



Mobilitetsplan 2023 for Kolding by

Handlingsplan

INDHOLD

1.	INDLEDNING	1
2.	PROJEKTOVERSIGT	2
3.	STAMBLADE FOR ENKELTPROJEKTERNE	4
4.	ØVRIGE PROJEKTER	31

1. INDLEDNING

Handlingsplanen indeholder beskrivelser af de projekter, der er defineret i forbindelse med Mobilitetsplan 2023 - for Kolding By. Handlingsplanen er et dynamisk dokument, som årligt vil blive opdateres i forhold til bl.a. udviklingen i:

- Generel vækst i kommunen
- Trafikmængder
- Ændring i fremkommelighed på Trafikvejene både ifht. bus og biler
- Nye byudviklingsområder
- Målinger på fordelingen i modalsplit ifht. målsætningen
- Borgerhenvendelser ifht. uhensigtsmæssigheder ifht. målsætninger

Projekterne er opdelt i tre faser i mobilitetsplanen. I fase 1 er en del af projekterne udvalgt til at indgå i budgetforhandlingerne 2023. Disse er derfor budgetteret og beskrevet i det opsatte stamblad.

De øvrige projekter er kort beskrevet sidst i dokumentet.

2. PROJEKTOVERSIGT

Temaer:

K: Kollektiv

M: Bymidten

P: Parkering

K: Kollektiv

S: Stier og lette trafikanter

F: Fremkommelighed

Tema

Stamblad	Fase 1	Tema
*	Kollektiv trafikplan	K
*	Pulje til knudepunkter	K
*	Forbedringer til den kollektive trafik	K
*	Højklasset kollektiv korridor – planlægning og puljeansøgninger	K
	Øget bybus- og regionalbusdrift	K
	Trafikafvikling på Vejlevej	FK
*	Delvis lukning af Vejlevej gennem Bramdrupdam	FKS
	Zoneprincip og fartdæmpning i bymidten	SM
*	Forbedret trafikafvikling på Vonsildvej	F
*	Byrum ved Klostergården og gadeforløb med busgade og cykelsti på Brostræde	KSM
	Nyt system af restriktioner og betalingsparkering	P
*	Opgraderet P-henvisningssystem	P
	Opsætning af el-ladestander	
*	Cykelhandlingsplan	S
*	Cykelgader/cykling mod ensretning i bymidten	SM
*	Stiforbindelse gennem Marielund-dalen	S
*	Forbedring af stiadgang mellem p-pladser og bymidten	SMP
*	Transportkorridor for lette trafikanter langs sydsiden af Kolding Å	SMP
	Opsætning af el-løbehjul og pendlercykler	MK
	Cykelforbindelse ad Jernbanegade - Svietorvet	SM
	Samarbejdsforum for parkering	P
	Revision af P-normer, dobbeltudnyttelse, og P-fond	P
	Forenklet beboerlicens	P

Fase 2	
Højklasset buskorridor	K
Knudepunkter (Vejlevej/E45, Kolding Storcenter, Buen og Rendebanen)	K
Omlægning af busforbindelser til betjening af knudepunkter - særligt ved E45	K
Kapacitetsforbedring af krydset Fynsvej/Jens Holms vej	F
Udbygning af Vejlevej til 4 spor (ml. Islandsvej-Låsbygade)	F(K)
2. etape Ringvej Syd (mod øst)	F
Pulje til supercykelruter	S
Sti ved Svineryggen	S
Stiforbindelser til knudepunkter ved motorvejen	SK
Nye P-anlæg	P
Fase 3	
Udbygning af knudepunkter	K
Samkørselsbane på Vejlevej	F(K)
Samkørselsbane på Fynsvej	F(K)
Ydre havneforbindelse	F
Fredeliggørelse af Jens Holms Vej	SM
Lukning af Buen for gennemkørsel	SM
Nørre Bjert omfartsvej	F
Tilslutningsanlæg til E45 fra Vranderupvej (Seest)	F
Forbedret forbindelse for lette trafikanter fra Bymidten og Banegården til de havnenære arealer	SM
Nye P-anlæg	P
Kampagne & Information	
Arbejde med forsøg med udlån af el-cykler til pendlere	S
Samarbejde med daginstitutioner om udlån af cykeltrailer/ladcykler og brug af parkeringspladser til knudepunkt for forældre	S
* Kampagne og information ift. samkørsel, deleordninger, brug af flere transportmidler og kombinationsrejser	SK
Samarbejde med borger- og boligforeninger om tilpassede mobilitetsløsninger i lokalområderne	SK
Arbejde med at påvirke adfærd og nudging, der skaber flere cyklister	S
Kampagne til fremme af brug af cykel og gang på ture under 10 km	S
Undersøgelse om interesse og mulighed for opsætning af el-løbehjul og bycykler	SM

* = projekter er beskrevet i et efterfølgende stamblad.

3. STAMBLADE FOR ENKELTPROJEKTERNE

Kollektiv trafikplan
<u>Relevante temaer</u> Kollektiv trafik
<u>Kort beskrivelse</u> I forbindelse med udarbejdelse af trafik- og mobilitetsplanen opsættes der overordnede mål for at overflytte rejser fra biler til kollektiv trafik. Der skal udarbejdes en visionær kollektiv trafikplan, der skal omfatte tiltag, der kan øge brugen af den kollektive trafik som en del af arbejdet med den bæredygtige omstilling af brugen af transportmidler. Med kollektiv trafik tænkes udover almindelig busdrift, også andre tjenester som f.eks. flextrafik, samarbejde med samkørselstjenester og nye initiativer inden for den kollektive trafik. Planen vil gøre det muligt at fokusere endnu mere på den offentlige kollektive trafik, og dermed flytte flere over i busserne, hvilket understøtte målsætningen om flere ture med bæredygtige transportmidler. Planen vil samtidig skabe et overblik over de vigtigste tiltag og udbygninger af den kollektiv trafik i Kolding by. I planen vil der være fokus på hele rejsen for passagerne, hvorfor samtænkning med knudepunkter og mikromobilitet er vigtig. Planen skal dække hele Kolding Kommune og udarbejdes i samarbejde med bl.a. Sydtrafik. Såfremt der ikke afsættes midler til udarbejdelse af en kollektiv trafikplan, bliver det vanskeligt at understøtte trafik- og mobilitetsplanens mål om at overflytte rejser fra biler til kollektiv trafik. Og dermed bliver det vanskeligt at nå målene for CO2-reduktion i DK2020. Ændringsforslaget understøtter bæredygtig vækst i form af klima ved overflytning af rejser fra bil til kollektiv trafik.
<u>Anlægsoverslag</u> Rådgivning: 0,3-0,5 mio. kr. Afsat: 0,5 mio. kr. i 2024
<u>Konsekvenser og opmærksomhedspunkter</u> Planen vil gøre det muligt at fokusere endnu mere på den offentlige kollektive trafik, og dermed flytte flere over i busserne, hvilket understøtte målsætningen om flere ture med bæredygtige transportmidler. Planen vil samtidig skabe et overblik over de vigtigste tiltag og udbygninger af den kollektiv trafik i Kolding by. Der bør prioriteres, at der er fokus på hele rejsen for passagerne, hvorfor samtænkning med knudepunkter og mikromobilitet er vigtig. Planen skal udarbejdes i samarbejde med Sydtrafik, og der vil blive inddraget interessenter, som skoler, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser.
<u>Bæredygtighed</u> Projektet støtter op om klima ved overflytning af rejser fra bil til kollektiv trafik, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Pulje til knudepunkter

Relevante temaer Knudepunkter, Kollektiv trafik, mikromobilitet

Kort beskrivelse

Der skal udarbejdes en plan for udvikling og etablering af knudepunkter i og omkring Kolding by. Knudepunkterne kan spænde i skala fra et simpelt busstoppested til større anlæg, der betjener mange trafikarter og har plads til parkering af biler og cykler.

