



**Kolding
Kommune**
en del af trekantområdet

Sammen designer vi livet



Version 1.2 (2024)

Bilag 1b – Klimatiltag

Bæredygtig transport

Indhold

Transportområdet - oversigt	3
Målsætning for transportområdet.....	3
Omstillingsgreb i transportområdet	5
Oversigtsskema – tiltag og status	6
Reduceret motoriseret transportbehov	9
Fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet	10
Minimere erhvervskørslen (tung transport)	15
Attraktive alternativer til bil.....	19
Skabe bedre forhold for gående	20
Mikromobilitet	24
Cykelfremme.....	28
Forbedre kollektiv transport	33
Parkeringsstrategi	37
Knodepunkter	41
Bæredygtig kørsel.....	45
Opsætning af ladestandere.....	46
Samkørsel og delebiler.....	50
Kollektiv trafik omstilling til el.....	55
Bæredygtig erhvervskørsel	58
Forbrændingsmotor og brændstof	61

Klimahandleplan 2022-2050, Bilag 1b – Bæredygtigt transport (version 1.2 godkendt af Byrådet den 17.12.24)

Transportområdet - oversigt

Bilag 1 indeholder samlet 6 dokumenter, et dokument for hvert indsatsområde. Bilag 1b er et tiltagskatalog, som beskriver de planlagte tiltag inden for transportområdet. Bilaget bliver mindst én gang årligt opdateret.

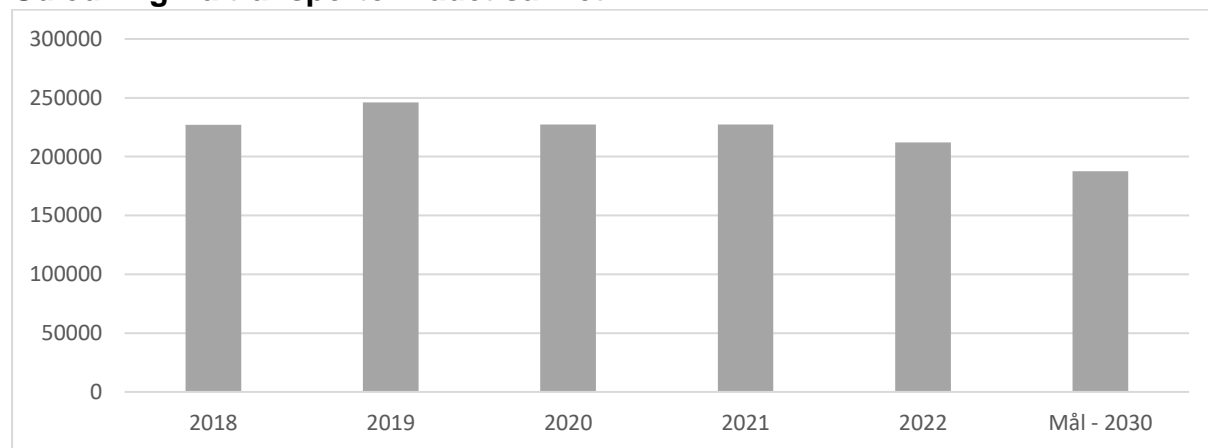
'Mobilitetsplan 2023-2035' og Klimahandleplanen blev udarbejdet nogenlunde samtidigt, og derfor er der sikret overensstemmelse mellem de to planer. Det betyder at mange tiltag og målsætninger er ens i de to planer.

Målsætning for transportområdet

Klimahandleplanens delmål om 70 % CO₂e-reduktion ift. 1990 udledning, er fordelt forskelligt ud mellem energi-, transport- og landbrugssektoren. 1990 udledningen er i Klimahandleplanen anslået til 1.429.797 tons CO₂e/år, heraf kommer 245.904 tons CO₂e/år fra transportområdet.

Mål for transportområdet (Fra klimahandleplanen baseret på Energi- og CO ₂ -regnskab version 1.3.)	
Reduktion fra 1990-2030	24 %
Udledning i 2030 på højst	187.542 tons CO ₂ e/år

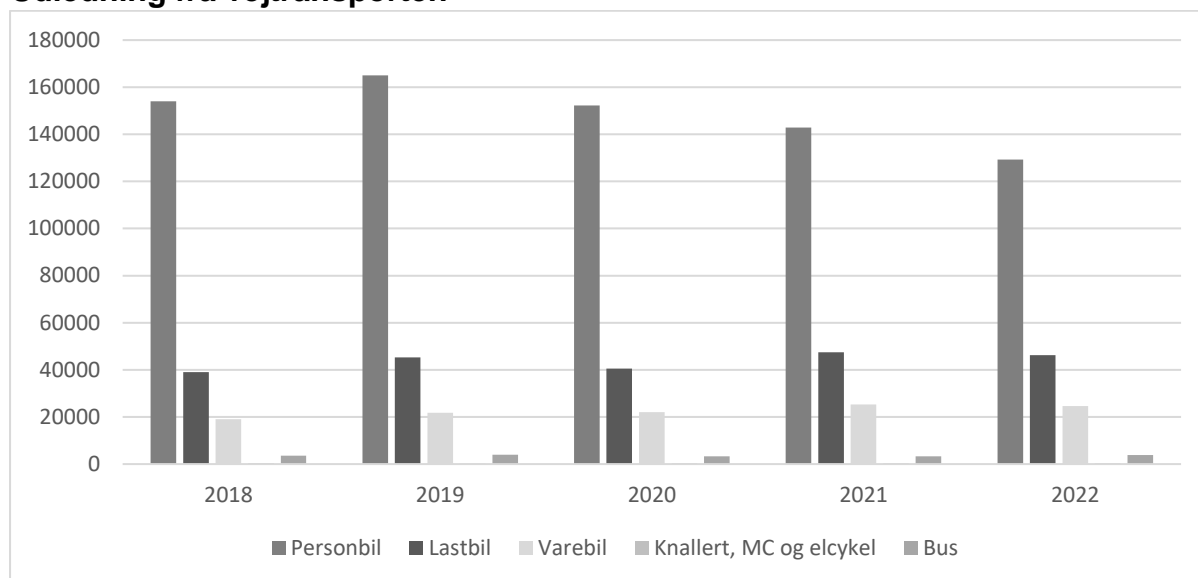
Udledning fra transportområdet samlet



Udvikling i den samlede CO₂e-udledningen fra transportsektoren i Kolding kommune som geografisk område, samt 2030-målet for transportområdet i Kolding kommune.

Udledningen fra transportsektoren samlet (Kilde: Energi og CO ₂ -regnskab 2022 v 3.0 (Juni 2024))			
Ton CO ₂ e	2018	2022	2018-2022
Lufttransport	705	574	-132
Vejtransport	216100	204261	-11839
Jernbanetransport	10205	7129	-3076
Samlet	227010	211964	-15046

Udledning fra vejtransporten



Udledning vejtransporten

(Kilde: Energi og CO2-regnskab 2022 v 3.0 (Juni 2024))




Ton CO2e	2018	2019	2020	2021	2022
Personbil	154054	165051	152217	142893	129317
Lastbil	39024	45302	40569	47469	46245
Varebil	19030	21795	22008	25377	24609
Knallert, MC og elcykel	460	239	244	243	277
Bus	3532	3978	3282	3362	3813
Samlet	216100	236366	218319	219344	204261

Vurdering af transportområdet

Det fremgår af de ovenstående tabeller og grafer, at der overordnet set er sket en mindre CO2-reduktion på transportområdet i de seneste 5 år. Tallene viser at den markant største udledning på transportområdet er vejtransporten herunder i særdeleshed biltransporten.

Omstillingsgreb i transportområdet

Tiltagene i Bilag 1b er opdelt i tre omstillingsgreb, Reduceret motoriseret transportbehov, Attraktive alternativer til bilen og Bæredygtig kørsel. Alle tre omstillingsgreb er essentielle for at sikre mere bæredygtigt transport.

Omstillingsgreb for indsatsområdet Bæredygtig transport		
 <p>Reduceret motoriseret transportbehov</p>	 <p>Attraktive alternativer til bilen</p>	 <p>Bæredygtig kørsel</p>

Oversigtsskema – tiltag og status

Reduceret motoriseret transportbehov				
Tiltagstitel + (tidsperiode)	Mål + (prioritering)	Statusnote 2023 sep. – 2024 sep.	Års- indsats	Når vi målet?
Fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet (2022-2035)	Reducer bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030. (Høj)	I 2024 er der udarbejdet en model til at vurdere potentielle nye byvækstarealer, og sammenholde dem op mod målsætninger om at understøtte bæredygtig mobilitet og klimavenlig byudvikling. Modellen er brugt i forbindelse med udarbejdelsen af ny kommuneplan 2025 og prioritering af nye byvækstarealer til boligformål.		I 2024 udgør andelen af ture med kun én person i bilen 49%
Minimere erhvervs-kørslen (tung transport) (2022-2035)	Uafklaret (Middel)	Der er ikke arbejdet med en samlet plan for leverancer og renovation. Der er påbegyndt et analysearbejde, hvordan der kan ske leverancer til gågadesystemet i mindre køretøjer.		

Attraktive alternativer til bilen				
Tiltagstitel + (tidsperiode)	Mål + (prioritering)	Statusnote 2023 sep. – 2024 sep.	Års- indsats	Når vi målet?
Skabe bedre forhold for gående (2022-2030)	Forøge turene til fods fra 15% i 2019 til 17% i 2030. (Middel)	Der arbejdes med regulering af biltrafikken i gågadesystemet i form af løsning med dynamisk pullertsystem. Det vil skabe større tryghed for fodgængere, samt mindske biltrafikken i gågadesystemet.		I 2024 udgør andelen til fod 27%
Mikromobilitet (2022-2030)	Forøge turene til fods fra 15% i 2019 til 17% i 2030. (Lav)	Kolding Kommune er ikke gået i videre dialog med private operatører af elløbehjul, da vi vurderer potentialet er størst ved private indkøb af elløbehjul. Kolding Kommune er i samarbejde med trekantsområdet kommuner gået i dialog med private operatører af delecycler for at afdække muligheden for et fælles indkøb.		I 2024 udgør andelen til fods (på hjul) 27%

Cykelfremme (2022-2030)	Forøge turene på cykel fra 8% i 2019 til 21% i 2030. (Høj)	Der er opnået tilsagn til flere anlægsprojekter af nye stier gennem national cykelpulje. Der er startet et arbejde vedr. at skabe bedre komfort på cykelstierne særligt for supercykelruterne. Kolding Kommune har opnået tilsagn til tre cykelstiprojekter og får op til 50% medfinansiering fra den nationale cykelpulje. Kolding Kommune har påbegyndt et arbejde med at klassificere stierne og opdatere kvalitetsmål. Projektsamarbejde med Dalby skole, hvor børn var trafikeksperter. Målet var at forbedre skolevejen og få flere til at cykle. Fælles sydjysk cykelkampagne. Her blev fokus med et humoristisk greb på de dårlige undskyldninger for ikke at tage cyklen særligt på korte ture. Kolding Kommune har ligeledes igangsat et projekt med at få bedre cykeldata.		I 2024 udgør andelen af ture på cykel 10%
Forbedre kollektiv transport (Buskørsel og andre flexordninger) (2022-2030)	Forøge turene med kollektivtransport fra 2% i 2019 til 4% i 2030. (Høj)	I 2023 arbejdes der med en ny kollektiv trafikplan, som skal belyse, hvad der skal til for at opnå en forøgelse af passagerantallet. Kolding Kommune undersøger muligheden for en BRT-forbindelse mellem Vejle og Kolding, for at skabe en bedre forbindelse for borgere i trekantområdet. Læskærme på både busruter i Kolding by samt i oplandsbyerne forbedres.		I 2024 udgør andelen af ture med kollektivtransport 2%
Parkeringsstrategi (Mobilitetsplan 2023-2035)	Reducer bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030. (Høj)	Der skal nedsættes en gruppe til at arbejde videre med parkeringsplanen, som er bilag til Mobilitetsplan 2023-2035.		I 2024 udgør andelen af ture med kun én person i bilen 49%
Knudepunkter (2022-2050)	Reducer bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030. (Lav)	Konkretiseret de forskellige niveauer af knudepunkter. Kolding Kommune arbejder konkret med at et knudepunkt i Almind og forventes realiseret i slutningen af 2025.		I 2024 udgør andelen af ture med kun én person i bilen 49%

Bæredygtig kørsel

Tiltagstitel + (tidsperiode)	Mål + (prioritering)	Statusnote 2023 sep. – 2024 sep.	Årsindsats	Når vi målet?
Opsætning af ladestandere (2022-2025)	Få etableret mindst 210 normalladere, 14 hurtigladere og 9 lynladere inden 2025. (Lav)	Der er lavet udbud på de udpegede placeringer til ladestandere jf. ladestanderstrategien fra 2023. Der opsættes parkeringsskilte, så parkeringspladser ved ladestandere er forbeholdt elbiler. Der vil ved udgangen af 2024 være opsat 340 normalladere, 14 hurtigladere og 4 lynladere*. *med mulighed for mindre ændringer.		I 2024 er der opsat 260 normalladere, og 2 lynladere.
Samkørsel og delebil (2022-2030)	Forøge ture i bil med 2 personer eller flere fra 15% i 2019 til 17% i 2030. (Høj)	Vi har fortsat et samarbejde med Ta' med samkørselsplatformen. For nuværende er der ca. 1.200 brugere på platformen og der foretages samkørsler.		I 2024 udgør andelen af ture som samkørsel 13 %
Kollektiv trafik omstilles til el (2022-2030)	Alle busser i kommunen kører på el i 2050. (Høj)	Der er ikke arbejdet med tiltaget, da ny indgåelse af arbejdet med ny kontrakt ikke er påbegyndt.		Alle bybusser er omstillet til el.
Bæredygtig erhvervskørsel (Tung transport) (2022-2050)	Indført miljøzone i Kolding by. (Lav)	Der er ikke arbejdet med, hvordan vi overordnet skal sikre omstillingen af erhvervskørsels drivmidler.		
Forbrændingsmotorer og brændstof (2022-2030)	20% længere pr. liter brændstof samt tilsætningen af 85 % bioethanol i 2030. (Høj)	Eksternt tiltag. Vi har ikke tjekket op på udviklingen.		

