



Cyklen i fokus

Cykelplan for Kolding Kommune

2012 - 2025



Forord

Cyklen er et transportmiddel med et stort potentiale - den er CO₂-neutral og kan indgå som en del af den daglige motion, som anbefales til alle. På de korte ture op til 5-6 km er cyklen et vigtigt alternativ til biltrafikken, og denne plan sigter derfor mod at få flere af kommunens borgere til at blive bevidst om dette, således at deres adfærd afspejler denne viden.

I indledningen redegøres for de overordnede trafikale mål, som Teknik- og Boligudvalget har godkendt som rettesnor for indsatsen på det trafikale område. Målene er formuleret indenfor hvert af temaerne: Vækst, klima, sundhed og byliv.

Cykelregnskabet opgør bl.a. hvor meget og hvorfor kommunens borgerne cykler, ligesom der ses på hvad der skal til for at få ikke-cyklisterne til at ændre adfærd. Videre beskrives såvel den faktiske som oplevede trafiksikkerhed som cyklist, ligesom borgernes tilfredshed med udvalgte temaer beskrives. Afsnittet afsluttes med en beregning af det nuværende cykelbrugs betydning for CO₂-udledningen.

Med udgangspunkt i de væsentligste resultater fra cykelregnskabet, formuleres en cykelpolitik, som definerer en række kvantitative delmål indenfor områderne: Cykelture/længde, trafiksikkerhed/tryghed og brugertilfredshed.

Under overskriften "Cyklen i fokus" beskrives en række konkrete virkemidler, der skal sikre den fornødne målopfyldelse. Virkemidlerne grupperes i fokusområderne: Cykelparkering, skolebørn på cykel, trafiksikkerhed, pendlercyklisme, information og kampagner. Afsnittet afsluttes med at udpege et stirutenet for det åbne land, Kolding by samt hver af de tre centerbyer Christiansfeld, Lunderskov og Vamdrup.

Handlingsplanen opstiller forslag til konkret udmøntning af et budget for 4 årsperioden 2013-2016.

Cykelplanen er den første af i alt fire temaplaner, som samlet udgør det planlægningsmæssige grundlag for den ønskede udvikling af kommunens transport og infrastruktur.

De tre andre planer vil omhandle trafiksikkerhed, veje og kollektiv trafik.

Kolding Byråd har den 11. juni 2012 godkendt denne cykelplan efter en offentlig høringsfase.

Cykelplan 2012 - 2025

Kolding Kommune, Juni 2012

Redaktion

Trafikafdelingen, Kolding Kommune

Opsætning

Mark W. Vinderslev

Adresse på hjemmeside

www.kolding.dk

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	6
1.1 Overordnede trafikpolitiske mål - opdeling i temaer	6
2. Cykelregnskab 2010	8
2.1 Hvor meget og hvorfor cykler koldingenserne?	8
2.2 Hvorfor cykler koldingenserne ikke, og kan det påvirkes?	10
2.3 Hvordan står det til med sikkerheden?	10
2.4 Koldingensernes tilfredshed med forholdene for cyklister	11
2.5 Cykelbrug og betydningen for udledning af CO ₂	12
3. Cykelpolitik	13
4. Cyklen i fokus - virkemidler	14
4.1 Cykelparkering	14
4.2 Skolebørn på cykel	14
4.3 Trafiksikkerhed for cyklister	14
4.4 Pendlercyklisme	15
4.5 Information og kampagner	15
4.6 Udbygning af stirutenet	15
4.7 Fremtidigt cykelrutenet	15
4.7.1 Åbent land	16
4.7.2 Byområder	19
4.7.3 Kolding By	19
4.7.4 Kolding Bymidte	21
4.7.5 Centerbyerne (Christiansfeld - Lunderskov - Vamdrup)	23
5. Handlingsplan	30

1. Indledning

1.1 Overordnede trafikpolitiske mål – opdeling i temaer:

Transport er en væsentlig og nødvendig del af vores dagligdag. Den er bl.a. en forudsætning for at vi kan møde på arbejde, deltage i uddannelsesforløb og have et aktivt fritidsliv. Desuden skal transporten sikre, at varer og gods kan nå frem bl.a. fra producent til forbruger. En velfungerede infrastruktur er derfor en forudsætning for at en kommune fortsat kan udvikle sig.

Vejtransport står imidlertid også for den største andel af luftforurening og CO₂-udslip fra transportsektoren. Ønsket om at sikre fortsat vækst bør derfor afbalanceres mod mulighederne for at reducere transportarbejdet eller omlægge dele af dette til andre mere miljøvenlige transportformer.

Indretningen af vores fysiske rammer herunder infrastrukturen har stor betydning for vores daglige valg i forhold til bevægelse og transportform. Gang og cykling bidrager til et renere miljø, men har ligeledes en positiv effekt på folkesundheden. Flere cykelstier samt generelt bedre forhold for de lette trafikanter kan derfor medvirke til at forbedre borgernes sundhedstilstand.

Transport påvirker også vores opfattelse af et godt byliv, da specielt biltrafik har en række negative konsekvenser for næromgivelserne. Mange er i eller ved deres bolig belastet af trafikstøj, eller opfatter en bred trafikeret vej som en barriere i forhold til de aktiviteter, som man ønsker at nå på den modsatte side. Nogle veje bliver desuden opfattet som visuelt skæmmende, mens andre såvel æstetisk som funktionelt er godt tilpasset omgivelserne.

På baggrund af dette har Teknik- og Boligudvalget i sit møde den 27. juni 2011 vedtaget følgende overordnede kvalitative mål for hvert af temaerne:

Vækst – Klima – Sundhed - Byliv

Vækst:

- Til sikring af kommunens fortsatte vækst skal infrastrukturen tilrettelægges, således at den fornødne mobilitet for personer og varer sikres.
- Fremkommeligheden for såvel den kollektive som den individuelle trafik på det overordnede vejnet skal optimeres og udbygges så der skabes gode og sikre vejforbindelser såvel eksternt som internt i kommunen.
- I Kolding og centerbyerne skal fremkommeligheden primært sikre gode forbindelser mellem erhvervs- og boligområderne.
- Cykelrutenettet skal udbygges og optimeres, så der sikres gode forbindelser mellem de større byers bolig- og uddannelses- og erhvervsområder.
- Der skal til stadighed sikres et tilstrækkeligt udbud af parkeringsmuligheder i byernes handelsområder.

Klima:

- Den ønskede udvikling af den kommunale infrastruktur skal ske på et bæredygtigt grundlag, i det størst mulig del af transportarbejdet søges overført til gang, cykling eller kollektiv trafik.
- Desuden skal den fysiske planlægning medvirke til at reducere transportarbejdet bl.a. ved en hensigtsmæssig lokalisering af nye bolig- og erhvervsområder, bl.a. således at disse nemt kan betjenes via kollektiv trafik eller cyklisme.
- Kommunen skal endelig deltage aktivt i medudvikling eller afprøvning af nye transport former og/eller alternative drivmidler i bestræbelserne på at begrænse CO₂-udledningen.

Sundhed:

- Infrastrukturen skal indrettes således, at kommunens borgere finder det nemt, naturligt og tilgængeligt at gå og cykle på arbejde, til uddannelse, indkøb og fritidsaktiviteter.
- Der skal gennemføres en særlig indsats for at vej- og stinettet er så sikkert og trygt at færdes på som muligt, specielt således at flere tilskyndes til at gå og cykle.
- Særligt vigtigt er det, at børn og unge kan tilbydes sikre gå- og cykelruter til skole og fritidsaktiviteter, således at de fra barnsben finder det naturligt at selvtransportere sig og forhåbentligt vil tage denne gode trafikvane med sig ind i voksenlivet.
- Endelig skal de mest uheldsbelastede lokaliteter på vej- og stinet udbedres til gavn for alle trafikantgrupper.