Planen skal på baggrund af et samlet kort for eksisterende forhold for såvel kollektiv trafik, cyklister og samkørsel pege på potentielle steder til fremtidige knudepunkter.


























På baggrund af udpegningen vil der blive udvalgt et antal knudepunkter, som der vil blive udarbejdet et skitseprojekt for, samt en samlet prioritering, således de første knudepunkter kan blive anlagt.

Desuden vil planen komme med eksempler på, hvordan knudepunkter i forskellige størrelser ønskes udformet for at skabe synergi og genkendelighed knudepunkterne imellem.

I forbindelse med planen vil der blive inddraget virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Med udgangspunkt i planen afsættes der en økonomisk pulje til knudepunkter. Så kan knudepunkterne etableres ud fra vurderet behov og/eller i kombination med andre anlægsprojekter frem for mere slavisk udrulning uden hensyntagen til anden planlægning/anlægsprojekter.

Planen vil understøtte Kolding Kommunes strategi for bæredygtighed, som er videreført i mobilitetsplanen. Planen og de efterfølgende anlægsprojekter vil fremme brugen af bæredygtig transport og hjælpe borgerne til at se mulighederne for samkørsel og skift mellem de forskellige transportmidler.

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

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

Princip for forskellige knudepunkter og deres faciliteter.

Anlægsoverslag

Plan: 0,2 mio. kr.

Pulje til knudepunkter: 15-25 mio. kr. (skøn; hvad har man råd til)

Stort knudepunkt (Vejlevej/E45): 10-20 mio. kr.

Mellemstort knudepunkt (Kolding Storcenter): 3-5 mio. kr.

Knudepunkter i bymidten (Nye storstoppesteder på Buen og i Rendebanen): 4-7 mio. kr.

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Arbejdet skal laves i samarbejde med Sydtrafik.

Det er vigtigt, at mikromobilitet indtænkes som en del af knudepunkterne (first/last mile-transport).

Der skal informeres bredt om formål og brugen af knudepunkterne, bl.a. i samarbejde med virksomhederne og uddannelsesinstitutionerne. Dette skal ske i samspil med projektet "samkørsel"

Konsekvenserne for arbejdet er, at der sker en yderligere fokusering på de bæredygtige transportformer.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved fremme af brugen af bæredygtig transport, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Forbedringer til den kollektive trafik, (f.eks. anlæg af stoppesteder, knudepunkter og forbedret fremkommelighed i signalanlæg.

Relevante temaer Kollektiv trafik, knudepunkter

Kort beskrivelse

Som en udløber af mobilitetsplanen er dette projekt en pulje til etablering af mindre anlæg, der på kort sigt kan skabe forbedringer for den kollektive trafiks fremkommelighed og skiftemuligheder i form af f.eks. lavere rejsetider, højere service og øget tilgængelighed.

Puljen kan bl.a. bruges til:

- Prioritering af bustrafikken i kryds i form af ombygning af kryds eller ændringer i signalanlæg, som giver bustrafikken større fremkommelighed.
- Opgradering af eksisterende busstoppesteder f.eks. med læskærme og cykelparkering.
- Etablering af nye mindre knudepunkter. Knudepunkter giver mulighed for skift af transportform på stedet og kan spænde i skala fra et simpelt busstoppested til større anlæg, der betjener mange trafikarter og har plads til f.eks. bilparkering, cykelparkering eller el-løbehjul.

Den konkrete udmøntning af puljen planlægges fra år til år og vil hænge tæt sammen med udmøntningen af projekter i en kollektiv trafikplan. I planlægningen og implementering af projekterne vil Sydtrafik blive inddraget.

Der vil være mulighed for at søge 50% tilskud gennem 'pulje til bedre busfremkommelighed'¹. I 2023 søges puljen i forbindelse med de vejprojekter der i øvrigt prioriteres.

Ved at gennemføre projekterne vil der løbende ske forbedringer for den kollektive trafik, som skal være med til at øge passagertallet. Med løbende forbedringer vil det synliggøre, at kommunen gør en indsats for at fremme den kollektive trafik og fokuserer på bæredygtig trafikale løsninger. En forbedring af den kollektive trafik er også en af de væsentligste virkemidler for at reducere CO₂ udslippet på transportområdet og vil bidrage til at nå målene i klimahandleplanen og understøtte en bæredygtig vækst.

Såfremt der ikke afsættes midler til forbedringer i anlæg til den kollektive trafik vil passagertallet formentlig stadig følge en tendens med faldende passagertal. Det bidrager ikke til at skabe en bæredygtig by, da biltrafikken stadig vil være stigende og kræve mere areal og prioritering. Biltrafikken medfører yderligere gener som trængsel på vejene, støj og luftforurening.

Anlægsoverslag

Afsat: 2 mio. kr. i 2023 samt 5 mio. kr. årligt i 2024-2026

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Ved at gennemføre projekterne vil der løbende ske forbedringer for den kollektive trafik. Det vil være muligt at gennemføre mindre forbedringer løbende. Dermed vil det blive synliggjort, hvordan kommunen fremmer den kollektive trafik og dermed fokuserer på bæredygtig trafikale løsninger.

Enkeltprojekterne skal udarbejdes i samarbejde med Sydtrafik

¹ <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Lister/Puljer/Puljer/2022/04/Pulje-til-bedre-busfremkommelighed-i-hele-landet>

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved overflytning af rejser fra bil til kollektiv trafik, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Højklasset kollektiv korridor – planlægning og puljeansøgninger

