstresvinget ved Ny Esbjergvej er problematisk, hvor der opstår større forsinkelser.

I forbindelse med trafikanalysen er der også foretaget en uheldsanalyse, hvor samtlige uheld i en +5-års periode fra januar 2019 til august 2024 er undersøgt.

I perioden er der registreret 112 ulykker, hvoraf 11 er med personskade. En stor del af ulykkerne (ca. 32 %) er venstresvingende bilister, som kører ud foran en modkørende trafikant. Ligeledes er der også en stor andel af hæjresvingsulykker (ca. 14 %), hvor enten en knallert eller cykel bliver ramt af en hæjresvingende trafikant. I forbindelse med uheldsanalysen er det konstateret, at det er om eftermiddagen og aftenen/natten, at der sker flest ulykker.

I forbindelse med analysen er der udarbejdet et læsningsrum med eksempler på tiltag, som generelt vurderes at:

- kunne reducere Vejlevejs barrierevirkning og forbedre krydsningsmulighederne for blæde trafikanter på den sydlige delstrækning mellem Læsbygade og Lærkevej/Esbjergvej,
- kunne forbedre den nuværende trafikafvikling og give god tilgængelighed til erhvervsområderne på den nordlige delstrækning mellem Lærkevej/Esbjergvej og Ny Esbjergvej og
- fremme cykling og kollektiv transport.

Dette betyder, at den overordnede prioritering i læsningsforslagene er, at nord for Lærkevej prioriteres fremkommeligheden for biltrafik, og syd for Lærkevej prioriteres det at reducere barrierevirkningen.

De forskellige læsningsforslag skal ses som byggeklodser, der kan byttes rundt og kombineres i flere forskellige varianter afhængig af, hvilke tiltag, der vælges hæt. Dette betyder også, at tiltagene ikke behøver at blive etableret på samme tid, men kan implementeres i etaper, ligesom at interessenter kan inddrages i forbindelse med implementeringen af tiltagene.

Der er udarbejdet 2 eksempler på, hvordan byggeklodserne kan kombineres (se bilag).

Der er foretaget en effektvurdering af de mulige tiltag, og det er vurderet, at læsningerne giver følgende trafikale effekter i forhold til flow:

- Forbedret samordning og dynamisk tildeling af græntid på Vejlevej sikrer kapaciteten på Vejlevej samtidig med, at regulariteten forbedres.
- Bundne venstresving på Vejlevej sikrer delvist kapaciteten for de venstresvingende og forbedrer i hæj grad trafiksikkerheden.
- Ekstra svingbaner på sideveje, eller lukning af disse, sikrer god adgang til Vejlevej og/eller ekstra græntid til Vejlevej.
- Signalregulering ved Palmealle sikrer dels en væsentligt forbedret adgang til boligområdet omkring Palmealle og giver samtidig en ny krydsningsmulighed på Vejlevej.
- Signalregulering ved Læsbygade sikrer dels adgangen til Vejlevej og giver et bedre krydsningspunkt.

I forhold til at opnå en samlet effekt, der dels forbedrer trafikafviklingen på den nordlige delstrækning, og dels reducerer barriereeffekten på den sydlige delstrækning, anbefales det at implementere følgende indsatsselementer:

- Nordlig delstrækning: Tiltag i kryds med bundne sving og kanalisering.
- Sydlig delstrækning: Både strækningstiltag, som adgangssanering og tæt beplantning i midterrabat samt krydstiltag med signalregulering, bundne sving og vejlukninger.

I forhold til forslagene på den sydlige delstrækning er der en række spørgsmål, der kræver supplerende analyser. F.eks. i forhold til, hvordan Låsbygade-krydset skal udformes i forhold til adgangsmuligheder til bymidten, eller hvorvidt delområderne mod Åst (fuglevejsskvarteret) kan klare, at deres adgangsforhold ændres m.m.

Analysen er vedlagt som bilag.

Resumé

Plan og Teknik besluttede den 5. september 2023, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Vejlevej. Helhedsplanen fokuserer på omdannelse og udvikling af erhvervsarealer langs Vejlevej med henblik på at revitalisere og øge kvaliteten langs Vejlevej.

