



**Kolding
Kommune**
en del af trekantområdet

Sammen designer vi livet



Version 1.1 (2023)

Bilag 1b – Klimatiltag

Bæredygtig transport

Indhold

Oversigt	3
Oversigtsskema – Tiltag og status	4
Reduceret motoriseret transportbehov	6
Fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet	6
Nærhed til institution/skole	9
Minimere erhvervskørslen (tung transport)	12
Skabe bedre forhold for hjemmearbejde	15
Attraktive alternativer til bilen	18
Skabe bedre forhold for gående	18
Cykelfremme	20
Mikromobilitet	23
Forbedre kollektiv transport (Buskørsel og andre flexprodukter)	26
Knodepunkter	29
Samkørsel og delebil	32
Parkeringsstrategi (Mobilitetsplan)	35
Bæredygtig kørsel	38
Opsætning af ladestandere	38
Kollektiv trafik omstilles til el	41
Bæredygtig erhvervskørsel (tung transport)	43
Forbrændingsmotor og brændstof	46

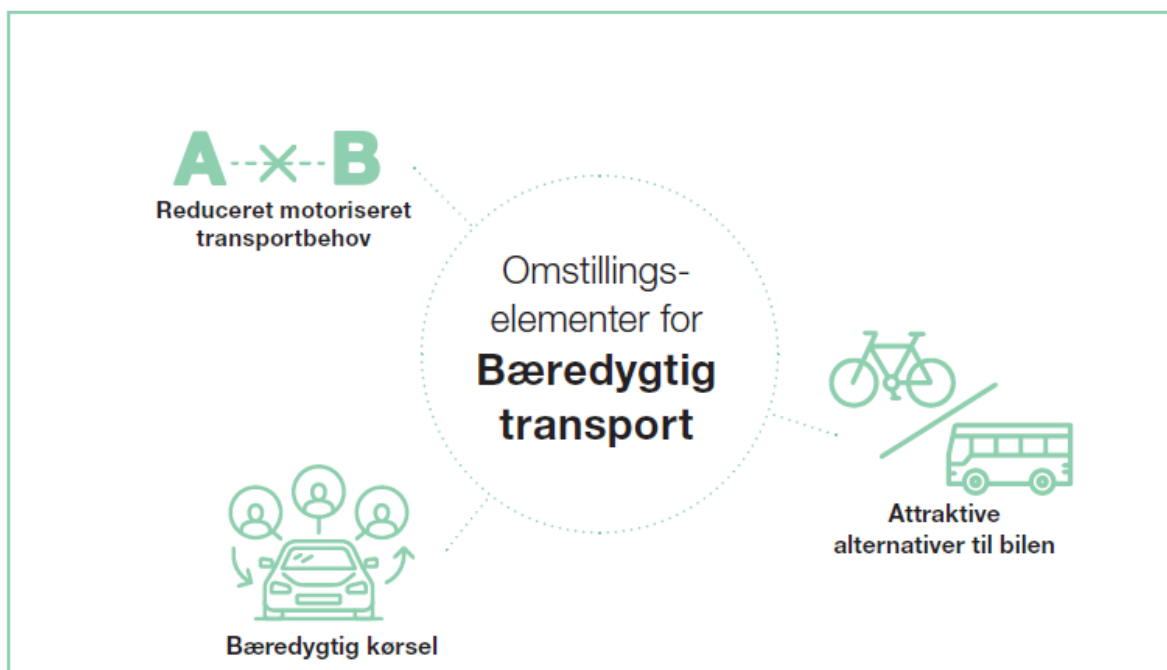
Oversigt

Bilag 1b beskriver de potentielle tiltag og de prioriterede tiltag inden for transportområdet. Tiltagene i Bilag 1b er opdelt i tre omstillingselementer, Reduceret motoriseret transportbehov, Attraktive alternativer til bilen og Bæredygtig kørsel. Alle tre omstillingselementer er essentielle for at sikre mere bæredygtig transport.

'Mobilitetsplan 2023-2035' og Klimahandleplanen blive 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.

Beregningerne af tiltagenes CO₂-effekter fremgår af Bilag 3 – Reduktionssti 2030 og 2050. Tilknyttet til bilag 1b er der udarbejdet et notat som redegør for CO₂-reduktionsberegninger for transportområdet.