Tabel farveforklaring – Oversigtsskema Status	
Årsindsats	Når vi målet?
God fremdrift: Kører efter planen. De centrale dele er godt i gang	Højst sandsynligt
I gang: Nogle dele er igangsat, men fremdrift ikke tilstrækkeligt	Middel sandsynlighed
Inaktiv: Eller næsten ikke påbegyndt. Der er væsentlige barrierer	Lav sandsynlighed
Gennemført	Gennemført
Tidsperiode ikke påbegyndt eller eksternt tiltag	Ingen data – kan ikke vurderes

A---~~×~~---**B**

Reduceret motoriseret transportbehov

Fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet

Beskrivelse

Relevans

Mobiliteten fylder en stor del af koldingensernes hverdagsliv, det skal være nemt og tilgængeligt at transportere sig til sine gøremål. Bilen er koldingensernes foretrukne transportmiddelvalg. Derfor kan der arbejdes med at fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtige mobilitetsformer, således at dette valg bliver det naturlige i hverdagen.

Langt henad vejen er byernes struktur – i Danmark såvel som i Kolding kommune - defineret ved byernes udbygningshistorik påvirket af forskellige epoker. Byerne har således taget form efter placering i landskabet ved den tidlige etablering, byens rolle i den industrielle udvikling, jernbanenettets og motorvejsnettets udbygning samt den fysiske udvikling som følge af velfærdssamfundet (boliger til alle, udbygning af sundhedssektor, skoler mv. samt zoneopdeling fx ift. boliger, industri, trafikale infrastruktur mv.). Den seneste væsentlige påvirkning af byernes strukturer ser vi stadig pågå. Her er det forandringer i industri, produktion og virksomheders foretrukne placeringer og behov. Industri, transport og logistik er flyttet længere væk fra byernes kerner og tættere på det overordnede vejnet. I det små er der sket ændret anvendelse i de fraflyttede industrikomplekser og byernes tidlige erhvervsområder. Dog er der ikke sket en væsentlig strukturel forandring, da 1960-1990'ernes erhvervsområder endnu ikke i større omfang er omdannet til andre by-funktioner, som fx blandet by med boliger, uddannelser, handel, oplevelser mv. Zoneopdelingen er fortsat dominerende.

Set i forhold til den udviklingshistorik der er beskrevet kort ovenfor, vil den største effekt på at fremme bæredygtig mobilitetsformer antageligvis ske ved at arbejde målrettet og helhedsorienteret i den eksisterende by. Dette er samtidig også ret kompleks.

Handlinger hos målgruppen

Den enkeltes transportmiddelvalg har stor betydning i det store billede. Borgerne / indbyggerne kan alle blive bedre til at benytte grønnere transportmidler til hverdagsture. Det kan f.eks. være at tage cyklen på de kortere ture til f.eks. indkøb eller ved aflevering af børn i skolen.

Virkemidler

Ved at fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet ved f.eks. at indtænke at skole/institution, indkøbsmuligheder eller nærmeste bus er i nærheden, når nye boliger og arbejdspladser lokaliseres. Herved vil det mindske barrierer som lang afstand til vores hverdagsmål og øge sandsynligheden for at f.eks. cykel eller bus benyttes i højere grad. Det vil også kunne betyde at køb af bil nr. 2 undgås eller udskydes.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	800
Kilde	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO ₂ emission_Transport". Ca. 800 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Ved at reducere transportbehovet reduceres trængslen på vejene. Mindre transport vil desuden begrænse den afledte støj fra trafik, ligesom mindre udledning af partikler vil være gavnligt for sundheden. Såfremt transportbehovet kan reduceres til fordel for, at korte ture udføres som gående eller på cykel gavner dette sundheden.

Mangfoldig natur

At bystrukturen som helhed og lokalt understøtter bæredygtig mobilitet, kan der evt. bevares mere natur eller skabes ny mangfoldig natur helt lokalt i nye byområder.

Vand som ressource

Ingen væsentlige sammenhænge-

Ressourcer i kredsløb

At understøtte bæredygtig mobilitet er bl.a. at sikre stinet lokalt og til hverdagens gøremål, og at der er kollektiv trafik i nærheden. Bystrukturen kan derved planlægges ud fra eksisterende trafiknet, og således undgås det f.eks. at udbygge vejnet og kryds for at håndtere større biltrafikmængder.

Bæredygtige fællesskaber

Lokalt kan der skabes fællesskaber i at sammen kunne tage bussen, køre sammen eller cykle sammen til arbejde eller institutionen.

Økonomiske gevinster og udgifter

Samfundet gevinst ved, at der i planlægningen tænkes på grøn mobilitet, gør at valget af grønnere transportmidler gøres lettere. Herved mindskes det stigende bilejerskab og trængslen, som skaber tab i samfundsøkonomien.

For den enkelte er der stor sundhedsgevinst ved f.eks. at tage cyklen mere eller spare på køb af bil, hvis hverdagsturene kan foregå på en grønnere måde. Derudover opnår den enkelte også besparelse i tid i fremtiden, da flere strækninger vil give større forsinkelser for den enkelte, hvis turene foretages i bil.

Særlige barrierer og forudsætninger

Bolig- og erhvervsområder er i den eksisterende kommuneplan udlagt i alle dele af kommunen herunder områder uden kollektiv trafikbetjening eller adgang til stinettet. Borgere og ansatte i disse nye områder vil i høj grad anvende bil.

Projektudviklere planlægger i dag primært boligområder ud fra hensyn til bilejere, da en tese er, at det ellers ikke er muligt at sælge grunde. At tænke bæredygtig mobilitet ind fra starten kræver nye tanker og krav.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	Der er udarbejdet en model til at vurdere potentielle nye byvækstarealer, og sammenholde dem op mod målsætninger om at understøtte bæredygtig mobilitet og klimavenlig byudvikling. Modellen er anvendt i forbindelse med politisk prioritering af nye byvækstarealer til boligformål i sammenhæng med udarbejdelsen af ny kommuneplan 2025.
--------	--

Proces	<p>Processen for dette har været:</p> <p>Oktober 2023 - Fagudvalg godkendte en overordnet model for vurdering af potentielle nye byvækstarealer.</p> <p>Februar-marts 2024 - Indkald af idéer og forslag til ny kommuneplan. Modellen var beskrevet i det anvendte debatindlæg, hvormed offentligheden havde mulighed for at kommentere på den, og arealønsker kunne være fremsendt understøttet med argumentation med afsæt i modellens parametre.</p> <p>Aug.-sept. 2024 - Politisk prioritering af nye udlæg til boligformål. Modellen var omsat til et supplerende beslutningsgrundlag, hvor egnede byvækstarealer var blevet vurderet og beskrevet i overensstemmelse med modellen.</p>
Output	<p>Der er udviklet en model, som er omsat til vurderinger og beskrivelser af konkrete arealer, egnet til byvækst.</p> <p>Der er opnået erfaringer med vurdering, beskrivelse og benchmarking af mulige nye byvækstarealer.</p> <p>Der er opnået erfaringer med ovenstående ved politisk behandling i forbindelse med kommuneplanlægning.</p> <p>Anvendelse af modellen ved politisk prioritering af fremtidige udlæg af nye byvækstarealer er ikke afklaret.</p>

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	<p>Tiltaget griber ind i flere betydende opgaver bl.a. kommuneplanlægningen og lokalplanarbejdet. Tiltaget spiller sammen med eksisterende Bæredygtighedsstrategi og Mobilitetsplan.</p>
---	--

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	<p>Kolding Kommune vil som planmyndighed skulle udlægge nye områder strategisk, ligesom vilkår for indretningen af områderne skal fremme bæredygtige transportformer. Planerne udarbejdes i samarbejde med projektudviklere.</p>
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	<p>Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet zet foregående år rykker nærmere outputmål.</p>
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	<p>Målet er at minimere andelen af turene alene i bil fra 52% i 2019 til 34% i 2030 (ref. Mobilitetsplan 2023-2035).</p>
Monitoreringskilde	<p>Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.</p>

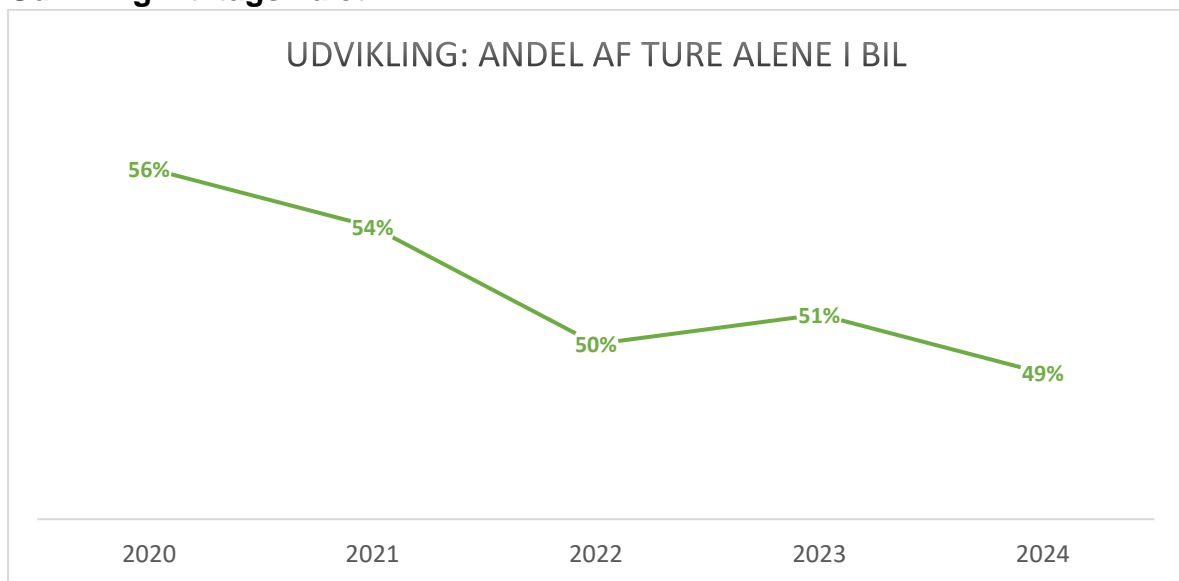
Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	I LOP gruppen arbejdes med bindinger ud fra området, og i dialoger forsøger at gøre projekterne mere bæredygtige i henhold til transporten.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af bilture med kun bilfører er på 51% (inkl. lastbil).
Det videre arbejde	Bæredygtig mobilitet indarbejdes mere i udarbejdelse af helhedsplaner, lokalplaner og kommuneplanen. Derudover kan der arbejdes med screeningsværktøjer som kan understøtte bæredygtig mobilitet i planer og at kommunen er bevidst om at vedtage bæredygtige lokalplaner.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	<p>I 2024 er der udarbejdet en model for, hvor klimavenlige byvækstarealer er, bl.a. i forhold til at fremme af grøn/aktiv mobilitet. Modellen blev brugt i forbindelse med udarbejdelsen af ny kommuneplan.</p> <p>Modellens parametre er følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adgang til kollektiv trafik (afstand til busrute og stoppested) - Klimavenlig adgang til skole (afstand til skole ad stier og veje) - Klimavenlig adgang til daginstitution (afstand til institution ad stier og veje) - Klimavenlig adgang til indkøbsmuligheder (afstand til dagligvare-indkøbsmuligheder) - Lokalisering og tæthedspotentiale (dvs. potentiale for tæthed på arealet, set i forhold til harmoni med omgivende byområders karakter) - Opmærksomhedspunkter pga. arealers potentiale for alternativ anvendelse
KK - indsatsniveau	Gul, da der er udarbejdet en model, som har været anvendt ifm. politisk prioritering af nye arealudlæg til boligformål. Det er ikke umiddelbart vurderingen at modellen og dens anvendelse har påvirket den politiske prioritering.
Når vi tiltagsmålet?	Rød, da reduktionen af kørsel alene i bil er minimal i seneste TU-data.
Det videre arbejde	Uafklaret

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Minimere erhvervskørslen (tung transport)

Beskrivelse

Relevans

En stor del af transporten udgøres af transport af varer og renovation.

For at reducere antallet af kørsler ifm. f.eks. vareleverancer og renovation, kan der arbejdes med rammerne i byen mht. hvor og hvornår, der må leveres i byen, samt med hvilken type køretøj (størrelse). Det kan være med til at gøre kørslerne mere effektive, således de største køretøjer bliver pakket mest effektivt eller omsat til mindre enheder afhængig af, hvor længe og hvor der må køres. Samtidig har det en gavnlig effekt på den oplevede by kvalitet.

Handlinger hos målgruppen

Såfremt der kommer en plan for leverancer og renovation, vil målgruppen heriblandt virksomheder skulle tilpasse sig rammerne og planlægge kørsel på baggrund af planen.

Virkemidler

Indsætter for dette område skal kommunikeres, således det er muligt at planlægge ud fra disse rammer.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	2.500
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport". Ca. 2.500 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle:

Ved at reducere transportbehovet reduceres trængslen på vejene. Mindre transport vil desuden begrænse den afledte støj fra trafik, ligesom mindre udledning af partikler vil være gavnligt for sundheden. En reduktion af særligt den tunge transport vil give mærkbare effekter for sundheden.

