



**Kolding
Kommune**
en del af trekantområdet

Sammen designer vi livet

FOR KOLDING BY

Mobilitetsplan 2023-2035

Indhold

Forord 3

Mål og principper

Mobilitetsplanens fokus 6

Fremtidens mobilitet rummer alle transportformer 8

God mobilitet er også bæredygtigt 10

Fremtidens overordnede mobilitetsnet 12

I Kolding by vil vi...

... køre sammen 16

... lade (el-)cykler være en del af løsningen 18

... skabe sammenhæng med knudepunkter og mikromobilitet 20

... bruge bilen klogt 22

... sætte strøm til transporten 24

... informere og samarbejde 26

I bymidten vil vi...

... gøre bymidten let tilgængelig 30

... parkere de rigtige steder 34

Opsamling

Opsamling - kan vi nå målene? 38

Mobilitetsplan for Kolding er udarbejdet af Rambøll A/S i samarbejde med Kolding Kommune.

Fotos: Kolding Kommune i samarbejde med Rambøll.





Forord

Det er afgørende for et velfungerende samfund, at vi hurtigt og sikkert kan bevæge os fra A til B. Vi skal kunne pendle til arbejde, transportere børnene til fritidsaktiviteter og tage til familiefødselsdag i weekenden uden de store hindringer på vejen.

Gnidningsfri transport er også en grundlæggende faktor for erhvervslivet og den enkelte. Derfor er det vigtigt med en god infrastruktur med god fremkommelighed, samt at have god adgang til en bred vifte af forskellige transporttilbud, der kan dække vores mobilitetsbehov.

I Byrådet har mobilitet og infrastruktur den allerstørste bevågenhed. Vi ved, at begge dele er fundamentale elementer, når vi designer rammerne for det gode liv. Vi er samtidig også bevidste om, at vi står overfor en række udfordringer, dilemmaer og krav, som skal tænkes ind i den fremtidige udvikling.

Der er et stigende antal biler på vejene. Siden 2010 er der kommet 20 % flere personbiler i Danmark. Det giver naturligt nok øget trafik og mere trængsel på vejene, som til dels kan løses ved at udbygge vores vejnet og trafikanelæg. Men det er også en ekstremt dyr løsning, der ikke kommer klimaudfordringerne i møde.

Klimaforandringer er ikke længere et fremtidsscenario vi kigger ind i, men en kendsgerning, vi er nødt til at handle på. Vi er forpligtet på en målsætning om at reducere vores CO₂-udslip med 70 % inden 2030 og blive CO₂-neutrale inden 2050. Bæredygtig transport er en vigtig brik for at nå målene.

Med denne mobilitetsplan tager vi udfordringerne op og griber dem som muligheder for at indfri vores ambitioner om at skabe fremtidens bæredygtige samfund.

I mobilitetsplanen har vi opstillet en række principper og skitseret nøgleprojekter, der skal sikre gode betingelser for at drive virksomhed og den fortsatte vækst i Kolding, og samtidig sikre det bredest mulige og mest klimavenlige mobilitetstilbud til borgerne.

Vi kommer ikke uden om, at vi alle er nødt til at ændre en del af vores transportadfærd, og det giver mobilitetsplanen også forskellige bud på. Vi skal gå og cykle på de korte distancer frem for at sætte os ind i bilen og vi skal i højere grad benytte bæredygtige transportformer som tog og elbusser. Hvis alle bakker op og lader bilen stå i garagen lidt oftere, er der flere gevinster i sigte: Mindre trængsel, mindre luftforurening og øget sundhed.

Sammen skaber vi rammerne for den bedste og mest bæredygtige mobilitet i Kolding kommune.



Jakob Ville

Formand for Plan- og Teknik

Mål og principper

Mobilitetsplanens fokus

Denne mobilitetsplan er for Kolding by med fokus på bymidten og adgangene rundt i de centrale dele af byen. Samlet anviser mobilitetsplanen, hvordan der ønskes at arbejde med mobilitet i Kolding by i fremtiden og forslag til hvilke projekter, som kan igangsættes.

Vi ønsker, at mobilitetsplanen og dens projekter skal understøtte:

- Fremkommelighed i samt til og fra Kolding by.
- Bedre forbindelser for bløde trafikanter i Kolding bymidte og til resten af byen (havnearealer, campusområde, Marina City osv.).
- At flere skal bruge bymidten.
- At de, der besøger bymidten, skal opholde sig i bymidten i længere tid.
- At der skal være flere boliger og beboere i byen.

Planen tager blandt andet afsæt i input fra workshop med interessenter, borgermøde, dialogmøder, politiske møder og offentlig høring af et planforslag samt en række data, besigtigelser og analyser, som f.eks. kapacitetsberegninger, trafikmodeller og transportvaneundersøgelser.

Planens opbygning:

- Første del indeholder mål og principper for planen.
- Anden del er en præsentation af de konkrete projekter, der forventes gennemført for at indfri målsætningerne i mobilitetsplanen.
- Tredje del er opsamling på planens indhold.

Dertil findes en handlingsplan i et separat dokument, hvor der er opsat anlægsoverslag for projekterne. Handlingsplanen er dynamisk og opdateres som minimum hvert fjerde år under hensyntagen til byens udvikling og vækst. Projekternes relevans og rækkefølge vil i den forbindelse blive revurderet og optimeret.

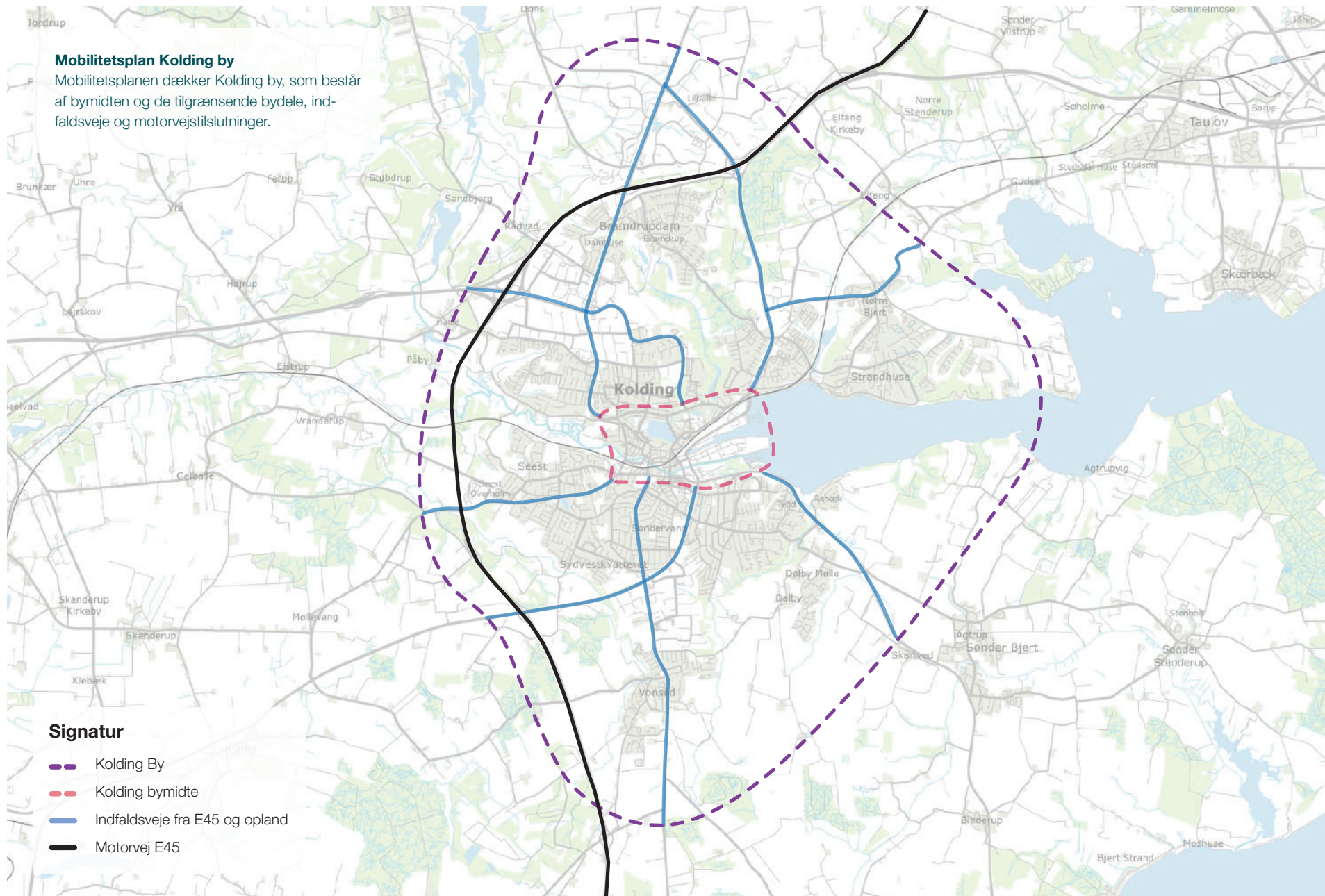
Hvad er mobilitet?

- Mobilitet handler om vores muligheder for på attraktiv, fleksibel og smartest måde at bevæge sig rundt, både til hverdags gøremål og i fritiden.
- Mobilitet er infrastruktur, adgangen til transportmidler, information og transportvaner.
- Mobilitet er en forudsætning for byvækst. Det stiller krav til mobiliteten, hvis vi også i de kommende år vil være attraktiv for både borgere, virksomheder og gæster.
- Mobilitet handler om, hvordan den enkelte oplever rejsen.
- I sig selv er god mobilitet ikke et mål, men mobilitet er et redskab til at forme den hverdag, vi ønsker.
- Mobilitet udgør en vigtig del af de daglige rammer for det liv, vi lever.



Mobilitetsplan Kolding by

Mobilitetsplanen dækker Kolding by, som består af bymidten og de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger.



Signatur

- Kolding By
- - - Kolding bymidte
- Indfaldsveje fra E45 og opland
- Motorvej E45

Fremtidens mobilitet rummer alle transportformer

Hvordan får vi endnu flere til at gå eller cykle rundt i Kolding by? Hvordan sikrer vi god fremkommelighed for dem, som virkelig skal bruge en bil? Hvordan indretter vi den kollektive trafik, så endnu flere har lyst til at køre to eller flere sammen? Hvordan får vi flere til at køre i elbil? Og hvordan sikrer vi, at Kolding by samtidig er en rar by at både færdes og opholde sig i?

Et nyt og bedre samfund

Vi bliver flere og flere borgere, og flere som skal bevæge sig på det samme areal. Samtidig ser vi, hvordan transporten er en af de største bidragere til vores CO₂-udledning og skaber støj og luftforurening. Kolding Kommune vil med denne plan arbejde for nu og i de næste mange år at finde de løsninger, der sikrer den bedst mulige bæredygtige mobilitet, som samtidig understøtter væksten i kommunen.

Sammen om arbejdet

Mobilitetsplanen skaber plads til væksten samtidig med, at vi tænker bæredygtigt – både mht. klima, økonomi og social bæredygtighed. Planen tager udgangspunkt i de tanker, der er arbejdet med i den tidligere mobilitetsplan, i bæredygtighedsstrategien og strategisk byudvikling.

Den hastige vækst i Kolding by og kommunens store fokus på bæredygtighed giver anledning til nye måder at tænke mobilitet på. Vi ønsker fortsat at kunne skabe arbejdspladser og tiltrække nye borgere til kommunen, og i den forbindelse er vi afhængige af en infrastruktur, der tilgodeser mange forskellige aspekter og behov.

Fremover vil især gående, cyklister og kollektiv trafik blive prioriteret i bymidten og i vores boligområder. På vores indfaldsveje er det stadig vigtig med god fremkommelighed, for både biler, busser og lastbiler.

Vi har i Kolding Kommune opsat en håndfuld ambitiøse forpligtende målsætninger på klimaområdet. Som kommune går vi forrest som virksomhed, og vi ved, at vores handlinger er med til at lede vejen. Men vi er bevidste om, at vi som kommune ikke alene kan sikre et nyt og bedre samfund. Derfor holder vi fast i vores mantra: "Ingen kan gøre alt, men alle kan gøre noget, og sammen kan vi gøre en forskel".

Det er vores opgave at skabe rammerne, så vi sammen med borgere, erhvervsliv og gæster kan designe den nye og bedre udgave af Kolding Kommune og Kolding by.

Fremkommelighed for alle

Der skal være fremkommelighed og tilgængelighed for alle borgere og besøgende uanset de begrænsninger, der følger af f.eks. alder, handicap eller social formåen. God mobilitet understøtter, at vores borgere og besøgende så vidt muligt kan transportere sig selv og dermed være selvhjulpne. Hvilket giver større selvstændighed og bedre sundhed for den enkelte.

Trafiksikkerhed og tryghed er ligeledes en vigtig del i vores arbejde med god mobilitet. Derfor er både trafiksikkerhed og tryghed en naturlig del i arbejdet med at sikre fremkommelighed for alle ved både nye projekter og ombygningsprojekter.

Alsidig mobilitet

For mange pendlere ses bilen i dag som en nødvendighed for at komme til og fra arbejde. Mere end 2/3 af familierne i kommunen råder over en eller flere biler. Det betyder dog samtidig, at knap 1/3 af familierne ikke råder over en bil.

Cyklen er for mange - både børn og voksne - et vigtigt transportmiddel i hverdagen til skole, arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter. Det kan både være som eneste transportmiddel eller i en kombination med andre transportformer.

Den kollektive trafik bruges både til pendling og fritidsbaserede aktiviteter. Ligesom med cyklen er det både voksne og børn, som er afhængige af den kollektive transport i hverdagen.