Hovedgrebene i en omstillingen til en mere bæredygtig transport



Overzichtsskema – Tiltag og status

Tiltagstitel (periode)	Status / Prioritering	Status 2022-2023 (note)	Status jf. data	Når vi målet?
Reduceret motoriseret transportbehov				
Fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet (2022-2035)	Høj	I LOP gruppen giver trafikteamet input til nye lokalplaner, hvor der er et større fokus på bæredygtige mobilitetsformer. Dialog i gang i Planafdelingen ift. ny kommuneplan. Ift. lokalplaner arbejdes med dialoger som forsøger at gøre projekterne mere bæredygtige iht. transporten.	I 2019 52 %, mens i 2022 var det 51 % som kørte alene i bil.	"Målet er max 34 % køre alene i bil i 2035".
Nærhed til institution / skole (2022-2050)	Lav	Der er ikke arbejdet med tiltag i år, men hænger også sammen med ovenstående.		Borgere bliver skrevet op til nærmeste institution eller skole.
Minimere erhvervs-kørslen (tung transport) (2022-2035)	Middel	Der er ikke arbejdet med plan for erhvervs-kørslen (tung transport). Dog er der arbejdet med 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.	I 2020 kørt 168 mio. km (Lastbil og varevogn), mens i 2021 var der kørt 196 mio. km. (Stor usikkerhed)	Mangler
Skabe bedre forhold for hjemme-arbejde (2022-2035)	Lav	Inaktiv - Har ikke arbejdet med tiltag.		"Målet er max 34 % køre alene i bil i 2035".
Attraktive alternativer til bilen				
Skabe bedre forhold for gående (2022-2030)	Lav	Prøvehandling om, at lukke centrale gader for gennemkørsel. Derudover arbejdes der med regulering af biltrafikken i gågadesystemet i form af løsning med dynamisk pullersystem, som også vil skabe mere plads til fodgængere.	Andel af turene til fods steget fra 15 % i 2019 til 27 % i 2022.	Forøge turene til fods fra 15 % i 2019 til 17 % i 2030.
Cykelfremme (2022-2030)	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.	Andel turene til på cykel er det samme i 2019 og i 2022 (8 %).	Forøge turene på cykel fra 8 % i 2019 til 21 % i 2030.
Forbedre kollektiv transport (Buskørsel og andre flexordninger) (2022-2030)	Høj	I 2023 arbejdes der med en ny kollektiv trafikplan, som skal belyse, hvad der skal til for at opnå en forøgelse af passagerantallet.	Andel af turene i kollektive transport er det samme i 2019 og i 2022 (2%).	Forøge passager antallet i den kollektive transport fra 2 % i 2019 til 4 % i 2030.
Mikromobilitet (2022-2030)	Lav	Der er ikke arbejdet med tiltaget, men ud fra sparring i netværket tyder det på, at potentialet med dele elløbehjul ikke er så stort som tidligere efter indførelse af hjelmkrav og at flere har købt private elløbehjul.		Forøge procentandelen i kategorien "andet" (8 % i 2019) i 2030.
Parkerings-strategi (Mobilitetsplan 2023-2030)	Høj	Der nedsættes en gruppe til at arbejde videre med tiltag under parkering beskrevet i Mobilitetsplan 2023-2035.		Strategien skal bidrage til at reducere bilturene, hvor der kun er én

				person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030.
Knudepunkter (2022-2050)	Lav	Der arbejdes yderligere med Mobilitetsplan 2023-2035 indledende tanker for knudepunkter i forskellige skala i udarbejdelsen af en ny Kollektiv trafikplan.		Skabe gode skiftemuligheder mellem transportmidlerne.
Bæredygtig kørsel				
Opsætning af ladestander (2022-2025)	Høj	Der er lavet udbud på de udpegede placeringer til ladestander jf. ladestanderstrategien fra 2022. Der opsættes parkeringsskilte, så parkeringspladser ved ladestander er forbeholdt elbiler.	17 ladestander opsat i 2023 på kommunale P-pladser.	Få etableret mindst 210 normalladere, 14 hurtigladere og 9 lynladere inden 2025.
Samkørsel og delebil (2022-2030)	Middel	Samkørselsplatformen FDM Ta'Med lanceres i efteråret 2023. Her bruges midler bl.a. på at udbrede samkørsel som mobilitetsform blandt virksomheder, men også lokalt i Kolding Kommune som virksomhed.		forøge ture i bil med 2 personer eller flere fra 15% i 2019 til 17% i 2030.
Kollektiv trafik omstilles til el (2022-2030)	Lav	Hele bybusnettet kører på el nu samt mellembysruterne (rute 253, 254, 255). De resterende busser (mellembysruter, lokalruter osv.) kører på diesel (12 stk.). Flextrafik er lige sendt i udbud, hvor det for nuværende ikke er stillet krav til, at de kører på el.		Alle busser i kommunen kører på el i 2050.
Bæredygtig erhvervskørsel (Tung transport) (2022-2050)	Lav	Der er ikke arbejdet med, hvordan vi overordnet skal sikre omstillingen af erhvervskørsels drivmidler. Redux kigger på nuværende tidspunkt på flexskrald, som er eldrevne skraldebiler.		"Indført miljøzone i Kolding by".
Forbrændings motorer og brændstof (2022-2030)	-	Ekstern tiltag. Vi har ikke tjekket op på udviklingen.		20 % længere pr. liter brændstof samt tilsætningen af 85 % bioethanol i 2030.

Farveforklaring til tabel

Status (Det seneste år)	Når vi målet? (ift. målsætningen for tiltaget)
God fremdrift (Kører efter planen. De centrale dele er godt i gang)	Højest 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
ikke påbegyndt eller ekstern tiltag	ikke påbegyndt
Nyt tiltagsforslag	

Reduceret motoriseret transportbehov

Fremme en bystruktur, der understøtter bæredygtig mobilitet

Beskrivelse

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.