Mangfoldig natur:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb:

Vi udnytter ressourcerne smartere, hvis der kan laves en samlet plan og system for kørslen med tung transport i byen. Det vil give en effekt, at vi kan reducere antallet af ture ved at logistikfirmaer samarbejder og udnytter den samlede kapacitet eller der leveres med den størrelse vogntog, som giver bedst udnyttelse og generere mindst i bymidten.

Bæredygtige fællesskaber:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Økonomiske gevinster og udgifter:

Kolding Kommune får økonomisk gevinst ved at turene med tung transport i bymidten kan reduceres og give andre by-kvaliteter og mere sundhed for borgerne. Derudover opnår Kolding Kommune også en gevinst ved at indrette infrastrukturen til tung transport nogle steder, således driftsomkostninger til reparationer kan minimeres de steder som er mindre egnede, og hvor kørsler forekommer i dag.

Der kan være omkostninger til ekstern rådgiver, hvis det vurderes nødvendigt at udarbejde en samlet plan for tung transport i bymidten.

Særlige barrierer og forudsætninger

Hvis der er for mange restriktioner på leverancer kan det være svært at være forretningsdrivende i byen, derfor er det væsentligt med en plan for vareleverancer og anden tung transport i bymidten således det kan medtænkes i en samlet byplan med dets funktioner.

Det kan være vanskeligt at samle vareleverancer, da den enkelte virksomhed og leverandør har frihed til at vælge den løsning, der passer dem.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	Kolding Kommune kan undersøge følgende: <ul style="list-style-type: none">- Analyse af transportbehov for varelevering (som også tilgodeser samspillet med anvendelse af byens gader og rum).- Registrering af eksisterende forudsætninger, heraf skiltning, plads- og sikkerhedsmæssige forhold for tunge køretøjer osv.- Undersøgelse af generelle udviklingstendenser for varelevering.- Drøftelser med distributører om fordeling samt koordinering af leveringstidspunkter.- Forsøgsordninger med koordineret varelevering??- Undersøgelse af hvad der skal til for, at noget varelevering kan foregå på el-ladcykler eller andre ikke distributionsmetoder i den indre bydel.
Proces	Kolding Kommune har for nuværende ikke arbejdet med en samlet plan for leverancerne i bymidten. Ovenstående opgaver bør ses i sammenhæng med en sådan plan.
Output	At Kolding Kommune får en samlet plan for leverancer og særligt bymidten.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Der er igangsat en analyse af vareleverancer i gågadesystemet. Der udarbejdes forslag til, hvordan denne kan foretages med mindre køretøjer. Dette vil skabe en fredeligere bymidte, men antallet af køretøjer formodes ikke at blive mindre, nok nærmere tværtimod.
---	--

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Tiltaget kræver samarbejde med transport- og renovationsfirmaer i forhold til koordinering af erhvervskørsel. Tiltaget kan også kræve samarbejde med virksomheder, der benytter transportvirksomhederne, hvis der for eksempel kan laves samlede udbud for lokalområder.
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Vi har på nuværende tidspunkt ikke et tiltagsmål.
Monitoreringskilde	Vi kan udlægge tællesnit specifikke steder i kommunen og følge lastbiltrafikkens udvikling.

Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Der er overordnet ikke arbejdet med en samlet plan for erhvervskørslen. Der er dog i forbindelse med Mobilitetsplan 2023-2035 arbejdet med tiltaget lukning af Bredgade, og her er der foretaget en analyse af den tunge transport, hvordan den skal reguleres for at skabe en fredeligere bymidte i den vestlige del, men stadig opretholde erhvervskørslen. Derudover pågår et arbejde med affaldshåndtering i bymidten, og her ses der på løsninger for kørslen med renovationskøretøjer.
Resultater ift. målsætning	Der er ikke opnået resultater ift. målsætninger.
Det videre arbejde	Der bør arbejdes med en samlet plan for erhvervskørslen i bymidten, da der er stor sammenhæng til alle bymidteprojekterne og har stor betydning for erhvervslivet når der arbejdes med forandringer.
2023 (sep.) - 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Der er ikke arbejdet med en samlet plan for leverancer og renovation. Der er påbegyndt et analysearbejde, hvordan der kan ske leverancer til gågadesystemet i mindre køretøjer.
KK - indsatsniveau	Rød, da der er ikke arbejdet yderligere med tiltaget.
Når vi tiltagsmålet?	Rød, da vi ikke kan knytte op på et tiltagsmål. Vi forventer dog heller ikke ændringer, da der ikke er udført tiltag, som påvirker rammerne for erhvervskørslen.
Det videre arbejde	Undersøge, hvilken målsætning Kolding Kommune skal have, samt hvordan vi får arbejdet videre med monitorering af erhvervskørslen.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet

Denne udvikling kan ikke illustreres på nuværende tidspunkt.



Attraktive alternativer til bil

Skabe bedre forhold for gående

Beskrivelse

Relevans:

Mange ture foregår til fods enten helt eller delvist. For at øge antallet af ture til fods, skal der arbejdes med at gøre turen til fods tryk, sikker og oplevelsesrig.

Handlinger hos målgruppen

Målgruppen opfordres til at vælge at gå som transportform over korte distancer, både til daglige gøremål og som del af længere rejser, fx ved at kombinere gang med kollektiv transport. Øget gang kan erstatte kortere bilrejser og dermed bidrage til reduktion af CO₂-udledninger og forbedre sundheden.

Virkemidler

For at fremme gang som transportform skal infrastrukturen forbedres gennem bredere fortove, sikre fodgængerovergange og bedre belysning. Desuden kan kampagner om sundhedsfordele og miljøgevinster ved at gå øge bevidstheden hos borgerne. Tilgængelighed til fodgængervenlige ruter vil være centrale virkemidler.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	4.500
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO ₂ emission_Transport". Ca. 4.500 tons CO _{2e} pr. år. CO ₂ -reduktions effekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Aktive transportformer giver den enkelte mere motion og frisk luft, som gavner sundheden. Derudover mindskes den motoriserede transport, som giver støj og luftforurening.

Mangfoldig natur

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb

Ingen væsentlige sammenhænge.

Bæredygtige fællesskaber

Turene til fods skaber direkte menneskelig kontakt med øvrige trafikanter heriblandt andre fodgængere og cyklister.

Økonomiske gevinster og udgifter

Kolding Kommune opnår gevinst ved at flere vælger at gå. Da at gå, er en bæredygtig transportform som skaber mere sundhed for den enkelte, men også for flere borgere lokalt når biltrafikken minimeres. Derudover opnås der mere plads til byrum og andre by-kvaliteter, da infrastrukturen til gående ikke er lige så pladskrævende som bilinfrastruktur (vognbane- og parkeringsarealer).

At sikre gode forhold for de gående kræver anlægsomkostninger til nye stier og ændringer af eksisterende vej- og stiforløb. Derudover er der ekstra omkostninger til at vedligeholde og drifte eksisterende stier i kommunen, samt omkostninger ifm. adfærdsindsatser.

Særlige barrierer og forudsætninger

I byen er det særligt en udfordring med pladsen, da flere funktioner skal udnytte samme plads. Prioritering af fodgængere kan være på bekostning af andre trafikanter, hvor det kan være nødvendigt f.eks. i signalanlæg at reducere kapaciteten for bilister.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	<p>For at gøre forholdene for gående bedre, vil Kolding Kommune arbejde med følgende opgaver.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sikre sammenhængende stinet til kommunens relevante destinationer - Sikre tykheden for gående på stiger, pladser og torve. - Sikre god komfort på stierne - Skabe behagelige uderum for borgere til ophold. - Skabe information, kommunikere og samarbejde om at få flere til at gå. <p>Opgaverne relaterer sig til emner som påvirker oplevelsen af hele rejsen som gående.</p>
Proces	Igangsættelse af analyse af f.eks. bymidter, for at identificere, hvor det er problematisk at være fodgænger og hvilke tiltag, som kan gøre områder mere fodgængervenligt.
Output	En opgave kan beskæftige sig direkte med fodgængere, i forhold til hvordan vi skaber en bymidte samt centerbyer, der er mere fodgængervenlige.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Der er behov for en handlingsplan for at arbejde videre med at forbedre forholdene for de gående. Principper haves fra Mobilitetsplan 2023-2035, men der er behov for at få konkretiseret projekter.
---	--

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Ikke relevant
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Målet er at forøge andelen af turene til fods fra 15% i 2019 til 17% i 2030 (ref. Mobilitetsplan 2023-2035)
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

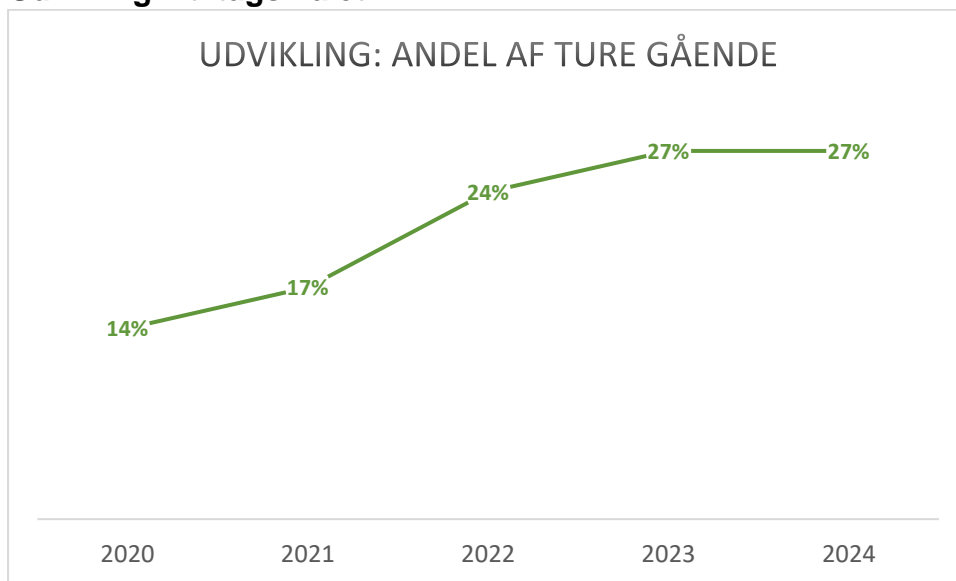
Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgave / projekt	Der arbejdes for nuværende med en prøvehandling om at lukke centrale gader for gennemkørsel. Det vil skabe en mere fredelig bymidte og give bedre betingelser for fodgængere. Derudover arbejdes der med regulering af biltrafikken i gågadesystemet i form af løsning med dynamisk pullertsystem, som også vil skabe mere plads til fodgængere.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af ture til fods er på 27%.
Det videre arbejde	Arbejder med tiltag i Mobilitetsplan 2023-2035, som skaber en fodgængervenlig bymidte.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	I Kolding bymidte er der arbejdet med at fredeliggøre den vestlige del af bymidten for biltrafik ved at trafiksnerer gaden. Det kan være med til at skabe en tryggere og mere komfortabel oplevelse for fodgængere. I Kolding gågader pågår arbejde med at regulere biltrafikken i gågadesystemet med hæve/sænke pullerter. Det bevirker at biltrafikken begrænses i gågaden, og der sættes rammer for, hvornår og hvem det er muligt for at passere pullerterne.
KK - indsatsniveau	Rød, da Kolding Kommune ikke specifikt har arbejdet med projekter som tilsigter forbedrede forhold for gående.
Når vi målet?	Grøn, da data viser, at vi når målet med gående. Men der kan godt arbejdes yderligere med at få fokus på fodgængere som målgruppe i projekterne.
Det videre arbejde	Få annonceret, at projekter også bør tilsigte at forbedre forholdene for gående eller skabe projekter som har til mål at forbedre gangforholdene.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Mikromobilitet

Beskrivelse

Relevans:

Mikromobilitet (def.: række små, lette køretøjer, der kører ved hastigheder, der typisk er under 25 km/t, og som køres af brugere personligt) kan være et fleksibelt supplement til den øvrige mobilitet og være en "first-last-mile" løsning. Her kan arbejdes med at lave en ramme for dele-mikro-mobilitet i byen, således det kan dække mobilitetsbehov for "first-last-mile"-problematikken, men samtidig forsøge at minimere generne der f.eks. kan forekomme ved el-løbehjul, der er smidt uhensigtsmæssigt rundt i byen. Derudover skal stifaciliteter være optimale, så det er attraktivt at benytte mikromobilitetsløsninger helt eller delvis på sin tur i Kolding.

Handlinger hos målgruppen

Mikromobilitet fungerer som "first-last-mile" løsning og kan derved supplere øvrig mobilitet og gøre denne mere fleksibel. Borgerne har derved mulighed for f.eks. selv at finansiere en sådan løsning som alternativ til cyklen. Et eksempel på mikromobilitet er el-løbehjul, hvor borgeren får et transportmiddel man fleksibelt kan medtage i bussen eller have bag i sin bil for at kunne tage del af sin samlede på løbehjulet.

Virkemidler:

Oplysning om de forskellige løsninger kan være med til at øge bevidstheden om mikromobiliteten. Det kan give den enkelte en overvejelse om andre måder at transportere sig på og gøre turen med f.eks. kollektiv transport realistisk eller om der kan parkeres længere væk fra destinationen og stadig være fleksibelt.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	1.400
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport". Ca. 1.400 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Mikromobilitet er et alternativ til kortere bilture eller supplement til især den kollektive transport og er med til at løse "first-last-mile"-problematikken. Kan være med til at minimere antallet af og længden på rejser med bil. Derved mindskes støj og partikeludledning.