Relevante temaer Kollektiv trafik

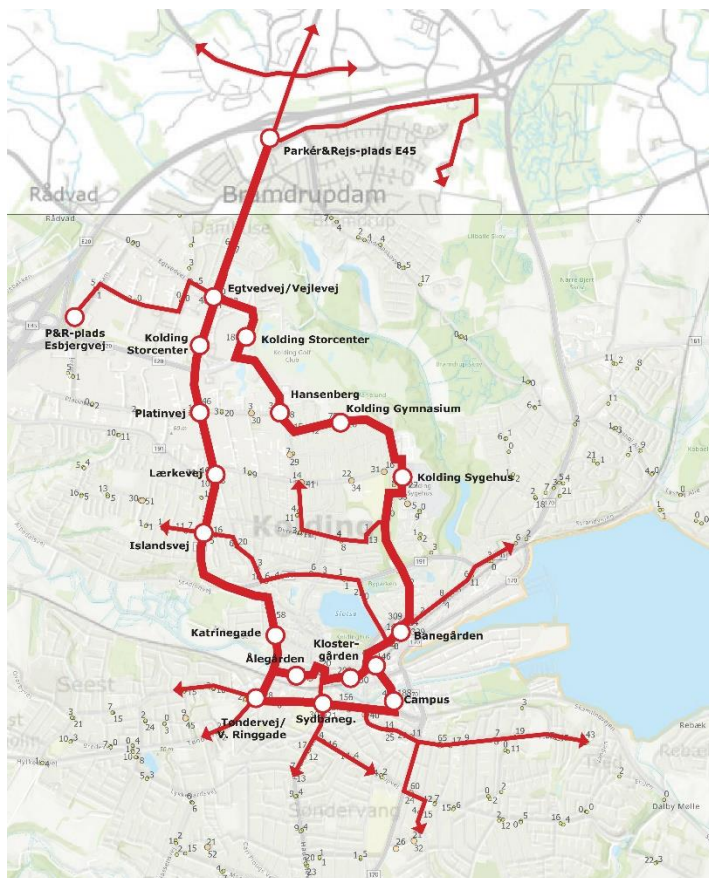
Kort beskrivelse

Undersøgelse af potentialet for en højklasset buskorridor mellem Kolding Bymidte/Banegården og en samkørselsplads ved E45, enten ad Vejlevej eller ad Skovvangen.

Analysen skal munde ud i en ansøgning til 'pulje til bedre busfremkommelighed'². Fra denne pulje er det muligt at få op til 50% støtte til projekterne.

På en højklasset busrute, vil der være, høj frekvens på bussen og mulighed for parkering af bil og cykel ved knudepunkter.

Analysen vil afdække, hvad der skal til for at etablere dette mellem Kolding Bymidte/Banegården og en samkørselsplads ved E45, enten ad Vejlevej eller ad Skovvangen.



Skitse til en korridor for højklasset bustrafik via Skovvangen eller Vejlevej og gennem Bymidten.

Anlægsoverslag

Rådgivning/plan: 0,3-0,5 mio. kr.

Anlæg: 20-40 mio. kr. (skøn. Fratrullet statslig puljefinansiering)

Afsat: 0,25 mio. kr. i 2023 til puljeansøgning til forundersøgelser med mulighed for 50 % tilskud

² <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Lister/Puljer/Puljer/2022/04/Pulje-til-bedre-busfremkommelighed-i-hele-landet>

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Ved etablering af en højklasset busrute i en korridor med potentiale for mange passagerer, bliver det muligt at flytte flere passagerer hurtigere, og det bliver dermed endnu mere attraktivt at benytte den kollektive trafik. Det skal vise, at det er mindst lige så hurtigt og effektivt at benytte kollektiv trafik, som at tage bilen.

Planen skal udarbejdes i samarbejde med Sydtrafik

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved overflytning af rejser fra bil til kollektiv trafik, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Delvis lukning af Vejlevej gennem Bramdrupdam

Relevante temaer Overordnet vejstruktur, trafikafvikling

Kort beskrivelse

Kapaciteten på strækningen er ved at være brugt op, og strækningen har også nogle af de største forsinkelser i myldretiden i Kolding by. Der er ikke mulighed for at udvide vejen af hensyn til de mange boliger der ligger langs vejen. Hvis Vejlevej trafiksaneres kan antallet af gennemkørende trafikanter reduceres. Et så markant indgreb vil betyde en kraftig stigning i trafikmængden på Ny Esbjergvej, Platinvej og Stålvvej. En mindre stigning kan forudses på Fynsvej yderste del (Ekspresvejen). Lokalt forventes trafikken på Bramdrupvej og Bramdrupskovvej at blive kraftigt reduceret.

På Vejlevej gennem Bramdrupdam er der særligt i spidstimerne en stor mængde gennemkørende trafik mellem motorvejen og Kolding midtby, I dag kører der omkring 18.000 biler i døgnnet på Vejlevej. Trafikken giver både utryghed og gener for lokaltrafikken i området og for byområdet som helhed. Hvis Vejlevej trafiksaneres kan antallet af gennemkørende trafikanter reduceres til et minimum.

For at målrette indsatsen og minimere påvirkningen af lokaltrafikken, er det vigtigt, at projektet indledes med en analysefase, hvor de nærmere trafikale forhold og trafikflows i og gennem Bramdrupdam kortlægges. Derved opnås der et indgående kendskab og forståelse for lokaltrafikens behov for at kunne færdes internt i Bramdrupdam samt og til fra motorvejen og Kolding by.

På baggrund af analysen gennemføres der en sanering af Vejlevej, herunder hel eller delvis lukning af vejen. Dette kan omfatte etablering af trafikdæmpende foranstaltninger, indsnævring af vejprofilen, krydsombygninger, ændret skiltning og afmærkning samt ændret prioritering og krydsombygning af krydset Vejlevej/Ny Esbjergvej, så trafikken hurtigere ledes ud til E45.

Projektet forventes at give en fredeliggørelse af Vejlevej gennem Bramdrupdam og kun i meget begrænset omfang være til gene for lokaltrafikken.

For at belyse konsekvenser og muligheder ved trafiksaneringen skal der gennemføres en trafikanalyse hvor der bl.a. ses på:

Konsekvenser for det øvrige vejnet og nødvendige krydsudvidelser

Prisoverslag og ændringer

Støjreduktion/forøgelse

Vedtages ændringsforslaget ikke, vil gennemførelsen af analysen ikke kunne effektueres, og dermed vil konsekvenser og muligheder ikke blive belyst.

Fokusområder:

- Bæredygtig vækst bl.a. ved at sikre at byudviklingen, infrastruktur etc. Følges ad.
- Bedre fremkommelighed og mobilitet
- Nedbringelse af Ventetider og Emissioner herunder CO2
- Trafiksikkerhed



Eksempel på nuværende forhold langs Vejlevej i Bramdrupdam set mod syd, (Google StreetView)

Anlægsoverslag

2-5 mio. kr.

Afsat: 0,3 mio. kr. i 2024 til mulighedsanalyse inkl. konsekvensanalyse

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet vil medføre en reduktion i både den gennemkørende person- og lastbiltrafik gennem Bramdrupdam, idet trafikken omfordeles til Ny Esbjergvej. Der vil derved kunne opnås et forbedret flow for den tilbageværende trafik, ligesom sikkerheden og trygheden for de lette trafikanter også vil blive forbedret. Trafiksaneringen vil desuden være til gavn for nærmiljøet, der vil få reducerede støjgener og færre emissioner fra vejtrafikken.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om tiltrækning og klima ved reduktion af gennemkørende trafik gennem Bramdrupdam samt reduceret støjgener og færre emissioner, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Forbedret trafikafvikling på Vonsildvej

Relevante temaer Overordnet vejstruktur, trafikafvikling

Kort beskrivelse

I 2017 åbnede Vejdirektoratet nyt tilslutningsanlæg 65b, Vonsild, på E45 syd for Kolding. Tilslutningsanlægget formål var at give trafikanter direkte adgang til E45 fra den sydlige del af Kolding og Vonsild. Derudover skulle det nye tilslutningsanlæg aflaste tilslutningsanlægget ved Kolding S.