Byliv:

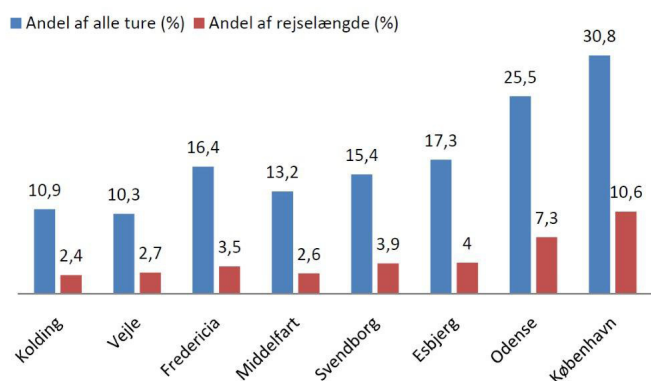
- Målet er, at de lokalområder, som er omkranset af det overordnede vejnet, i videst muligt omfang fredeliggøres for uvedkommende biltrafik, således at generne fra trafikstøj og emission minimeres.
- Bymidternes handelsområder skal ligeledes fredeliggøres for uvedkommende biltrafik samt tilføres æstetiske kvaliteter for at udvikle attraktive byrum, som indbyder til ophold og aktivitet.
- Endelig skal miljøfølsomme områder langs det overordnede vejnet tilbydes tiltag, som reducerer belastningen fra trafikken.

2. Cykelregnskab 2010

I forbindelse med udarbejdelsen af cykelpolitik og handlingsplan er det af væsentlig betydning at få kortlagt udgangspunktet for indsatsen.

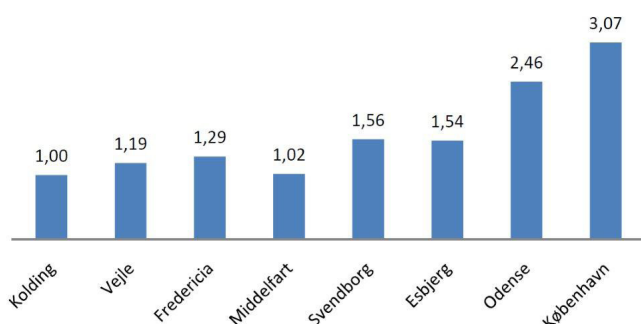
Derfor blev der i efteråret 2010 gennemført en spørgeskemaundersøgelse om borgernes transportvaner med hovedvægt på cykling. Der blev udsendt spørgeskemaer til 2000 personer i Kolding Kommune. Sammenholdes svarene fra denne undersøgelse med de tilbagevendende undersøgelser der gennemføres i den nationale transportvaneundersøgelse, er der et godt grundlag for at kunne beskrive udgangspunktet for cyklismen i Kolding Kommune.

2.1 Hvor meget og hvorfor cykler koldingenserne?



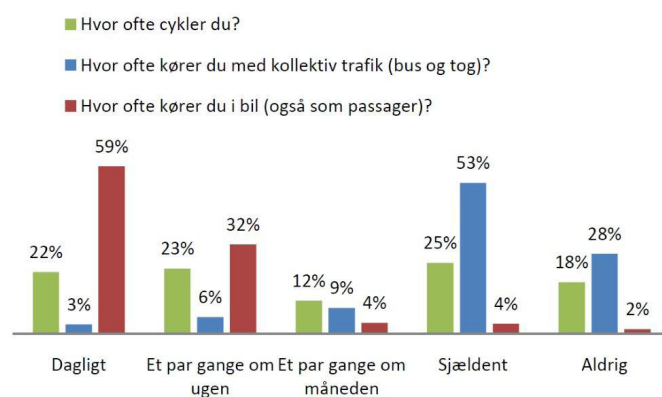
(Figur 2.1.1)

Overordnet betragtet gennemfører indbyggerne i Kolding Kommune 10,9 % af alle deres ture med cyklen som hovedtransportmiddel. Men da cykelturene i gennemsnit er korte ture, betyder det, at det alene er 2,4 % af den samlede rejselængde, som borgerne tilbagelægger, der sker på cykel.



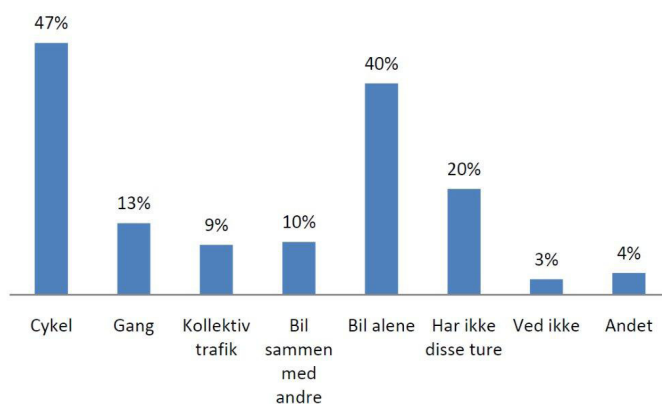
(Figur 2.1.2)

Med det nuværende niveau ligger cykelbrugen i Kolding Kommune under gennemsnittet på såvel regionalt som nationalt plan.



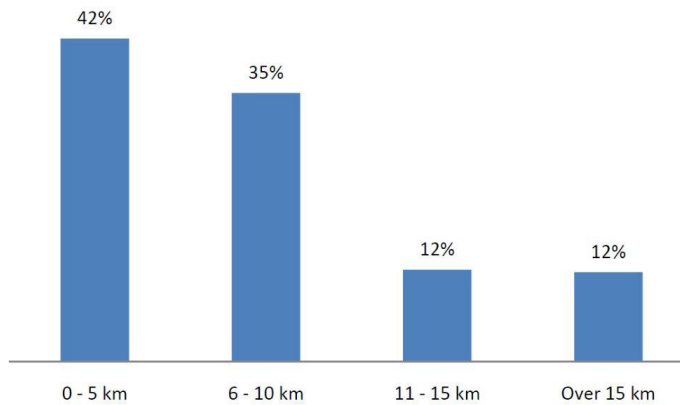
(Figur 2.1.3)

Direkte adspurgt svarer 45 % af koldingenserne, at de cykler dagligt eller et par gange om ugen, mens det er 91 %, der dagligt eller et par gange om ugen transporteres i bil.



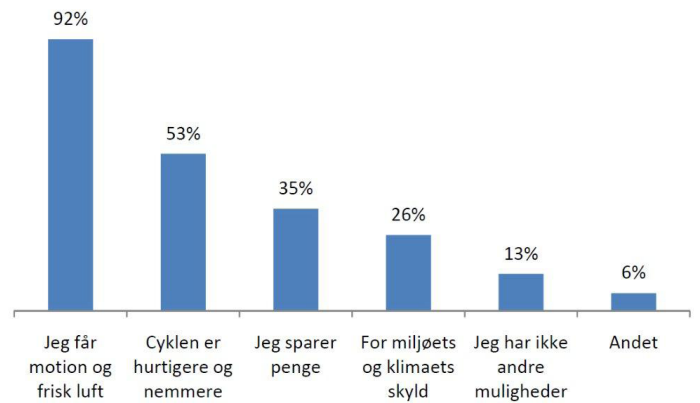
(Figur 2.1.4)

I forhold til hvilket transportmiddel koldingenserne typisk vælger at benytte til arbejde eller uddannelse, så svarer ca. halvdelen, at det typisk sker på cykel, og tilsvarende svarer ca. halvdelen, at det typisk sker i bil (det skal bemærkes, at det her var muligt at angive flere svar).