Forskellige behov

Mobilitetsbehovet kan relatere sig til geografien. Der er forskel på, om man er bosat i bymidten eller i Vonsild, men mobiliteten skal fungere for begge. Mobilitetsbehovet kan også relatere sig til tiden - årstiden, tidspunkt på døgnet eller tidspunktet i ens liv. Det er ofte afgørende for ens valg af transportmiddel, hvor og hvornår ens transport finder sted. Alle disse forskelligheder skal mobilitetsnettet kunne tilfredsstille.

I Kolding Kommune ønsker vi, at borgerne skal være mobilister, som bruger forskellige transportmidler efter behovet, f.eks. tager bussen om vinteren, når det er glat, henter børn på cykel hver anden dag eller samkører med en kollega hver anden onsdag. Valgene skal være mulige og lige til.



30 %
af husstandene har
ingen bil



47 %
af husstandene har
en bil



23 %
af husstandene har
to eller flere biler

Fordeling mellem husstand og bilejerskab i dag. Kilde: dst.dk

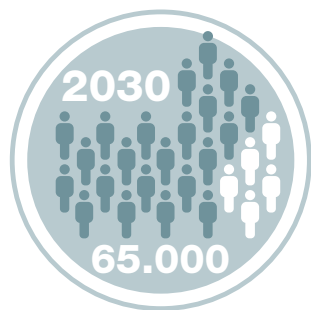


God mobilitet er også bæredygtigt

Over halvdelen af de daglige transportture i Kolding Kommune foretages i dag i bil – og oftest er der kun én person i bilen. Dette skal der laves om på, hvis vi vil nå kommunens ambitiøse mål om 70% reduktion i CO₂ i hele kommunen. Vi har også mål om bedre sundhed blandt vores borgere og at have en by, der er god at færdes i for fodgængere og cyklister. Eldrevne køretøjer, let adgang til forskellige transportmidler og samarbejder med erhverv og institutioner om mobilitetsvalg er nogle af de virkemidler, der skal i spil for at reducere CO₂-udslippet fra transportsektoren. Vi skal se på tværs af muligheder og søge nye løsninger.

CO₂-reduktion er et essentielt mål

I Kolding Kommune er målet samlet set at reducere CO₂-udledningen med 70% i 2030 ift. 1990 ifølge Klimahandleplan 2022-2050. Målet er ambitiøst, og idet transport står for ca. 1/3 af den samlede CO₂-udledning, har det også betydning for vores måde at transportere os på. For at skabe fremtidens bæredygtige samfund og indfri ambitionerne fra vores bæredygtighedsstrategi, er det nødvendigt, at mobiliteten følger med.



Beregninger tyder på en befolkningsvækst i Kolding by fra 63.000 indbyggere i 2021 til 65.000 indbyggere i 2033.

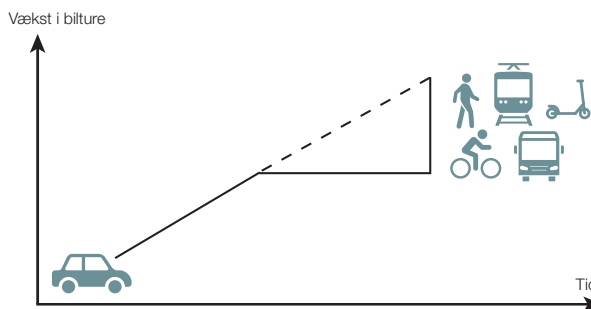
Kilde: Befolkningsprognose, Kolding Kommune 2020-2032.

For transportområdet er målet, at vi skal opnå en reduktion på 24% i CO₂-udledningen i 2030 i forhold til 1990. Det er et meget ambitiøst mål. Det betyder, at en langt større del af vores ture i 2030 skal foregå på cykel og i kollektiv trafik og ved brug af elbiler.

Kolding by forventes at vokse fra 63.000 indbyggere i dag til 65.000 indbyggere i 2030. De nye indbyggere vil betyde flere ture i byen. Samtidig er der en forventning om flere ture generelt fra de nuværende indbyggere. Samlet forventes der en vækst i trafikken frem til 2030 på 30% i forhold til 2019.

Bæredygtig transport

Det er derfor nødvendigt at arbejde med en ambitiøs plan for, hvordan vi frem til 2030 vil arbejde med indsatser på transportområdet. Bæredygtig transport handler både om CO₂-udledningen fra det transportmiddel, vi bruger, og om hvordan vi benytter transporten. Vi skal skabe gode alternativer, så vi får lyst til at vælge en mere CO₂-venlig form for transportmiddel, end vi er vant til. Vi skal flytte de korte bilture til cykel eller gang. De steder, hvor bilen er en forudsætning for at komme rundt skal vi se på, hvordan vi kan øge brugen af eldrevne biler og gøre kollektiv trafik attraktivt.



Væksten i bilturen frem til 2035 skal optages af andre transportformer end bil. Vi ønsker, at antallet af bilture forbliver på samme niveau som i dag, hvorfor det er den samlede vækst, og ikke blot de nye ture, der skal flyttes.

Vi skal sikre fremkommeligheden for erhvervslivet og være med til at understøtte at også tung transport kan køre på el. Vi skal sikre rammerne for det meningsfulde og aktive liv ved at skabe et net af stier og veje, som giver vores borgere og besøgende lyst til at færdes på cykel eller ved gang, og dermed skaber bedre trivsel og sundhed.

Vores ønsker for Kolding by og bæredygtighed

Udover at reducere antallet af ture med fossildrevne køretøjer, skal det grønne og biodiversitet være en naturlig del af vores veje og stier, ligesom vi skal tænke ressourcebegrænsning og genbrug i vores anlæg af nye veje og pladser.

For at kunne tage det smarteste valg og skabe nye bæredygtige transportvaner er det vigtigt, at adgangen og forholdene for de bæredygtige transportmidler er til stede. Vi har som kommune bl.a. ansvaret for store dele af den kollektive trafik og vej- og sti-forhold og kan dermed hjælpe til med, at det lykkes. Det kræver en fælles indsats at nå dertil, men vi tror på, at det er muligt.

Virkemidler til CO₂-reduktion

Vi har i Klimahandleplan 2022-2050 opsat tre grupper af virkemidler til reduktion af CO₂ i transporten – **reducere motoriseret transportbehov, alternativer til personbilen og bæredygtig kørsel**. De indeholder alle forskellige grupper af projekter til at nå vores mål. Vi vil igennem brugen af virkemidlerne samarbejde med en række partnere, som f.eks. skolerne, uddannelsesinstitutionerne, virksomhederne og boligselskaberne, omkring f.eks. øget brug af elcykler og elbiler, forbedring af cykelforholdene og undersøgelser omkring ansatte og elevernes transportmiddelvalg. Fælles for mange af virkemidlerne er, at de udover at reducere CO₂-udslippet også giver merværdi i form af f.eks. forbedringer af bymiljø eller sundhed.

"Reducere motoriseret transportbehov"

Virkemidlet "Reducere motoriseret transportbehov" og projekterne herunder handler om, hvordan vi planlægger og strukturerer vores kommune og byer. Dette varetages primært i kommuneplanen og lokalplanerne. Mobilitetsplanen definerer ikke nye målsætninger og indsatser, som direkte kan overføres til fremtidig

planlægning for kommunens byer. Flere af planens elementer vil dog være grundlag for fremtidig udvikling og en endnu bedre kobling mellem byudvikling og trafikplanlægning og bliver implementeret i lokalplanerne.

"Alternativ til personbilen"

Der vil naturligt ske en vækst i transporten, når der sker vækst i kommunen. Vi vil arbejde for, at væksten i transporten sker med andet end privatbilen (på fossilbrændsel). Derfor skal flere af de ture, som i dag foretages i bil, flyttes over på andre transportmidler, hvilket er et af hovedmålene i denne plan. Dermed kan der blive plads til de nye og nødvendige bilture, som vil komme. For bilen forsvinder ikke. Den er og vil i fremtiden bære en stor del af vores transport, så derfor er det vigtigt, at den bruges rigtigt.

Samtidig skal det være nemt og bekvemt at tage cyklen i skole eller til arbejde, gå en tur i byen uden, at der er larm fra biler, komme hurtigt frem med bussen, eller kunne parkere på de bedste pladser, fordi man er samkørt med naboen eller kollegaen. Denne del har udover et reduceret CO₂-udslip også gevinster i form af sundhed for den enkelte og attraktive bymiljøer, hvor der bliver bedre muligheder for grønne områder til gavn for biodiversiteten.

"Bæredygtig kørsel"

Den teknologiske udvikling på transportområdet er for en stor dels vedkommende ude af vores hænder. Regulering og

lovgivning, både nationalt og fra EU, skaber vilkår og rammer, som påvirker udviklingen uden vores direkte indblanding. Men ikke desto mindre skal vi støtte op om omstillingen til el som drivmiddel samt bidrage aktivt de steder, hvor vi som kommune kan være en central aktør i markedets interesse for omstilling og effektivisering.

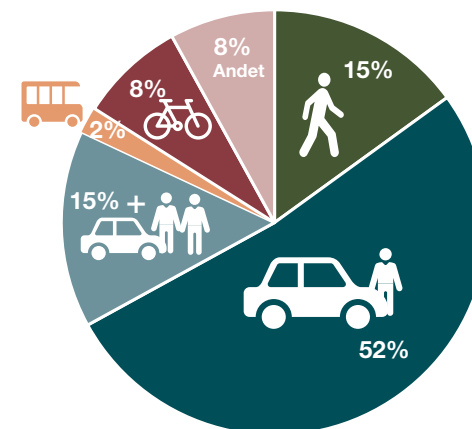
Kommunens ladestanderstrategi, som er vedtaget april 2022, er en del af vores arbejde for aktivt at bidrage til omstillingen. Desuden berøres emnet også som en del af projekterne i denne plan. I forhold til samkørsel er der også mulighed for at skabe sociale fællesskaber på arbejdspladser omkring samkørsel, som kan være et led i at arbejde med social bæredygtighed.

Målsætninger for transporten

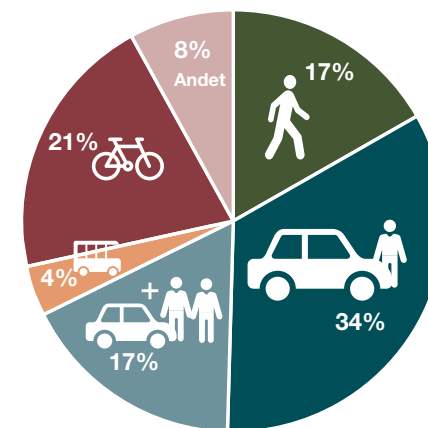
Vi ønsker gennem arbejdet med de konkrete handlinger, som præsenteres i mobilitetsplanen, at nå følgende ambitiøse mål for transportområdet i 2030 gældende for hele kommunen.

- Vi skal reducere transportsektorens CO₂-udledning med 24% i 2030 i forhold til 1990. (Klimahandlungsplan 2022-2050)
- Væksten i trafik frem til 2030 skal for ture under 10 km primært foretages af andre transportformer end bil.
- En fjerdedel af bilturene over 25 km skal frem mod 2030 primært foretages af kollektiv trafik og/eller samkørsel i bil.

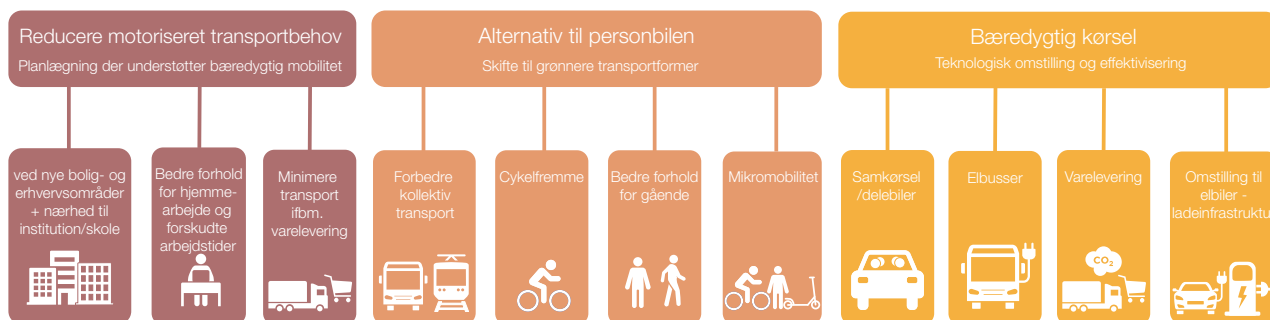
Bilreduktionen er det afgørende mål, mens fordelingen af ture på grønne transportformer er mere dynamisk og kan være forskellig afhængig af, om man er i Kolding bymidte eller ej. Et forslag til, hvordan målet om bilreduktionen kan nås, ses på figurene nedenfor.



Fordeling af transportmidler i Kolding Kommune
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, 2019



2030-fordelingen af transportmidler i Kolding Kommune.
Kilde: modellering.



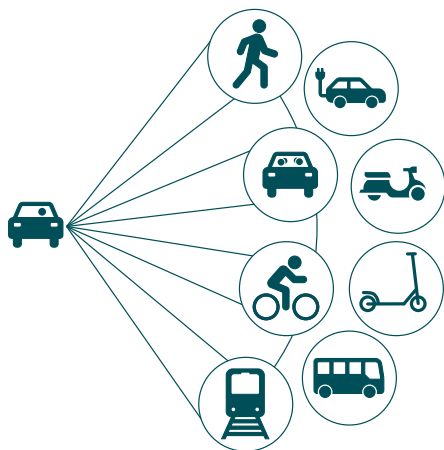
Fremtidens overordnede mobilitetsnet

En aktiv bymidte, et erhvervsliv i vækst og en stigning i antallet af indbyggere, samt en stigning i turister og besøgende, er den fremtid, vi ser ind i. Det kræver, at infrastrukturen også i fremtiden understøtter de behov, som de forskellige målgrupper har, samtidig med at infrastrukturen skal sikre de bæredygtige mål, vi har for vores kommune.