Efter åbningen af motorvejstilslutning 65b, Vonsild, er det borgernes oplevelse i Vonsild, at det ændrede trafikmønster har vanskeliggjort fremkommeligheden for lokal- og sidevejstrafikken, som oplever lange ventetider for at komme til og fra Vonsildvej i spidsperioderne, ligesom krydsning af vejen også er blevet vanskeliggjort.

Forbedring af trafikafvikling gennem Vonsild omfatter bl.a. krydsombygninger, etablering af svingbaner, vejlukninger, tydeligere afmærkning mv. Sidevejstrafikken vil derved bedre kunne afvikles, ligesom der bliver skabt et bedre flow for den gennemkørende trafik med færre stop og dermed færre gener for lokalområdet.

Derudover etableres der forbedrede krydsningsmuligheder for lette trafikanter i form af signalregulerede kryds og/eller helleanlæg, så vejen kan krydses i flere tempi.

Projektet forventes at give anledning til en lille trafikstigning på Vonsildvej, da fremkommeligheden øges, og adgangen til Kolding Syd derved gøres mere attraktiv.



Eksempel på nuværende forhold langs Vonsildvej (mod nord) ved Dalbyvej (Google StreetView).

Anlægsoverslag

5-10 mio. kr.

Afsat: 0,3 mio. kr. i 2023 til analyse (inkl. Vissim analyse)

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet vil give et forbedret flow for både den gennemkørende trafik, der vil opleve en bedre fremkommelighed samt en bedre trafikafvikling for sidevejstrafikken (lokaltrafikken), der vil få

færre gener fra den gennemkørende trafik. En forbedret trafikafvikling vil desuden være til gavn for nærmiljøet, der vil få reducerede støjgener og færre emissioner fra vejtrafikken.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved reduceret støjgener og færre emissioner, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Byrum ved Klostergården og gadeforløb med busgade og cykelsti på Brostræde

Relevante temaer Cykeltrafik, Fodgængere, Kollektiv Trafik, Bymidten

Kort beskrivelse

Der findes et detailprojekteret projekt til ombygning af Brostræde forbi Klostergården. Projektet omfatter bl.a. ændring af den gamle bybusterminal til en almindelig dobbeltrettet vej med stoppesteder og etablering af ny trappe- og rampeadgang til "Graffititunnelen".

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til Mobilitetsplanen er der identificeret muligheder for forbedring af det eksisterende projekt i forhold til nogle af de valg og handlinger, der lægges op til i Mobilitetsplanen.

Det drejer sig bl.a. om:

- Indretning af busstoppestederne som knudepunkter (steder med mulighed for at skifte transportmiddel), der understøtter dem som centralt omstigningssted for kollektiv trafik i Bymidten
- Sikring af løsning for gennemkørende cyklister i Brostræde
- Forbedret tilgængelighed (fladere rampe) til Graffititunnelen

Det eksisterende detailprojekt bør gennemses og evt. justeres, inden anlægsarbejdet sættes i gang, så de harmonerer med Mobilitetsplanens indhold.

Projektet skal sikre god adgang for alle slags bløde trafikanter på tværs af jernbanen mellem Brostræde og Holmsminde (videre til enten Campusområdet eller byudviklingsområdet ved Kolding Å), samt sikre mobilitetsplanens handlinger til udvikling af bymidtens infrastruktur. Det er derfor vigtigt at det eksisterende projekt justeres i forhold til den retning, der udpeges i Mobilitetsplanen, for at skabe en sammenhængende god infrastruktur i bymidten for flere trafikanter.

Anlægsarbejdet søges finansieret i forbindelse med byfornyelsesprojekterne beskrevet i ændringsforslag VEJ-A-01 - Renovering af Kolding bymidte 2023-26.

Hvis ikke der afsættes midler til gennemgang og revurdering af detailprojektet, vil forholdene for de bløde trafikanter på tværs af jernbanen og i Brostræde ikke kunne optimeres, hvilket ikke understøtter en bæredygtig transport i en central del af bymidten.

Projektet støtter op om klima ved kollektiv trafikbetjening af bymidten samt bedre forhold for cyklister og fodgængere i bymidten, og dermed understøttes bæredygtig vækst.



Nuværende forhold med Graffititunnelens trappe og busterminalen på Brostræde.

Anlægsoverslag

Afsat: 0,5 mio. kr. i 2023 til revidering af eksisterende detailprojekt.

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet skal sikre fortsat god adgang for alle slags bløde trafikanter på tværs af jernbanen mellem Brostræde og Pakhustorvet (videre til enten SDU eller byudviklingsområdet ved Kolding Å park) samt sikre mobilitetsplanens handlinger til udvikling af bymidtens infrastruktur. Det er derfor vigtigt at det eksisterende projekt justeres i forhold til den retning der er lagt i Mobilitetsplanen.

Anlægsarbejdet forudsættes finansieret af det allerede bevilgede projekt.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved kollektiv trafikbetjening af bymidten samt bedre forhold for cyklister og fodgængere i bymidten, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Opgraderet p-henvisningssystem

Relevante temaer Parkering, Midtbyen

Kort beskrivelse

Projektet omhandler opgradering af p-henvisningssystemet, således at flere bilister vil kunne finde direkte hen til en ledig p-plads. Dette vil også være med til at reducere søgetrafik og uønsket gennemkørende trafik i bymidten.

I dag er P-henvisningssystemets skilte kun placeret på selve P-ringen og inden for P-Ringen. Der er ingen skilte på indfaldsvejene, inden bilisterne ankommer til P-Ringen.

I fremtiden er det ønsket, at P-henvisningssystemet udvides, så flere af byens større pladser kommer med i det, og at henvisningen starter ude på indfaldsvejene.

Desuden bør byens parkeringshenvisning i bymidten gennemgås kritisk, så det sikres, at der ikke vejvises ad uhensigtsmæssige ruter. Det anbefales, at skiltning til parkering for Koldinghus ikke længere sker til Staldgården, men til P-pladsen ved Slotssøen.



Idéskitse til P-søgeskilte på Fynsvej før Jens Holms Vej.

Anlægsoverslag

5-10 mio. kr.

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

En del af de berørte P-pladser er privatejede, hvorfor det skal vurderes om, der skal tages dialog med de private ejere, ifht. om deres pladser skal indgå i p-henvisningen.

Projektet har betydning for at understøtte visionen om, at biltrafikken skal forblive på trafikvejene og have god adgang til de større p-pladser. Dermed undgås unødigt søgetrafik rundt i bymidten.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved bæredygtig parkering (mindre søgetrafik mm.) og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Cykelhandlingsplan

Relevante temaer Cykler, mikromobilitet

Kort beskrivelse

Som et led i at gøre Kolding Kommune mere bæredygtig i fremtiden er det nødvendigt at få vendt nedgangen i cykeltrafikken, hvilket kræver en indsats på området. Hertil foreslås det at udarbejde en visionær cykelhandlingsplan for hele Kolding Kommune. Cykelhandlingsplanen skal omfatte tiltag, der kan styrke brugen af cyklen til at blive det foretrukne transportmiddel på kortere ture - primært ture under 10 km. Cykelhandlingsplanen vil indeholde både fysiske tiltag samt adfærdsmæssige tiltag, da det er vigtigt både at have en optimal infrastruktur til cyklisterne samtidig med at det informeres og kommunikeres ud for at påvirke brugerne og de potentielle brugere til at bruge cykelinfrastrukturen mest muligt.