(Figur 2.1.5)

Når der ses på hvor langt dem, der vælger at cykle, tilbagelægger, er der som forventet en stor overvægt af korte ture. Men det er bemærkelsesværdigt, at næsten hver fjerde af dem der cykler, tilbagelægger 10 km eller derover.



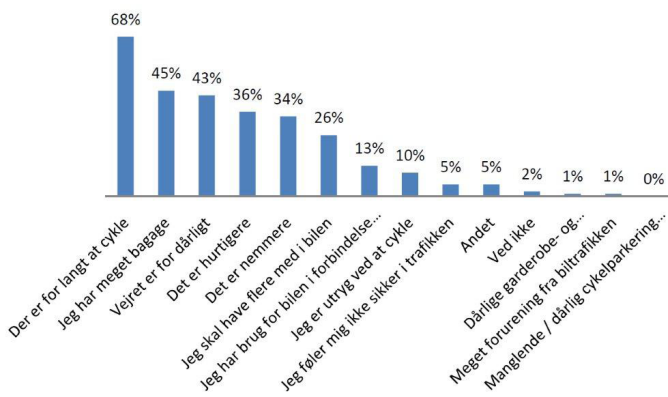
(Figur 2.1.6)

Blandt cyklisterne er der to meget markante begrundelser for, at de netop har valgt at cykle.

Den helt overvejende begrundelse for at cykle er, at det er sundt og giver motion samt frisk luft. Den anden overvejende begrundelse er, at det er hurtigere og nemmere, hvilket kan skyldes trængselsproblemer i myldretiden, samt at man på cykel ofte kan parkere meget tæt på sine rejsemål. (Det skal bemærkes, at det her var muligt at angive flere svar).

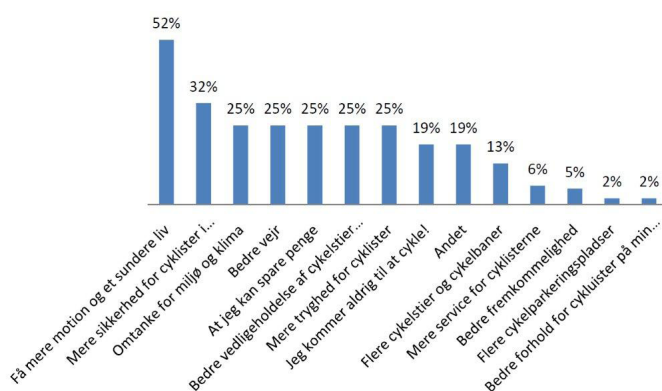


2.2 Hvorfor cykler koldingenserne ikke, og kan det påvirkes?



(Figur 2.2.1)

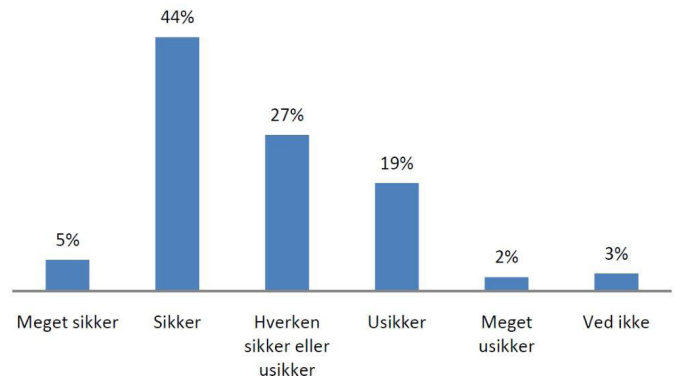
Når der spørges til de væsentligste grunde til ikke at vælge cyklen som transportmiddel, er et væsentligt og ikke uventet svar, at der er for langt at cykle. Andre væsentlige grunde hænger sammen med de fordele som der her tillægges bilen, nemlig at man her kan have megen bagage med, og også køre flere sammen (også her var det muligt at angive flere svar).



(Figur 2.2.2)

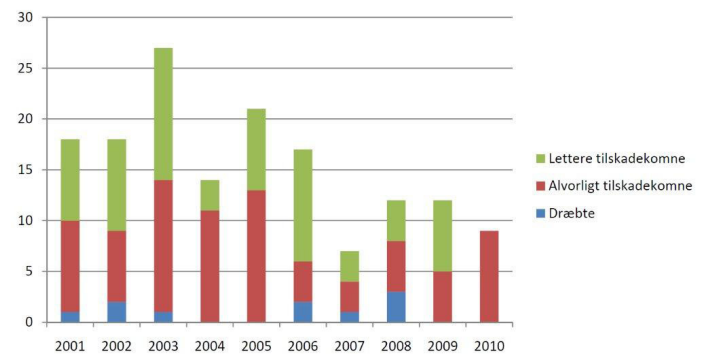
Når der så spørges ind til hvilke argumenter, der kunne motivere til at cykle mere, så er der to grupper af svar, som skiller sig ud. For det første de svar som retter sig mod den enkelte, nemlig at man herigennem kan opnå et sundere liv, spare penge, eller gavne miljøet. For det andet de svar som går på, et cykelinfrastrukturen skal forbedres, ved øget sikkerhed, bedre vedligehold og flere cykelstier.

2.3 Hvordan står det til med sikkerheden?



(Figur 2.3.1)

Næsten halvdelen af koldingenserne føler sig sikre eller meget sikre, når de færdes som cyklister, mens det kun er hver femte, som føler sig usikker i større eller mindre grad.

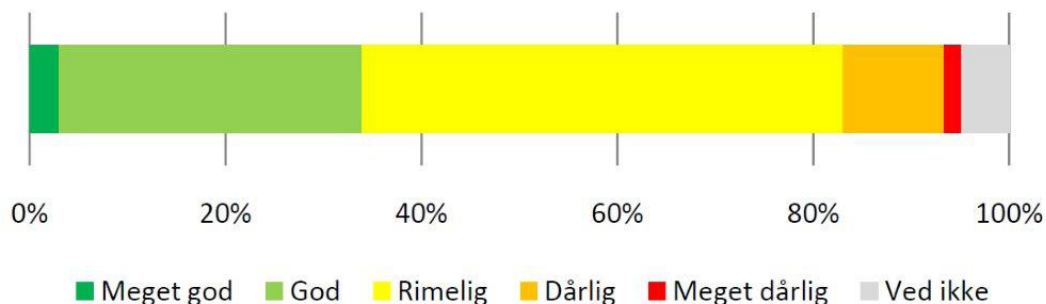


(Figur 2.3.2)

Denne relative positive opfattelse afspejler sig også i det faktiske antal tilskadede cyklister, idet der de seneste år har været et klart fald i antal af cyklister, som er kommet til skade i kommunen. Her skal det dog bemærkes, at politiet kun får kendskab til en mindre del af det totale antal uheld med cyklister involveret, hvorfor det reelle antal tilskadede er noget større.