Vi vil prioritere

Vi ønsker at prioritere de lette trafikanter i vores bymidte. På vores indfaldsveje skal det være muligt at bevæge sig rundt i bil. I fremtiden, når motorvejen er udbygget, skal endnu flere bilister benytte denne som omfartsvej, så færre kører nord-syd inde i byen og belaster ringen rundt om bymidten.

I fremtiden skal bymidten være endnu bedre for cykler og gående, og det skal ikke være muligt at køre igennem bymidten i bil.



Alternativer til erstatning af den fossildrevne bil.

Vi vil skabe en bymidte, som det er værd at opholde sig i, og som det er nemt at komme til. Busserne skal servicere bymidten, således at det er nemt at tage bussen, og vores trafikveje skal føre bilerne direkte til parkeringspladserne, hvorfra der er forbindelser for lette trafikanter ind til bymidten.

Vi skal sikre forudsætninger for bæredygtige valg

Vi vil opdele de planlagte projekter i 3 faser. Vi arbejder derfor med en overordnet faseopdeling af projekterne, som ses på figuren til højre. På tværs af faserne vil der som en central indsats skulle arbejdes med information og samarbejde.

I første fase skal der skabes gode forhold for grønne transportformer i Kolding Midtby. Samtidig skal der skabes fremkommelighed på overordnede trafikveje. I anden fase udbygges overordnede stier og trafikveje. Dette gør det muligt at flytte bilister over på cykler og få bilerne ud på de overordnede trafikveje. I tredje fase er der mulighed for at skabe endnu bedre forhold for grønne transportformer, samtidig med, at kapaciteten for bilerne neddrøses udvalgte steder.

Principper vi vil arbejde med i mobilitetsplanen:

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

Bæredygtig transport for Kolding by

ADFÆRD - Information og samarbejde

FASE 1



Give de bedste vilkår for grønne transportformer særligt i Kolding bymidte og samtidig sikre god fremkommelighed på overordnede trafikveje.

FASE 2



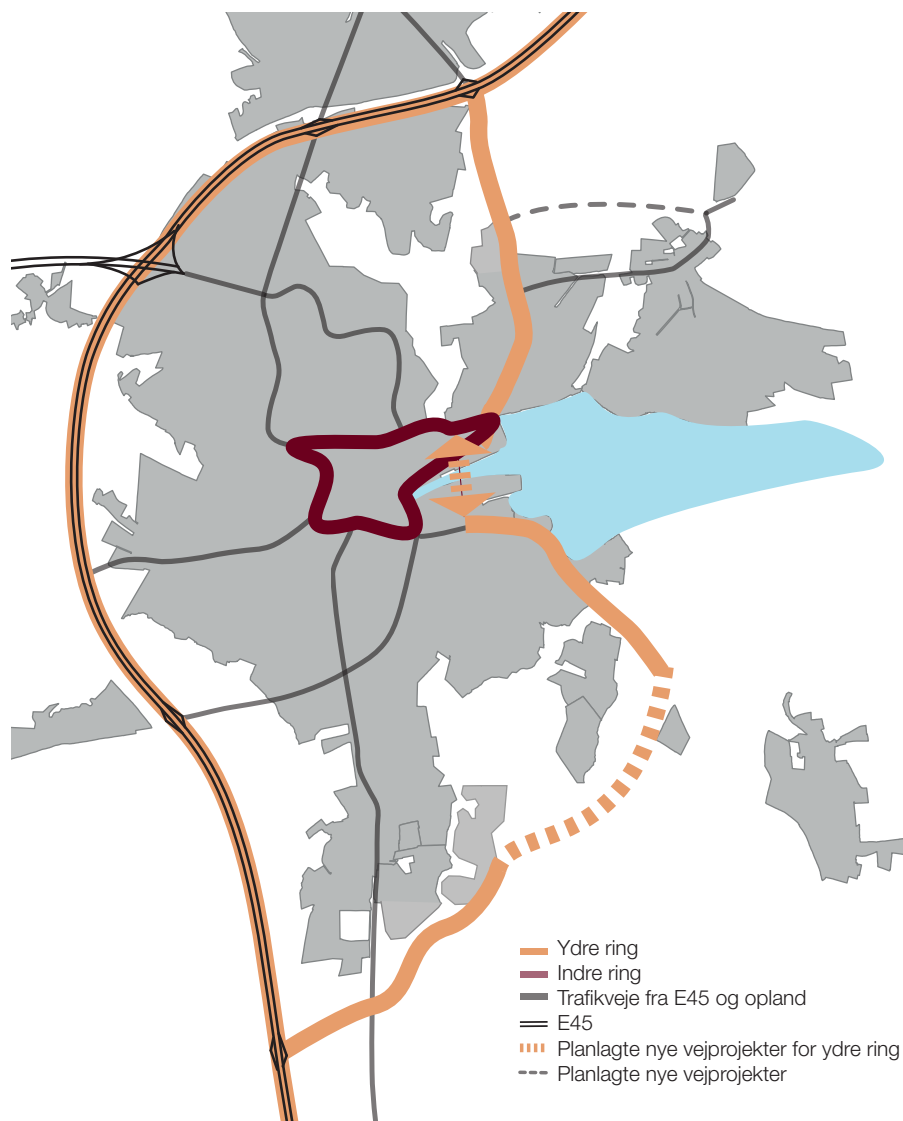
Udbygge overordnede stier og trafikveje i Kolding by. Gøre det muligt at flytte bilisterne over på cykel eller få bilerne ud på de overordnede trafikveje.

FASE 3



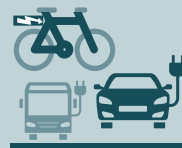
Lave endnu bedre fremkommelighed for grønne transportformer samtidig med at kapaciteten for bilerne neddrøses på udvalgte veje.

Princippet i faseinddelingen vist på de tre faser. Der arbejdes løbende med adfærd.



Kolding bys fremtidige overordnede vejnet med to ringe til biltrafik, som forbindes med trafikvejene.

Udvikling og tendenser i transporten, som vi arbejder med:



Elektrificering af transportmidler er en nødvendig parameter i omstillingen af den fossildrevne transportsektor. F.eks. skaber elcykler mulighed for at pendle længere distancer – og gør cyklen til et alternativ på langt flere ture. Elcykler vil også i Kolding komme til at spille en større rolle i fremtiden.



Delemobilitet og samkørsel udgør for en pendlerkommune som Kolding et stort potentiale for at udnytte den enkelte bil mere.



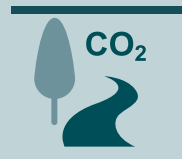
MaaS (Mobility as a Service) er en mobilitetsplatform, hvor der arbejdes med mobilitet som et servicetilbud, der kombinerer transportformer på bedst mulige måde. MaaS har potentiale til fundamentalt at ændre vores transportvaner. Det kræver øget kobling mellem transportformerne, øget kommunikation af tilbud, samt frigivelsen af data og udvikling af systemer til håndteringen – alt i samarbejde med andre parter.



Brug af data, intelligente transportsystemer (ITS) og internet of things (IoT), er allerede en del af trafikplanlægningen i dag, men forventes i fremtiden at blive en endnu større og mere fuldt integreret del af planlægningen og styringen af trafikken.



Udbredelsen af hjemmearbejde kan være med til at gøre tilstedeværelsen på en arbejdsplads mindre vigtig og dermed mindske behovet for at pendle. Dette vil skabe ændrede forudsætninger for, hvordan vi bosætter os og vores behov for mobilitet i hverdagen og mindre trængsel.



CO₂-reduktion i anlæg gennem designoptimeringer, bæredygtig udførelse og et fokus på valg af bæredygtige materialer. Tilgangen til anlægsprojekter skal have fokus på hele projektets levetid, så der skabes bæredygtige løsninger nu og for fremtiden.



Mindske myldretidstrafikken gennem samarbejde med virksomheder, skoler, institutioner mv., hvor der giges på mulighederne for fleksible mødetider, flexetid, hjemmearbejde mv. En stor del af trængselsproblemerne er i korte tidsrum om morgenen og eftermiddagen. Et fokus på netop at mindske trafikken på disse tidspunkter, har derfor stor effekt på fremkommeligheden.



Øget nethandel giver behov for hurtig levering og nem afhentning. Leveringen og afhentningen er både vigtig for erhvervene og den enkelte kunde. Dette stiller krav til fremkommeligheden i kommunen.

I Kolding by vil vi...

... køre sammen

Vi skal nemt kunne tage en delebil, samkøre med en anden pendler eller tage bussen. Når vores besøgende kommer ind med toget, skal de nemt kunne finde et elløbehjul, tage en bus eller fortsætte på cykel eller til fods ad vores stinet. Fremtidens kollektive trafik handler om at få flere ind i den enkelte bil, flere til at bruge busser og tog. Et øget brug af den kollektive trafik er en integreret del af en grøn omstilling af Koldings trafik.

Når to eller flere kører sammen

Når to eller flere kører sammen er det kollektiv kørsel. Det kan, udover det kollektive trafiktilbud med vores busser og tog, være mere eller mindre organiseret samkørsel.

Et element i at skabe mere samkørsel er at italesætte og synliggøre mulighederne for samkørsel. Etablering af samkørselspladser og/eller samkørselstjenester til koordinering af samkørslen er centrale elementer. Lokale løsninger hos virksomhederne og uddannelsesinstitutionerne er også relevante, da de lokale løsninger med kollegaer og medstuderende skaber tryghed og relevans for den enkelte, som derved lettere tager valget om samkørsel.

Desuden kan initiativer med delebilsløsninger – både private og virksomhedsløsninger – være et element i en mere kollektivt baseret transport. Vi vil derfor arbejde sammen med virksomhederne og de private samkørselsordninger for at støtte op om de forskellige muligheder.

Offentligt kollektive trafiktilbud i dag og i fremtiden

Vi skal udarbejde en ny kollektiv trafikplan, hvor fokus bl.a. er forenkling, øget frekvens og hurtigere rejsetid. Vi ved, at det er disse elementer, som skal tiltrække flere passagerer i den kollektive trafik.

Vi vil udpege en eller flere korridorer for højklasset bustrafik og baner til samkørsel generelt i byen - når lovgivningen gør det muligt. Højklasset bustrafik vil sige, at busserne kører tit, f.eks. hvert 5. eller 10. minut, og at veje og kryds ombygges særlige steder, så bussen ikke holder i kø med biltrafikken, og at der enkelte steder anlægges specielle baner til busser og samkørsel.

Der vil være fokus på stoppesteder og knudepunkter. Uanset hvor tit bussen kommer, er der ventetid på stoppestedet, som skal indrettes attraktivt og trygt, med læ og information, samt muligheden for at komme til og fra stoppestedet med andre transportmidler.

Vi vil arbejde for bedre togforbindelser til byen, herunder flere forbindelser uden omstigning i retning mod Vejle og nordpå. Sammen med en mere effektiv busbetjening vil det gøre det mere attraktivt for pendlere over længere afstande at bruge den kollektive trafik.

Kolding Kommune vil:

- Udarbejde en ny kollektiv trafikplan.
- Arbejde for bedre togforbindelser til byen, herunder flere forbindelser uden omstigning i retning mod Vejle og nordpå.
- Skabe god fremkommelighed for busserne på trafikvejene og i bymidten.
- Skabe gode og trygge stoppesteder og forbindelser til stoppestederne.
- Arbejde med fleksible løsninger f.eks. Flextur, samkørsel og delebilisme.
- Arbejde for samarbejder med virksomheder, og uddannelsesinstitutioner omkring gode mobilitetsløsninger f.eks. samkørsel og lokale trafikstrategier.
- Arbejde for samarbejder med borgerforeninger og boligforeninger omkring mere fleksible og tilpassede løsninger i deres lokalområde.





... lade (el)cykler være en del af løsningen

Cyklen skal være vores foretrukne transportmiddel - især på de korte ture under 10 km. Det gælder både, når vi skal på arbejde, i skole eller besøge vores kultur- og sportsfaciliteter. Stiforbindelserne skal være gode, og i fremtiden vil bymidten være forbundet med supercykelruter til bolig- og erhvervsområderne. I bymidten prioriteres cyklisterne højt, og der vil være nem adgang til cykelparkering.

Bæredygtigt transportmiddel

Cyklen, som transportmiddel, er et vigtigt element i at få flere af de korte ture væk fra bilen. Cyklen er et bæredygtigt transportmiddel og har både en effekt på sundhed, fremkommelighed, bymiljøet, støj, forurening og CO₂-udledningen. Vi vil derfor, at cyklen skal være et reelt alternativ til bilen på de korte ture, og det skal være nemmere at cykle mellem bydelene og på tværs af bymidten.

Flere skal benytte cyklen

Cykelstier, cykelparkering, genveje, god fremkommelighed og høj trafikikkerhed skal sikre, at flere benytter cyklen. Det gælder både for børn, som skal i skole, forældre med ladcycel, der skal aflevere børn i dagtilbud, pendlere, som skal på arbejde, og turister og borgere, som vil opleve byen.



Vi forventer, at elcykler vil være med til at fremme cyklisten endnu mere på de mellemlange ture, og vi er opmærksomme på, at elcyklisterne måske stiller højere krav til service og komfort. Vores mål er, at halvdelen af de korte ture under 10 km i fremtiden skal foregå på cykel. Det kræver at vi har et gode cykelstier, og nogle gode supercykelruter til og fra bymidten og større mål i Kolding by, hvor komfort, tryghed og sikkerhed for cyklisten er primærmål.