Mangfoldig natur

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb

Det skal sikres, at køretøjers livscyklus er bæredygtig.

Bæredygtige fællesskaber

Turene på f.eks. løbehjul eller skateboard skaber direkte menneskelig kontakt med øvrige trafikanter heriblandt andre fodgængere og cyklister.

Økonomiske gevinster og udgifter

Kolding Kommune opnår gevinst ved at flere vælger mikromobilitetsløsninger helt eller i kombination med øvrige transportformer. Det er en bæredygtig transportform som skaber mere sundhed, da der er potentiale for at biltrafikken minimeres med dens afledte gener. Derudover opnås der mere plads til byrum og andre by-kvaliteter, da mikromobilitet ofte benytter stiiinfrastrukturen, som ikke er lige så pladskrævende som bilinfrastruktur (vognbane- og parkeringsarealer).

At sikre en god vej- og stiiinfrastruktur til disse mobilitetsløsninger kræver anlægsomkostninger til ændringer af eksisterende vej- og stiforløb. Derudover er der ekstra omkostninger til at vedligeholde og drifte eksisterende stier i kommunen således det er komfortabelt at køre på dem.

Særlige barrierer og forudsætninger

Et godt udbud af offentligt tilgængelige transportmidler til mikromobilitet kan være vanskeligt at tilbyde, hvilket vil medføre, at brugerne ikke kan være sikre på, at de kan benytte f.eks. løbehjul på en del af deres rejse.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	<p>Kolding Kommune kan indgå et samarbejde med operatør af el-løbehjul eller cykler, som kan være offentlig tilgængelig og til deling i byrummet.</p> <p>Kolding Kommune kan oplyse via hjemmeside, hvilke former for fleksibel mobilitet der kan bruges f.eks. i kombination med kollektiv transport.</p>
Proces	<p>Kolding Kommune indgår for nuværende ikke et samarbejde med operatør af el-løbehjul, da erfaringer fra de største byer viser, at det ikke bliver benyttet nok. Vi vurderer ligeledes at privatejede løbehjul oftere bliver benyttet til flere slags ture og hyppigere frem for offentlig tilgængelige løbehjul.</p> <p>Kolding Kommune vil undersøge, hvorvidt det kan give værdi at indgå i et fælles udbud af delecycler på udvalgte knudepunkter i samarbejde med trekantsområdet kommuner.</p>
Output	<p>At Kolding Kommune stiller el-løbehjul og delecycler til rådighed for at øge mobiliteten ved brug af grønnere transportformer.</p>
Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	<p>Tiltaget er i overensstemmelse med Mobilitetsplan 2023-2035.</p>

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Private operatører af el-løbehjul eller delecycler.
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Mikromobilitet spænder bredt i små mobilitetsformer f.eks. cykel, løbehjul, skateboard eller andet. I TU data går løbehjul og skateboard under gang i transportmiddelkæder (tabel 4 i TU rapport). Målet er at forøge andelen af ture til fods fra 15% i 2019 til 17% i 2030 (ref. Mobilitetsplan 2023-2035).
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

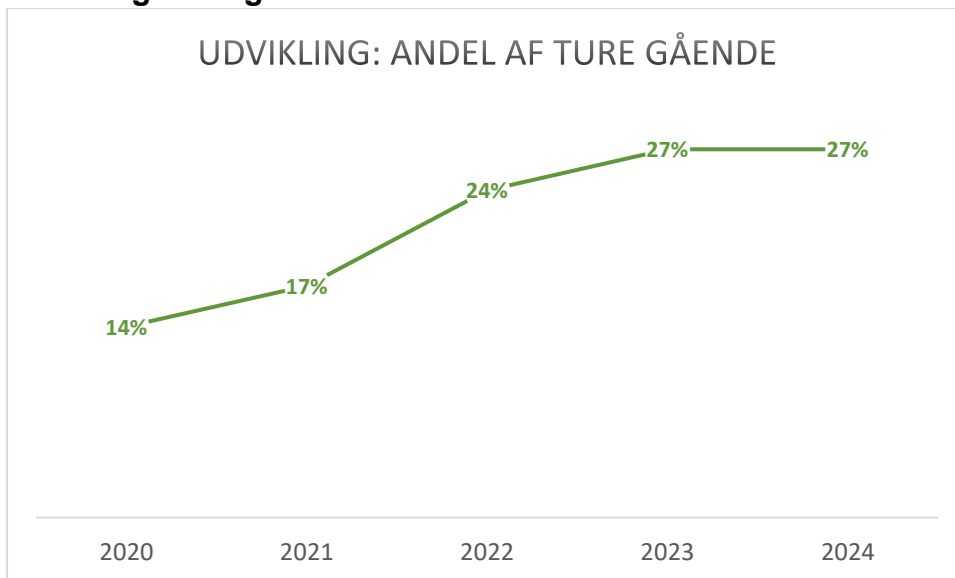
Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Der er ikke arbejdet med tiltaget, men ud fra sparring i fagnetværk tyder det på at potentialet med dele el-løbehjul ikke er så stort som tidligere efter indførelse af hjelmkrav og at flere har købt private el-løbehjul. Det tyder på, at der ikke er det store potentiale for denne type tilbud i byen.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af ture på cykel er på 8%.
Det videre arbejde	Afdække behovet for dette tiltag.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Kolding Kommune er ikke gået i videre dialog med private operatører af el-løbehjul, da vi vurderer potentialet er størst ved private indkøb af el-løbehjul. Kolding Kommune er i samarbejde med trekantsområdets kommuner gået i dialog med private operatører af delecycler for at afdække muligheden for et fælles indkøb og testning af fælles koncept.
KK - indsatsniveau	Gul, da vi i september 2024 kun indledningsvist har skabt kontakt til private operatører af delecycler. Vi skal drøfte koncept og i dialog yderligere i 2024-2025 med operatører. Kolding Kommune har vurderet at potentialet ikke er stort for deleløbehjul, men markedet for det private el-løbehjul er stigende.
Når vi tiltagsmålet?	Grøn, data viser at turene ved gang udgør en stor andel, hvor det kan formodes at el-løbehjul også står for en andel af dette.
Det videre arbejde	Afdække muligheden for at teste et fælles koncept med delecycler ved udvalgte knudepunkter i trekantområdet.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Cykelfremme

Beskrivelse

Relevans:

En af de mest fleksible transportformer er cyklen. Mange kortere ture under 10 km, kan sagtens foregå på cykel. Der er mange fordele ved at cykle blandt andet er cyklen miljøvenlig, det er et sundt transportmiddel og cyklen fylder mindre i gaderummet.

Det skal gøres attraktivt at cykle, hvorfor hele rejsen på cykel skal tænkes ind i planlægningen. At f.eks. infrastrukturen til cyklisterne er god, og at der er cykelparkering tæt på destinationen. Ligeledes kan cyklen fleksibelt anvendes med andre transportformer herunder eksempelvis bus. Der skal arbejdes med at gøre cyklisternes tur tryk og sikker, komfortabel med god fremkommelighed, forkæle og informere cyklisterne på turen, samt at gøre turen oplevelsesrig.

Handlinger hos målgruppen

Den enkeltes transportmiddelvalg har stor betydning i det store billede. Vi kan alle blive bedre til at tage cyklen på de kortere ture f.eks. til indkøb, træning eller til besøg ved venner.

Virkemidler

Information til målgruppen om vores vaner, hvor vi med simple greb kan nudge os selv til at ændre disse vaner i en ny og sundere retning f.eks. cykling til små hverdagsture. Kampagner, som minder os om at cyklen er et alternativ til sine ture i bil.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	25.000
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO ₂ emission_Transport". Ca. 25.000 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Aktive transportformer giver den enkelte mere motion og frisk luft, som gavner sundheden. Derudover mindskes den motoriserede transport, som giver støj og luftforurening.

Mangfoldig natur

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb

Ingen væsentlige sammenhænge.

Bæredygtige fællesskaber

Turene på cykel skaber direkte menneskelig kontakt med øvrige trafikanter heriblandt andre fodgængere og cyklister.

Økonomiske gevinster og udgifter

Kolding Kommune opnår gevinst ved at flere vælger cyklen til. Cyklen er en bæredygtig transportform som skaber mere sundhed for den enkelte, men også for flere borgere lokalt når biltrafikken minimeres. Derudover opnås der mere plads til byrum og andre by-kvaliteter, da cykelinfrastrukturen ikke er lige så pladskrævende som bilinfrastruktur (vognbane- og parkeringsarealer). Ligeledes slider cyklisterne ikke infrastrukturen i så høj grad som bilerne.

At sikre en god cykelinfrastruktur kræver anlægsomkostninger til nye stier og ændringer af eksisterende vej- og stiforløb. Derudover er der ekstra omkostninger til at vedligeholde og drifte eksisterende stier i kommunen, samt omkostninger ifm. cykeludstyr og adfærdsindsatser.

Særlige barrierer og forudsætninger

Det er den enkeltes transportmiddelvalg, som gør forskellen. Bilejerskabet er steget i Kolding og erfaringer viser, at når først man har bil til rådighed, så er det sværere at vælge andre transportmidler til heriblandt cyklen. Det skyldes blandt andet vores vaner og oplevelsen af komfort, her er bilen en hård konkurrent til cyklen. Det er således den enkelte, som skal have motivation for at bryde transportvanen og vælge cyklen til.

For at vi bliver påvirket i transportmiddelvalg skal det gerne påvirke vores tid eller økonomi. Her kan kommunen bl.a. skruer på antallet af gratis parkeringspladser.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	<p>For at gøre det attraktivt at cykle vil Kolding Kommune arbejde med følgende opgaver, som primært omhandler cykelinfrastrukturen. Opgaverne vil blive udfoldet til konkrete projekter og vil blive præciseret yderligere i kommende Cykelhandleplan.</p> <ul style="list-style-type: none">- Sikre sammenhængende stinet til kommunens relevante destinationer- Sikre høj fremkommelighed på cykel på højest klassificerede stinet- Sikre god komfort på stierne rangeret efter stiernes klassificering- Sikre god cykelparkering nær relevante destinationer- Tilbyde relevant udstyr som f.eks. pumper, ladestationer eller værktøj- Skabe information, kommunikere og samarbejde om at få flere til at vælge cyklen til. <p>Opgaverne relaterer sig til emner som påvirker oplevelsen af hele rejsen på cykel.</p> <p>Væsentlige opgaver er ligeledes at arbejde med en parkeringsstruktur, som gør at flere har lyst til at transportere sig på/med grønnere transportmidler. Ligeledes skal der arbejdes med regulering af biltrafikken i gaderne, samt deres hastighed så der skabes tryggere gader at færdes på cykel sammen med bilisterne.</p>
--------	---

Proces	Der udarbejdes en Cykelhandlingsplan, som konkretiserer projekter, der har betydning for cykelinfrastrukturen og andre projekter, som sigter i at få flere til at cykle.
Output	Få et handlingskatalog af projekter, som kan indstilles til budgettet.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Der er behov for en handlingsplan for at arbejde videre med at fremme ture på cykel. Principper haves fra Mobilitetsplan 2023-2035, men der er behov for at få konkretiseret projekter.
---	---

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Daginstitutioner og skoler, da flere ture relaterer sig til disse typer af institutioner. Virksomheder om at etablere god cykelparkering eller andre faciliteter og motiverer medarbejdere til at cykle mere. Fritidsaktiviteter, kan der skabes bedre rammer for cykeltrafikken.
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Målet er at forøge andelen af turene på cykel fra 8% i 2019 til 21% i 2030 (ref. Mobilitetsplan 2023-2035).
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Der er opnået tilsagn til flere anlægsprojekter af nye stier gennem national cykelpulje. Det betyder at der anlægges sti på Lyshøj Alle og Buen i 2023 og på Skolebakken i 2024-2025. I forbindelse med cykelpuljeprojekterne arbejdes der sideløbende med to adfærdsprojekter, hvis mål er lokalt at få flere til at bruge cyklen, men ligeledes til at drage erfaring og udbrede koncepter til at få flere koldingensere op på cyklen. Efter Mobilitetsplan 2023-2035 vedtagelse er der opstartet et arbejde vedr. at skabe bedre komfort på cykelstierne særligt for supercykelruterne. Her pågår en intern proces, hvordan der inden for budgetramme kan skabes bedre drift og vedligeholdelse af stiinfrastrukturen på flere fagområder, således cyklister får et bedre serviceniveau.