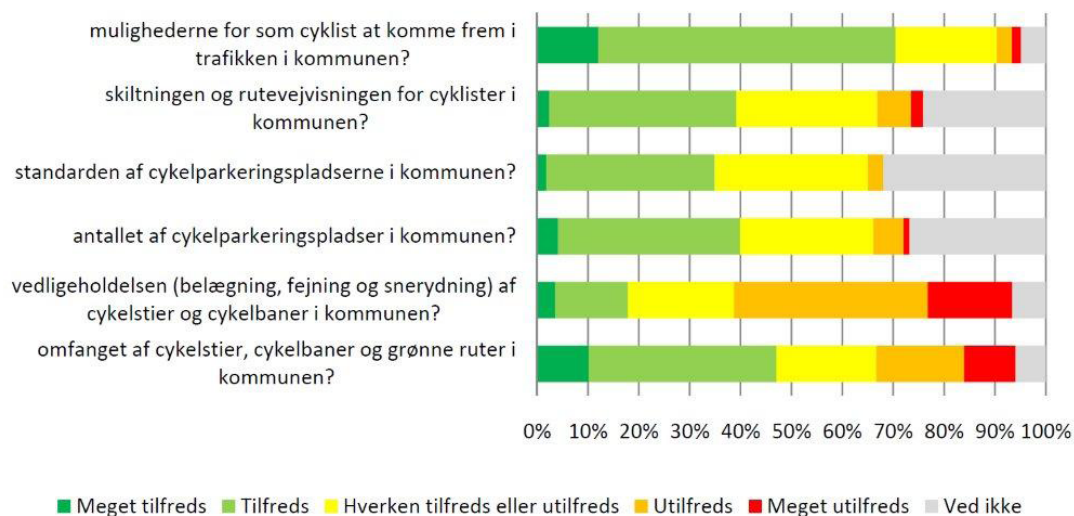
2.4 Koldingensernes tilfredshed med forholdene for cyklister

Hvordan vurderer du generelt kommunen som cykelby?



(Figur 2.4.1)

Tilfredshedsbarometre - Hvor tilfreds er du med ...



(Figur 2.4.2)

I spørgeskemaundersøgelsen blev cyklisterne også stillet en række spørgsmål til, hvordan de oplever Kolding Kommune som cykelby. Her tilkendegiver hver tredje, at de generelt vurderer kommunen som en god eller meget god cykelby. (Se figur 2.4.1)

Udover det generelle indtryk blev cyklisterne også adspurgte om deres holdning til kommunens cykelinfrastruktur (Se figur 2.4.2). Her er det tydeligt på spørgsmålene vedrørende omfanget og vedligeholdelsen af cykelstierne, at der er flest der tilkendegiver, at de er utilfredse eller meget utilfredse. Konkret er 55 % utilfreds eller meget utilfreds med vedligeholdelsen.

På tre af spørgsmålene er der en meget stor andel, der svarer "Ved ikke" i forhold til, hvor tilfredse de er i forhold til skiltning og parkeringsforhold.

Det kunne antyde, at kommunens hidtidige indsats på disse områder ikke er klar og tydelig blandt borgerne.

I forhold til cyklisternes fremkommelighed så svarer 70 %, at de er tilfredse eller meget tilfredse. Det hænger meget godt sammen med at ca. 50 % også har angivet som begrundelse for at cykle, at man på cykel hurtigere og lettere bevæger sig gennem trafikken.

2.5 Cykelbrug og betydningen for udledning af CO₂

Undersøgelser har vist, at hver cyklet km sparer omgivelserne for 98 g udledt CO₂. Sættes denne viden i forhold til vores kendskab til, hvor langt koldingenserne cykler pr. dag (1,00 km jf. afsnit 2.1), er det muligt at opgøre det samlede sparede CO₂-bidrag, som følge af den nuværende brug af cykel til 2770 tons.

For sammenligningens skyld skal det bemærkes, at den samlede CO₂-udledning fra transportsektoren i Kolding Kommune i 2009 udgjorde ca. 350.000 tons.



3. Cykelpolitik

Som beskrevet i indledningen er der opstillet en række overordnede kvalitative mål for trafikken. Disse langsigtede mål suppleres i det følgende med en række mere kortsigtede kvantitative mål specifikt for cykeltrafikken i kommunen. Målene skal bl.a. sikre, at cykeltrafikken udvikler sig i den ønskede retning, bl.a. således at det til stadighed er muligt at justere indsatsen.

Der er opstillet mål i forhold til koldingensernes brug af cyklen, samt til hvor langt de cykler.

Cykelture/længde:

- Cyklens andel af ture skal øges fra 10,9 % i 2007-09 til 16 % i 2016
- Den daglige rejselængde på cykel skal øges fra 1,00 km i 2007-09 til 1,20 km i 2016.
- Derved øges det sparede CO₂-bidrag som følge af brug af cykel fra 2770 tons til 3490 tons i 2016.

Målemetode: Brugerundersøgelser

Det skal være sikkert at være cyklist i kommunen, hvorfor der er formuleret mål omkring antallet af tilskadekomne samt til cyklisterne opfattelse af egen sikkerhed. Endvidere er det vigtigt, at skolerne formulerer politikker bl.a. for god og sikker adfærd ved skolerne, således at flere børn tilskyndes til at cykle til skole.

Trafiksikkerhed og tryghed:

- Visionen er, at ingen cyklister kommer til skade i trafikken, men i erkendelse af at dette er et meget ambitiøst mål, opstilles følgende delmål: Antallet af dræbte, alvorligt og tilskadekomne cyklister skal for gennemsnittet af perioden 2013-2016 være faldet med 30 %, idet udgangspunktet er gennemsnittet for 2007-2010.
- Andelen af cyklister, som føler sig sikker eller meget sikker i trafikken, stiger fra ca. 50 % i 2010 til ca. 65 % i 2016.
- Der er udarbejdet og godkendt trafikpolitikker for alle skoler i 2016

Målemetode: Politiets indberetninger (uheld), brugerundersøgelse (følelse af sikkerhed) og løbende kontakt til skolerne (trafikpolitik)

Skal flere cykle, er det vigtigt at brugerne er tilfredse med udbuddet og kvaliteten af cykel-faciliteter. Derfor er der opstillet følgende tilfreds-heds mål:

Brugernes tilfredshed:

- Andelen af trafikanter, hvis vurdering af Kolding som cykelby er god eller meget god, stiger fra ca. 35 % i 2010 til ca. 50 % i 2016.
- Andelen af cyklister, som er tilfreds eller meget tilfreds med vedligeholdelsen af cykelstier og cykelbaner i kommunen stiger fra 18 % i 2010 til ca. 30 % i 2016.

Målemetode: Brugerundersøgelser

4. Cyklen i fokus

Som det fremgår af cykelregnskabets afsnit 2.1 er der et stort potentiale i forhold til at få flere koldingensere til at vælge cyklen. For at fremme cykeltrafikken er det vigtigt at forkæle cyklisterne. I det følgende beskrives derfor en række virkemidler, som skal gøre det mere attraktivt at benytte cyklen som dagligt transportmiddel.

Kolding Kommune har samlet disse virkemidler i 6 fokusområder, som skal hjælpe til at sætte "Cyklen i fokus" i fremtiden.

Fokusområder for Cyklen i fokus:

- Cykelparkering
- Skolebørn på cykel
- Trafiksikkerhed for cyklister
- Pendlercyklisme
- Information og kampagner
- Udbygning af stirutenettet

4.1 Cykelparkering

Ved enden af hver cykeltur skal der være en cykelparkeringsplads, ved f.eks. kollektive trafikknudepunkter, skoler, bycentre og arbejdspladser. Cykelparkeringspladsen har den fordel, at den ofte er tættere på bestemmelsesstedet, end hvis der var benyttet bil. Der vil dermed være fordele ved at benytte cyklen i alle henseender. Cykelparkeringspladsen skal være af god standard og placeret, så den er let tilgængelig. Gode og flotte cykelparkeringspladser skaber også en signalværdi om, at cyklen er i centrum.