Hovedstinettet

Vi vil skabe et sammenhængende hovedstinet, som forbinder de vigtigste turmål i kommunen – og gerne så det bliver hurtigere end at tage bilen. Stierne skal give mulighed for at komme hurtigt fra A til B, men også være rekreative stier, hvor det er rart, smukt og trygt at færdes. Elementer, der også styrker den sociale bæredygtighed. Derfor vil der f.eks. blive arbejdet for stier på tværs af Marielund-dalen. Ved knudepunkterne skal der være god cykelparkering med mulighed for sikker parkering af sin cykel.

Foruden de fysiske projekter, vil vi arbejde med at påvirke adfærd, udvikle nudgingtiltag, tilstræbe et højt serviceniveau inkl. drift og vedligehold. Alt dette vil vi samle i en cykelhandlingsplan.

Cykelstierne i Kolding Kommune

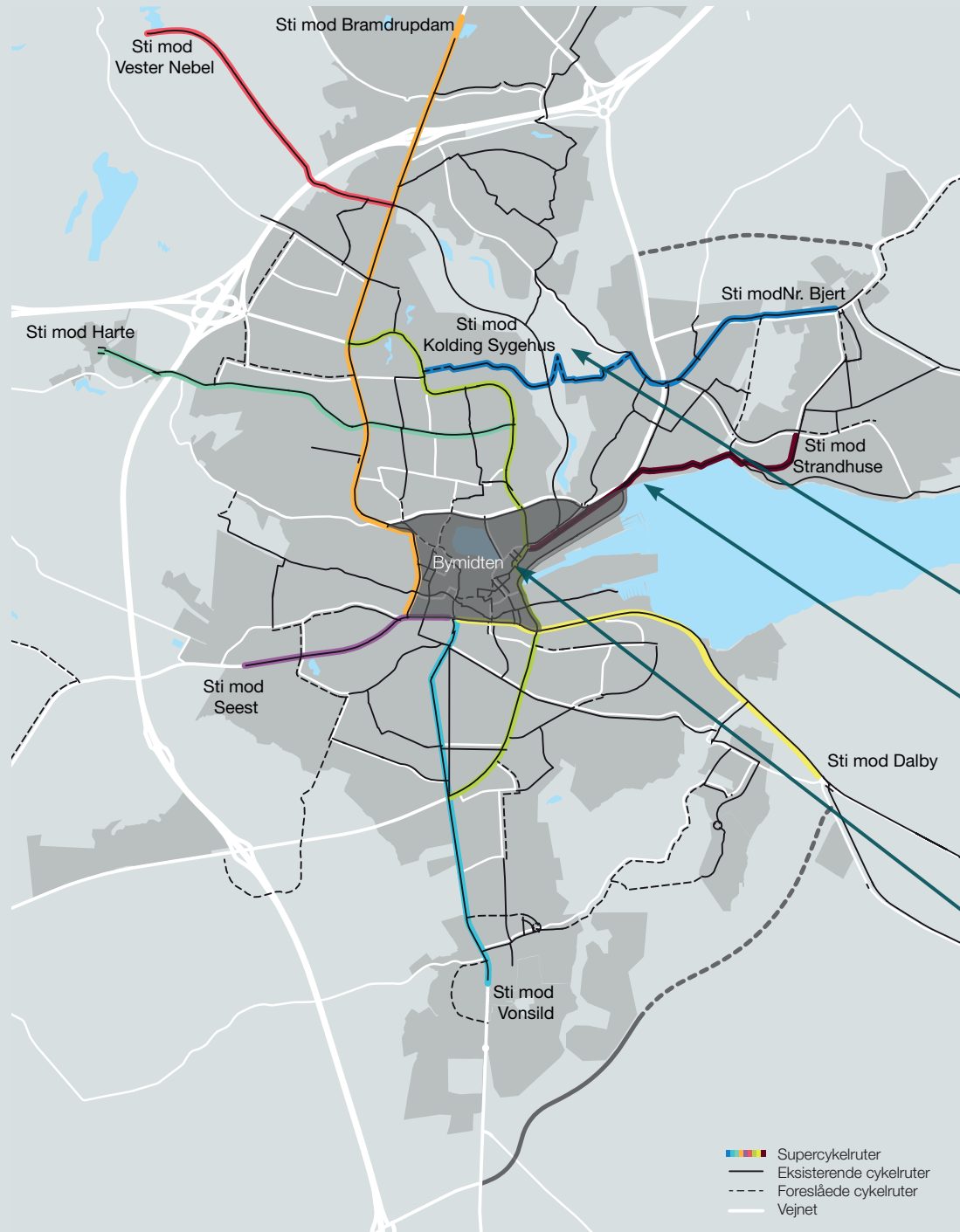
Cykelstinettet i Kolding Kommune består af:

- Hovedstinettet:
- Supercykelruter: Centrale pendlingsstræk, som tilbyder hurtige og sikre cykelfaciliteter.
- Hovedstier: Forbinder vigtige turmål.
- Lokalstier: Forbinder lokalområder til hovedstinettet.

I den nye cykelhandlingsplan vil rutenettet blive udpeget og præsenteret.

Kolding Kommune vil:

- Udarbejde en ny cykelplan for hele kommunen.
- Prioritere cyklisten, så de nemt og hurtigt kan komme rundt i samt til/fra bymidten, og andre større mål og boligområder enten på sti eller en rute på svagt trafikerede veje med lav hastighed
- Udpege og opgradere et net af supercykelruter mellem bymidten og bolig- og erhvervsområderne, hvor der er stort potentiale for cyklisten.
- Skabe et sammenhængende hovedstinet, som forbinder de vigtigste turmål i kommunen.
- Arbejde med stierne, så det bliver smukt, komfortabelt og trygt at færdes på dem – herunder sikring af at stierne vedligeholdes.
- Arbejde med hele rejsen på cykel herunder stivejvisning og sikring af cykelparkering ved rejsestationer og/eller knudepunkter.
- Arbejde med at påvirke adfærd og udvikle nudgingtiltag, der skaber flere cyklisten.



Overordnet stinet i 2035

Kortet viser supercykelruterne og stinettet i og omkring Kolding by samt de projekter, der tænkes gennemført.

Supercykelruter - pulje til opgradering

Etablering af supercykelrutenet i Kolding by. Ruterne skal skabe forbindelse for bl.a. pendlere ind til bymidten fra udkanten af Kolding by og mellem større mål i Kolding by. Det kan bl.a. være i form af asfalt, belysning, prioritering i kryds og breddeudvidelse og naturligvis skiltning. Ruterne vil blive etableret under hensyntagen til natur og landskab - og der vil derfor være strækninger eller delstrækninger, som ikke kan opnå fuld supercykelrute karakter.

Der forventes tiltag på følgende ruter:

- Sti mod Bramdrupdam
- Sti mod Vester Nebel
- Sti mod Harte
- Sti mod Nr. Bjert
- Sti mod Strandhuse
- Sti mod Kolding Sygehus
- Sti mod Seest
- Sti mod Vonsild
- Sti mod Dalby

Cykelhandlingsplan

Ny cykelhandlingsplan for Kolding by og hele kommunen.

Ny stiforbindelse gennem Marielund-dalen

Stiforbindelse gennem Marielund-dalen for at skabe forbindelse for cyklister og fodgængere øst-vest i den nordlige del af byen.

Sti ved Svineryggen

Sti inkl. underføring ved Jens Holms Vej.

Cykelgader/cykling mod ensretning i bymidten

Udvalgte veje i bymidten laves til cykelgader for at prioritere cyklisterne. På ensrettede veje i bymidten skabes mulighed for at cyklisterne kan cykle mod ensretningen for biler.

Opgradering af stier i bymidten

Forbedring af stiegangen mellem p-pladser og bymidten

Stiforbindelser til knudepunkter ved motorvejen

Til understøtning af samkørsel og skift mellem bil og cykel, laves stiforbindelser til knudepunkterne ved motorvejen.

... skabe sammenhæng med knudepunkter og mikromobilitet

Når pendlere kommer i bil ad motorvejen, skal de have mulighed for at sætte bilen ved et knudepunkt ved afkørslen og tage en direkte bus, en (el)cykel eller et (el)løbehjul ind til deres arbejdsplads. Dette er blot nogle af mulighederne, men generelt skal det være nemt og bekvemt at skifte mellem transportmidler, og der skal være sikre og gode parkeringsmuligheder, hvis man efterlader sin bil eller cykel.

Knudepunkter binder de forskellige transportformer sammen

Vi vil arbejde med knudepunkter for at gøre det lettere at kombinere transportmidler på sin rejse – f.eks. bil og cykel, egen bil og samkørsel eller bus og gang. De steder, hvor skiftet mellem transportmidlerne foregår, skal derfor ses som en integreret del af det samlede mobilitetstilbud.

Knudepunkter spænder i princippet i skala fra et simpelt busstoppested til større anlæg, der betjener mange trafikarter og har plads til parkering af biler og cykler.

Ved større knudepunkter vil vi tilstræbe en placering tæt ved eksisterende butikker eller f.eks. servicestationer, således at der kan opnås en synergi med andre stop på turen.

Vi vil arbejde med fire forskellige knudepunktstyper i Kolding by, som vil have forskellige funktioner tilknyttet:

- Ved bydelscentrene (områder med butikker, spisesteder o.lign, som er udpeget i kommuneplanen).
- Potentielle større omstigningspunkter, som f.eks. ved motorvejsafkørsler og Kolding Storcenter.
- Lokalteter i en ring omkring bymidten, som f.eks. parkeringspladser eller -huse, hvor der eksempelvis er adgang til at leje elløbehjul.
- Kolding Banegård, som i forvejen er et sted med mange forskellige transportmiddelskift.

Hertil kommer de almindelige busstoppesteder, som også løbende skal opgraderes.

Uanset skala vil der i placering og udformning af knudepunkterne være fokus på følgende:

- En overskuelig indretning, der gør det let at finde rundt i forbindelse med skift.
- Attraktive og trygge ventemuligheder, hvis muligt med overdækning. Ventestederne skal være indrettet så de ventende kan orientere sig samtidig med, at stederne er synlige for omverdenen.
- Realtidsinformation om kollektive trafikmidler, der betjener knudepunktet.
- Cykel- og bilparkering.
- Mulighed for integrering af mikromobilitet i form af f.eks. elløbehjul.

Mikromobilitet som first/last mile-transport

Elløbehjul, som er en stor del af mikromobiliteten, vil i fremtiden også blive en vigtig del i at få vores transportturer til at hænge sammen. Der er store fordele ved mikromobilitet som led i den grønne omstilling – bl.a. mindre CO₂-udledning, ofte tidsbesparelse, frisk luft, i flere tilfælde aktiv transportform, perfekt transportform til knudepunkterne. Tilgængeligheden til mikromobilitet kan være med til at øge passagetallet i den kollektive trafik, både busser og samkørsel generelt. Delecykler hos virksomheder og uddannelser er en god mulighed for mikromobilitet for medarbejdere og studerende. Virksomheder og uddannelsesinstitutioner er her vigtige samarbejdspartnere.

Vi vil arbejde med den fysiske infrastrukturens indretning, så det er nemt, hurtigt og sikkert at færdes med mikromobilitetsløsninger i byen. Mikromobiliteten skal placeres synligt og tilgængelig for at have den ønskede effekt. Her er pladsen til parkering også vigtig, så vi kan undgå f.eks. elløbehjul, der roder i vores by. Så snart det er muligt, vil vi arbejde for, at mikromobiliteten og oplagte placeringer for samkørsel integreres som en del af en fælles bestillings- og betalingsløsning for samtlige mobilitetsformer.

Kolding Kommune vil:

- Arbejde med udvikling og etablering af knudepunkter i forskellig skala i og omkring Kolding by.
- Samarbejde med virksomheder og uddannelsesinstitutioner om at integrere mikromobilitet til fordel for medarbejdere og studerende.
- Se på muligheder for at få private leverandører til at opstille og udleje elløbehjul, pendlercykler o.lign.
- Arbejde med den fysiske infrastruktur til og fra knudepunkter, samt indretningen af dem, således det bliver attraktivt at skifte transportform.
- Gennemføre kampagner om brug af mulighederne.



Principper for forskellige knudepunkter og faciliteter, som Kolding Kommune arbejder med:

	Adgang til overordnet infrastruktur	Parkeringsplads	El-ladestander	Højfrekvent og hurtig bus	Cykel-parkering	Mikro-mobilitet	Tank/ Kiosk-café eller indkøb
Omstignings-knudepunkt E45		P					
Bydelscenter		P					
Banegården		P					
I kanten af Bymidten		P					



Eksempel på stoppested fra Malmö.



Eksempel på storstoppested med cykelparkering fra Horsens.



Eksempel på kør-med-bænk fra Als.

... bruge bilen klogt

Bilen er i dag og vil også i fremtiden være et vigtigt transportmiddel til at transportere os rundt. I Kolding by er det vores ønske, at så mange af turene i bil som muligt fremadrettet erstattes af ture med andre transportmidler. Med den vækst vi ser i byen og i kommunen som helhed, skal der også i fremtiden være plads til de "nye" bilture. Målet er derfor, at det samlede antal bilture ikke øges, selvom vi vokser. Fokus er især på at flytte de korte bilture over på cykel, gang og kollektiv trafik.

Biltrafik skal blive på trafikvejene
Kolding by er på den vestlige side omkranset af motorvej E45, mens Kolding Fjord på den østlige side af byen strækker sig helt ind til havnen og bymidten. Motorvejen virker i dag delvist som en omfartsvej, hvorfra der er en række overordnede veje ind til bymidten i form af Fynsvej og Vejlevej fra nord, Ny Esbjergvej og Tankedalsvej fra vest og Vonsildvej fra syd.

Bymidten er omkranset af et ringvejssystem, der også skal fungere som parkerings søgning omkring bymidten.