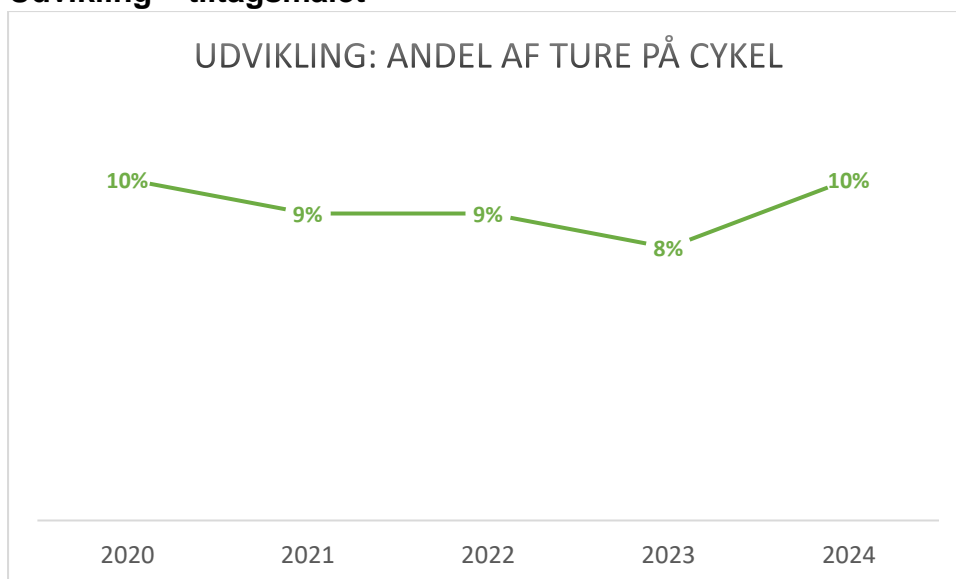
	<p>Der arbejdes med en prøvehandling i 2023 om at lukke centrale gader i Kolding midtby for gennemkørende biltrafik. Det vil skabe en mere fredelig bymidte til gavn for bl.a. cyklisterne.</p> <p>Det forventes at kunne revidere eksisterende Cykelplan 2012-2025 med opstart i 2024 og vedtagelse i 2025, hvor eksisterende cykelplan udløber.</p>
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af ture på cykel er på 8%.
Det videre arbejde	Arbejde videre med at forbedre serviceniveauet for cykelinfrastrukturen, samt at søge statslige puljer til at skabe mere sammenhæng i Koldings stiinfrastruktur. Der arbejdes fortsat videre med adfærden bl.a. ved kampagner, udlån af elcykel og skolesamarbejde om mere cykling lokalt.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	<p>Kolding Kommune har ansøgt den nationale cykelpulje om tilskud til ønskede stiprojekter. Her er der opnået tilsagn til tre cykelstiprojekter med op til 50% finansiering. Stierne er hhv. Koldingvej i Vester Nebel, C.F. Tietgensvej i Kolding og Holbergsvej i Seest.</p> <p>For at højne komforten på stierne – særligt supercykelstierne, er der påbegyndt et arbejde med at klassificere stierne og opdatere kvalitetsmål.</p> <p>Gode cykel vaner starter fra barnsben, derfor har Kolding Kommune sammen med Trafik i børnehøjde arbejdet med Dalby skole om at gøre skolevejen mere tryk og sikker.</p> <p>Kampagner er en af måderne til at kommunikerer ud i samfundet og appellerer til den enkeltes valg af transportmiddel. Her gik vi sammen med de sydjyske kommuner om at lave en cykelkampagne. Her blev fokus med et humoristisk greb på de dårlige undskyldninger for ikke at tage cyklen særligt på korte ture.</p> <p>Kolding Kommune har ligeledes igangsat et projekt med at få bedre cykeldata. Tiltaget hedder Corks by Findrs og er en enhed, som opsamler data på cykelturen. Kolding Kommune tester om det kan bruges i arbejdet med driften og vedligeholdelse af stierne, samt om det kan være supplerende viden i trafikplanlægningen.</p>
KK - indsatsniveau	Gul, da vi har gang i forskelligartede projekter inden for fremme af cykling. Der er både anlæg af nye stier, forbedring af eksisterende stier, adfærdsprojekt, kampagne og dataforbedring. Den er vurderet gul og ikke grøn, da der skal mere til at rykke nærmere målet. Der skal investeres i cykelinfrastrukturen og arbejdes med flere strategiske greb f.eks. parkeringsområdet.
Når vi tiltagsmålet?	Rød, da turene på cykel er steget med 2 procentpoint siden 2023.
Det videre arbejde	Der arbejdes videre med kvalitetsmål for stinettet afhængig af stiklasse.

Der skal udarbejdes en Cykelhandlingsplan, hvor vi får konkretiseret relevante projekter for at få øget andelen af turene på cykel.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Forbedre kollektiv transport

Beskrivelse

Relevans:

Kollektiv transport kan både være et transportmiddel på de korte og de lange ture. Derudover er kollektiv transport også nødvendig for, at servicere de borgere, som ikke kan transportere sig selv.

For at forbedre mulighederne for at bruge kollektiv transport, skal der arbejdes med at øge frekvens og rejsehastighed, så den kollektive transport er konkurrencedygtig med bilturen. Derudover kan der arbejdes med mere fleksible kollektive transporttilbud i områder med ringe dækning af buslinjer.

Handlinger hos målgruppen

Målgruppen opfordres til at benytte kollektiv transport som et bæredygtigt alternativ til bilen, især på længere rejser. Ved at vælge busser, tog eller lignende, kan borgerne reducere deres CO₂-aftryk og bidrage til mindre trængsel og forurening i byerne.

Virkemidler

For at gøre kollektiv transport mere attraktiv skal frekvensen og punktligheden forbedres, og der skal sikres gode forbindelser mellem transportformer. Derudover kan billigere billetpriser, digitale rejseplanlægningsværktøjer og bedre komfort i transportmidlerne motivere flere til at vælge kollektiv transport. Infrastrukturudvidelser, såsom dedikerede busbaner og elektrificering af busser og tog, vil også være vigtige virkemidler.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	9.100
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument ”242_Beregnet CO ₂ emission_Transport”. Ca. 9.100 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle:

Ved at flere transporterer sig i samme køretøj, minimeres antallet af bilture, som medfører mindre støj og luftforurening. Modsat virkning kan det have, hvis passagerens alternativ til bus var f.eks. at gå eller cykle.

Mangfoldig natur:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Bæredygtige fællesskaber:

Turen i bus kan også være med til at skabe sociale fællesskaber.

Økonomiske gevinster og udgifter:

En analyse af den socioøkonomiske kontekst og udvikling i kommunen viser, at aldersgruppen 65+ årige er steget med 18 % de senere år, og at prognosen for 80+ årige forventes at stige med 55 % i 2033.

Kolding Kommune opnår gevinst ved at flere vælger at tage bussen i stedet for bilkørsel alene. Bussen er en bæredygtig transportform, da flere kan transportere sig sammen på et mindre areal, det medvirker at kørsel alene i bil kan reduceres og opnå sundhedsgevinster lokalt. Derudover opnås der mere plads til byrum og andre by-kvaliteter, da bussen ikke er lige så pladskrævende på vejnettet og der ikke behøves at udbygge ny infrastruktur på bekostning af trængsel og større bilpark (vognbane- og parkeringsarealer).

At sikre et øget udbud og højere frekvens for den kollektive trafik i Kolding vil kræve en markant årlig investering.

Særlige barrierer og forudsætninger

Det er den enkeltes transportmiddelvalg, som gør forskellen. Bilejerskabet er steget i Kolding og erfaringer viser, at når først man har bil til rådighed, så er det svært at vælge andre transportmidler til heriblandt kollektivtransport. Det skyldes blandt andet vores vaner og oplevelsen af komfort, her er bilen en hård konkurrent til det kollektive. Det er således den enkelte, som skal have motivation for at bryde transportvanen og vælge alternativet.

For at vi bliver påvirket i transportmiddelvalg skal det gerne påvirke vores tid eller økonomi. Her kan kommunen bl.a. skruer på antallet af gratis parkeringspladser.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	<p>For at fremme fremkommeligheden og oplevelserne med den kollektive trafik vil Kolding Kommune arbejde med følgende opgaver.</p> <ul style="list-style-type: none">- I 2023 arbejdes der med en ny kollektiv trafikplan, som skal belyse, hvad der skal til for at opnå en forøgelse af passagerantallet.- Kolding Kommune undersøger muligheden for en BRT-forbindelse mellem Vejle og Kolding, for at skabe en bedre forbindelse for borgere i trekantområdet.- Læskærme på både busruter i Kolding by samt i oplandsbyerne forbedres. <p>Opgaverne relaterer sig til emner som påvirker oplevelsen af hele den kollektive trafik i Kolding Kommune.</p>
Proces	Arbejde med afledte projekter af kollektiv trafikplan heriblandt opklassificerer stoppesteder, så det fordre kombinationsrejser eller skaber bedre komfort for ventende passagerer.
Output	Følge Kollektiv trafikplan så vi lykkes med at få forøget passagerantallet.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Der udarbejdes en kollektivtrafikplan som holdes op mod Mobilitetsplan 2023-2035.
---	---

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Sydtrafik
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Målet er at forøge andelen af ture i den kollektive transport fra 2 % i 2019 til 4 % i 2030 (ref. Mobilitetsplan 2023-2035)
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

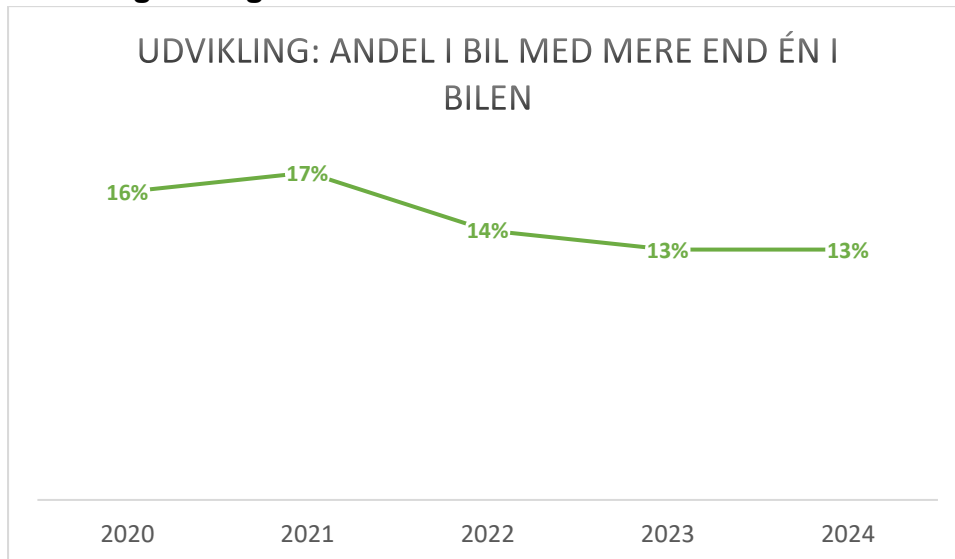
Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	I 2023 påbegyndes arbejdet med en ny kollektiv trafikplan, som skal belyse, hvad der skal til for at opnå en forøgelse af passagerantallet.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af ture med den kollektive transport er på 2%.
Det videre arbejde	Ingen yderligere tiltag for den kollektive transport.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Der har været arbejdet med en kollektiv trafikplan, som er med til at identificere kommende busnets linjeføringer, samt øvrige projekter, som kan styrke den kollektive trafik. Der undersøges muligheden for etablering af en BRT forbindelse mellem Kolding og Vejle.
KK - indsatsniveau	Gul: Da vi har opnået en plan for hvordan vi griber den kollektive trafik an for at forøge passagertallet. Der skal så arbejdes videre med konkrete projekter for at realisere planen.
Når vi målet?	Rød, da det kræver investeringer i den kollektive trafik for at løfte kvaliteten og tiltrække flere passagerer.
Det videre arbejde	Arbejde med afledte projekter i den kollektive trafikplan heriblandt bl.a. en stoppestedsanalyse og etablering af knudepunkter.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Parkeringsstrategi

Beskrivelse

Relevans:

Det er vigtigt at arbejde med en parkeringsstrategi, som kan understøtte valget af bæredygtige transportmidler. Derfor skal dette tiltag supplere tiltag under elementet "alternativ til bilen" og "bæredygtige transportmidler". Det er ikke nok at gøre bæredygtige transportmidler attraktive, så længe der er ledige attraktive parkeringspladser, som er gratis eller uden tidsbegrænsning, da det fordrer brugen af bilen.

Ifølge mobilitetsplan 2023-2035, foreslås en opstramning og forenkling af systemet for tidsrestriktioner og betalingsparkering. Princippet er, at bymidten inddeles i tre ringe eller zoner: I den inderste ring er der betalingsparkering, i den midterste ring er der en generel tidsrestriktion på 3 eller 4 timer og i den yderste ring er der fri parkering. I den inderste og midterste ring vil der blive mulighed for, at beboerne kan købe beboerlicenser.

Handlinger hos målgruppen

Målgruppen for parkeringsstrategien er både borgere, erhvervsliv og besøgende. Deres handlinger vil ændres ved at reducere adgangen til gratis eller ubegrænset parkering i bymidten, hvilket vil opmuntre til at vælge mere bæredygtige transportformer som cykling, offentlig transport eller samkørsel. Beboere kan købe licenser for at sikre parkeringspladser i deres område, mens erhvervslivet og besøgende må tilpasse sig de nye betalings- og tidsrestriktioner.

Virkemidler

Virkemidlerne omfatter inddelingen af bymidten i zoner med betalings- og tidsbegrænset parkering, samt muligheden for beboerlicenser i de centrale zoner. Betalingsystemer og kontrolforanstaltninger vil sikre efterlevelse, mens kommunikation om fordelene ved bæredygtig transport vil understøtte en adfærdændring i målgruppen.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	45.500
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO ₂ emission_Transport". Ca. 45.500 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt. Her er taget udgangspunkt i samlet potentiale for at vælge alternativ til at køre én person pr. bil, da parkeringsforhold har stor betydning for valget af at køre alene i bil.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

En mere restriktiv parkeringsstrategi i de centrale byområder kan medføre, at flere vælger bilen fra, eller får den enkelte til at vælge alternativer til personbilen, hvilket samlet set reducerer antallet af bilture. Dermed reduceres motoriseret transport, hvilken minimerer støj og luftforurening, samt øger sundheden, såfremt aktive transportformer tilvælges.

Mangfoldig natur

Såfremt parkeringsarealer kan reduceres, kan der i stedet skabes grønne byrum med andre kvaliteter for natur og mennesker.

Vand som ressource

Såfremt parkeringsarealer kan reduceres, kan der i stedet skabes plads til vandet. Både regnvandsopsamling til gavn for dage med meget nedbør eller til magasinudnyttelse på dage med tørke.

Ressourcer i kredsløb

Ingen væsentlige sammenhænge.