Tiltag

- Igangsætte en parkeringsundersøgelse af eksisterende cykelparkering (påbegyndes i 2012)
- Udarbejde en cykelparkeringsnorm, som skal bruges ved nybyggeri
- Opsætte retningslinier og krav til cykelparkeringspladserne, som f.eks. indeholder krav om afstand til indgange
- På baggrund af parkeringsanalysen igangsættes anlæg af nye cykelparkeringspladser
- Yde hjælp til private virksomheder med etablering og forbedring af cykelparkeringspladser

4.2 Skolebørn på cykel

Børn er en af de grupper i befolkningen, som ikke har muligheden for selvstændigt at transportere sig i bil. Der ligger derfor et stort potentiale i at få flere børn ud af bilerne og op på cyklen. Undersøgelser viser, at børn som f.eks. cykler dagligt til/fra skole også er mere aktive, hvilket forbedrer deres sundhedstilstand. På trods heraf bliver flere og flere børn kørt til skole hver dag, og det skal der laves om på.

Tiltag

- Igangsættelse af en undersøgelse af trafikfarlige skoleveje og forsøg på at nedbringe antallet af disse (forventes påbegyndt i 2012)
- Forbedring af utrygge skoleveje med udgangspunkt i kommunens skolevejsundersøgelser
- I samarbejde med skolerne udarbejdelse af trafikpolitikker for alle skoler
- Fokus på brug af cykelhjelm gennem information og kampagner
- Fremme brug af cykel og gang som transportmiddel til skole

4.3 Trafiksikkerhed for cyklister

Trafiksikkerheden er et fokusområde i alle Kolding Kommunes projekter på vej- og stiområdet. Trafiksikkerhed prioriteres derfor altid højt. 57 cyklister blev registreret af politiet som tilskadekomne i trafikken fra 2006-2010. Det faktiske antal tilskadekomne er væsentligt højere, da politiet ikke får kendskab til alle cyklistuheld. Dette tal skal forsøges reduceret.

Tiltag

- Udbedring af uheldsbelastede kryds og strækninger med mange cyklister involveret
- Indarbejdelse af trafiksikre løsninger for cyklister i alle nye projekter
- Gennemførelse af kampagner rettet mod cyklisters sikkerhed

4.4 Pendlercyklisme

Cyklen skal være et endnu mere vigtigt transportmiddel i Kolding Kommune. Dette skal ske ved at flere benytter cyklen som deres primære transportmiddel til og fra arbejde/uddannelse – altså når de pendler. Det er på disse ture, at der findes et stort potentiale for at flytte trafik fra bil til cykel. Det er derfor målet at forøge antallet af pendlerture på cykel.

Tiltag

- Hjælpe virksomheder med at få flere til at cykle på arbejde
- Etablering af højklasse cykelruter mellem boligområder og større områder med mange arbejdspladser og de kollektive trafikknudepunkter
- Afprøvning af forskellige cykeltiltag i forbindelse med de højklassede cykelruter. Tiltagene kan f.eks. være signalprioritering for cyklister, shunts uden om signalanlæg, ITS løsninger langs strækningerne
- Fokus på god cykelparkering ved uddannelse, arbejdspladser og kollektive trafikknudepunkter
- Igangsættelse af kampagner med fokus på cyklen som dagligt transportmiddel

4.5 Information og kampagner

Alle de igangsatte tiltag skal reklameres ud til brugerne – både borgere og besøgende. Det er vigtigt at "Cyklen i fokus" informeres ud gennem alle de tiltag, som tænkes igangsat. Der skal derfor planlægges og gennemføres en række generelle informationskampagner og pressearbejde samt en række andre relevante tiltag.

Endelig er det vigtigt, at borgerne oplever, at cykelstier og andre cykelfaciliteter til stadighed fremstår med en tilfredsstillende standard, dvs. at der skal afsættes de nødvendige midler til drift og vedligehold.

Tiltag

- Udtænkning og gennemførelse af en generel kommunikationsstrategi bl.a. i forhold til den sundhedsmæssige gevinst ved cykling
- Etablering af flere faste cykeltællestationer, så det er muligt at følge og videreformidle udviklingen i cykeltrafikken
- Udarbejdelse af stikort til kommunens borgere og turister
- Gennemførelse af god drift og vedligehold

4.6 Udbygning af stirutenet

Et udbygget stirutenet er en naturlig del af en god fremkommelighed for cyklisterne. Cykelstier, sikre stikrydsninger og sammenhæng i stirutenettet giver bedre betingelser for cyklisterne og medvirker til øget tryghed. En udbygning af stirutenettet er derfor vigtigt for at tiltrække nye potentielle cyklister. Stirutenettet er samtidig en vigtig del af tilbuddet til turister og til dem, som kun benytter cyklen til fritid og almen motion.

Tiltag

- At udbygge stirutenettet så der skabes sammenhæng mellem f.eks. skoler, arbejdspladser, boligområder og bycentre.

4.7 Fremtidigt cykelrutenet

Et af det vigtigste tiltag er et sammenhængende og sikkert stirutenet. Efterfølgende er gengivet planerne for, hvorledes kommunen ønsker stirutenettet udbygget. Stiplanen er udarbejdet på baggrund af data omkring:

- Skolevejsanalyser
- Borgerhenvendelser
- Udviklingsplaner fra landsbysamarbejde
- Tidligere planer

Kolding Kommunes landsbysamarbejde involverer 20 landsbyer i kommunen. For en række af landsbyerne er der udarbejdet udviklingsplaner indeholdende landsbyernes egne forslag til ønsker og visioner for en fremtidig udvikling af deres landsby.

Da der er forskel på hvilke stityper og udformning af stier, der bør anvendes i byen og i åbent land, er stinettet opdelt efter dette. Stinettet i by omfatter: Kolding, herunder Kolding bymidte, samt centerbyerne Christiansfeld, Lunderskov og Vamdrup.

4.7.1 Åbent land

Stinettet i åbent land skal primært give forbindelse mellem kommunens bysamfund samt større trafikmål i det åbne land. Et væsentligt element i planen er, at fokus er på etablering af sikre stiforbindelser mellem kommunens centerbyer og landsbyer inden for en afstand af 6 km. Denne afstand er valgt, ud fra hvad der vurderes realistisk, at bl.a. pendlere vil benytte. Det er også på disse ruter, at de større skolebørn typisk skal cykle fra de mindre byer til overbygnings-skolerne i de større byer.

Stinettet i åbent land består af

- Separate stier
- Cykelstier langs gennemfartsveje og fordelingsveje (det overordnede vejnet)
- Cykelruter ad lokalveje
- Cykelruter ad fartdæmpede fordelingsveje

Cykelruter ad lokalveje eller fartdæmpede fordelingsveje anvendes normalt kun i tilfælde, hvor hastigheden og trafikmængden på vejen er relativ lav. Der kan være behov for opgradering af eksisterende stier, i form af ændret belægning, sikker krydsning af krydsende veje, belysning med mere.