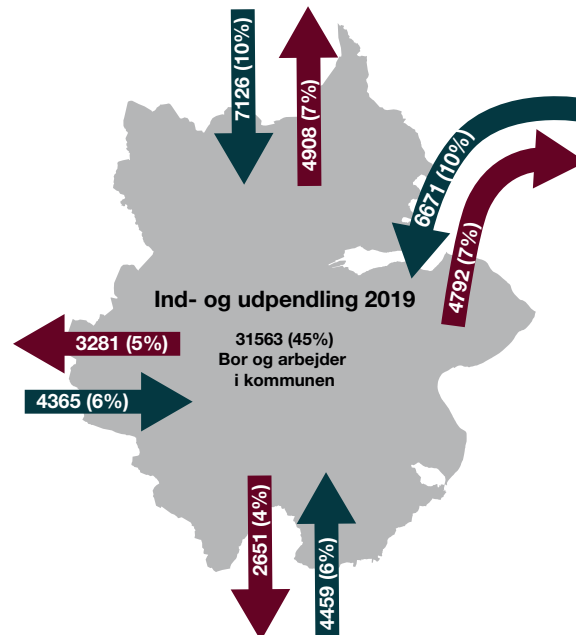
Vores mål er, at vores trafikveje har god fremkommelighed for dem, som har brug for at benytte bilen. Vi er udfordret af, at vores indre ringvej, som omkranser bymidten, i dag også fungerer som trafikvej til at komme nord-syd i byen, hvorved vejene bliver stærkt belastet.

Halvdelen af trafikken på trafikvejene rundt om bymidten udgøres i dag af gennemkørende trafik, der passerer bymidten enten i øst-vestlig retning på Tøndervej, Sydbanegade og Skamlingvej eller i nord-sydgående retning på Vejlevej/Vestre Ringgade, Østerbrogade og Jens Holms Vej. Derfor skal vi arbejde på, at vi i fremtiden kan få endnu en ringvej, så vi kan få den gennemkørende trafik længere væk fra bymidten. Dette skal ske ved brug af motorvejen og eventuelt en ny østlig forbindelse over havnen. Kolding får dermed en indre og en ydre ring, som forbindes af trafikvejene.

Vi vil gerne forbedre fremkommeligheden for de trafikanter, som har brug for det, bl.a. vores pendlere, erhvervsliv og folk, som ikke kan komme frem uden en bil. Erhvervslivet skal have gode adgangsforhold, så gods og varer kan fragtes rundt. Dette gælder også adgangen til havnen.

Vores trafikveje skal være bindeled mellem byens boligområder, motorvejen og bymidten, så bilen kan benyttes, hvor dette er nødvendigt. Men samtidig skal hastigheden i vores boligområder nedsættes, så vejene i disse områder kun er til den lokale trafik. Dette gør også vores by attraktiv for endnu mere bosætning.

Der er opstillet en række trafikprojekter, der kan medvirke til at indfri målene og omfordele trafikken, hvorved der skabes attraktive byrum og understøttelse af bæredygtig transport i Kolding Kommune som helhed. Trafikprojekterne er beregnet og effektvurderet med Kolding Kommunes trafikmodel.



Kolding Kommune vil:

- Forbedre trafikafviklingen på trafikvejene i byen.
- Bruge ITS (intelligente transportsystemer) til information og guidning af trafikken.
- Anvende trafikdata til at følge trafikken udvikling.
- Arbejde med mulighederne for, at varelevering med tunge køretøjer minimeres mest muligt i bymidten, men holdes på det overordnede vejnet
- Arbejde for muligheden for at få en østlig forbindelse rundt om byen.



◀ Der er en overvejende daglig indpendling til Kolding Kommune på omkring 22.500 daglige personer, mens udpendlingen udgør ca. 15.000 daglige personer. Den primære penderstrøm er til og fra nord/nordøst.

Overordnet vejnet i 2035

Kortet viser vejnettet i og omkring Kolding by samt de projekter, der tænkes gennemført.

Delvis lukning af Vejlevej gennem Bramdrupdam

Sanering af Vejlevej, så den gennemkørende trafik mindskes for at minimere generne for området og byområdet som helhed.

Trafikafvikling på Vejlevej og ringvejen

På Vejlevej, syd for Ny Esbjergvej, og for ringvejen laves optimering af signaler og prioriteter, så fremkommeligheden tilpasses for forskellige trafikantarter.

Etablering af samkørselsbane på Vejlevej

Prioritering af bustrafikken og samkørsel fra Ny Esbjergvej til Tøndervej, ved inddragelse af ét kørespor i hver retning, som reserveres til kollektiv trafik og biler med mere end én person.

Tilslutningsanlæg til E45 fra Vranderupvej (Seest)

Samtidig med neddrøsning af Vejlevej og forbedret fremkommelighed på Tøndervej, for at skabe en alternativ vejadgang til Kolding.

Udbygning af Vejlevej til 4 spor

Udbygning af Vejlevej fra Galgebjergvej/Islandsvej til Låsbygade, så der opnås 4 spor på hele strækningen til forbedring af fremkommeligheden og kapaciteten på strækningen.

Forbedret trafikafvikling på Vonsildvej

Forbedret trafikafvikling på Vonsildvej, så generne fra den gennemkørende trafik reduceres og fremkommeligheden fra sideveje og den interne trafik i Vonsild opretholdes.

30 km/t eller 40 km/t hastighedszoner

Etablering af hastighedszoner i bymidten vil medføre en fredeliggørelse af området samt reducere mængden af gennemkørende trafik.

Nr. Bjert omfartsvej

Aflastning af Nr. Bjert for uvedkommende gennemkørende trafik fra bl.a. Eltang og Taulov.

Etablering af samkørselsbane på Fynsvej

Prioritering af bustrafikken og samkørsel fra motorvejen til Jens Holms Vej, ved inddragelse af ét kørespor i hver retning, som reserveres til kollektiv trafik og biler med mere end én person.

Kapacitetsforbedringer af krydset Fynsvej/Jens Holms Vej

Udbygning af krydset med flere svingspor mellem Fynsvej og Jens Holms Vej samt lukning af Strandvejens tilslutning til Jens Holms Vej. Strandvejen lukkes og underføres Jens Holms Vej som en stiftorbindelse for gående og cyklister.

Havneforbindelse

Etablering af en havneforbindelse til aflastning og omfordeling af trafik fra Jens Holms Vej og Østerbrogade.

Fredeliggørelse af Jens Holms Vej

Mindskning af gennemkørende trafik samt for at binde de havnære arealer sammen med bymidten.

Lukning af sydlige del af Buen for gennemkørsel

Fredeliggørelse af uddannelsesområdet omkring bl.a. SDU, UC Syd og Designskolen til gavn for lette trafikanter, samt mulighed for i højere grad at kunne prioritere den kollektive trafik i området.

2. etape Ringvej Syd

Forsættelse af den sydlige ringvejsforbindelses etape 1 frem mod Skamlingvejen. Projektet fuldender forbindelsen mellem motorvejstilslutningen Vonsild (65b) ved Ødisvej til Skamlingvejen.

- Ydre ring
- Indre ring
- Trafikveje fra E45 og opland
- Sekundære trafikveje
- E45
- Planlagte nye vejprojekter for ydre ring
- Planlagte nye vejprojekter

... sætte strøm til transporten

Borgere, besøgende og pendlere skal alle have nem adgang til ladestandere. Når man som borger i bymidten har købt en elbil, skal det være muligt at få den ladet, og når der kommer gæster til Koldinghus, skal elbilister trygt kunne parkere ved en ladestander. Elbiler og elcykler er en af nøglerne til at kunne nå vores mål om CO₂-reduktion, og derfor vil vi gøre alt for at skabe tryghed og fordele for såvel elbilisterne og -cyklisterne.

Fremtidens biltrafik kører på el

Fremtidens biltrafik skal køre på el, for at vi kan nå vores CO₂-mål. Elbilerne giver foruden mindre udledning af CO₂ også mindre støj. Derfor er der allerede udarbejdet en strategi for ladeinfrastruktur i Kolding Kommune, som blev vedtaget i 2022.

Med vores strategi for ladeinfrastruktur har vi fastlagt rammerne for, hvordan vi i Kolding Kommune vil arbejde med en bredspektret indsats for at sikre en sammenhængende og effektiv ladeinfrastruktur, som giver mening for elbilisterne i Kolding Kommune. En af indsatserne er opsætning af ladeinfrastruktur på kommunale arealer.

Vi skal dog huske på, at elbilerne stadig optager plads i vores byrum og på vores veje. Derfor er det stadig ønsket at få flere til at benytte alternative transportmidler til bilen i de bynære områder, hvor vi vægter bymiljø højt.

El som rækkeviddeforlænger

Omstilling til el som drivmiddel er ikke kun forbeholdt bilerne. Elcykler og elløbehjul kan være med til at ændre på fordelingen af transportmidler. Især cyklens rækkeviddeforlængelse ved hjælp af elmotoren kan gøre det mere attraktivt at cykle 8-10 km på arbejde.

Elladcykler skal der også være plads til, da de er et godt alternativ til bil nr. 2 for især børnefamilierne. Elladcykler er også et alternativ til transport i bil i arbejdstiden. Især i bymidten, hvor det faktisk ofte kan være hurtigere at tage (el-)cyklen frem for bilen. Derfor skal der også arbejdes for, at flere virksomheder ser potentialet i denne form for omstilling.

Tung transport

Fremtidens tunge transport skal også væk fra fossile drivmidler. Derfor vil vi støtte opstillingen af den tunge erhvervstrafik, herunder kommunens egne køretøjer i driftsafdelingen samt varedistribuering i både varebiler og lastbiler. Til de tunge køretøjer vil vi både støtte op om el som drivmiddel samt alternative drivmidler som gas, brint og power-to-x (PtX) til nedbringelse af CO₂-udledningen fra denne transportgruppe.

I forhold til hvordan vi i Kolding Kommune planlægger vores vejstrukturer og adgange til bymidten og handelslivet, skal vi også være med til at skubbe til omstillingen af den tunge transport. Adgangsbegrænsning med fossildrevne lastbiler i f.eks. bymidten samt etablering af omlastestation(er) i udkanten af Kolding by kan sætte distributionsvirksomhederne i gang med omstillingen. Dette betyder, at vi, når det bliver lovligt, vil se på muligheden for indførelse af miljøzoner.



Med forventning om 1 mio. elbiler på landsplan i 2030, svarende til ca. 17.000 elbiler i kommunen, vil 28% af bilerne, som kører på vores veje være udelukkende eldrevne.



Elektriske løbehjul har de seneste år vundet indpas.



Cykelsti, Kolding Kommune



I 2023 kører 100 % af busserne på fossile frie drivmidler.

Kolding Kommune vil:

- Frem mod 2025 opstille ladestandere ved 102 kommunale bygninger jf. Ladestanderbekendtgørelsens krav. Ladestanderne vil som udgangspunkt være normalladere og gøres så vidt muligt offentligt tilgængelige.
- I løbet af de næste 10 år elektrificere hele den kommunale bilflåde på mere end 250 biler.
- Frem mod 2025 sætte gang i en række forskellige hand- linger for at sikre en hensigtsmæssig og tilstrækkelig ladeinfrastruktur.
- Arbejde sammen med bl.a. boligforeninger om op- sætning af ladestandere.
- Sætte gang i initiativer og handlinger, som fremmer brugen af elcykler, både privat og erhvervsmæssigt.
- Arbejde med, hvordan kommunen kan understøtte omstillingen af den tungere transport.
- Se på muligheden for at arbejde med miljøzoner med begrænsning for både fossildrevne biler og tunge køretøjer i bymidten.
- Arbejde med prioriteter for elbiler i bestemte gader og kørebaner.



... informere og samarbejde

Vores valg af transportmiddel i hverdagen handler om mange ting. Hvor langt vi skal transportere os, skal der flere med på turen, har vi ærinder, er der solskin eller regn, vores alder og adgang til bil og meget andet. Men det handler i særdeleshed også om vores vaner og vores viden om hvilke andre muligheder, vi har for at transportere os.

Foruden de mange fysiske ændringer på vejnettet og i byrummet, som skal få os til at vælge andre ruter eller andre transportmidler, vil vi også øge informationen omkring hvilke muligheder, der tilbydes i dag og i fremtiden. Erfaringer viser, at kampagner, forsøgsprojekter og information virker på ændret adfærd. Men erfaringer viser også, at det er nødvendigt, at indsatsen foregår over længere tid og gentages jævnligt.

Dette skal gøres i samarbejde med bl.a.

- Skoler og institutioner
- Ungdomsuddannelser og videregående uddannelser
- Virksomheder og kulturinstitutioner
- Foreninger og boligforeninger

Sammen med disse samarbejdspartnere vil vi informere om muligheder til den daglige rejse, men også om hvor stor en forskel det gør blot at ændre sine vaner en gang i mellem. Sammen med informationen vil vi ligeledes gennemføre forsøg og kampagner med udlån af f.eks. elcykler til pendlere, ladcykler til forældre med børn i institution, lave rejseplaner og hjælpe med oprettelse af rejsekort og informere om mulighed for brug af knudepunkterne og flextrafik.

Samtidig vil vi også informere om den nye parkeringsplan, således at vi hjælper dem med bil til at parkere mest hensigtsmæssigt i forhold til vores ønsker med bymidten, samt fortælle om muligheder for at lade sin elbil.

Samarbejdspartnerne er vigtige, da det er dem, som møder vores borgere og besøgende og kender deres behov, og derfor også her kontakten og projekter skal foregå igennem. Samtidig er samarbejdspartnerne dem, som kan lave de fysiske ændringer, der skal til på deres lokalitet. F.eks. at der er gode cykelparkeringsfaciliteter og badefaciliteter på en virksomhed, at ringetider og bustider passer sammen, at der er information om hvorledes man kan ankomme med cykel, kollektiv trafik eller bil.