Selve vejstrækningen Vejlevej fungerer i dag som en af de primære indfaldsveje til Kolding by, og udformningen af denne udgør derfor en væsentlig forudsætning for, hvordan områderne omkring kan designes.

På Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade ønskes fremkommeligheden forbedret for både biler, busser og cykler. Samtidigt ønskes det at reducere den barriere, som Vejlevej opleves at være for særligt bløde trafikanter, der skal tværs.

Trafikanalysen belyser konsekvenser og muligheder, herunder ændringer i vejnettet.

Analysen skal danne det trafikale grundlag for udarbejdelse af helhedsplanen for området. Samtidigt skal analysen fungere som grundlag for de trafikale løsninger, der arbejdes videre med på Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade, heraf bl.a. hvordan vejtilslutninger til Vejlevej skal udformes.

Sagen behandles i

Plan og Teknik.

Forslag

Kommunaldirektøren foreslår,

at trafikanalysen for Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade drøftes.

Beslutning Plan og Teknik den 06-05-2025

Drøftet.

Sagsfremstilling

Båredygtig Vækst anbefalede den 23. august 2023, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Vejlevej. Ligeledes anbefalede Plan og Teknik den 5. september 2023, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for Vejlevej.

Helhedsplanen skal fokusere på omdannelse og udvikling af erhvervsarealer langs Vejlevej med henblik på at revitalisere og øge kvaliteten langs Vejlevej. I det igangværende arbejde med helhedsplanen er der indledt dialog med diverse ejendomssejere og virksomheder langs Vejlevej for derigennem at få ideer til omdannelse samt for at finde potentialer for udvikling.

Selve vejstrækningen Vejlevej fungerer i dag som en af de primære indfaldsveje til Kolding by, og udformningen af denne udgør derfor en væsentlig forudsætning for, hvordan områderne omkring kan designes. Indeværende trafikanalyse skal derfor ses som et forarbejde til udarbejdelsen af en egentlig helhedsplan for udvikling af Vejlevej.

På mødet i Plan og Teknik den 9. april 2024 blev udvalget præsenteret for en trafikanalyse af Vejlevej gennem Bramdrupdam.

Trafikanalysen for Vejlevej gennem Bramdrupdam havde et overordnet formål om at reducere den gennemkørende trafik gennem Bramdrupdam, hvilket kunne opnås ved at gøre strækningen mere besværlig at komme igennem.

Strækningen mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade adskiller sig herfra ved, at fremkommeligheden ønskes forbedret for både biler, busser og cykler. Samtidigt ønskes det at reducere den barriere, som Vejlevej opleves at være for særligt bløde trafikanter, der skal på tværs. Dette er to modstridende formål, som er svære at opnå langs den samlede strækning. Muligheden for at komme på tværs af Vejlevej er dog heller ikke lige relevant på hele strækningen.

Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade forløber igennem byområder med forskellige karakteristika, se nedenstående figur. Den sydlige del af strækningen er i høj grad præget af boliger og mindre erhverv, hvorimod den nordlige del af strækningen i høj grad er præget af områder med erhverv, industri, produktionsvirksomheder, butikker med større udvalgsvarer og lignende.

Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade forløber igennem byområder med forskellige karakteristika

Strækningen mellem Ny Esbjergvej og Låsbygade består i dag en stor trafikmængde, hvor hverdagsdøgnetrafikken er opgjort til ca. 23.300 køretøjer. Strækningen er præget af mange signalanlæg, som betjener sidevejene til Vejlevej, hvilke, særligt i myldretiden, sætter en begrænsning for den overordnede fremkommelighed på Vejlevej. Derudover påvirker antallet af ind- og udkørsler det frie flow på strækningen.

Ved undersøgelse af den eksisterende kapacitet på Vejlevej er det vist, at det særligt er i signalanlæggene, at trafikanterne taber tid. Samtidigt viser dataene, at trafikafviklingen, på stedet af strækningen, er bedre i eftermiddagsmyldretiden end morgenmyldretiden, hvilket formodes at hænge sammen med, at sidevejene pålægges større forsinkelse i denne periode, og dermed også kan have svært ved at komme ud på Vejlevej. Derudover viser kapacitetsanalysen, at særligt den nordlige del af strækningen frem mod venstresvinget ved Ny Esbjergvej er problematisk, hvor der opstår større forsinkelser.