Der kan eksempelvis arbejdes med, hvor nye bolig- og erhvervsområder skal placeres, samt hvordan områderne skal udformes, så det understøtter en bæredygtig mobilitet og har sammenhæng til lokalområdets funktioner.

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.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030 / pr. år.	800
--	-----

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 800 tons CO₂e pr år. CO₂-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:

Ikke relevant

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.

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Kræver intern organisering for at klarlægge om der er nok medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

Ikke relevant

Økonomiske gevinster:

Kolding Kommune får økonomisk gevinst ved at biltrafikken falder, da det er væsentligt dyrere at udbygge infrastrukturen end at bruge den eksisterende infrastruktur anderledes.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Kolding Kommune kan via Kommuneplanen, helhedsplaner, lokalplaner mm. medvirke til at sikre rammer for byudvikling, der kan minimere transportbehovet.

Kolding Kommune kan indgå et samarbejde med en eller flere projektudviklere i et større udviklingsområde, hvor bæredygtig transport indtænkes som et bærende element.

Opgaver, planer og strategier:

Tiltaget griber ind i flere betydende opgaver bl.a. kommuneplanlægningen og lokalplanarbejdet. Tiltaget spiller dog godt ind i eksisterende Bæredygtighedsstrategi og Mobilitetsplan.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Projektudviklere
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

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.

Målsætning og monitorering

Målsætning:

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at reducere bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme bæredygtig mobilitet.

Status

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.

Reduceret motoriseret transportbehov

Nærhed til institution/skole

Beskrivelse

Flere borgere foretager ture til institutioner eller skoler, som en del af deres hverdagsture. Kørsel til og fra institution og skole er steget i en årrække og gør det samtidig utrygt for de børn der selv cykler eller går. Derfor drejer tiltaget sig om, at borgere skal bruge nærmeste institution eller skole for at give bedre mulighed for at benytte bæredygtig mobilitet, bl.a. cyklen.

Særlige barrierer og forudsætninger

Giver ikke borgerne et frit valg til at vælge den institution eller skole, som de finder mest attraktiv for deres børn.

Kolding Kommune ønsker at udnytte kapaciteten i institutionerne fuldt ud, hvilket kan gøre det vanskeligt at tilbyde institution tæt på borgernes hjem. Uudnyttet institutionskapacitet kan desuden udgøre et ressourcspild.

Forudsætter at byudviklingen følger kapaciteten i institutioner og skoler, således der ikke er overbelægning nogle steder og uudnyttet kapacitet andre steder.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030 / pr. år.	Ikke beregnet
--	---------------

Ikke beregnet, vil kræve en stor analyse af, hvordan børnene transportere sig i dag.

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 til fods eller på cykel gavner dette sundheden.

Mangfoldig natur

Ikke relevant

Vand som ressource:

Ikke relevant

Ressourcer i kredsløb:

Ikke relevant

Bæredygtige fællesskaber:

Ikke relevant

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Kræver intern organisering for at klarlægge om der er nok medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

Kapacitet lokalt vil kræve et større udbud af ledige institutionspladser, hvilket er en ekstra udgift.

Økonomiske gevinster:

Kolding Kommune får økonomisk gevinst ved at biltrafikken falder, da det er væsentligt dyrere at udbygge infrastrukturen end at bruge den eksisterende infrastruktur anderledes.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Kolding Kommune skal sætte målsætningen om lokal institution og skole og tilpasse byplanlægningen efter denne for at sikre mulighed for mere bæredygtig mobilitet uden at kapaciteten bliver skæv i kommunens institutioner eller skoler.

Opgaver, planer og strategier:

Tiltaget støtter op om Bæredygtighedsstrategien og Mobilitetsplanen i at omstille til en mere bæredygtig transport.

Tiltaget har dog indvirkning i arbejdsopgaver på tværs af flere forvaltninger og det skal afdækkes, hvilke positive og negative konsekvenser det har.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Ikke relevant
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Målsætning og monitorering

Målsætning:

Kolding Kommune vil sikre flest mulige offentlige funktioner lokalt, så transportbehovet kan minimeres. Sikres gennem målsætning om at borgere bliver skrevet op til nærmeste institution eller skole.

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at reducere bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030.

KPI og monitorering:

Der kan måles, hvor mange der af kapacitetsmæssige årsager ikke kan være på nærmeste institution og skole.

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme bæredygtig mobilitet.

Status

Opgaver / projekter:

Der er ikke arbejdet med dette tiltag det seneste år.

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:

Handler om at mindske andelen af børnehavebørn og skoleelever som bliver kørt. Et samarbejde mellem Børne og unge forvaltning og By- og Udviklingsforvaltningen. Tiltaget skal prioriteres for at lykkes på tværs af flere forvaltninger. Vi har ikke erfaringer på nuværende tidspunkt med tiltaget. Kræver en ny struktur for institutions- og skoleområdet.

Minimere erhvervskørslen (tung transport)

Beskrivelse

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).

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.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	2.500
---	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 2.500 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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

Ikke relevant

Vand som ressource:

Ikke relevant

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 større vogntog, som giver bedst udnyttelse og generere mindst i bymidten.