Kolding Kommune vil:

- Arbejde med forsøg med udlån af elcykler til pendlere.
- Samarbejde med daginstitutioner om udlån af cykeltrailer/ladcykler og brug af parkeringspladser til knudepunkt for forældre.
- Kampagne og information ift. samkørsel, deleordninger, brug af flere transportmidler og kombinationsrejser.
- Samarbejde med borger- og boligforeninger om tilpassede mobilitetsløsninger i lokalområderne.
- Arbejde med at påvirke adfærd og nudging, der skaber flere cyklister f.eks. ved at udlåne elcykler.
- Kampagne til fremme af brug af cykel og gang på ture under 10 km.
- Undersøgelse om interesse og mulighed for opsætning af elløbehjul og bycykler.





Det transporterer vi os til:

37% af turene er ærinder i forbindelse med eksempelvis indkøb, hente/bringe til aktiviteter mv.

- **36% af turene er fritidsture**, hvor vi besøger familie og venner, tager på udflygt, tager til idræt/sport eller lignende.
- **20% af turene er pendling** til og fra arbejde og studie.
- **7 % af turene er erhvervsture**, hvor vi kører ifm. arbejde, eksempelvis kørsel til møder eller transport af varer.

Antal ture for personer over 6 år i Kolding Kommune.
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, 2019

Det kan du selv gøre - lidt tæller også:

- Tage cyklen til indkøb eller fritidsaktiviteter.
- Hente børn på cykel hver anden dag.
- Tage toget, når du skal besøge venner eller familie eller skal på ferie.
- Tage cyklen på arbejde 1 dag om ugen.
- Tage bussen på arbejde 1 dag om ugen.
- Samkøre med en kollega hver anden onsdag.
- Udskifte den fossildrevne bil med en elbil.
- Udskifte bil nr. 2 og/eller 3 med en elcykel.

I bymidten vil vi...

... gøre bymidten let tilgængelig

I vores aktive bymidte sker transporten primært som gang, cykling og kollektiv trafik. Det ses på de mange mennesker rundt i bymidten, at borgere og besøgende nyder at opholde sig i bymidten og nyder godt af de oplevelser, de grønne oaser giver. Bilisterne ledes direkte til parkeringspladserne, hvorfra de går ud til deres endelige destination i bymidten. De bløde trafikanter og busserne kan nemt køre igennem og gøre stop rundt i bymidten.

Forbindelser på tværs

Kolding bymidte har masser af kvaliteter med bl.a. Koldinghus og nærheden til Slotssøen og åen og en lang række kultur- og oplevelsestilbud. Bymidten udgør allerede i dag et attraktivt bolig-, handels- og oplevelsesområde, som det skal være let at komme til for alle transportmidler. Det skal være let at komme til og igennem bymidten på cykel og til fods, ligesom det skal være nemt at parkere sin cykel og nyde livet på en af byens pladser eller ved åen.

Mulighederne for at skabe en god forbindelse for cyklister i øst-vest-retningen ad Brostræde og Jernbanegade vil blive undersøgt. Samtidig vil det stadig være muligt at færdes trygt og sikkert langs åen. Desuden vil en fredeliggørelse af den vestlige del af bymidten gå hånd i hånd med en udvidelse af gågadenettet, så Nicolai-området integreres i oplevelsen af en bymidte, hvor de bløde trafikanter har størst prioritet.

Stien langs med åen skal ligeledes forbinde bymidten langs med Design City til Marina City, så det er attraktivt at cykle og gå mellem de forskellige bydele.

Bilerne skal nemt kunne komme til, men ikke på tværs. Dvs. at vi arbejder med at opdele bymidten efter et såkaldt zoneprincip, så der vil være god adgang for bilerne ind i hver zone til de større parkeringspladser, men besværligt at køre på tværs af zonerne. Fra parkeringspladserne vil det være let at gå videre ad hyggelige stier, veje og pladser.

Sammenhæng med havnen

I dag udgør Jens Holms Vej og jernbanen barrierer for at skabe en attraktiv forbindelse mellem bymidten og de havnenære arealer. Jens Holms Vej kan i fremtiden fredeliggøres, hvis der f.eks. etableres en ny havneforbindelse. Ved etablering af havneforbindelsen vil det også være muligt at nedrosle trafikken på gadeforløbet Buen-Fredericiagade, så der skabes en bedre sammenhæng mellem bymidten og banegården.

Banegårdspladsen og posthusgrunden som vigtige brikker i et forbedret knudepunkt

Banegårdspladsen, busterminalen og de tilknyttede parkeringspladser udgør et vigtigt knudepunkt, som samtidig er rammen om mange rejsendes ankomst til byen.

Projektliste

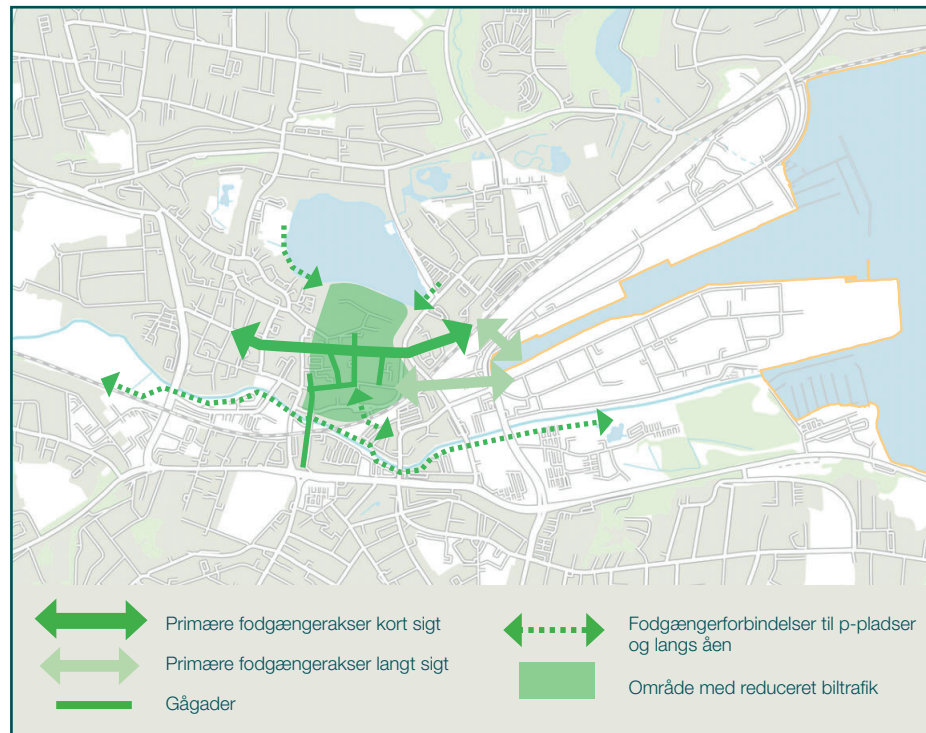
- Zoneprincip for trafikken og fartdæmpning i bymidten.
- Undersøge mulighederne for skabelsen af en øst-vest gående forbindelse for cyklister ad Brostræde og Jernbanegade.
- Cykelgader og/eller cykling mod ensretning.
- Opgradering af stier i bymidten og langs åen.
- Forbedret forbindelse for lette trafikanter fra bymidten og banegården til de havnenære arealer.

Kolding Kommune vil:

- Begrænse gennemkørende trafik i nord-sydgående retning i den vestlige del af bymidten med zoneprincippet.
- Skabe bedre forbindelser i bymidten for cyklister.
- Arbejde med forbindelser og sammenhænge mellem bymidten og de havnenære arealer.



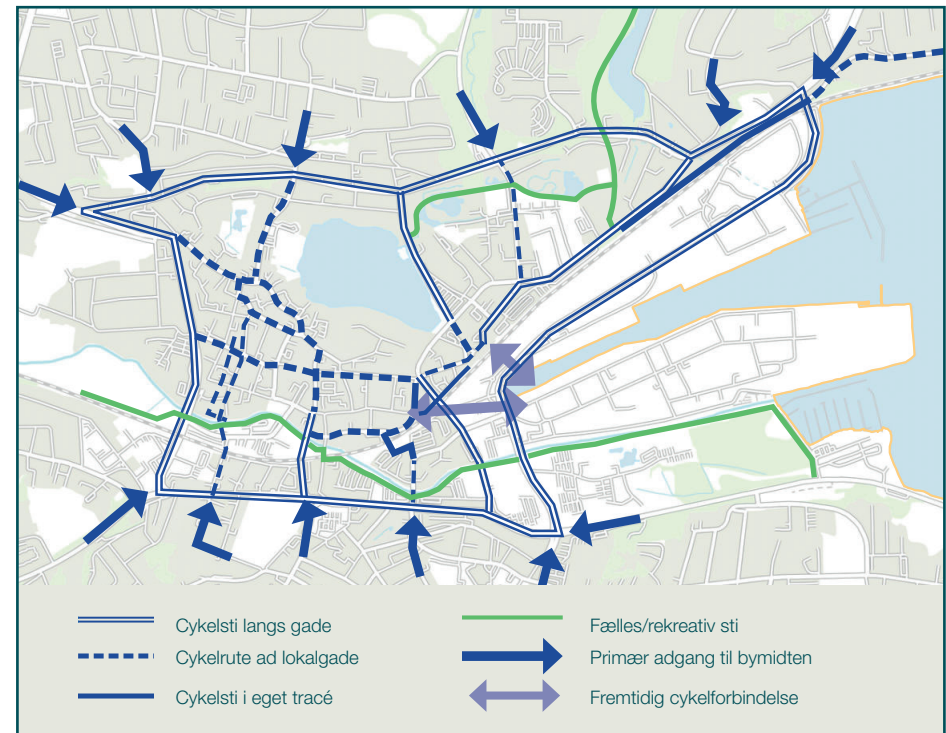
Fodgængerne



Fodgængerne skal være en højt prioriteret trafikantgruppe i bymidten:

- Området med reduceret biltrafik udvides, og restriktioner for bilkørsel strammes op.
- Også å-forbindelsen opgraderes, og der skal arbejdes med de stier, som forbinder parkeringspladserne i randen af bymidten med det centrale handelsområde og Koldinghus.
- På længere sigt skal forbindelsen til de havnenære arealer forbedres, i det omfang det kan lade sig gøre.

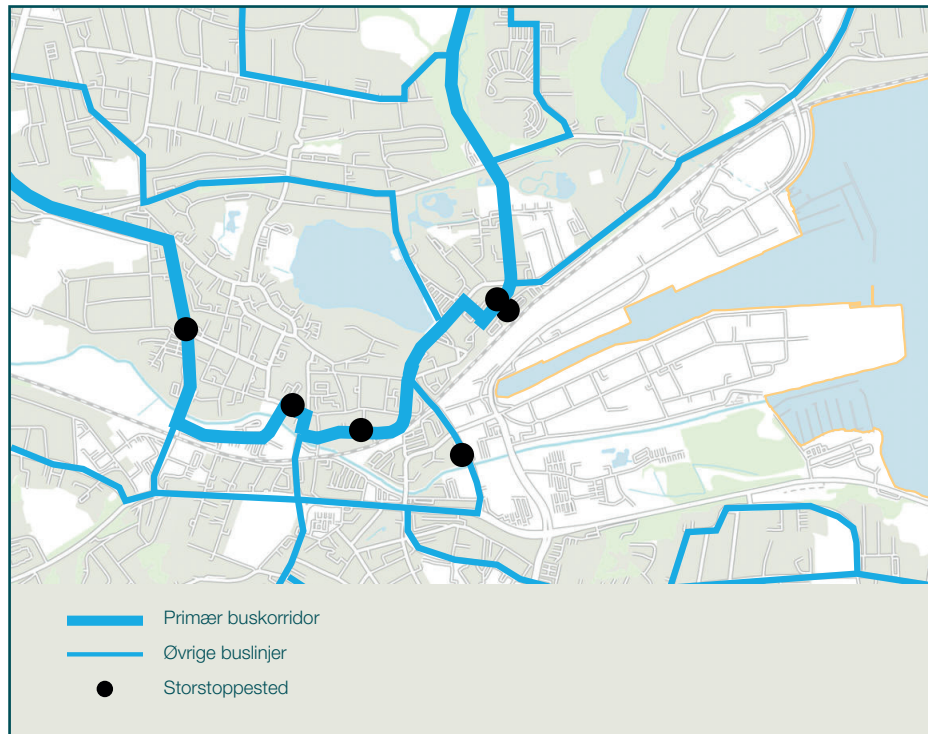
Cyklisterne



Planen skaber nye attraktive cykelforbindelser på kryds og tværs af bymidten:

- Cykling muliggøres i gågadedelen af Jernbanegade, og sammen med Katrinegade opstår en direkte forbindelse øst-vest.
- Stiforbindelsen langs åen opgraderes og krydsning over Østerbrogade muliggøres. Her skal cyklister dog dele pladsen med fodgængerne.
- Dobbeltrettet cykling tillades i Blæsbjerggade, Låsbygade og Hospitalsgade, som får færre biler grundet zoneprincippet.
- Der bygges en ny cykelsti både fra Strandvejen under Jens Holms Vej til Fynsvej og Adelgade og Bredgade nord. Bedre forbindelse mellem bymidten/banegården og de havnenære arealer.