I forbindelse med trafikanalysen er der også foretaget en uheldsanalyse, hvor samtlige uheld i en +5-års periode fra januar 2019 til august 2024 er undersøgt.

I perioden er der registreret 112 ulykker, hvoraf 11 er med personskade. En stor del af ulykkerne (ca. 32 %) er venstresvingende bilister, som kører ud foran en modkørende trafikant. Ligeledes er der også en stor andel af hæjresvingulykker (ca. 14 %), hvor enten en knallert eller cykel bliver ramt af en hæjresvingende trafikant. I forbindelse med uheldsanalysen er det konstateret, at det er om eftermiddagen og aftenen/natten, at der sker flest ulykker.

I forbindelse med analysen er der udarbejdet et løsningsrum med eksempler på tiltag, som generelt vurderes at:

- kunne reducere Vejlevejs barrierevirkning og forbedre krydsningsmulighederne for bløde trafikanter på den sydlige delstrækning mellem Låsbygade og Låsbyvej/Esbjergvej,

- kunne forbedre den nuværende trafikafvikling og give god tilgængelighed til erhvervsområderne på den nordlige delstrækning mellem Lærkevej/Esbjergvej og Ny Esbjergvej og
- fremme cykling og kollektiv transport.

Dette betyder, at den overordnede prioritering i IÅsningsforslagene er, at nord for Lærkevej prioriteres fremkommeligheden for biltrafik, og syd for Lærkevej prioriteres det at reducere barrierevirkningen.

De forskellige IÅsningsforslag skal ses som byggeklodser, der kan byttes rundt og kombineres i flere forskellige varianter afhængig af, hvilke tiltag, der vÆgtes hÆjst. Dette betyder ogsÆ, at tiltagene ikke behÆver at blive etableret pÆ samme tid, men kan implementeres i etaper, ligesom at interessenter kan inddrages i forbindelse med implementeringen af tiltagene.

Der er udarbejdet 2 eksempler pÆ, hvordan byggeklodserne kan kombineres (se bilag).

Der er foretaget en effektivvurdering af de mulige tiltag, og det er vurderet, at IÅsningerne giver fÆlgende trafikale effekter i forhold til flow:

- Forbedret samordning og dynamisk tildeling af grÆntid pÆ Vejlevej sikrer kapaciteten pÆ Vejlevej samtidig med, at regulariteten forbedres.
- Bundne venstresving pÆ Vejlevej sikrer delvist kapaciteten for de venstresvingende og forbedrer i hÆj grad trafiksikkerheden.
- Ekstra svingbaner pÆ sideveje, eller lukning af disse, sikrer god adgang til Vejlevej og/eller ekstra grÆntid til Vejlevej.
- Signalregulering ved Palmealle sikrer dels en vÆsentligt forbedret adgang til boligomrÆdet omkring Palmealle og giver samtidig en ny krydsningsmulighed pÆ Vejlevej.
- Signalregulering ved LÆsbygade sikrer dels adgangen til Vejlevej og giver et bedre krydsningspunkt.

I forhold til at opnÆ en samlet effekt, der dels forbedrer trafikafviklingen pÆ den nordlige delstrÆkning, og dels reducerer barriereeffekten pÆ den sydlige delstrÆkning, anbefales det at implementere fÆlgende IÅsningsselementer:

- Nordlig delstrÆkning: Tiltag i kryds med bundne sving og kanalisering.
- Sydlig delstrÆkning: BÆde strÆkningstiltag, som adgangssanering og tÆt beplantning i midterrabat samt krydstiltag med signalregulering, bundne sving og vejlukninger.

I forhold til forslagene pÆ den sydlige delstrÆkning er der en rÆkke spÆrgsmÆl, der krÆver supplerende analyser. F.eks. i forhold til, hvordan LÆsbygade-krydset skal udformes i forhold til adgangsmuligheder til bymidten, eller hvorvidt delomrÆderne mod Åst (fuglevejsskvarteret) kan klare, at deres adgangsforhold Åndres m.m.

Analysen er vedlagt som bilag.