Bæredygtige fællesskaber:

Ikke relevant

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Kræver intern organisering for at klarlægge om der er nok medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

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

Økonomiske gevinster:

Kolding Kommune får økonomisk gevinst ved at turene med tung transport i bymidten kan reduceres og give andre bykvaliteter 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 egnet, og hvor kørsler forekommer i dag.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Kolding Kommune skal sikre en plan for området, da den tunge transport kræver mere areal i infrastrukturen og kan sætte begrænsninger for øvrige projekter i bymidten. Trafik-, Vej- og Parkafdelingen er ansvarlig for implementeringen.

Kolding Kommune kan opfordre virksomheder til at koordinere varelevering med fælles distribution for at minimere "last mile" transporten.

Opgaver, planer og strategier:

Planen for den tunge transport i bymidten skal indeholde svar på, hvor den tunge trafik må køre, hvornår den må være der – tidsrestriktioner, samt begrænsninger på køretøjets størrelse i givne områder.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Transport- og renovationsfirmaer, Business Kolding
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

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.

Målsætning og monitorering

Målsætning:

Mangler

KPI og monitorering:

Vi kan udlægge tællesnit specifikke steder i kommunen og følge lastbiltrafikkens udvikling.

Status

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.

Skabe bedre forhold for hjemmearbejde

Beskrivelse

For at reducere antallet af især pendlerture, kan der arbejdes med at øge brugen af hjemmearbejde. Der var under Coronapandemien set gode erfaringer med brug af hjemmearbejde på arbejdspladser, hvor opgaveomfanget tillader det. Her kan der arbejdes videre med, at flere arbejdspladser fortsætter med at gøre det muligt at arbejde hjemme, hvor Kolding Kommune som arbejdsplads kan være det gode eksempel.

Særlige barrierer og forudsætninger

Barriererne kan være forskellige på individniveau i forhold til, hvordan den enkelte medarbejder trives med en arbejdskultur med hjemmearbejde. Der kan være flere forskellige modeller for hjemmearbejde og hvordan det fungerer fra arbejdsplads til arbejdsplads.

Mere udvaskede forhold mellem fritid og arbejde kan give nye udfordringer for privat- og arbejdslivet.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030 / pr. år.	3.800
--	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 3.800 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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.

Mangfoldig natur

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

Der skabes en ny kultur på arbejdspladser når det arbejdes helt eller delvist hjemmefra, som både kan gavne det kollegiale og opgaveløsningen, men kan også have den negative effekt ved ikke at se hinanden fysisk.

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Der er ikke afsat medarbejderressourcer til at arbejde yderligere med tiltaget. Der er for nuværende mulighed for at arbejde hjemme i nogle afdelinger i By- og Udviklingsforvaltningen.

Andre omkostninger:

Kolding Kommune bør sikre de rette arbejdsforhold på hjemmearbejdspladser, hvilket kan medføre udgifter til kontorudstyr.

Økonomiske gevinster:

Kolding Kommune får økonomisk gevinst ved at turene til og fra arbejde kan reduceres og give andre bykvaliteter og mere sundhed for borgerne. Derudover opnår Kolding Kommune også en gevinst ved ikke at skulle investere i at tilpasse infrastrukturen yderligere grundet trængselsudfordringer på vejnettet og i kryds. Der opnås desuden gevinst ift. hvor mange kontorpladser, der skal være til rådighed i de administrative bygninger.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Centralforvaltningen er ansvarlig for implementering i Kolding Kommune. Kolding Kommune har i flere afdelinger på tværs af forvaltninger allerede mulighed for at arbejde hjemme. Der kan dog arbejdes yderligere med dette tiltag f.eks. ved at tilbyde bedre kontorforhold hjemme eller opfordre eksterne i højere grad til at holde møder online.

Opgaver, planer og strategier:

Ikke relevant for nuværende.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Business Kolding
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Projektet er først og fremmest internt i Kolding Kommune. Men kan evt. samarbejde med Business Kolding om at udbrede gode idéer til, hvordan man arbejder hybrid med mulighed for både at være på arbejde fysisk og digitalt (hjemmefra).

Målsætning og monitorering

Målsætning:

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at reducere bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme bæredygtig mobilitet.

Status

Opgaver / projekter:

Der er mulighed for at arbejde hjemme i flere afdelinger i Kolding Kommune. Der er ikke arbejdet med yderligere brug af hjemmearbejde og der er evt. brug for en intern vurdering af tiltaget om vi skal gøre mere brug af det eller om ordningen er som den skal være. Det vides ikke for nuværende om Business Kolding har arbejdet med at inspirere virksomheder i kommunen til at gøre brug af tiltaget, men ellers vil det være oplagt at høre nærmere og Kolding Kommune evt. kunne være et eksempel der skulle videreformidles. Flere virksomheder har formentlig hørt til mange erfaringer under Coronapandemien og har taget stilling til, hvordan man som virksomhed skaber rammerne for hybride arbejdspladser.