Cykelhandlingsplanen vil bl.a. indeholde følgende:

- Kortlægning af eksisterende cykelinfrastruktur og dets kategorisering.
- Indsamling af relevant data for at kortlægge cykelpotentialet.
- Inddragelse af projekter med supercykelruter fra mobilitetsplanen.
- Analyse af, hvor der mangler stier og hvor eksisterende stier bør opgraderes for at skabe et sammenhængende optimalt stinet i kommunen.
- Projekterne vil bl.a. kunne omfatte:
 - o Nye stier eller opgradering af eksisterende stier således de favner flere og forskellige typer af cykeltrafikanter og nogle steder kan rumme en deling af areal med gående.
 - o Adfærdsmæssige tiltag herunder information- og kampagnevirksomhed.
 - o Serviceniveau for stierne med fokus på bl.a. renhold og vedligehold af stierne, belysning, belægning og fremkommelighed.
 - o Cykelparkering.
 - o Mere trafiksikkerhed til cyklisterne.
 - o Stiernes integration med knudepunkter, hvor flere trafikarter mødes og der er mulighed for et skifte f.eks. fra cykel til kollektiv transport.
 - o Synlighed og skiltning af stierne.
 - o Generelt fokus på, hvad der kan gøres for cyklisterne.

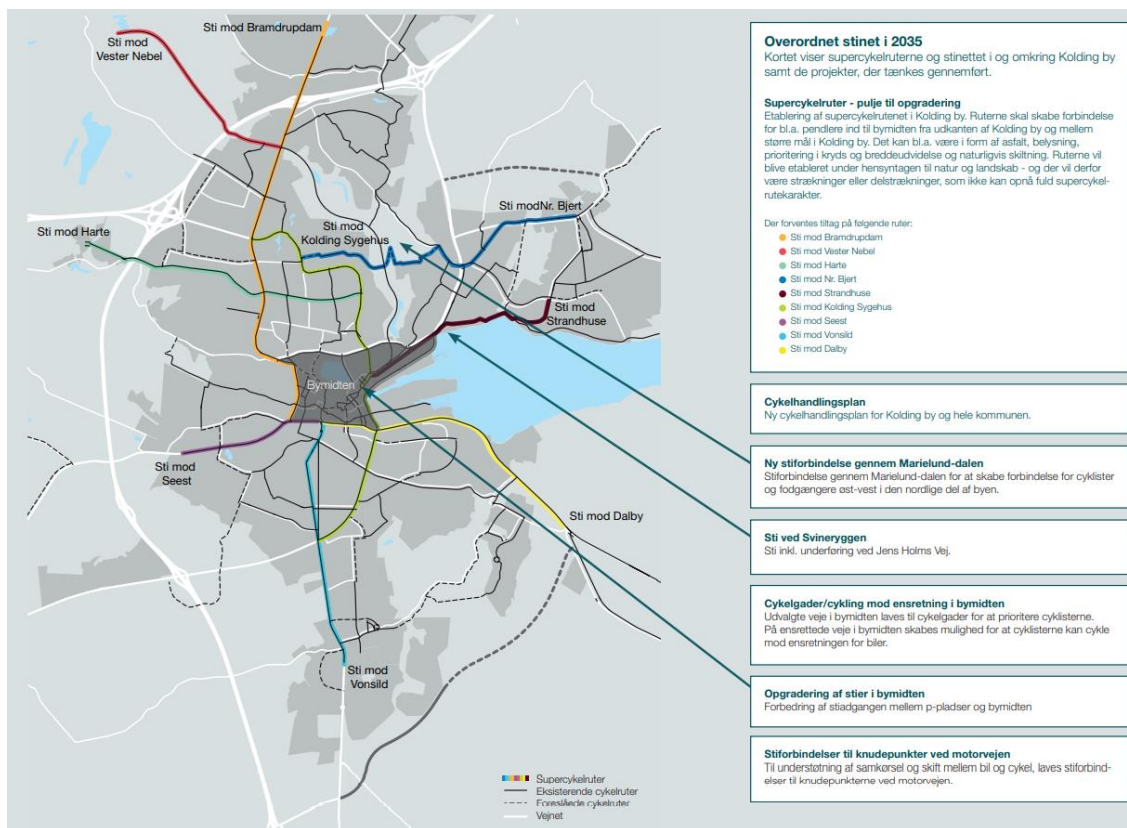
Supercykelruterne er ruter som skaber gode stiforbindelser for bl.a. pendlere ind til bymidten fra udkanten af Kolding by. Billedet på næste side viser supercykelruterne.

I udarbejdelsen af cykelhandlingsplanen vil Kolding Kommune inddrage relevante aktører på cykelområdet f.eks. andre forvaltninger og Cyklistforbundet, samt inddrage skoler, uddannelsesinstitutioner og virksomheder i forhold til forbedring af stinettet. Det vil være relevant at nedsætte en styregruppe med andre forvaltninger og sikre det tværfaglige samarbejde omkring cyklismen i kommunen.

Cykelhandlingsplanen vil sikre sammenhæng på såvel planlægningsniveau som anlægs- og driftsniveau på det samlede stinet i kommunen. Planen vil gøre det muligt at fokusere endnu mere på cyklisterne, og dermed flytte flere bilister over på cykel, som er et af de vigtigste greb for at nedbringe CO₂ udslippet i klimahandleplanen. Desuden vil planen være med til at skabe et overblik over de vigtigste tiltag, som kan fremme cyklismen og understøtte klimamålene. Der er en forventning om at cykelhandlingsplanen kan skabe grundlag for at søge midler fra EU til "grøn" mobilitet.

Såfremt der ikke afsættes midler til at udarbejde cykelhandlingsplanen, vil cykelandelen ikke øges markant, tværtimod viser undersøgelser at cyklismen er dalende på landsplan. Det vil således modarbejde en bæredygtig retning for kommunen, og transportsektoren vil have svært ved at nå klimamålene.

Projektet med cykelhandlingsplanen vil støtte op om klima ved bedre forhold for cyklister (og øvrige bløde trafikanter), og dermed understøttes bæredygtig vækst



Skitse til supercykelrutenet i Kolding by.

Anlægsoverslag

Rådgivning: 0,2-0,5 mio. kr.

Afsat: 0,5 mio. kr. i 2023

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Planen vil sikre sammenhæng på såvel planlægningsniveau som anlægs- og driftsniveau på det samlede stinet i kommunen. Planen vil gøre det muligt at fokusere endnu mere på cyklisterne, og dermed flytte flere over på cykel, samt at få et overblik over de vigtigste tiltag, som kan fremme cyklismen og understøtte målsætningen.

Det bør prioriteres, at der er fokus på hele rejsen på cykel, og at stierne også kan bruges af andre bløde trafikanter, herunder fodgængere og el-løbehjul.