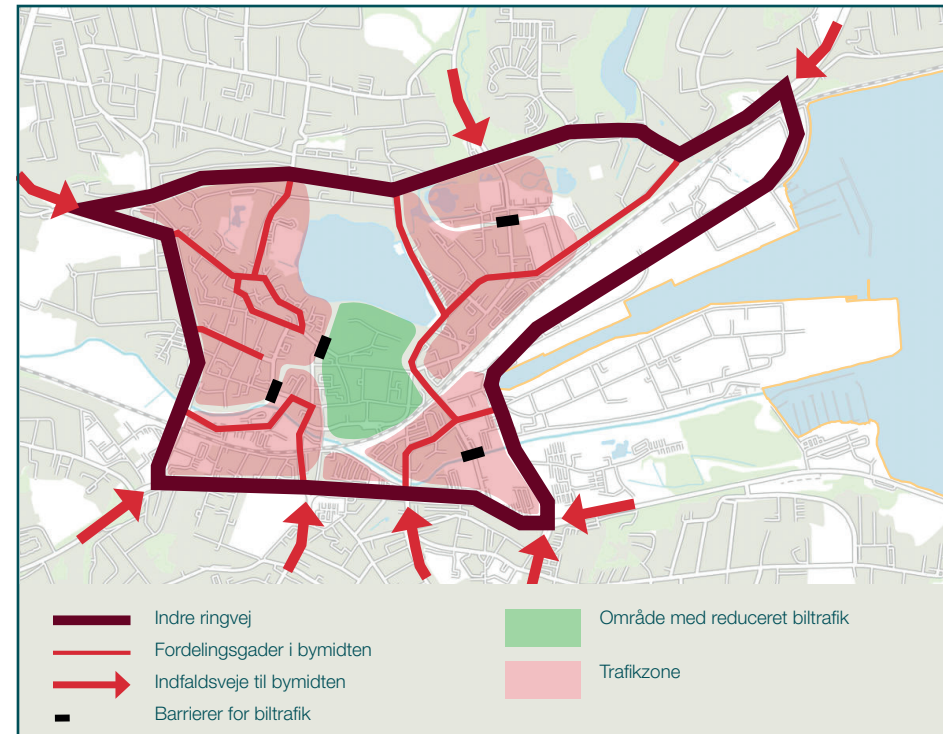
Den kollektive trafik



Bymidtens kollektive trafikbetjening styrkes:

- Busserne kører gennem bymidten blandt andet via den eksisterende busgade Brostræde - Farverstræde.
- De stoppesteder, der betjener bymidten og campusområdet, udbygges til storstoppesteder.
- Banegården er ankomsten til byen for passagerer med offentlig transport. Det skal Banegårdspladsens fremtidige udformning afspejle.

Bilerne

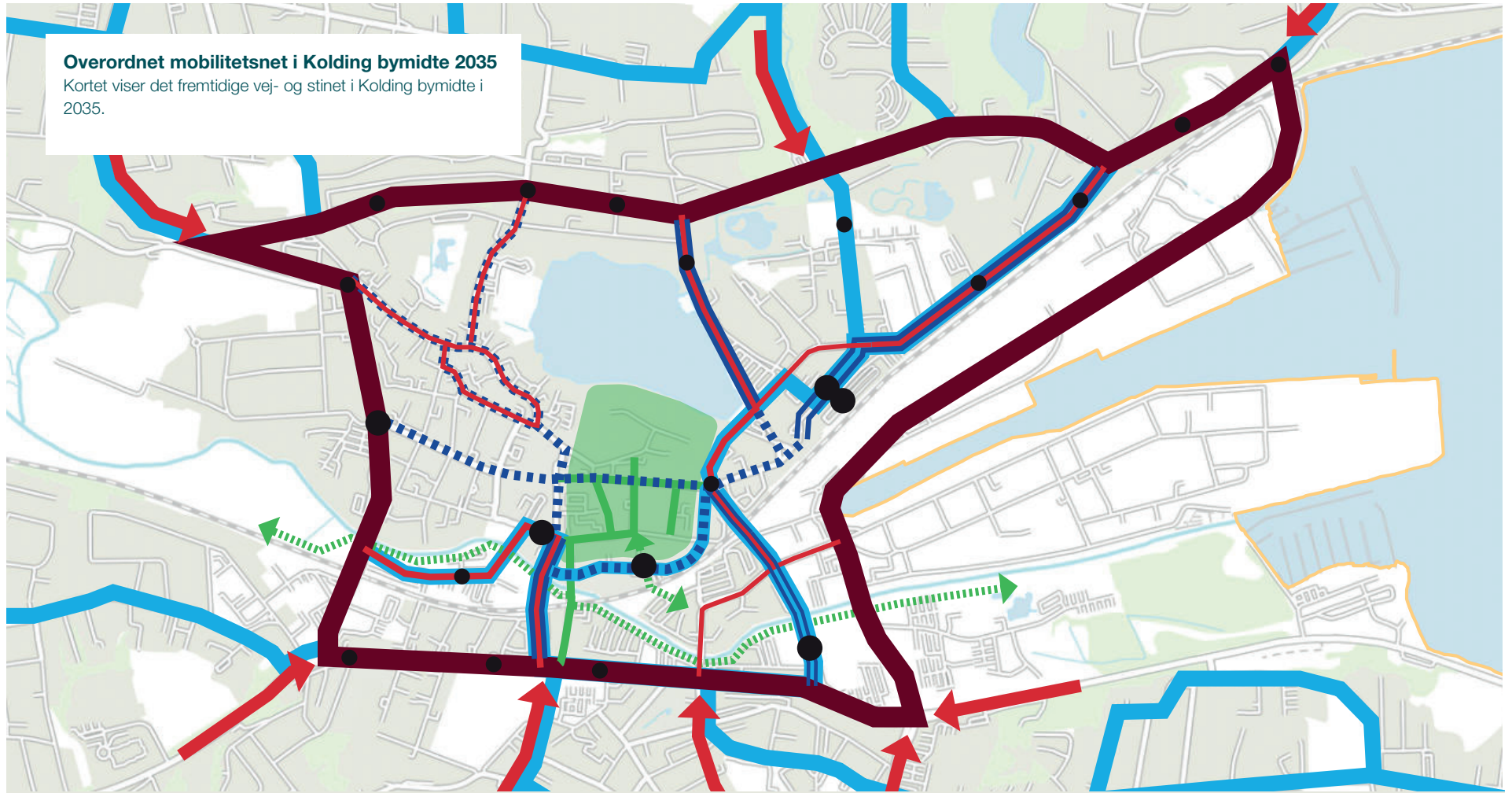


Bilerne skal nemt kunne komme til bymidten men ikke på tværs:

- For at reducere den gennemkørende trafik vil bymidten blive delt op i såkaldte trafikzoner. Det vil sige, at vejlukninger placeres, så det er besværligt eller umuligt at køre i bil igennem bymidten. De enkelte zoner betjenes af f.eks. blinde veje, der forbinder dem med det omgivende trafikvejssystem. Det er stadig muligt for beboere og gæster at køre frem til deres mål, men uvedkommende kørsel mellem zonerne hindres.
- I Kolding bymidte findes der allerede i dag en effektiv barriere for gennemkørende trafik i øst-vestgående retningen, bestående af Slotssøen og gågadeområdet. Åen og jernbanen udgør yderligere barrierer, som kan udnyttes aktivt til at styre og begrænse biltrafikken.
- Zoneprincippet er ikke planlagt i detaljer i den vestlige side af bymidten, men det kan f.eks. indebære, at Sct. Jørgens Gade spærres for bilkørsel mellem Skolegade og Vestergade og at Bredgade spærres for bilkørsel ud for Torvegade.
- Hvis havneforbindelsen etableres, kan forbindelsen Fredericiagade - Buen - Slotssøvejen - der i dag indgår i parkerings søgeringen - lukkes ved jernbanebroen.

Overordnet mobilitetsnet i Kolding bymidte 2035

Kortet viser det fremtidige vej- og stinet i Kolding bymidte i 2035.



-  Gågade
-  Fodgængerforbindelse
-  Cykelsti langs vej
-  Cykelgade/-forbindelse
-  Buskorridor med storstoppested/alm. stoppested

-  Indre ringvej
-  Indfaldsvej til bymidten
-  Fordelingsvej for biler i bymidten
-  Zoner med reduceret biltrafik

... parkere de rigtige steder

Gode parkeringsmuligheder er med til gøre det let at komme til bymidten. Uanset hvor gode tilbud vi kan lave til kollektivt-rejsende, cyklister og fodgængere, vil der stadig være bilister, der har behov for at komme til bymidten for at handle eller arbejde. Der vil også være beboere i bymidten, der har bil, som der skal være plads til. Det er vigtigt, at vi sørger for at det er nemt, og at der er sikkerhed for at finde en plads, for at undgå unødvendig kørsel rundt i bymidten.

Bymidstens transformation kan og skal understøttes af adgangsforholdene til bymidten - herunder parkeringsforholdene. Der er udarbejdet en Parkeringsplan for Kolding, som i detaljer behandler parkering.

I dag er der ca. 5.400 parkeringspladser inden for indre ring, fordelt på større og mindre parkeringspladser, i parkeringshuse og kantstensparkering langs vejene. En parkeringsundersøgelse i bymidten i marts 2022 viste, at der er et tilstrækkeligt udbud af parkeringspladser i forhold til behovet set for bymidten som helhed. Men belægningen er meget uens fordelt, hvilket skyldes en kombination af, at parkeringsudbuddet består af et stort antal forholdsvis små pladser og et kompliceret system af tidsrestriktioner og betalingsparkering.

Det er desuden en udfordring, at en del af pladserne er privat-ejede, hvilket gør, at en gennemgribende opdatering af systemet kun kan ske i et samarbejde mellem kommunen, ejerne og parkeringsselskaberne.

Parkering i tre ringe

Der 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. Hermed vil parkering i den inderste

ring blive beholdt bymidstens beboere og gæster, der kun skal være i bymidten kort tid og er indstillet på at betale for at komme tæt på deres mål.

Mere og bedre parkeringsvejvisning

Det skal gøres lettere at finde frem til de ledige p-pladser. Det nye parkeringszonesystem skal indarbejdes i p-henvisningssystemet. I samme omgang skal p-henvisningssystemet udvides til at omfatte flere af bymidstens parkeringspladser, og den dynamiske skiltning skal begynde allerede på indfaldsvejene, uden for den indre ringvej.

Parkering i længere tid til f.eks. de ansatte, som arbejder i bymidten, vil således ske på parkeringspladser i periferien af bymidten, hvor der alle steder kun er få hundrede meter til de centrale besøgsmaal i bymidten. Det er en del af planen, at stiforbindelserne mellem disse parkeringspladser og bymidten skal gøres mere attraktive og trygge.

Mere parkering i konstruktion

Planen lægger op til, at der efterhånden kan etableres mere parkering i konstruktion. Dette skal skabe rummelighed i parkeringsudbuddet til

- at sikre, at der fortsat kan ske fortætning i bymidten.
- at give mulighed for løbende at nedlægge eksisterende parkeringspladser på arealer, som ligger uhensigtsmæssigt i forhold til bymidstens trafiksystem eller ønskes anvendt til andre formål.

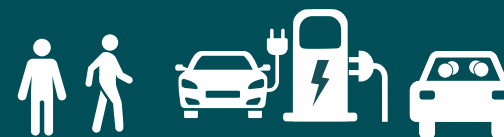
Parkering i konstruktion har de fordele, at der kan holde flere biler på et mindre areal og at de parkerede biler gemmes væk i gadebilledet. Hermed kan parkering blive en kvalitet i bymiljøet i stedet for en udfordring.

Ladestandere på kommunale p-pladser

De ladestandere, der opsættes ved kommunale bygninger i bymidten, gøres offentligt tilgængelige. Den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur opsættes for, at borgere uden mulighed for at lade deres elbil på egen grund eller på arbejdspladsen samt besøgende på langtur har en mulighed for at oplade.

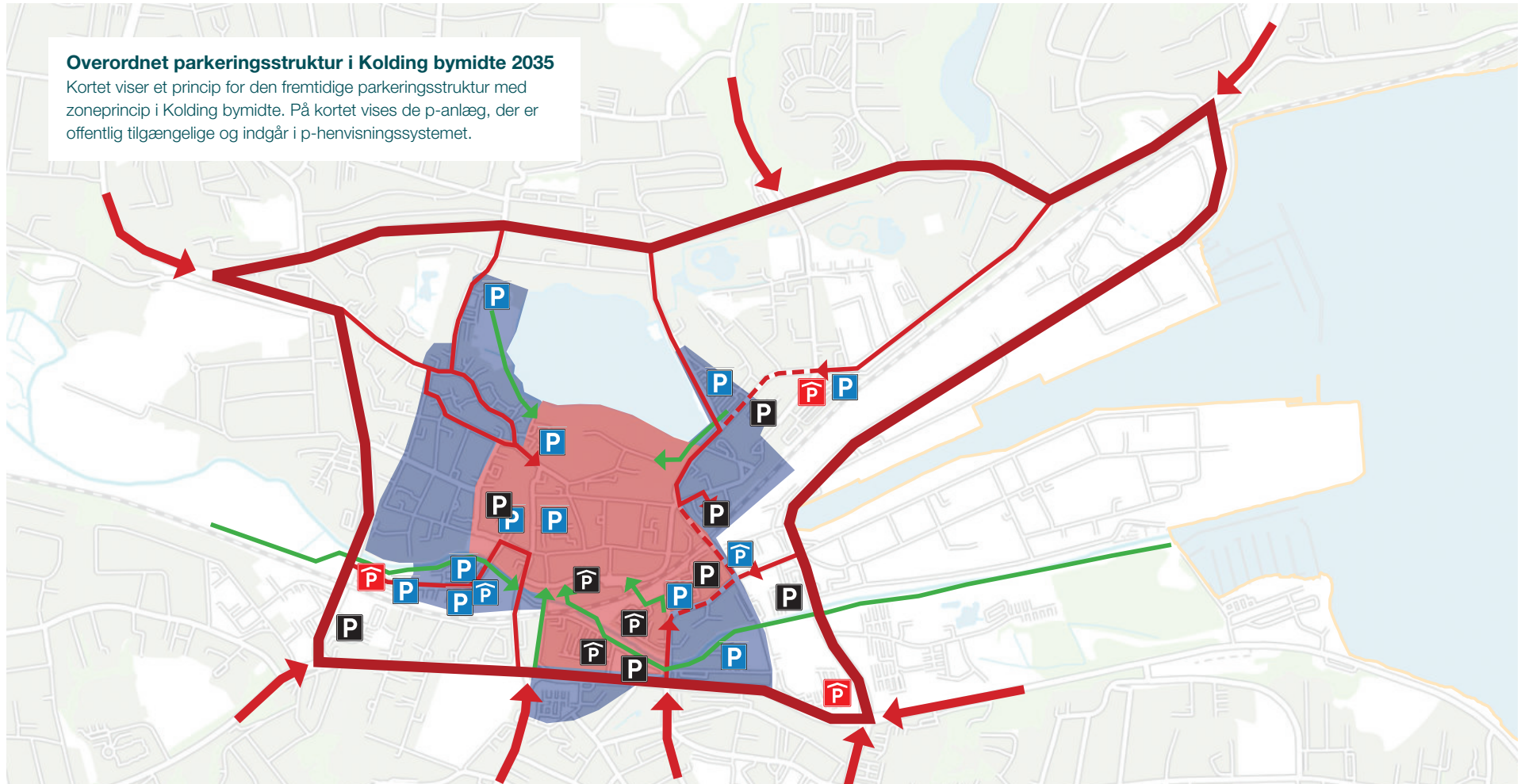
Kolding Kommune vil:

- Arbejde for løsninger, der gør, at den eksisterende parkeringskapacitet i bymidten udnyttes mere effektivt og intelligent end i dag.
- Inddele bymidten i tre ringe med hver deres parkeringsrestriktioner.
- Arbejde med flere parkeringspladser i konstruktion, placeret tæt ved indre ring.
- Opdatere p-henvisningssystemet med flere af bymidstens parkeringspladser samt placering af de digitale henvisningsskilte.
- Opdatere kommunens parkeringsnormer og kriterierne for parkeringsfonden.
- Arbejde med at lave attraktive stiforbindelser fra parkeringspladser til bymidten.