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:

Der er brug for stillingtagen til, i hvor høj grad Kolding Kommune ønsker at gøre mere brug af at medarbejdere arbejder hjemme eller om nuværende ordning er tilstrækkelig. Derudover er det oplagt at arbejde videre med at inspirere andre virksomheder i samarbejde med Business Kolding. Kolding Kommune kan desuden øge brugen af at afholde onlinemøder med eksterne samarbejdspartnere.

Attraktive alternativer til bilen

Skabe bedre forhold for gående

Beskrivelse

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.

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.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	4.500
---	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 4.500 tons CO_{2e} pr. år. CO₂-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

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

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

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Der er ikke afsat medarbejderressourcer til at arbejde direkte med tiltaget, men der arbejdes løbende med bymidteprojekter, som også indirekte forbedre forholdene for fodgængere.

Andre omkostninger:

Ikke relevant.

Økonomiske gevinster:

Kolding Kommune opnår gevinst ved at bymidten fredeliggøres yderligere for biltrafikken og dermed kan vedligeholdelsen af infrastrukturen reduceres. Det kan give andre bykvaliteter og mere sundhed for borgerne.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdelingen er ansvarlig for implementeringen, hvordan infrastrukturen skal udformes så der kommer større fokus på gode forhold for gående.

Opgaver, planer og strategier:

En opgave kan beskæftige sig direkte med fodgængere, i forhold til hvordan vi skaber en bymidte samt centerbyer, der er mere fodgængervenlige.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035, Handicappolitik 2023.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Ikke relevant
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Monitorering og målsætning

Målsætning:

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at forøge turene til fods fra 15% i 2019 til 17% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsatser for at fremme turene til fods.

Status

Opgaver / projekter:

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.

Attraktive alternativer til bilen

Cykelfremme

Beskrivelse

Mange ture kan foregå på cykel, specielt turene under 10 km. Cyklen er fleksibel og fylder ikke ret meget i gaderummet. For at forbedre mulighederne for at benytte cyklen i kommunen og gøre det mere attraktivt at cykle og tænke hele rejsen med f.eks. kombination af cyklen og andre transportmidler og cykelparkering tæt på destination. 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.

Særlige barrierer og forudsætninger

I byen er det særligt en udfordring med pladsen, da flere funktioner skal udnytte den tilgængelige plads. Prioritering af cyklister kan være på bekostning af andre trafikanter. Det kan f.eks. være nødvendigt i signalanlæg at reducere kapaciteten for bilister eller reducere antallet af vognbaner for bilister.

En markant ændring af borgernes transportadfærd kræver tiltag, der kan gøre det mindre attraktivt at benytte bilen, såsom en restriktiv parkeringspolitik i bymidterne og reduktion af bilers fremkommelighed i bymidterne.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	25.000
---	--------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 25.000 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

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

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Der er tilstrækkelig med medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

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.

Økonomiske gevinster:

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 bykvaliteter, da cykelinfrastrukturen ikke er lige så pladskrævende som bilinfrastruktur (vognbane- og parkeringsarealer).

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen.

Opgaver, planer og strategier:

Sikre sammenhængende stinet og stifaciliteter med højt serviceniveau.

Planlægge for lav hastighed for biltrafik, hvor cyklister er udsatte.

Adfærdspåvirke borgere til at vælge cyklen af hensyn til klima og sundhed.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Cyklistforbundet, Uddannelsesinstitutioner, Virksomheder
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Eksterne aktører kan være med til at fremme brugen af cykel lokalt og i arbejdet med at planlægge initiativer, som får flere koldingensere mere op på cyklen.

Målsætning og monitorering

Målsætning:

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at forøge turene på cykel fra 8% i 2019 til 21% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme turene på cykel.

Status

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.

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.

Det forventes at kunne revidere eksisterende Cykelplan 2012-2025 med opstart i 2024 og vedtagelse i 2025, hvor eksisterende cykelplan udløber.

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.

Mikromobilitet

Beskrivelse

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-mikromobilitet 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 u hensigtsmæssigt rundt i byen. Derudover skal stifaciliteter være optimale, så det er attraktivt at benytte mikromobilitetsløsninger helt eller delvis på sin tur i Kolding.

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.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030 / pr. år.	1.400
--	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO₂ emission_Transport".

Ca. 1.400 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

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.

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejder ressourcer:

Opgaven er ikke prioriteret for nuværende og dermed er der ikke afsat medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

At sikre en god vej- og stiinfrastruktur 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.

Økonomiske gevinster:

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 bykvaliteter, da mikromobiliteter ofte benytter stiinfrastrukturen, som ikke er lige så pladskrævende som bilinfrastruktur (vognbane- og parkeringsarealer).

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen.

Opgaver, planer og strategier:

Kolding Kommune kan stille færdselsarealer til rådighed for klimavenlige dele transportformer f.eks. købehjul eller cykler til deling.

Kolding Kommune kan samarbejde med virksomheder, som arbejder med dele-mikromobilitetsløsninger.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Private operatører indenfor mikromobilitet
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Ja / Nej

Private operatører indenfor mikromobilitet i henhold til at opstille offentlige tilgængelige mikromobiliteter f.eks. elløbehjul eller cykler.