Bæredygtighed

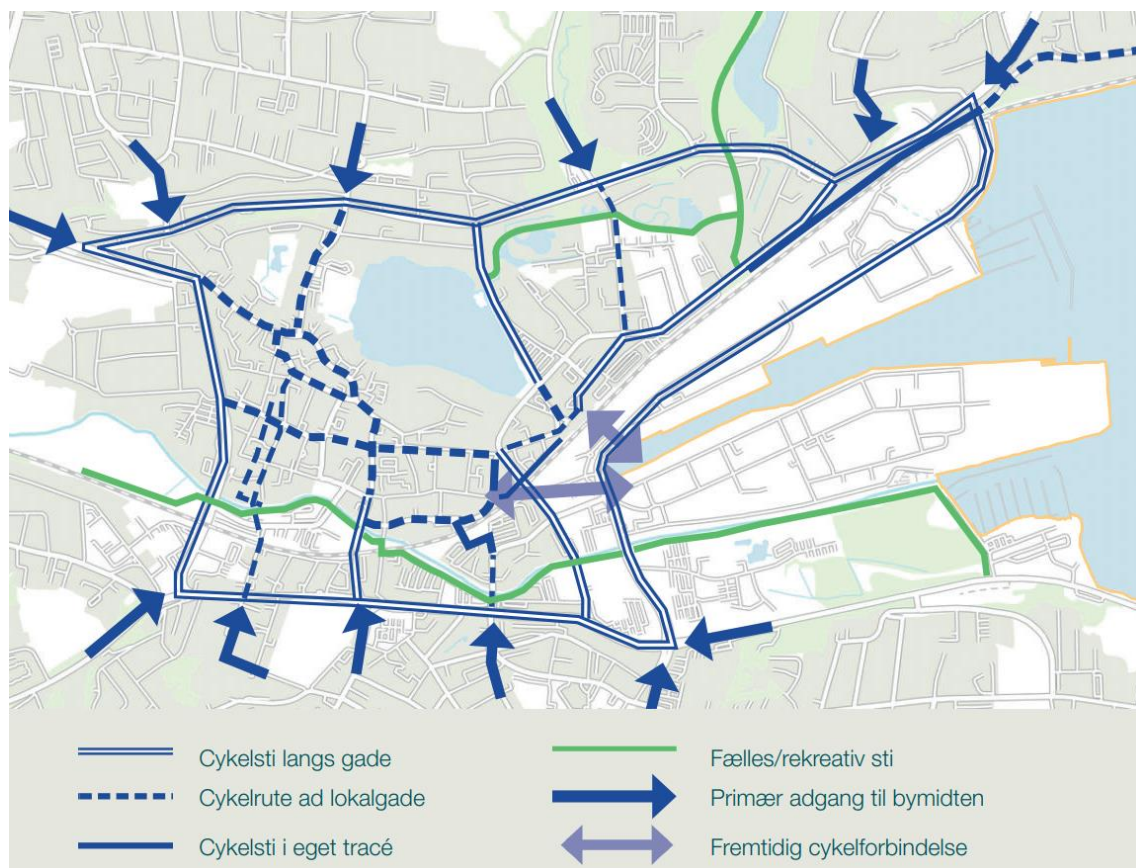
Projektet støtter op om klima ved bedre forhold for cyklister (og øvrige bløde trafikanter), og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Cykelgader/cykling mod ensretning i bymidten. (Låsbygade, Hospitalsgade og Blæsbjerggade, Adelgade og Bredgade)

Relevante temaer Cykeltrafik, Bymidten

Kort beskrivelse

Som en udløber af mobilitetsplanen foreslås det at tillade og forbedre mulighederne for dobbeltrettet cykeltrafik i Låsbygade, Hospitalsgade, Blæsbjerggade, Adelgade og Bredgade (se stiplet mørkeblå signatur i den nordvestlige del af bymidten på nedenstående udklip fra forslag til mobilitetsplanen). Formålet med projektet er at give cyklisterne bedre og mere fleksible muligheder for at færdes nord-syd i den vestlige del af bymidten. Dermed understøtter kommunen mulighederne for at færdes nemmere rundt i byen på cykel og dermed en forventet effekt med øget antal cyklister.



Der skal foretages en analyse om gaderne skal indrettes med "cykelfliser" som på billedet nedenfor (vej med cykelfliser i Esbjerg) eller om gaderne skal skiltes med cykelgade, som betyder at hele vejarealet kan bruges af cyklister og kan deles med øvrige trafikanter, dog har cyklisterne fortrinsret til arealet. Projektet med ændringer af tværprofilet skal tilpasses og koordineres med kommende ledningsarbejder, klimatilpasningsprojektet og byforskønnelse.

Projektet forudsætter, at gennemkørende nord-syd biltrafik i bymidten reduceres, for at føles mere trygt for cyklisterne at bruge arealerne. Projekterne vil være med til at fremme cykeltrafikken og skabe bedre forhold for cyklisterne, og dermed den bæredygtige transport. Gaderne bidrager til mere sammenhæng i sti-/rutenettet for cyklisterne i bymidten.

Den afledte drift forventes at kunne indeholdes i den eksisterende drift af området.

Hvis ikke der opnås midler til projektet, vil det give en dårlig signalværdi i at cyklisterne ikke prioriteres i bymidten, og forholdene vil ikke være egnede til cyklister. Det giver ikke vækst i

cykeltrafikken i Kolding Kommune, hvorved det kan forventes at tendenser fortsætter med øget biltrafik og faldende cykeltrafik. Det vil ikke understøtte klimahandleplanens målsætninger.

Projektet støtter op om klima ved overflytning af bilture til cykeltrafik, samt tiltrækning af især borgere ved bedre bymiljøer, og dermed understøttes bæredygtig vækst.



Cykelgade og cykelfliser (Esbjerg).

Anlægsoverslag

Anlæg: 3-5 mio. kr.

Afsat: 1 mio. kr. årligt i 2023-2025 samt 2 mio. kr. i 2026

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet forudsætter, at gennemkørende nord-syd trafik i bymidten fjernes.

Projekterne vil være med til at fremme cykeltrafikken og skabe bedre forhold for cyklisterne, og dermed den bæredygtige transport. Gaderne indarbejdes som en del af det samlede sturtnet i bymidten.

Projekterne skal koordineres med planlagte lednings- og klimatilpasningsarbejder.