Bæredygtige fællesskaber

Parkeringsarealer kan udnyttes på andre måder og evt. skabe byrum med andre bykvaliteter som gavner fællesskabet.

Økonomiske gevinster og udgifter

Implementeringen af parkeringsstrategien kan reducere trængsel og fremme bæredygtig transport, hvilket giver tidsbesparelser, forbedret sundhed og lavere CO2-udledning. Indtægter fra betalingsparkering og licenser kan bruges til yderligere bæredygtige tiltag.

Særlige barrierer og forudsætninger

Parkering har stor betydning for erhvervslivet i bymidten, og kan påvirke at bilister (potentielle handlende) vælger andre handelsområder end bymidten eller køre til andre byer. Denne barriere vurderes dog at mindske i takt med den generelle udvikling med øget nethandel. Derudover kan parkering også have en betydning for, hvor attraktivt et nyt bolig- og erhvervsområde er. Danske og udenlandske undersøgelser viser desuden, at cyklister stopper og handler i flere butikker sammenholdt med bilister i bymidten.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	Kolding Kommune kan ændre på strukturen for restriktionerne på de offentlige p-arealer. Hvis f.eks. ansatte i bymidten får længere gangafstand til parkering, kan det medføre at flere vælger cyklen eller kollektiv transport. Derudover kan der indgås samarbejde med ejere af private p-arealer ift. at dobbeltudnytte p-arealerne og skabe en harmoni i restriktionerne i bymidten. Kolding Kommune kan informere og understøtte mulighederne for at det er nemt at benytte sig af andre transportformer f.eks. gang, cykling, kollektiv transport.
Proces	Arbejde videre med parkeringsplanen.
Output	Implementere parkeringsplanen – bilag til Mobilitetsplanen.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Der er behov for en handlingsplan for at arbejde videre med at systematisere parkeringsmulighederne. Principper haves fra Mobilitetsplan 2023-2035, men der er behov for at få konkretiseret projekter.
---	---

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Ejere af private p-arealer
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Målet er at minimere andelen af turene alene i bil fra 52% i 2019 til 34% i 2030 (ref. Mobilitetsplan 2023-2035).
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

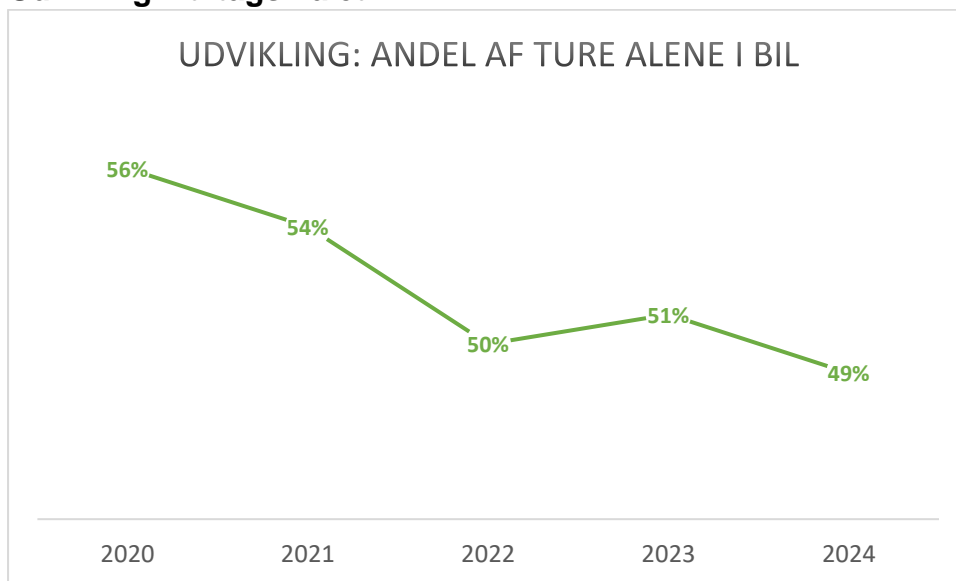
Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Der er ikke arbejdet med tiltaget, men ud fra sparring i fagnetværk tyder det på at potentialet med dele el-løbehjul ikke er stå stort som tidligere efter indførelse af hjelmkrav og at flere har købt private el-løbehjul. Det tyder på, at der ikke er det store potentiale for denne type tilbud i byen.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af ture på cykel er på 8%.
Det videre arbejde	Afdække behovet for dette tiltag.
2023 (sep.) - 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Der er ikke arbejdet med parkeringsområdet.
KK - indsatsniveau	Rød, da der ikke er arbejdet med tiltaget.
Når vi målet?	Rød, da målet er at reducere andelen af bilture med én chauffør. Det kræver, at der arbejdes strategisk med parkeringsstrukturen og at parkeringsplanen som minimum implementeres.
Det videre arbejde	Arbejde med parkeringsplanen.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Knudepunkter

Beskrivelse

Relevans:

Knudepunkter er steder, hvor det er muligt at skifte transportmiddel, og disse kan understøtte brugen af bæredygtig mobilitet. Hertil skal der arbejdes med at gøre disse steder attraktive at bruge. Derfor skal dette tiltag supplere særligt tiltag under elementet "alternativ til bilen".

Handlinger hos målgruppen

Målgruppen for indsatsen om knudepunkter er daglige pendlere, turister og borgere, der benytter offentlig transport, cykel eller kombinerede transportformer. Deres handlinger vil ændres ved at bruge knudepunkter som centrale omstigningssteder, hvor de kan skifte mellem forskellige bæredygtige transportmidler som bus, tog, cykel eller el-delebil. Dette vil gøre det lettere at vælge kollektiv transport og reducere afhængigheden af bilen.

Virkemidler

Virkemidlerne inkluderer oprettelse og forbedring af knudepunkter med let adgang til forskellige transportformer, sikre cykelparkeringspladser, delebilsordninger og forbedrede forbindelser mellem kollektiv trafik. Informationskilte og digitale løsninger skal gøre det nemt at planlægge og kombinere rejser.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	Ikke beregnet
Kildehenvisning	

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle:

Skiftet til mere bæredygtig mobilitet kan give sundere transport på en del af turen samt minimere transport i bil, som støjer og forurener.

Mangfoldig natur:

Det kan være muligt at planlægge mere natur i byrummet omkring knudepunktet alt afhængig af disponibelt areal.

Vand som ressource:

Det kan være muligt at planlægge lokal vandafledning og opsamling i byrummet omkring knudepunktet alt afhængig af disponibelt areal.

Ressourcer i kredsløb:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Bæredygtige fællesskaber:

Man kan møde andre og få sociale fællesskaber på et knudepunkt.

Økonomiske gevinster og udgifter:

Etableringen af knudepunkter, der gør det let at skifte transportmiddel, kan give samfundsøkonomiske gevinster ved at reducere trafik, CO₂-udledning og sundhedsudgifter. Selvom der er omkostninger til etablering og drift, kan disse opvejes af besparelser i infrastrukturbehov og miljømæssige forbedringer, når flere vælger bæredygtige transportformer.

Særlige barrierer og forudsætninger

For at gøre omstigning ved knudepunkter attraktivt er der behov for god kollektiv trafikbetjening, gode stiforbindelser eller andre investeringer i alternative rejsemuligheder dertil og anlæg der kan sikre de rette faciliteter på stedet og have fokus på nærmiljøet.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	I arbejdet med Kollektiv trafikplan og Cykelplan bør der sideløbende arbejdes med en plan for knudepunkter. Det er væsentligt at der er gode skifteforhold mellem cykel og kollektiv trafik. Dertil skal der også i samarbejde med omkringliggende kommuner kortlægges gode placeringer for samkørsels pladser. Øvrige knudepunkter kan være i bycentre eller nær større mål i kommunen, med mulighed for placering af bil og en videre rejse på cykel eller med kollektiv trafik.
Proces	Der kan arbejdes med en knudepunktsplan med udpegning af knudepunktsprojekter. Knudepunktsplanen skal have samspil til kollektiv trafikplan og cykelplan.
Output	Plan for, hvor vi skal arbejde strategisk med knudepunkter for at understøtte kombinationsrejser.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Mobilitetsplan 2023-2035, Kollektiv trafikplan (til hørig i 2024), Cykelplan (revideres i 2024-2025).
---	---

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Nabokommuner, Regionen, Sydtrafik, Lokalsamfundet*. *(Knudepunkter kan etableres i tilknytning til et lokalsamfund, hvor det er væsentligt at samarbejde med de lokale borgere og erhvervslivet. Derudover bør nabokommuner, Regionen og Sydtrafik inddrages i henhold til strategiske placering af f.eks. samkørsels pladser, som særligt er til gavn for pendlerne mellem kommunerne.)
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Gode skiftemuligheder mellem transportmidlerne har en betydning for brugen af bæredygtige mobilitetsformer. Knudepunktstiltaget er derfor et led i at påvirke sammensætningen af turene i Kolding Kommune.

	Det væsentlige mål i Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at reducere andelen af bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030.
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

Status

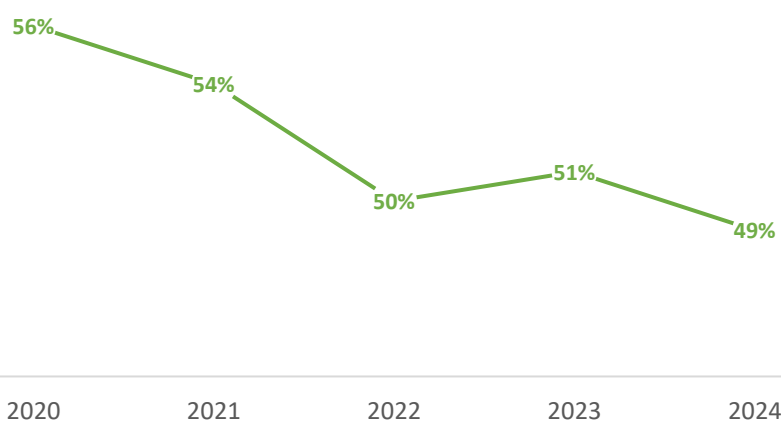
2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Der arbejdes yderligere med Mobilitetsplan 2023-2035 indledende tanker for knudepunkter i forskellige skala i udarbejdelsen af en ny Kollektiv trafikplan.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af bilture med kun bilfører er på 51% (inkl. lastbil).
Det videre arbejde	Er afhængig af detaljeringsgraden i en ny Kollektiv trafikplan ellers består det videre arbejde i at implementere tiltag påpeget i den nye Kollektiv trafikplan.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	I Kollektiv trafikplanen er der beskrevet forskellige knudepunkter og dets funktioner. Der er udpeget et konkret knudepunkt i Almind, som er strategisk at arbejde videre med. Det er et byrum som har potentiale for et mødested, samtidig med det er et vigtigt stop på kommende BRT rute mellem Vejle og Kolding.
KK - indsatsniveau	Rød, da vi er kommet videre ift. klassificeringer af forskellige knudepunkter i Kollektiv trafikplan. Der er dog ikke arbejdet med at skabe knudepunkterne fysisk. Det forventes at Almind knudepunktet etableres i 2025.
Når vi målet?	Rød, da målet knytter sig til turfordelingen i Mobilitetsplanen, hvor det centrale mål er reduktionen af ture i bil med kun én person. Knudepunkter understøtter cykeltrafikken og kollektiv trafik. Her kræver det en større indsats med flere projekter i kombination bl.a. styrke knudepunkterne.
Det videre arbejde	Arbejde med pilotprojekt – knudepunkt i Almind.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet

UDVIKLING: ANDEL AF TURE ALENE I BIL





Bæredygtig kørsel

Opsætning af ladestandere

Beskrivelse

Relevans:

Hvis flere skal vælge elbil fremover, er det vigtigt at understøtte lade infrastrukturen i kommunen dvs. opsætning af ladestandere og give parkeringsfordele til el-bilister i omstillingsperioden.

Handlinger hos målgruppen

For at fremme en grønnere transportadfærd skal målgruppen – herunder borgere, virksomheder og besøgende i kommunen – opfordres til at skifte fra fossilbiler til elbiler. Det kræver let adgang til ladestandere samt klare fordele ved at vælge elbil. Øget elbilbrug i kommunen vil styrke klimamålene og gøre grøn transport mere attraktiv.

Virkemidler

Kommunen vil opsætte ladestandere strategisk placeret, både i by- og oplandsområder, og tilbyde parkeringsfordele for elbiler i omstillingsperioden. Desuden kan kommunen samarbejde med private aktører for at øge antallet af ladestandere. Kommunikationsindsatser vil samtidig øge bevidstheden om fordelene ved elbiler og mulighederne for opladning, hvilket understøtter det grønne valg hos målgruppen.

CO2-effekt

CO2-effekt i 2030/pr år:	32.000
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport". Ca. 32.000 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Giver ikke støj og partikeludledning på samme måde som biler, der kører på fossile brændsler.

Mangfoldig natur

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb

Ingen væsentlige sammenhænge.

Bæredygtige fællesskaber

Ingen væsentlige sammenhænge.

Økonomiske gevinster og udgifter

Opsætning af ladestandere kræver investeringer i installation og vedligeholdelse, men giver langsigtede økonomiske gevinster. Den forbedrede ladeinfrastruktur gør det lettere for borgerne at vælge elbil, hvilket mindsker CO₂-udledning og luftforurening. Dette kan føre til besparelser i

sundhedsudgifter og skaber samtidig grønne job i kommunen. Samlet set støtter ladestanderne en bæredygtig omstilling, der på sigt kan reducere både miljø- og samfundsøkonomiske omkostninger.