Monitorering og målsætning

Målsætning:

Mikromobiliteter spænder bredt i små mobilitetsformer f.eks. cykel, løbehjul, skateboard eller andet. Derfor relateres det til målsætning i Mobilitetsplan 2023-2035 om en cykelandel ønskes forøget fra 8% i 2019 til 21% i 2030 og kategorien "Andet" som er status quo fra 8% i 2019 til 8% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme turene som falder i kategorien "Andet".

Antal brugere kan følges ud fra datadeling med de private operatører, her kan vi følge om deleordninger evt. bruges.

Status

Opgaver / projekter:

Der er ikke arbejdet med tiltaget, men ud fra sparring i fagnetværk tyder det på at potentialet med dele elløbehjul ikke er stå stort som tidligere efter indførelse af hjelmkrav og at flere har købt private elløbehjul. 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%.

(Michella bemærkning: anden kategori?)

Det videre arbejde:

Afdække behovet for dette tiltag.

Forbedre kollektiv transport (Buskørsel og andre flexprodukter)

Beskrivelse

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. 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.

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.

Særlige barrierer og forudsætninger

Store økonomiske omkostninger for at lave et optimalt kollektivt trafiksystem kan være en barriere, men det anses nødvendigt for at fastholde og tiltrække passagerer.

En markant ændring af borgernes transportadfærd kræver formentlig også tiltag, der kan gøre det mindre attraktivt at benytte bilen, såsom en restriktiv parkeringspolitik i bymidterne og reduktion af bilers fremkommelighed i bymidterne.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	9.100
---	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 9.100 tons CO₂e pr år. CO₂-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 passagernes alternativ til bus var f.eks. at gå eller cykle.

Mangfoldig natur

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

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

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Der er tilstrækkelig med medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

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

Økonomiske gevinster:

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 bykvaliteter, 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).

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen. Kolding Kommune bestiller og bestemmer udbuddet og herved serviceniveauet for kollektiv transport i Kolding kommune (tog undtaget).

Opgaver, planer og strategier:

En kollektiv trafikplan for at vise tiltag, der skal være med til at opnå flere passagerer. Derudover skal planen også være med til at lægge linjerne for nye køreplaner i 2025.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Sydtrafik, Uddannelsesinstitutioner, Virksomheder
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Skal være med til at sikre en optimal fremtidig kollektiv trafik, som understøtter fremtidige behov og skaber gode vilkår for den kollektive transport.

Monitorering og målsætning

Målsætning:

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at forøge passagerantallet i den kollektive transport fra 2% i 2019 til 4% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsatser for at fremme turene med den kollektive transport.

Derudover kan vi følge passagerantallet, da brugere i busserne registreres med rejsekortdata.

Status

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.

Knudepunkter

Beskrivelse

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".

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.

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030 / pr. år.	Ikke beregnet
--	---------------

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:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

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

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Opgaven er ikke prioriteret for nuværende og dermed er der ikke afsat medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

Attraktive knudepunkter kræver investering i f.eks. bil- og/eller cykelparkering, hvilket kræver investering i anlæg. Hvor der skal omstiges til den kollektive trafik, skal der investeres i høj frekvens, så ventetider begrænses.

Økonomiske gevinster:

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.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen. Kolding Kommune planlægger hvor knudepunkter skal placeres strategisk, samt hvilken type skift, der skal foretages på knudepunktet og dertilhørende indretning af knudepunktet afhængigt af behovet.

Opgaver, planer og strategier:

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 samkørselspladser. 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.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035, Kollektiv trafikplan (igangsættes i 2023), Cykelplan (revideres i 2024-2025).

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Nabokommuner, Regionen, Sydtrafik, Lokalsamfundet.
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

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. samkørselspladser, som særligt er til gavn for pendlere mellem kommunerne.

Målsætning og monitorering

Målsætning:

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 bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme bæredygtig mobilitet og reducere antallet af ture i bil alene.

Status

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.

Samkørsel og delebil

Beskrivelse

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.

Særlige barrierer og forudsætninger

Samkørsels- og delebilsordninger har eksisteret i en længere årrække uden at have taget en betydende 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 debiler. Der er desuden ikke lovhjemmel til at prioritere fremkommelighed, parkeringsmuligheder ol. for biler med mere end en i bilen.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	5.500
---	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO₂ emission_Transport".

Ca. 5.500 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

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

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Opgaven er prioriteret for nuværende. Projektet er ressourcekrævende og primært en kommunikationsopgave, derfor kræver det en tværfaglig projektgruppe med tid til at bidrage aktivt i projektet. Projektgruppe haves, men er endnu uklart om der er nok tid afsat til at projektet kommer godt fra start.

Andre omkostninger:

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 samkørere eller delebilister får en gode f.eks. parkering forbeholdt samkørere eller samkørselspladser, hvilket kræver nogle investeringer og anden prioritering.

Økonomiske gevinster:

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.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdelingen er ansvarlig for implementeringen. Kolding Kommune kan informere og understøtte mulighederne for, at det er nemt at benytte sig af samkørsels- eller delebilsordninger.