Bæredygtighed

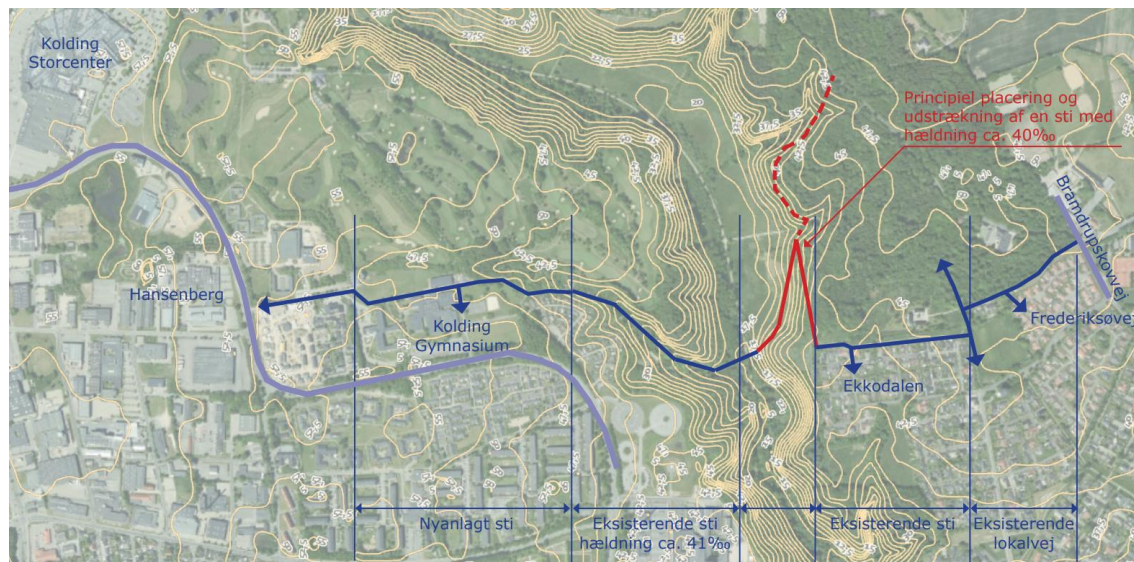
Projektet støtter op om klima ved overflytning af bilture til cykeltrafik, samt tiltrækning af især borgere ved bedre bymiljøer, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Stiforbindelse gennem Marielund-dalen

Relevante temaer Cykler, mikromobilitet

Kort beskrivelse

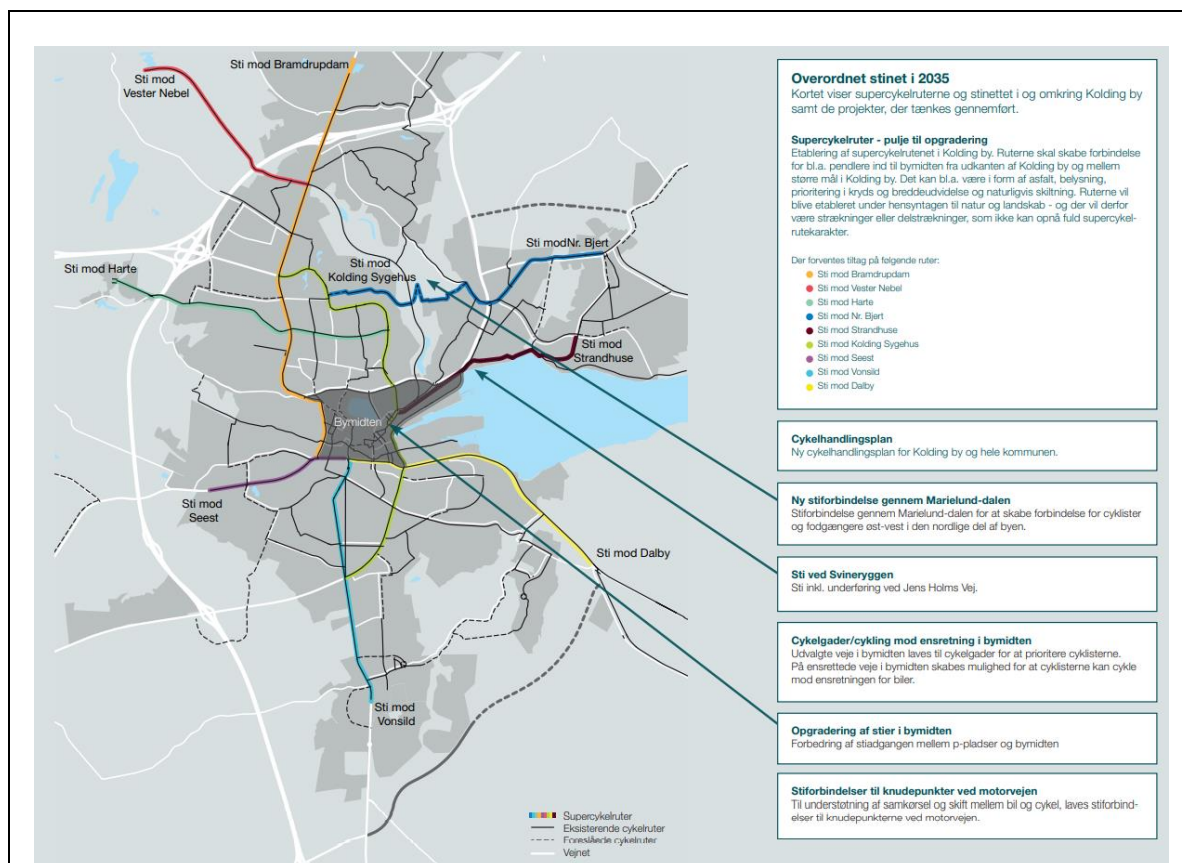
Som en udløber af den kommende mobilitetsplan lægges der op til at gennemføre en undersøgelse af muligheden for at etablere en øst-vestgående stiforbindelse på tværs af Marielunds-skoven og med krydsning af Troldhedestien – i princippet som vist nedenfor.



Stiforbindelsen vurderes at have et betydeligt potentiale, da den vil skabe en kortere rute for stitrafikanter mellem de nordøstlige bydele og bl.a. Kolding Gymnasium, Hansenberg, Storcenteret og Sygehuset.

Vest for Troldhedestien kan der benyttes en eksisterende sti, men øst for er det nødvendigt at anlægge en ny sti, der overvinder den stejle skråning, sandsynligvis udformet med serpentering. Det skal selvfølgelig ske i respekt for den smukke natur på stedet.

Stien er en del af supercykelruten fra Nørre Bjert mod vest (jf. forslaget til mobilitetsplan):



Stiforbindelsen vil give en forbedret tilgængelighed og fremkommelighed øst-vest for cyklister og andre bløde trafikanter. Forløbet gennem det smukke område vil desuden give stitrafikanterne en unik naturoplevelse. Der skal derfor i undersøgelsen være særligt fokus på naturen og arbejdes med, hvordan stien kan blive en så værdiskabende del som muligt.

Da stien er en del af et kommende supercykelrutenet (defineret i mobilitetsplanen), vil den kunne bidrage til at få flere til at anvende cyklen som pendlertransportmiddel.

Såfremt der ikke afsættes midler til at gennemføre undersøgelsen, vil det ikke være muligt at vurdere, hvad der konkret skal til for at realisere en øst-vestgående stiforbindelse som beskrevet. Derved kan der ikke skabes den ønskede sammenhæng i cykelstinettet, hvorfor det bliver vanskeligere at få overflyttet pendlerne fra bil til cykel, hvorved klimahandlingsplanens mål bliver sværere at indfri.

Projektet støtter op om klimaet ved forbedring af forholdene for cyklister (og øvrige bløde trafikanter), og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Anlægsoverslag

Rådgivning: 0,2-0,5 mio. kr.

Anlæg: 1,5 - 2,0 km sti. Blanding af nyanlæg og ny belægning på eks.sti. (3.000 - 10.000 kr/lbm) = 5-15 mio. kr.