Kriterier for stinettets udformning i åbent land

- Stinettet i det åbne land er belagt med fast belægning
- Belysning i forbindelse med landsbyer
- I forbindelse med nyanlæg af stier, der krydser gennemfarts- eller fordelingsveje, skal der laves en sikker krydsning
- Skiltning af cykelruter

For at sikre et attraktivt stinet, er der opstillet en række kriterier for stinettets udformning og sammenhæng:

Planlagte stier - åbent land

I det åbne land er der flere rekreative stier, der forbinder centerbyerne i kommunen. Desuden er der flere cykelstier, ofte i forbindelse med skoler i landområde. Enkelte steder mangler der stifaciliteter for at skabe sammenhæng i stinettet og for at skabe bedre adgang til trafikmål. Forslagene til strækninger i cykelrutenettet har i høj grad været baseret på de forslag, der er fremkommet i "Landsbysamarbejdet".

Af figur 4.7.1.1 fremgår det fremtidige stirutenet for det åbne land.

Projekter – åbent land

Sti langs vej

- Vester Nebel – Almind (Persillevej– Vestergade)
- Vester Nebel – Trolldhedestien (Koldingvej)
- Fynslundvej – Motorvejen (Brunkær– Lejrskovvej)
- Lunderskov – Hylkedalvej (Gelballevej)
- Gelballevej – Koldingvej (Hylkedalvej)
- Lunderskov – Skanderup (Kirkevejen)
- Vamdrup – Ødis (Ødisvej)
- Ødis Bramdrup – Stepping (Højrup Landevej)
- Vonsild – Taps (Vonsildvej)
- Stepping – Motorvejen (Frørup Landevej)
- Sjølund – Hejls (Vejstruprød Landevej)
- Binderup – Sjølund (Skamlingvejen)
- Vonsild – Sjølund (Sjølundvej)
- Vonsild – Ødis (Ødisvej-Steppingvej)
- Almind – Vejlevej (Syssebjergvej)
- Viuf – kommunegrænsen (Hovedvejen)
- Fynslund – Hvilested (Fynslundvej)
- Hvilested – Harte (Esbjergvej)
- Eltangvej (skolen–jernbanen)

Separat sti

- Egtvedvej – Vejlevej (Befæstelse af ekst. Trolldhedebanesti)
- Hejls – Hejlsminde (Befæstelse af eksisterende banesti)
- Eltang – Nr. Bjert (Cykelsti langs jernbane)
- Ødis (Befæstelse af eksisterende grussti)

Cykelrute ad lokalvej

- Gelballe – Skanderup – Hjarup Forbundsskole (Egeskovvej)
- Sønder Vilstrup – Eltang (Birkemosevej – Sdr. Vilstrupvej) Ligger delvist i Fredericia Kommune

Cykelrute ad fartdæmpet gennemfarts- eller fordelingsvej

- Agtrup (Stenderupvej)
- Sdr. Stenderup (Stenderupvej - Varmarkvej)
- Stepping (Nørre Allé)



Eksisterende

Stiprojekt



Sti langs vej



Separat sti



Cykelrute ad lokalvej



Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej



Sti langs vej



Separat sti



Cykelrute ad lokalvej



Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej



Folkeskole

Figur 4.7.1.1 Sturutenet, åbent land

4.7.2 Byområder

For at få et stinet, som er attraktivt for lette trafikanter, er det vigtigt at stinettet er sammenhængende, og at de enkelte delstrækninger er placeret, så de giver direkte forbindelse mellem de trafikale mål. Cyklister er nemlig meget følsomme overfor omvejskørsel. Cykelruter ad lokalveje eller fartdæmpende gennemfartsveje anvendes kun i tilfælde hvor hastigheden og trafikmængden på vejen er relativ lav.

Stinettet i byerne består af

- Separate stier
- Cykelstier eller -baner langs gennemfarts- og fordelingsveje (det overordnede vejnet)
- Cykelruter ad lokalveje
- Cykelruter ad fartdæmpede gennemfarts- og fordelingsveje

Der kan være behov for opgradering af eksisterende stier i form af ændret belægning, sikker krydsning af krydsende veje, belysning med mere. For at sikre et attraktivt stinet, er der opstillet en række kriterier for stinettets udformning:

Kriterier for stinettets udformning i byer

- Stinettet i byerne har fast belægning
- På sigt vil der være belysning på de væsentligste stier
- I forbindelse med nyanlæg af stier, der krydser gennemfarts- og fordelingsveje, skal der laves en sikker krydsning
- Skiltning af cykelruter



Cykelsti langs Fynsvej i Kolding

4.7.3 Kolding By

I Kolding er der stier langs en stor del af de overordnede veje, desuden forbindes flere byområder af separate stier, hvilket især er udbredt i byens forstæder. Der er enkelte steder, hvor der mangler stifaciliteter for at skabe sammenhæng i stinettet og give bedre forbindelse til trafikale mål, se figur 4.7.3.1 og oversigt over projekter her.

Projekter – Kolding by

Sti/cykelbane langs gennemfarts- og fordelingsvej

- Egtvedvej (Birkedam – Albuen) – forventes udført i 2012
- Agtrupvej (Kongebrogade - Østerbrogade). Sti i én side
- Seest Bakke (Holbergsvej – Grundtvigsvej)
- Haderslevvej (Sydbanegade - Agtrupvej)
- Tvedvej (Østerbrogade - Floravej)
- Broagervej (Haderslevvej – Sdr. Ringvej). Sti i én side
- Dieselvej
- Fabriksvej (Dieselvej - Jernet)
- Jernet (Fabriksvej - Ambolten)
- Agtrupvej – Idyl (H. Rantzaus Vej – Mariesmindevej) Sti i én side – forventes udført i 2012
- Idyl (Dalbyvej - Ankerhusvej) – forventes udført i 2012
- Dalby – Vonsild (sti udføres i forbindelse med områdets byggemodning)
- Lyshøj Allé (Skolebakken – Forst Allé)
- Eliassensvej (Lykkegårdsvej – Mosevej)
- Stubdrupvej (vest for Esbjergvej)
- Kongebrogade (Sydbanegade - Hollændervej)
- Bøgevangenget – forventes udført i 2012

Separat sti

- Lyshøj Alle – Nr. Bjertvej (langs jernbane)
- Strandvejen - rutebilstationen (langs Fynsvej/jernbanen)
- Holbergsvej – tunnel under E45 (delvist via ekst. grussti)

Cykelrute ad fartdæmpet gennemfarts- eller fordelingsvej





- Koldingbjerg (Ndr. Ringvej–eksisterende sti ved Glentevej)
- Gøhlmannsvej (Ndr. Ringvej–Overmarksvej)

Cykelrute ad lokalvej:

- Holbergsvej (Lykkegårdsvej-Eliassensvej)
- Eliassensvej (Mosevej-Holbergsvej)



Eksisterende sti

-  Sti/cykelbane
-  Separat sti
-  Cykelrute ad lokalvej
-  Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej

Stiprojekt

-  Sti/Cykelbane
-  Separat sti
-  Cykelrute ad lokalvej
-  Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej
-  Folkeskole
-  Tunnel/Bro

Figur 4.7.3.1 Stirutenet, Kolding By

4.7.4 Kolding Bymidte

I Kolding bymidte er der stier langs ringgaderne, mens cyklisterne i højere grad er henvist til at køre ad veje inden for dette område. Det kan vise sig nødvendigt at fartdæmpe udvalgte gennemfarts- og fordelingsveje, således at disse kan fungere som cykelruter. Indtil en planlagt udflytning af bybustterminalen er gennemført, henvises østvestkørende cyklister til at benytte ruten Brostræde-Lille Brostræde-Klostergade. Desuden er det muligt at cykle i gågaderne i aften- og nat-timerne. Se figur 4.7.4.1.