Kolding Kommune kan samarbejde med virksomheder, som arbejder med samkørsels- og delebilsordninger, således at gode apps til match kan bruges af borgerne og få markedsført samkørsel som en mulig mobilitet. Herudover kan der arbejdes med forskellige økonomiske incitament. Derudover kan der arbejdes med fysiske tiltag, f.eks. at stille parkeringspladser til rådighed på offentligt vejareal forbeholdt samkørsel eller delebil.

Opgaver, planer og strategier:

Der skal lægges en kommunikationsplan for lancering af samkørsel, samt prioritering af midlerne til incitament, møder fysisk/online og andre indsatser for at fremme samkørsel.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Udbyder af samkørsels- og delebilskoncepter, Virksomheder, Uddannelsesinstitutioner, Lokalråd
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Ja

Kolding Kommune kan informere om mulighederne for at benytte samkørsel eller en delebil, men det handler ofte om adfærd, og hvordan man internt kan være ambassadør og påvirke sine kollegaer, medstuderende, naboer osv. om samkørselsfordele og nedbryde barrierer ved at køre sammen.

Målsætning og monitorering

Målsætning:

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.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsatser for at fremme turene i bil med flere personer.

Derudover kan vi følge retningen for turene foretaget som samkørsel ud fra leverandør FDM Ta'Meds app data om vi er på rette vej i at forøge antallet.

Status

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 samkørselstur.

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.

Parkeringsstrategi (Mobilitetsplan)

Beskrivelse

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.

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 mindskes 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 bymidter.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	45.500
---	--------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO₂ emission_Transport".

Ca. 45.500 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

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

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Mangler intern organisering, men det vurderes at der er tilstrækkelig med medarbejderressourcer.

Andre omkostninger:

Der kan være risiko for at erhvervslivet taber indtægtskilder, hvis deres primære kunder kun kan være bilister. Der kan ligeledes være risiko for at rekruttering bliver svære, hvis det ikke er let at komme til arbejdspladsen – kan ramme både offentlige og private arbejdspladser.

Økonomiske gevinster:

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

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen og kan skabe rammerne for de offentlige p-arealer.

Opgaver, planer og strategier:

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.

Relaterede planer og strategier: Mobilitetsplan 2023-2035

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Ejere af private p-arealer.
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Der er et stort udbud af private parkeringspladser i f.eks. Kolding by. Her vil det være oplagt at samarbejde om arealerne om det er muligt at udnytte pladserne i højere grad, sammenlignelig struktur for restriktioner og andre synergier for at udbuddet er tilstrækkeligt.

Monitorering og målsætning

Målsætning:

I Mobilitetsplan 2023-2035 er målsætningen at reducere bilturene, hvor der kun er én person i bilen fra 52% i 2019 til 34% i 2030, hvor parkering har en væsentlig betydning for at en tur tages i bil alene.

KPI og monitorering:

Vi vil bruge TU-data til at følge udviklingen og turenes fordeling på transportmiddel årligt. Dette vil vi gøre for at følge om vi er på rette vej eller om der skal øges i indsats for at fremme bæredygtig mobilitet.

Benyttelsen af midtbyens parkeringspladser vil blive registreret løbende.

Status

Opgaver / projekter:

Der nedsættes en gruppe til at arbejde videre med tiltag under parkering beskrevet i Mobilitetsplan 2023-2035.

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:

Af særlige tiltag, som kan påvirke transportmiddelvalget er at se på parkeringsstrukturen i henhold til restriktioner. Dertil bør der arbejdes mere med dobbeltudnyttelse i samarbejde med ejerne af private p-arealer. Af andre tiltag er bl.a. p-normerne (revision?), p-fonden, nødvendigheden af p-huset m.fl.

Opsætning af ladestandere

Beskrivelse

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

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.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	32.000
---	--------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 32.000 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Ikke relevant.

Bæredygtige fællesskaber:

Ikke relevant.

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Der er afsat tilstrækkeligt med medarbejderressourcer til at udrulle ladestandere ved offentlige bygninger og større offentlige p-pladser.

Andre omkostninger:

Kolding Kommune udbyder i efteråret 2023 retten til at opstille elladestandere ved kommunale bygninger med 20 eller flere parkeringspladser samt ved udvalgte parkeringspladser. Det vurderes, at tiltaget er omkostningsneutralt for Kolding Kommune.

Kolding Kommune bidrager til opstillingen af elladestandere ved myndighedsbehandling af anlæg på private arealer.

Økonomiske gevinster:

Ikke relevant.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen af ladestandere ved offentlige bygninger og større offentlige p-pladser. Kolding Kommune står dog ikke alene om at sikre en ladeinfrastruktur, som understøtter omstillingen til elbiler. Her bør ejere af private p-arealer ligeledes sikre ladeinfrastruktur løbende efter behovet.

Opgaver, planer og strategier:

Kolding Kommune har lavet en ladestanderstrategi, som er vedtaget i 2022. Strategien skal nu implementeres og der er lavet udbud på de udpegede placeringer til ladestandere.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne akører	Ejere af private p-arealer, private leverandører
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

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 ladestandere dækkes.