Særlige barrierer og forudsætninger

Omstillingen til elbiler kan understøttes af Kolding Kommune. Der er dog mange elementer, som Kolding Kommune ikke kan påvirke. Borgernes indkøb af elbiler, udviklingen af elnettet og udbud af private løsninger kan ikke direkte påvirkes af Kolding Kommune.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	Kolding Kommune har lavet en ladestanderstrategi, som er vedtaget i 2022.
Proces	Strategien er ved at blive implementeret og der er lavet udbud på de udpegede placeringer til ladestanderne.
Output	Opsætning af ladestanderne udpegede placeringer.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Tiltaget er i overensstemmelse med Mobilitetsplan 2023-2035.
---	--

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Ejere af private p-arealer, private leverandører. For at sikre en god ladeinfrastruktur er det et samarbejde mellem offentlige og private ejere af p-arealer samt leverandører om at få de optimale produkter de rigtige steder, således behovet for ladestanderne dækkes.
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Få opsat eller igangsat opsættelse af de resterende ladestanderne.
Monitoreringskilde	
Tiltagsmål	Få etableret mindst 210 normalladere, 14 hurtigladere og 9 lynladere i Kolding Kommune inden 2030. jf. ladestanderstrategien.
Monitoreringskilde	Antallet af offentligt tilgængelige ladepunkter kan registreres, ligesom der bør udarbejdes en målemetode for at vurdere, om der er tilstrækkelig kapacitet. Der er ikke opstillet målemetoder for dette endnu.

Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)

Opgaver / projekter	Der er lavet udbud på de udpegede placeringer til ladestandere jf. ladestanderstrategien fra 2022. Ligeledes opsættes der parkeringsskilte op, så parkeringspladser ved ladestandere er forbeholdt elbiler.
Resultater ift. målsætning	Det går den rette vej og tiltaget med at opsætte ladestandere ved offentlige bygninger er fuldt implementeret ultimo 2024.
Det videre arbejde	Der kan arbejdes videre med parkeringsfordele afhængig af behovet for at understøtte omstillingen til elbil. For nuværende går salget af elbiler i den rigtige retning nationalt.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Der blev gennemført et udbud af opsætning af offentligt tilgængelige ladestandere ved 108 lokaliteter i Kolding Kommune. Der indgik desuden 8 lokaliteter til opladning af Kolding Kommunes egne biler. To operatører vandt 3 udbudspakker hver. Vinderkriteriet var mest mulig effekt og lade mulighed for borgerne, hvilket har resulteret i 368 ladeudtag. De to operatører er ved at opsætte ladestandere og flere er allerede i drift. 95% af ladestanderne forventes i drift senest 31. december 2024. Dem der afventer skyldes at der afventes strømforsyning fra Trefor. De resterende lokaliteter vil derfor blive idriftsat, når Trefor kan levere forsyning.
KK - indsatsniveau	Grøn, da vi har arbejdet på at få de sidste ladestandere opsat.
Når vi tiltagsmålet?	Grøn, da vi har nået målet ved udgangen af 2024.
Det videre arbejde	Efter idriftsættelse vil brugen af laderne blive overvåget med henblik på vurderinger af om yderligere lademuligheder købende er påkrævet.

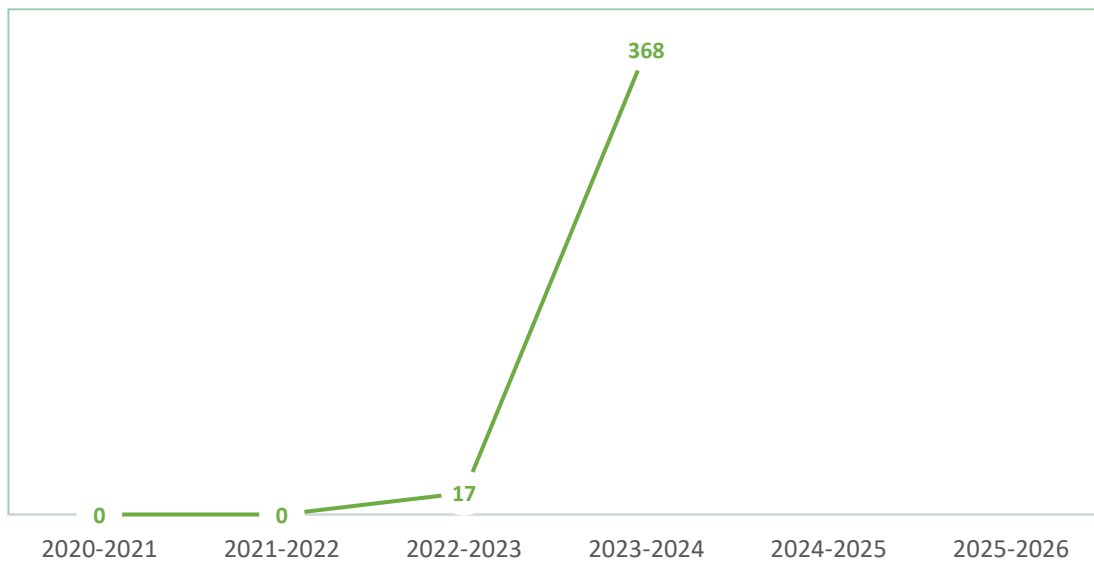
Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmål

-

UDVIKLING I ANTAL LADESTANDERE



Samkørsel og delebiler

Beskrivelse

Relevans:

Samkørsel kan være med til at øge belægningen pr. bil og dermed et led i at mindske antallet af bilture. Delebiler kan være et mobilitetstilbud, som kan være et virkemiddel i at borgerne ikke behøver at eje egen bil, men kan i stedet bruge delebil de gange, de finder det nødvendigt at bruge en bil.

Handlinger hos målgruppen

Bilejerskabet er i Danmark højt, og der kører i gennemsnit kun 1 person pr. bil. Derfor er der stort potentiale ved at dele pladserne i sin bil. Bilisterne supplerer også udbuddet af ture og kan derfor være attraktivt for mange at køre med.

Delebil kan være et tilbud, man bør undersøge om er tilgængelig i nærhed inden man erhverver sig en bil.

Virkemidler

Information om tilgængelige løsninger herunder samkørsels platforme eller delebilsordninger i kommunen.

CO2-effekt

CO2-effekt i 2030/pr år:	5.500
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport". Ca. 5.500 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Flere transporterer sig i samme køretøj eller deler bilerne, hvilket minimerer antallet af ture i bil og parkeringsbehovet. Hvis antallet af bilture reduceres, opnås der gevinster som mindre støj og partikeludledning. Modsat virkning kan det have, hvis samkørernes/delebilisternes alternativ var f.eks. at cykle og dermed tager en biltur i stedet.

Mangfoldig natur

Ved at deles om bilerne, kan parkeringsbehovet reduceres. Det kan give areal og plads til mere natur i byrummet.

Vand som ressource

Ved at deles om bilerne, kan parkeringsbehovet reduceres. Det kan give areal og plads til vandafledning og opsamling i byrummet.

Ressourcer i kredsløb

Delebilers livscyklus bør være så bæredygtig som muligt.

Bæredygtige fællesskaber

Der opstår et socialt rum under transporten når man vælger at køre sammen.

Økonomiske gevinster og udgifter

Kolding Kommune opnår gevinst ved at biltrafikken reduceres, så omkostninger til at udbygge og drifte bilinfrastruktur mindskes. Derudover kan der opnås arealer til at skabe byrum og andre bykvaliteter.

Tiltag kan både være noget som påvirker vores vaner f.eks. gaver eller et kærligt puf via kampagner. Det kan også være fysiske anlæg, hvor samkører eller delebilister får en gode f.eks. parkering forbeholdt samkører eller samkørsels pladser, hvilket kræver nogle investeringer og anden prioritering, samt at det lovliggøres på offentlige p-pladser.

Særlige barrierer og forudsætninger

Samkørsels- og delebilsordninger har eksisteret i en længere årrække uden at have taget en betydelig andel af transportbehovet. Det vurderes, at mange bilister prioriterer fleksibilitet ved at rejse selv. Der skal derfor ske et holdningsskifte i transportvaner, f.eks. med tiltag, der kan fremme samkørsel og delebiler. Der er desuden ikke lovliggjort til at prioritere fremkommelighed, parkeringsmuligheder ol. for biler med mere end en i bilen.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	<p>Kolding Kommune kan indgå et samarbejde med en samkørselsplatform, som kan hjælpe med at markedsføre løsningen og gøre samkørsel lettere for brugeren. Derudover kan Kolding Kommune informere om samkørsel, men det handler ofte om adfærd, og hvordan man internt kan være ambassadør og påvirke sine kollegaer, medstuderende, naboer osv. om samkørsels fordele og nedbryde barrierer ved at køre sammen.</p> <p>Delebiler drives af private aktører, men Kolding Kommune kan informere om de forskellige deleøkonomiske løsninger og kan være med til at stille p-pladser til rådighed for delebiler med fast stamplads.</p>
Proces	<p>Kolding Kommune har for nuværende et samarbejde med FDM's samkørselsapp Ta'Med. Vi har for nuværende ca. 1.200 brugere på platformen. Der er primært lanceret på uddannelsesinstitutioner og enkelte virksomheder herunder Kolding Kommune.</p> <p>Kolding Kommune kan begynde med at informere om forskellige deleøkonomiske tiltag på hjemmeside og undersøge om p-pladser i fremtiden kan reserveres. Det skal dog først markedsafdække om der er private aktører, som har interesse i at drive en delebilsordning.</p>
Output	<p>At Kolding Kommune har information om samkørsel, og hvordan man i praksis kan få samkørsel til at fungerer vha. samkørsels platforme.</p> <p>At Kolding Komme har information om delebiler og hvordan det kan bruges i praksis.</p>

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Tiltaget er i overensstemmelse med Mobilitetsplan 2023-2035.
---	--

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Leverandører af samkørsels platforme. Private aktører af delebiler, samt aktører som vil drive en delebilsordning.
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Både og, begge har interesser i at få udbredt deleøkonomiske løsninger.

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at forøge ture i bil med 2 personer eller flere fra 15% i 2019 til 17% i 2030. Her forstås samkørsel bredt og kan indbefatte ture til pendling med kollega, men det kan også indbefatte ture i bil privat med sin familie.
Monitoreringskilde	Data findes i transportvaneundersøgelsens (TU-data) årlige årsrapport, som bliver tilsendt til Kolding Kommune. Tallene aflæses i tabel 4.

Status

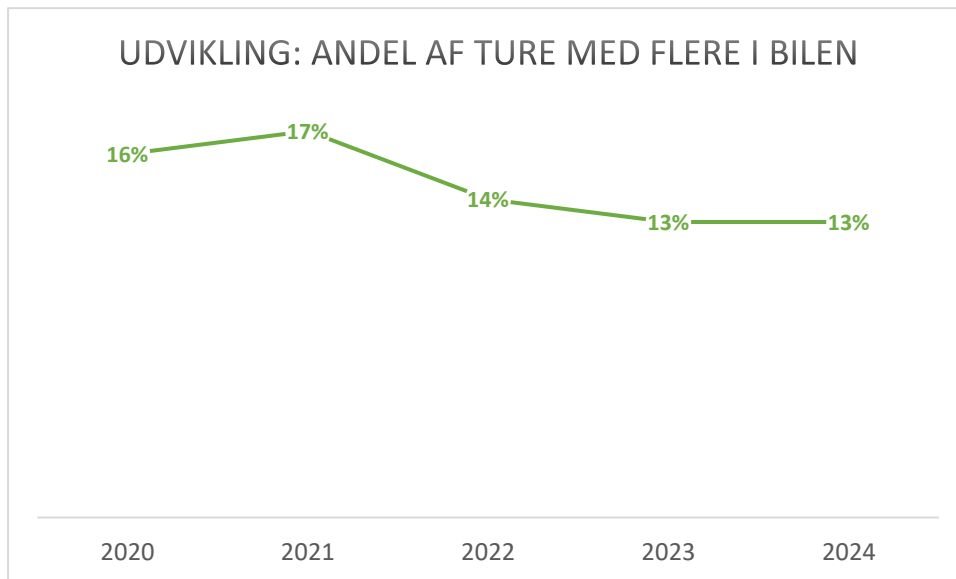
2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Samkørselsplatformen FDM Ta'Med lanceres i Kolding Kommune i efteråret 2023. Her bruges midler bl.a. på at udbrede samkørsel som mobilitetsform blandt virksomheder, men også lokalt på Kolding Kommune. Vi lancerer på uddannelsesinstitutioner og i landsbyerne senere, da det vurderes væsentligt at få flest pendlere til og fra arbejde (chauffører primært) til at bruge platformen først. Derudover bruges midler også på incitamenter f.eks. i form af gevinster i et lykkehjul – det opnås et lod til at spinne for hver gennemført samkørsels tur.
Resultater ift. målsætning	Nyeste datasæt fra TU-data er 2020-2022, viser at andelen af ture med flere passagerer er på 13%.
Det videre arbejde	Arbejde med en strategi for lancering løbende, kommunikationsplan tilpasset løbende og prioritering af incitamenter/indsatser.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Vi har fortsat et samarbejde med Ta' med samkørselsplatformen. For nuværende er der ca. 1.200 brugere på platformen og der foretages samkørsler. Nedenstående viser samkørsler, som er gennemført.