Separat sti ved Kolding Å

Projekter – Kolding bymidte

Sti/cykelbane langs gennemfarts- og fordelingsvej

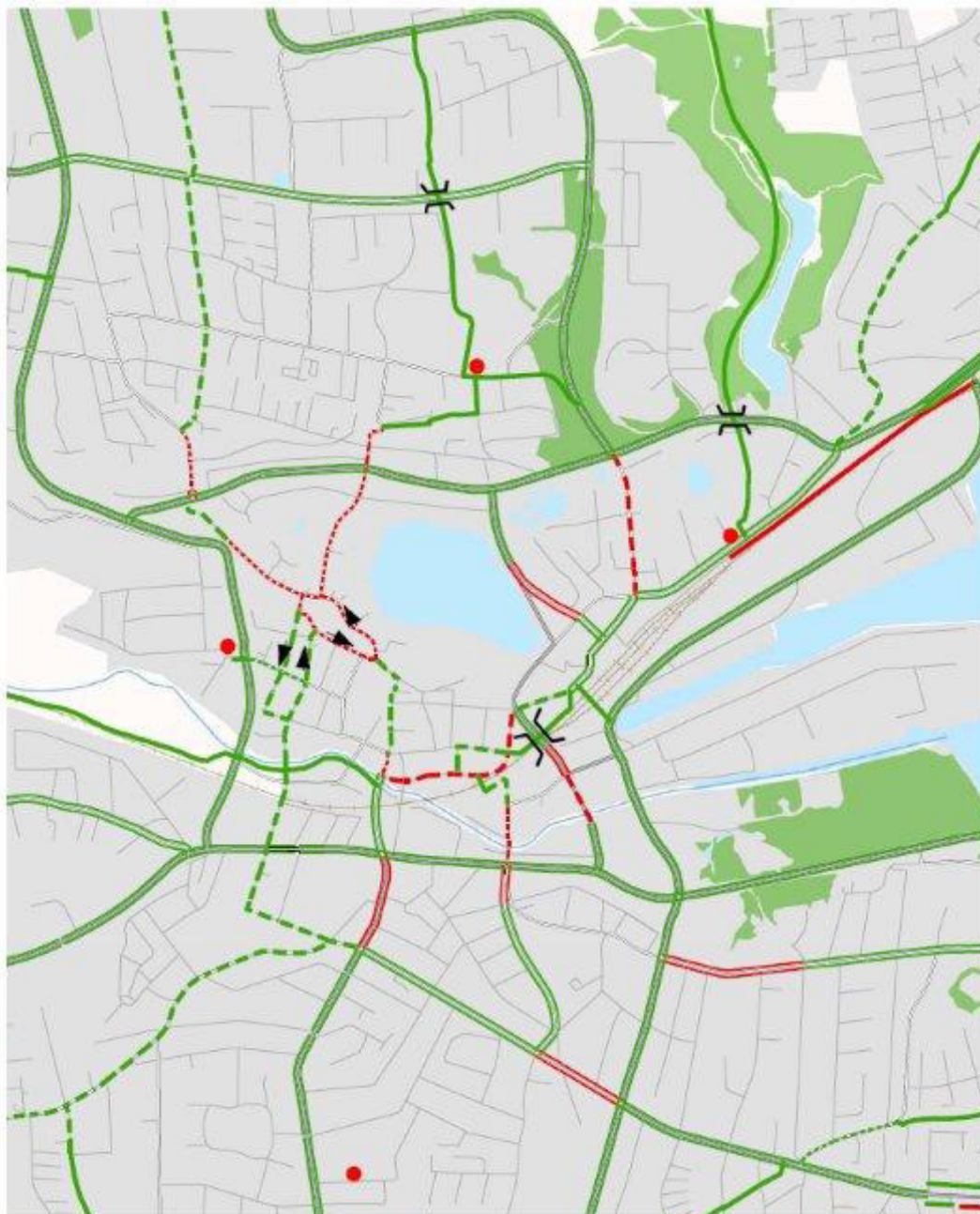
- Buen (Jernbanebroen–Sdr. Havnegade)
- Slotssøvejen (udføres i forbindelse med en planlagt forlægning af vejen)

Cykelrute ad lokalvej

- Buen (Sdr. Havnegade–eksisterende sti). Sker i forbindelse med planlagt lukning af Buen i 2013
- Brostræde – Munkegade
- Dyrehavegårdsvej

Cykelrute ad fartdæmpet gennemfarts- eller fordelingsvej

- Kongebrogade (Sydbanegade–Sdr. Havnegade)
- Bredgade (Rendebanen–Farverstræde)
- Låsbygade – Låsbybanke (Adelgade–Nørregade)
- Blæsbjerggade
- Hospitalsgade



Eksisterende sti

Stiprojekt



Figur 4.7.4.1 Stirutenet, Kolding Bymidte

4.7.5 Centerbyerne

Christiansfeld

I Christiansfeld er der et relativt udbredt system af stier i eget tracé, hvilket især findes i boligområdet i den nordøstlige del af byen. Byens overordnede veje anvendes som skoleruter af mange elever. Gennemfarts- og fordelingsvejene er hastighedsdæmpede i centrum af byen, hvor der er en ændret belægning. Dette er dog ikke tilfældet over hele strækningen, hvorfor der etableres stifaciliteter for cyklisterne eller fartdæmpning af disse veje, se figur 4.7.5.1.



Lindegade i Christiansfeld

Projekter – Christiansfeld

Sti/cykelbane langs vej

- Haderslevvej (Jernbanegade–Hjerndrupvej)
- Lindegade (Gl. Kongevej – Arlavej)

Cykelrute ad lokalvej:

- Lindegade vest (Lukkes for gennemkørende trafik)

Cykelrute ad fartdæmpet gennemfarts- eller fordelingsvej

- Kongensgade (Borgmestervej–Kirkegårdsvej)



Eksisterende sti

Stiprojekt



Figur 4.7.5.1 Stirutenet, Christiansfeld

Lunderskov

I Lunderskov er der stier langs flere af de overordnede veje, derudover serviceres boligområderne mod øst af en sti i eget trace. For at skabe sammenhæng i stinettet, forbindes flere af de eksisterende stier, se figur 4.7.5.2 her.