Monitorering og målsætning

Målsætning:

Få etableret mindst 210 normalladere, 14 hurtigludere og 9 lynladere i Kolding Kommune inden 2030. jf. ladestanderstrategien. Det forventes, at denne målsætning nås i 2024, da private udbydere er ved at opsætte hurtig og lynladere, og da Kolding Kommune udbyder mulighed for opsætning af mindst 242 ladeudtag på offentligt ejede arealer.

KPI og monitorering:

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

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.

Kollektiv trafik omstilles til el

Beskrivelse

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

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.

CO₂-effekt

CO₂-effekt i 2030 / pr. år.	1.500
---	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 1.500 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Her kan sikres at køretøjets livscyklus er bæredygtigt.

Bæredygtige fællesskaber:

Ikke relevant.

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejder ressourcer:

Bybusserne er omstillet til el.

De øvrige busser afventer ny kontrakt i 2028, og der bruges derfor ikke medarbejderressourcer for nuværende.

Andre omkostninger:

Det er uvist om eventuelle udbud af flextrafik på el medfører øgede udgifter

Økonomiske gevinster:

Kolding Kommune opnår gevinst ved at busserne i byen ikke larmer og forurener som busser, der kører på fossile brændsler.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik-, Vej- og Parkafdeling er ansvarlig for implementeringen. Kolding Kommune bestiller kollektiv trafik og i forbindelse med udbud af taxa-licenser kan der stilles krav til drivmidler.

Opgaver, planer og strategier:

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.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	Sydtrafik, Vognmandsselskaber
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Nej

Det er Kolding Kommune der sætter kravene, som de eksterne aktører må tilpasse for at opnå kørslen i kommunen.

Monitorering og målsætning

Målsætning:

Målet er at alle busser i kommunen kører på el i 2050.

KPI og monitorering:

Andelen af kollektiv trafik på el såsom bybusser, skolebusser, regionalbusser, flex-trafik, taxaer og lignende kan løbende overvåges.

Status

Opgaver / projekter:

Hele bybusnettet kører på el nu samt mellembysruterne (rute 253, 254, 255). Vi har i øjeblikket 26 elbusser i kontrakt + 3 reserve busser.

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.

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.

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.

Bæredygtig erhvervskørsel (tung transport)

Beskrivelse

Godstransport kører på el eller brint, hvor der f.eks. kan arbejdes med indførelse af en miljøzone, som kun tillader bestemte køretøjer i bymidten. Dette er dog ikke lovgivningsmæssigt muligt for Kolding Kommune på nuværende tidspunkt, da det kun er kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense Kommuner, som efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 3, kan træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone.¹

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.

Særlige barrierer og forudsætninger

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

CO₂-effekt

CO ₂ -effekt i 2030 / pr. år.	3.200
--	-------

Se beregninger i reduktionssti 2030 – 2050, samt i dokumentationsdokument "242_Beregnet CO2 emission_Transport".

Ca. 3.200 tons CO_{2e} pr år. CO₂-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

Ikke relevant.

Vand som ressource:

Ikke relevant.

Ressourcer i kredsløb:

Her kan sikres at køretøjets livscyklus er bæredygtigt.

Bæredygtige fællesskaber:

¹ <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/100>

Ikke relevant.

Medarbejderressourcer og øvrige omkostninger

Medarbejderressourcer:

Opgaven er ikke prioriteret for nuværende.

Andre omkostninger:

Det er ikke vurderet, hvilke andre omkostninger tiltaget kan have.

Økonomiske gevinster:

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.

Det gør Kolding Kommune

KK's rolle:

Trafik, Vej og Parkafdelingen er ansvarlig for implementeringen. Kolding Kommune udfører udbud med fokus på grøn transport i offentlige opgaver.

Ift. brint-tankanlæg: Bidrage til udpegnings af lokalitet for brint-tankanlæg. Evt. myndighedsbehandling i forhold til plan-, bygge og miljølovgivning.

Opgaver, planer og strategier:

Ingen opgaver, planer og strategier for nuværende.

Samarbejde og partnerskaber

Eksterne aktører	GREATER4H, National lovgivning
Har den eksterne aktør hovedansvaret for tiltaget?	Ja / Nej

Brint- korridorprojektet er et muligt tværgående EU-projekt, GREATER4H, hvor Region Syddanmark deltager. Kolding Kommune bliver orienteret af regionen.

National lovgivning som giver flere kommuner mulighed for at indføre miljøzoner.

Monitorering og målsætning

Målsætning:

Kolding Kommune har indført miljøzone i byen.

Kolding Kommunes vareleverancer, kørsel ifm. kulturevent, renovation m.fl. kører på el eller brint.

KPI og monitorering:

Kontrakter/aftaler der indgås sætter krav til drivmidler.

Status

Opgaver / projekter:

Der er ikke arbejdet med, hvordan vi overordnet skal sikre omstillingen af erhvervskørselens 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.

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. artikel² 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.

² <https://www.biotechacademy.dk/wp-content/uploads/2018/01/fremstillingbioethanolnufremtidanskemi.pdf>