	 <p>Der er endnu flere ture som efterspørges, som endnu ikke er matchet med en anden samkører.</p> <p>Der arbejdes fortsat på at få flere brugere på platformen, så det er muligt for flere brugere at finde et match.</p> <p>Angående delebiler, har vi kendskab til private aktører som driver delebilsordning i kommunen. Vi har dog ikke kommunikeret ud om de forskellige løsninger.</p>
KK - indsatsniveau	Grøn, da vi gør en del for at få flere på samkørsels platform, men det kan være svært at bryde barrierer ved trygheden og komforten i at køre selv i egen bil.
Når vi tiltagsmålet?	Rød, da samkørsel er svært at få skabt som vane og et valg for den enkelte i hverdagen grundet flere barrierer. Vi tror på, at samkørsel skal blive prioriteret nationalt igennem fokus på samkørsel som en af løsningerne for fremtidens kollektive transport. Samkørsel kræver flere goder til særligt chauffører for at vi får øget andelen af samkørsels ture.
Det videre arbejde	Fortsætte med at øge kendskabet til samkørsels ordninger og de fordele der er ved samkørsel.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet



Kollektiv trafik omstilling til el.

Beskrivelse

Relevans:

Den kollektive trafik i kommunen kører på el (bybusser, lokalbusser, regionale busser, skolebusser, flextrafik, taxa).

Handlinger hos målgruppen

Målgruppen, som primært består af pendlere og lokale rejsende, vil blive opfordret til at benytte den elektrificerede kollektive trafik som et bæredygtigt alternativ til bilen. Overgangen til el-busser og el-tog gør det muligt for brugerne at reducere deres CO₂-aftryk ved at vælge klimavenlige transportmidler. Dette kræver en ændring i vaner, hvor målgruppen aktivt skal vælge den kollektive trafik frem for individuelle transportformer.

Virkemidler

Information om at Kolding busser kører på el.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	1.500
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO ₂ emission_Transport". Ca. 1.500 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle

Giver ikke støj og partikeludledning på samme måde som kollektiv trafik på fossile brændsler.

Mangfoldig natur

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb

Her kan sikres at køretøjets livscyklus er bæredygtigt.

Bæredygtige fællesskaber

Ingen væsentlige sammenhænge.

Økonomiske gevinster og udgifter

Omstillingen til el-baseret kollektiv trafik i kommunen forventes at give økonomiske gevinster gennem lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger og reducerede sundhedsudgifter som følge af mindre luft- og støjforurening. Initiale investeringer i el-køretøjer og ladestandere kan være høje, men ventes på sigt at blive opvejet af de samlede besparelser og forbedringer for samfundet.

Særlige barrierer og forudsætninger

Det kan være vanskeligt at få flextrafik og taxa på fuld el, hvis det ikke er muligt at lade på en hensigtsmæssig måde i løbet af en arbejdsdag. Derudover kræver det også en teknologi således busser der kører længere også kan omstilles til el.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgave	Busserne skal have ny kontrakt i 2028 (med mulighed for forlængelse på op til 6 år). Her kan kommunen stille krav om at busserne skal omstilles til el, hvis det til den tid vurderes at være egnet. Andelen af kollektiv trafik på el såsom bybusser, skolebusser, regionalbusser, flex-trafik, taxaer og lignende kan løbende overvåges.
Proces	Bybusserne er omstillet til el. De øvrige busser afventer ny kontrakt i 2028, og der bruges derfor ikke medarbejderressourcer for nuværende. Det er uvist om eventuelle udbud af flextrafik på el medfører øgede udgifter.
Output	At alle busser i Kolding Kommune kører på el.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Tiltaget er i overensstemmelse med Mobilitetsplan 2023-2035.
---	--

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Sydtrafik, Vognmandsselskaber
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Opstille krav til busser med ruter i Kolding kommune til at være eldrevne.
Monitoreringskilde	Kontrakten på de 12 dieselbusser, revurderes i 2028.
Tiltagsmål	Alle busser i kommunen kører på el i 2050.
Monitoreringskilde	Alle fremtidige udbud indeholder krav om kørsel på el.

Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)

Opgaver / projekter	<p>Hele bybusnettet kører på el nu samt mellembysruterne (rute 253, 254, 255). Vi har i øjeblikket 26 elbusser i kontrakt + 3 reserve busser.</p> <p>De resterende busser (mellembysruter, lokalruter osv.) køres af 12 dieselbusser. Busserne skal have ny kontrakt i 2028 (med mulighed for forlængelse på op til 6 år). Her kan kommunen stille krav om at busserne skal omstilles til el, hvis det til den tid giver mening. Det er nemmere at omstille bybusser til el end busser der kører langt uden mulighed for at oplade på et centralt anlæg. Men det kan være at teknologien og batterierne er blevet bedre til den tid.</p> <p>Flextrafik er lige sendt i udbud, hvor det for nuværende ikke er stillet krav til, at de kører på el. Flexkørsel i Region Midtjylland og Region Syddanmark udbydes i fællesskab af trafikelskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik.</p>
Resultater ift. målsætning	Ingen yderligere resultater andet end bybusserne kører på el.
Det videre arbejde	Undersøge om vi i næste kontrakt skal stille krav til at de resterende busser kører på el.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Der er ikke arbejdet med tiltaget, da ny indgåelse af arbejdet med ny kontrakt ikke er påbegyndt.
KK - indsatsniveau	Rød, da arbejdet med at få resterende busser på el er ikke igangsat.
Når vi tiltagsmålet?	Grøn, da en stor del af Kolding busser er allerede omstillet til el. samt kontrakten om de resterende busser skal revurderes i 2028, hvor i der kan besluttet at alle busser skal køre på el.
Det videre arbejde	Arbejde med ny kontrakt for resterende busser i Kolding.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet

Der er ikke knyttet kvantitative data på tiltagsmålet, hvorfor der ikke kan vises en udvikling.

Bæredygtig erhvervskørsel

Beskrivelse

Relevans:

For at skabe renere luftkvalitet i byerne, kan der arbejdes med initiativer som sætter rammer for hvilke typer køretøjer, som må køre ind. Erhvervskørslen kører og udleder CO₂, men teknologisk er det muligt at omstille denne transport til at køre på el eller brint. Her kan der arbejdes med at indføre miljøzone – nulemissionszone i dele af byen.

For at skabe mere bæredygtig varelevering kan der også arbejdes med alternativ vareleverance, f.eks. at transporten af nogle typer varer er med i bussen eller på cykel.

Kørsel ifm. renovation kunne evt. også tænkes i andre mindre og mere bæredygtige transportformer, da det i forvejen kan være svært at få tømt skrald i bymidten.

Som et af de få steder i landet har vi i dag ét brint-tankanlæg i Kolding. Derudover har Kolding foreløbigt udpeget en mulig placering af et nyt brint- tankanlæg til lastbiler.

Handlinger hos målgruppen

Såfremt der kommer miljøzone, vil målgruppen heriblandt virksomheder og Redux skulle tilpasse sig rammerne og planlægge kørsel på baggrund af planen. Her kunne alternative former for drivmidler undersøges, hvad der giver bedst værdi for virksomhederne om det f.eks. er køretøjer på brint eller ved brug af "rugbrødsmotor" på cykel.

Virkemidler:

Indsatser for dette område skal kommunikeres, således det er muligt at planlægge ud fra disse rammer.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030/pr år:	3.200
Kildehenvisning	Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO ₂ emission_Transport". Ca. 3.200 tons CO _{2e} pr år. CO ₂ -reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt.

De afledte effekter

Sundhed og trivsel for alle:

Giver ikke støj og partikeludledning på samme måde som køretøjer, der kører på fossile brændsler.

Mangfoldig natur:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Vand som ressource:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Ressourcer i kredsløb:

Her kan sikres at køretøjets livscyklus er bæredygtigt.

Bæredygtige fællesskaber:

Ingen væsentlige sammenhænge.

Økonomiske gevinster og udgifter:

Kolding Kommune opnår gevinst ved at tung trafik til erhvervskørslen i byen ikke larmer og forurener som den øvrige erhvervskørsel, der kører på fossile brændsler.

En indførelse af miljøzone kan have store konsekvenser for erhvervslivet, så derfor skal det vurderes, hvornår Kolding Kommune og erhvervslivet kan være klar til den omstilling. Det skal kunne lade sig gøre teknologisk og planlægningsmæssigt, at få omstillet til køretøjer på andre drivmidler.

Særlige barrierer og forudsætninger

Hvis der er for mange restriktioner på leverancer/renovation, kan det være svært at være forretningsdrivende/beboer i byen.

Det gør Kolding Kommune

Opgavebeskrivelse

Opgavefokus - KK	Miljøzone, hvad skal der til og hvornår vil det give mening at indføre. Ift. brint-tankanlæg: Bidrage til udpegning af lokalitet for brint-tankanlæg. Evt. myndighedsbehandling i forhold til plan-, bygge og miljølovgivning.
Proces	Kolding Kommune bør undersøge, hvilke konsekvenser det vil have at indføre miljøzone i bymidten.
Output	At Kolding Kommune indfører miljøzone i bymidten. At Kolding Kommune støtter op om et brint-tankanlæg.

Opgavens indvirkninger på øvrige opgaver i kommunen	Indvirkning på opgaven med at sikre brint-tankanlæg
---	---

Samarbejde og partnerskaber

Samarbejde og partnerskaber	Brint- korridorprojektet er et muligt tværgående EU-projekt, GREATER4H, hvor Region Syddanmark deltager. Kolding Kommune bliver orienteret af regionen. Tiltaget kræver samarbejde med transport- og renovationsfirmaer i forhold deres køretøjer, om de er teknologisk klar med alternativer.
Har de eksterne aktører hovedansvaret?	Nej

Mål og monitorering

Procesmål	Der er ikke formuleret procesmål til tiltaget. Tiltagets status vurderes ud fra et fagligt skøn, om de indsatser Kolding Kommune har lavet det foregående år rykker nærmere outputmål.
Monitoreringskilde	Mangler procesmål.
Tiltagsmål	Kolding Kommune har indført miljøzone i byen.

Monitoreringskilde	Der er ikke specifik datakilde til dette tiltagsmål.
--------------------	--

Status

2022 (sep.) - 2023 (sep.)	
Opgaver / projekter	Der er ikke arbejdet med, hvordan vi overordnet skal sikre omstillingen af erhvervskørlens drivmidler. Kræver lovændring for at indføre miljøzone. Redux kigger på nuværende tidspunkt på flexskrald, som er eldrevne skraldebiler som henter affald efter behov ved virksomheder. Det er ydermere en social virksomhed der driver det med succes f.eks. i Aalborg Kommune
Resultater ift. målsætning	Der er ikke opnået resultater ift. målsætningen.
Det videre arbejde	Det bør vurderes, hvordan vi internt kan sikre at vores kontrakter/aftaler sætter krav til drivmidler.
2023 (sep.) – 2024 (sep.)	
Statusbeskrivelse	Der er ikke arbejdet yderligere med dette tiltag.
KK - indsatsniveau	Rød, da der ikke er undersøgt eller arbejdet med tiltaget.
Når vi tiltagsmålet?	Rød, da Kolding Kommune på nuværende tidspunkt ikke er klar til at indføre miljøzone, da det ikke er undersøgt, hvilke konsekvenser det vil have for Kolding erhvervsliv.
Det videre arbejde	Undersøge konsekvenser for indførelse af miljøzone.

Udvikling – procesmål

	2022-2023	2023-2024	2024-2025	
KK - indsatsniveau				

Udvikling – tiltagsmålet

Der er ikke knyttet kvantitative data på tiltagsmålet, hvorfor der ikke kan vises en udvikling.

Forbrændingsmotor og brændstof

De ovenstående tiltag er alle nogle som Kolding Kommune kan påvirke helt eller delvist. Disse tiltag kan reducere CO₂-udledningen med 20 % i 2030 sammenholdt med udledningen i 1990. For at reducere CO₂ udledningen yderligere, er det nødvendigt med national lovgivning, der kan påvirke transportbehovet og valget af transportmiddel endnu mere, f.eks. ved indførelse af roadpricing. Derudover kan udledningen også reduceres yderligere ved teknologisk forbedring, som vi forventer sker inden 2030. Her har vi regnet på to eksterne tiltag:

- Forbedret teknologi i forbrændingsmotorer (ekstern effekt)
- Højere andel af bioethanol i brændstoffet (ekstern effekt)

CO₂-reduktionseffekterne for de forskellige transporttiltag kan ikke sammenlægges direkte, da de kan have en gensidig effekt. Der er udarbejdet et notat, som beskriver disse forhold og det anvendte datagrundlag. Se notat - 242_Beregnet CO2 emission_Transport.

Forbedret teknologi i forbrændingsmotorer

Forbedring af forbrændingsmotorernes teknologi, så bilerne kan køre længere på en liter brændstof, er uden for Kolding Kommunes indflydelsesområde. Beregninger viser imidlertid, at en effektivisering, så bilerne kører 20 % længere pr. liter brændstof, vil kunne bidrage til en CO₂e-reduktion på ca. 35.000 tons CO₂e pr. år i 2030. Effekten vil være størst på veje uden trængsel, mens CO₂e udledningen på veje med køkørsel vil være stort set uændret.

Højere andel af bioethanol i brændstoffet

Ved mindre ændringer af de almindelige motorer vil de fleste biler i dag kunne køre på en blanding af op til 85 % bioethanol jf. artikel¹ fra Novozymes A/S og DTU (2005). Tilsætning af bioethanol giver en renere forbrænding med lavere emission af bl.a. CO₂. Den største udfordring ved iblanding af større mængder bioethanol ligger i fremstillingsprocessen, og hvorvidt der på verdensplan er råvarer nok til en tilstrækkelig produktion.

I beregningerne er der forudsat en stigning i tilsætningen af bioethanol i benzinen fra de nuværende 10 %, som langt størstedelen af alle biler kan køre på, til 85 %. Tilsætningen af 85 % bioethanol giver anledning til en CO₂e-reduktion på ca. 89.000 tons CO₂e pr. år.

¹ <https://www.biotechacademy.dk/wp-content/uploads/2018/01/fremstillingbioethanolnufremtiddanskemi.pdf>