Cykelsti ved Kongsbjergskolen i Lunderskov

Projekter – Lunderskov

Sti/cykelbane langs vej

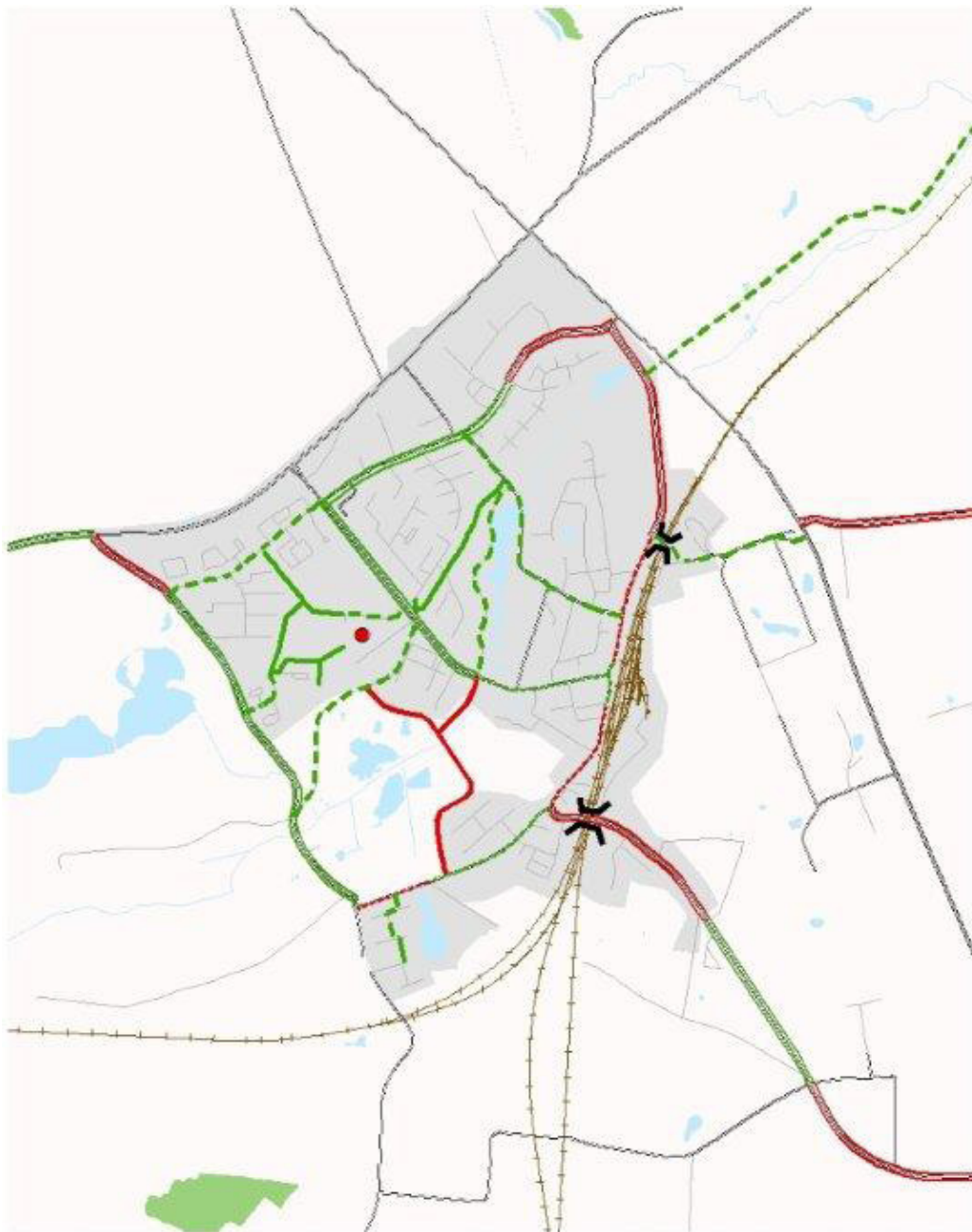
- Sortebjergvej (Koldingvej–Højvang)
- Rolles Møllevej (Kongsbjerg–Jernbanegade)
- Kirkevejen (Skolevej - Rugvang)
- Kongsbjerg (Åparken-Rolles Møllevej)

Separat sti

- Mellem Skolevej, Storegade og Figgenevej

Cykelrute ad fartdæmpet gennemfarts- eller fordelingsvej

- Jernbanegade (Rolles Møllevej–Torvet)
- Frederiksberggade (Vestergade–Skolevej)
- Skolevej (Nagbølvej-Dollerup Engsø)



Eksisterende sti

-  Sti/cykelbane
-  Separat sti
-  Cykelrute ad lokalvej
-  Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej
-  Tunnel/Bro

Stiprojekt

-  Sti/Cykelbane
-  Separat sti
-  Cykelrute ad lokalvej
-  Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej
-  Folkeskole

Figur 4.7.5.2 Stirutenet, Lunderskov

Vamdrup

Stinettet i Vamdrup er domineret af separate stier i byens boligområder, mens cyklisterne i centrum af byen kører ad gennemfarts- og fordelingsvejene, som i et vist omfang er hastighedsdæmpet. Der mangler flere steder stiforbindelse til at sammenbinde de eksisterende stier med centrum i Vamdrup. Desuden mangler der stiforbindelse til Vamdrup station, se figur 4.7.5.3 her.



Nørregade i Vamdrup

Projekter – Vamdrup

Sti/cykelbane langs vej

- Vestergade (Eksisterende sti ved Trelle Ager–Danmarksgade)
- Jernbanegade (Torvet–Hvidøre)
- Søndergade (Danmarksgade–Hvidkærgårdsvej)

Cykelrute ad fartdæmpet gennemfarts- eller fordelingsvej

- Østergade (Industrivej–Østerbyvej)



Eksisterende sti

Stiprojekt



Figur 4.7.5.3 Stirutenet, Vamdrup

5. Handlingsplan

I det foregående afsnit er der nævnt en række virkemidler, som sigter mod at opfylde det overordnede mål om at fremme brugen af cyklen som transportmiddel. Specielt afsnittet om at opnå et sammenhængende cykelrutenet vil kræve betydelige investeringer, hvorfor det er nødvendigt at prioritere indsatsen.

I det følgende er der derfor opstillet en handlingsplan for årene 2013-2016, hvor der hvert år er afsat ca. 6 mio. kr. til cykelruter, mens ca. 1 mio. kr. reserveres andre cykelfremmetiltag, herunder kampagne- og informationsindsatser.

Nye stier i byzone er prioriteret højest, da det er her der færdes flest på cykel, og effekten af cykelstierne derfor vil være størst.

Alle nævnte beløb er i 1000 kr. Alle overslag er anlægsudgifter inkl. udgifter til projektering og tilsyn, men ikke til evt. arealerhvervelse.

For at opnå målet om en bedre driftstilstand foreslås det endvidere at afsætte 1,5 mio. kr. årligt til en særlig drifts- og vedligeholdelsesindsats ift. cykelinfrastrukturen. (Se figur 5.1)

Projekt	By	Delstrækning	Indhold	2013	2014	2015	2016
Agtrupvej	Kolding	Kongebrogade-Østerbrogade	Cykelsti i én side	1550			
Broagervej	Kolding		Cykelsti i én side	2650			
Sysselbjergvej	Almind	Stagebjergparken-Vejlevej	Dobbeltrettet sti	1150			
Jernbanegade	Vamdrup	Torvet-Hvidøre	Cykelbaner	650			
Div. cykelfremme			Kampagner o.lign.	1000			
Haderslevvej	Kolding	Sydbanegade-Agtrupvej	Cykelstier m.v.		3000		
Tvedvej	Kolding	Østerbrogade-Floravej	Cykelstier		2400		
Dieselvej	Kolding		Cykelbaner		200		
Fabriksvej	Kolding	Dieselvej-Jernet	Cykelbaner		100		
Jernet	Kolding	Fabriksvej-Ambolten	Cykelbaner		380		
Div. cykelfremme			Kampagner o.lign.		920		
Kirkevejen m.fl.	Lunderskov	Lunderskov-Skanderup	Cykelsti			6200	
Div. cykelfremme			Kampagner o.lign.			800	
Lyshøj Alle	Kolding	Skolebakken-Forst Alle	Cykelstier				4600
Eliassensvej	Kolding	Lykkegårdsvej-Mosevej	Cykelstier - etape1				1500
Div. cykelfremme							900
I alt				7000	7000	7000	7000

(Figur 5.1)

Kolding Kommune
By- og Udviklingsforvaltningen
Nytorv 11
DK- 6000

byogudvikling@kolding.dk



 **Kolding** Kommune