Overordnet parkeringsstruktur i Kolding bymidte 2035

Kortet viser et princip for den fremtidige parkeringsstruktur med zoneprincip i Kolding bymidte. På kortet vises de p-anlæg, der er offentlig tilgængelige og indgår i p-henvisningssystemet.



- Indre ring/P-søgering
- Indfaldsveje til P-søgering
- Skiltet adgangsvej til parkering
- Øvrige fordelingsgader
- Attraktiv gangforbindelse mod bymidten

- Rød zone (betaling + beboerlicens)
- Blå Zone (3-4 timer + beboerlicens)

- Offentlige P-anlæg, der er med i søgesystemet
- Private P-anlæg, der er med i søgesystemet (inkl. offentligt ejede anlæg uden for vejareal)
- Område med mulighed for parkering i konstruktion

Opsamling

Sådan når vi målene?



Vi vil gøre, hvad der er muligt

Der er sat ambitiøse mål i forhold til den CO₂-reduktion, vi skal nå inden 2030. Det kræver nogle markante ændringer af vores måde at transportere os på, hvis vi skal nå målene. Det kræver også en fælles indsats. Vi kan ikke som kommune eller virksomhed i kommunen nå i mål alene. Vi skal stå sammen om at ændre forholdene og vanerne. Vi skal hver især og sammen tænke over, hvad vi kan ændre på. Vi vil med projekterne i denne mobilitetsplan forsøge alt, hvad der er muligt, samtidig med at vi understøtter vores byliv og vækst i erhvervsliv og bosætning.

Derfor skal vi med projekterne også opnå gode forhold for pendlerne og gøre det nemt at komme rundt i byen på cykel og med kollektiv trafik. Dertil kommer reguleringer og lovgivning på området inden for især udvikling af motorer, brændstof og CO₂-afgifter. Vilkår som bidrager til, at vi kan nå vores ambitiøse mål, men hvor det er ude af vores hænder at gøre noget ved. Ligeledes vil spirende ændringer i normer og kulturer omkring transportvaner være med til at styrke vores mål for omstillingen til bæredygtige transportformer.

Dialog er vejen frem

Det er vores opgave at skabe rammerne. Gennem information, dialog og samarbejde med borgere, erhvervsliv og besøgende omkring de konkrete projekter, vil vi sikre forståelse og engagement i den fælles opgave med at designe den nye og bedre udgave af Kolding by.

Fysiske ændringer

Vi har i Mobilitetsplan 2023-2035 for Kolding by opstillet principper, som skaber rammerne, og nogle første konkrete projekter, som både består af planer, analyser, samarbejder og fysiske ændringer. Når vi anlægger vil vi også have fokus på bæredygtighed igennem materialevalg, cirkularitet og anlægsteknikker.

Bæredygtig transport for Kolding by

ADFÆRD - Information og samarbejde

FASE 1



Give de bedste vilkår for grønne transportformer særligt i Kolding bymidte og samtidig sikre god fremkommelighed på overordnede trafikveje.

FASE 2



Udbygge overordnede stier og trafikveje i Kolding by. Gøre det muligt at flytte bilerne over på cykel eller få bilerne ud på de overordnede trafikveje.

FASE 3



Lave endnu bedre fremkommelighed for grønne transportformer samtidig med at kapaciteten for bilerne neddrøses på udvalgte veje.

Princippet i faseinddelingen vist på de tre faser. Der arbejdes løbende med adfærd.

Adfærd - Information og samarbejde



- Kampagne til fremme af brug af cykel og gang på ture under 10 km.
- Arbejde med at påvirke adfærd og nudging, der skaber flere cyklister f.eks. ved at udlåne elcykler.
- Undersøgelse om interesse og mulighed for opsætning af el-løbehjul og bycykler.
- Arbejde med forsøg med udlån af elcykler til pendlere.



- Kampagne og information ift. samkørsel, deleordninger, brug af flere transportmidler og kombinationsrejser.
- Samarbejde med borger- og boligforeninger om tilpassede mobilitetsløsninger i lokalområderne.
- Samarbejde med daginstitutioner om udlån af cykeltrailer/ladcykler og brug af parkeringspladser til knudepunkt for forældre.

Fase 1:



- Cykelhandlingsplan
- Cykelgader/cykling mod ensretning i bymidten
- Stiadgang mellem p-pladser og bymidten
- Opsætning af elløbehjul og pendlercykler
- Byrum ved Klostergården og gadeforløb med busgade og cykelsti på Brostræde
- Cykelforbindelse ad Jernbanegade-Svietorvet
- Transportkorridor for lette trafikanter langs sydsiden af Kolding Å



- Kollektiv trafikplan
- Undersøgelse af potentiale for højklasset buskorridor/BRT
- Øget bybus- og regionalbusdrift
- Pulje til knudepunkter
- Forbedringer til den kollektive trafik



- Trafikafvikling på Vejlevej og ringvejen om bymidten
- Delvis lukning af Vejlevej gennem Bramdrupdam
- Zoneprincip og fartdæmpning i bymidten
- Forbedret trafikafvikling på Vonsildvej



- Samarbejdsforum for parkering
- Nyt system af restriktioner og betalingsparkering
- Opgraderet p-henvisningssystem
- Revision af p-normer, dobbeltudnyttelse og p-fond
- Forenklet beboerlicens
- Opsætning af el-ladestandere

Fase 2:



- Pulje til supercykelruiter
- Sti ved Svineryggen
- Stiforbindelser til knudepunkter ved motorvejen
- Stiforbindelse gennem Marielund-dalen



- Højklasset buskorridor
- Knudepunkter (Vejlevej/E45, Kolding Storcenter, Buen og Rendebanen)
- Omlægning af busforbindelser til betjening af knudepunkter - særligt ved E45



- Kapacitetsforbedring af krydset Fynsvej/Jens Holms Vej
- 2. etape Ringvej Syd (mod øst)
- Udbygning af Vejlevej til 4 spor (ml. Islandsvej-Låsbygade)



- Nye p-anlæg

Fase 3:



- Forbedret forbindelse for lette trafikanter fra bymidten og banegården til de havnenære arealer



- Udbygning af knudepunkter
- Samkørselsbane på Vejlevej
- Samkørselsbane på Fynsvej



- Ydre havneforbindelse
- Fredeliggørelse af Jens Holms Vej
- Lukning af Buen for gennemkørsel
- Nørre Bjert omfartsvej



- Nye p-anlæg

Opsummering af indsatser

På kollektiv transportområdet:

- Udarbejde en ny kollektiv trafikplan.
- Arbejde for bedre togforbindelser til byen, herunder flere forbindelser uden omstigning i retning mod Vejle og nordpå.
- Skabe god fremkommelighed for busserne på trafikvejene og i bymidten.
- Skabe gode og trygge stoppesteder og forbindelser til stoppestederne
- Arbejde med fleksible løsninger f.eks. Flextur, samkørsel og delebilisme.
- Arbejde for samarbejder med virksomheder, og uddannelsesinstitutioner omkring gode mobilitetsløsninger f.eks. samkørsel og lokale trafikstrategier.
- Arbejde for samarbejder med borgerforeninger og boligforeninger omkring mere fleksible og tilpassede løsninger i deres lokalområde.

På stiområdet:

- Udarbejde en ny cykelplan for hele kommunen.
- Prioritere cyklister, så de nemt og hurtigt kan komme rundt i samt til/fra bymidten, og andre større mål og boligområder enten på sti eller en rute på svagt trafikerede veje med lav hastighed.
- Udpege og opgradere et net af supercykelruter mellem bymidten og bolig- og erhvervsområderne, hvor der er stort potentiale for cyklister.
- Skabe et sammenhængende hovedstinet, som forbinder de vigtigste turmål i kommunen.
Arbejde med stierne, så det bliver smukt, komfortabelt og trygt at færdes på dem – herunder sikring af at stierne vedligeholdes.
- Arbejde med hele rejsen på cykel herunder stivejvisning og sikring af cykelparkering ved rejsedestinationer og/eller knudepunkter.
- Arbejde med at påvirke adfærd og udvikle nudgingtiltag, der skaber flere cyklister.

Knudepunkter og mikromobilitet:

- Arbejde med udvikling og etablering af knudepunkter i forskellig skala i og omkring Kolding by.
- Samarbejde med virksomheder og uddannelsesinstitutioner om at integrere mikromobilitet til fordel for medarbejdere og studerende.
- Se på muligheder for at få private leverandører til at opstille og udleje elløbehjul, pendlercykler o. lign..
- Arbejde med den fysiske infrastruktur til og fra knudepunkter, samt indretningen af dem, således det bliver attraktivt at skifte transportform.
- Gennemføre kampagner om brug af mulighederne.

På vejområdet:

- Forbedre trafikafviklingen på trafikvejene i byen.
- Bruge ITS (intelligente transportsystemer) til information og guidning af trafikken.
- Anvende trafikdata til at følge trafikken udvikling.
- Arbejde med mulighederne for, at varelevering med tunge køretøjer minimeres mest muligt i bymidten, men holdes på det overordnede vejnet.
- Arbejde for muligheden for at få en østlig forbindelse rundt om byen.

Omstilling til el:

- Frem mod 2025 opstille ladestander ved 102 kommunale bygninger jf. Ladestanderbekendtgørelsens krav. Ladestanderne vil som udgangspunkt være normalladere og gøres så vidt muligt offentligt tilgængelige.
- I løbet af de næste 10 år elektrificere hele den kommunale bilflåde på mere end 250 biler.
- Frem mod 2025 sætte gang i en række forskellige handlinger for at sikre en hensigtsmæssig og tilstrækkelig ladeinfrastruktur.
- Arbejde sammen med bl.a. boligforeninger om opsætning af ladestander.

- Sætte gang i initiativer og handlinger, som fremmer brugen af elcykler, både privat og erhvervs-mæssigt.
- Arbejde med, hvordan kommunen kan understøtte omstillingen af den tungere transport.
- Se på muligheden for at arbejde med miljøzoner med begrænsning for både fossildrevne biler og tunge køretøjer i bymidten.
- Arbejde med prioriteter for elbiler i bestemte gader og kørebaner. og kørebaner.

Information og samarbejde:

- Arbejde med forsøg med udlån af elcykler til pendlere.
- Samarbejde med daginstitutioner om udlån af cykeltrailer/ ladcykler og brug af parkeringspladser til knudepunkt for forældre.
- Kampagne og information ift. samkørsel, deleordninger, brug af flere transportmidler og kombinationsrejser.
- Samarbejde med borger- og boligforeninger om tilpassede mobilitetsløsninger i lokalområderne.
- Arbejde med at påvirke adfærd og nudging, der skaber flere cyklister f.eks. ved at udlåne elcykler.
- Kampagne til fremme af brug af cykel og gang på ture under 10 km.
- Undersøgelse om interesse og mulighed for opsætning af elløbehjul og bycykler

I bymidten vil vi:

- Begrænse gennemkørende trafik i nord-sydgående retning i den vestlige del af bymidten med zoneprincippet.
- Skabe bedre forbindelser i bymidten for cyklister.
- Arbejde med forbindelser og sammenhænge mellem bymidten og de havnenære arealer.

På parkeringsområdet:

- Arbejde for løsninger, der gør, at den eksisterende parkeringskapacitet i bymidten udnyttes mere effektivt og intelligent end i dag.
- Inddele bymidten i tre ringe med hver deres parkeringsrestriktioner.
- Arbejde med flere parkeringspladser i konstruktion, placeret tæt ved indre ring.
- Opdatere p-henvisningssystemet med flere af bymidtens parkeringspladser samt placering af de digitale henvisningsskilte.
- Opdatere kommunens parkeringsnormer og kriterierne for parkeringsfonden.
- Arbejde med at lave attraktive stiforbindelser fra parkeringspladser til bymidten.





By- og Udviklingsforvaltningen
Trafik, Vej og Park
Telefon 7979 7979
trafikvejogpark@kolding.dk



Sammen designer vi livet