Afsat: 0,5 mio. kr. i 2023 til undersøgelser af mulighed

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet vil give en forbedret tilgængelighed og fremkommelighed øst-vest for cyklister og andre bløde trafikanter. Desuden vil projektet bidrage til arbejdet med rare, smukke og trygge stiforbindelser.

Projektet er en del af supercykelrutenettet, og dermed en del af at styrke stinettet, og dermed at få flere til at bruge cyklen.

Der skal være fokus på naturen og arbejdes med, hvordan stien kan blive en så værdiskabende del som muligt.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved bedre forhold for cyklister (og øvrige bløde trafikanter), og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Forbedring af stiadgang mellem p-pladser og bymidten

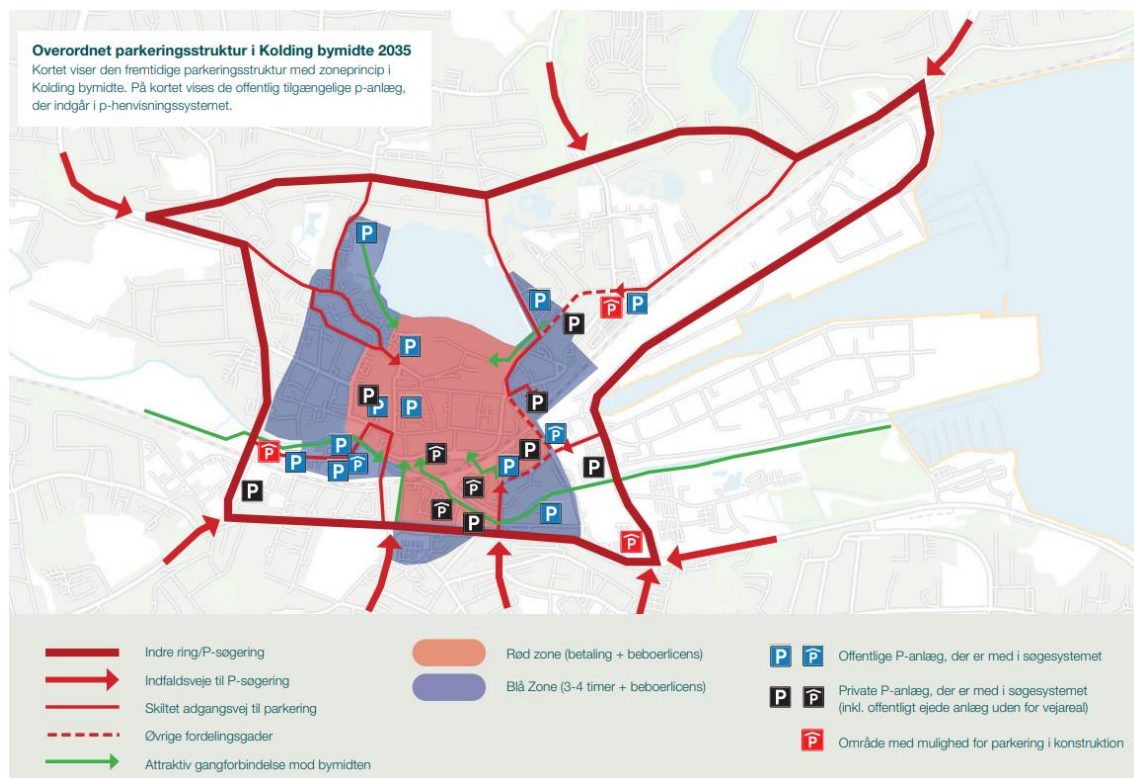
Relevante temaer Cykeltrafik, Fodgængere, Parkering, Bymidten

Kort beskrivelse

Projektet er en udløber af forslaget til mobilitetsplan, som lægger op til en ny parkeringsstruktur for bymidten.

Heri er det tanken, at parkanterne skal vænne sig til at parkere lidt længere fra deres mål, end de plejer. Som kompensation for de forøgede gangafstande, er det vigtigt, at trafikanterne (nu som fodgængere) tilbydes gode og attraktive gangruter mellem p-pladserne og deres mål.

På kortet nedenfor er med grøn linjesignatur vist eksempler på sådanne attraktive gangruter.

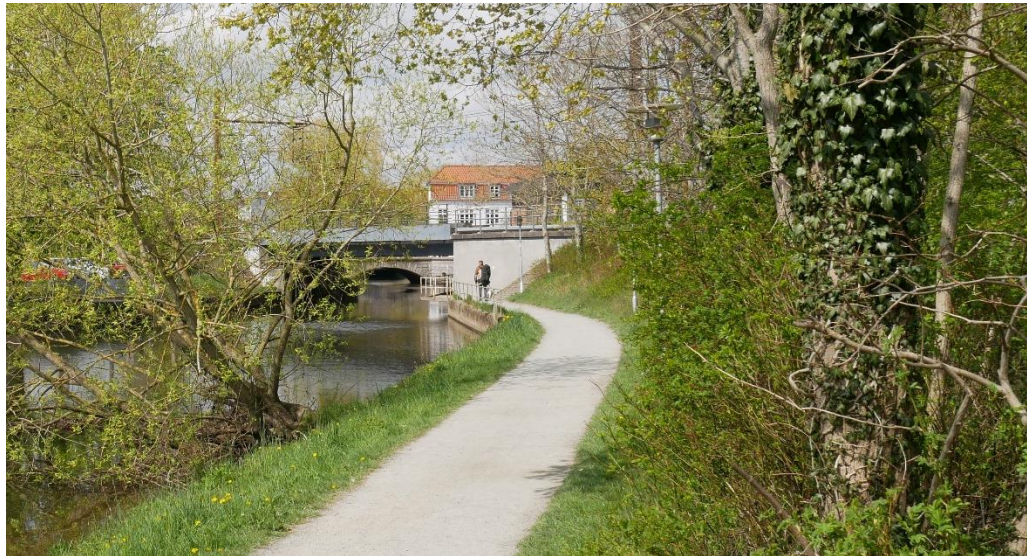


Projektet vil bestå af en række delprojekter, som langs de udpegede ruter kan omfatte forbedring af belægninger, belysning, opholdsmuligheder, skiltning mm.

De optimerede gangruter er med til at understøtte, dels at parkanterne ikke oplever det som besværligt, at de skal gå lidt længere mellem p-pladsen og deres mål i bymidten, dels at de lette trafikanter generelt synes, at det er mere oplevelsesrigt og trygt at færdes rundt i bymidten som fodgænger.

Såfremt projektet ikke opnår budgetmæssig dækning, vil det ikke være muligt at tilbyde parkanterne bedre gangruter. Desuden kan der forekomme mere parkeringssøgende trafik, da bilerne gerne cirkulerer rundt for at finde en så attraktiv p-plads som mulig.

Projektet støtter op om klima og tiltrækning ved bæredygtig parkering (mindre søgetrafik mm.) samt bedre bymiljøer, og dermed understøttes bæredygtig vækst.



Eksempel på rekreativ stiforbindelse mellem parkeringsplads og bymidten.

Anlægsoverslag

Afsat: 5 mio. kr. i 2024 og 2025 samt 6 mio. kr. i 2026

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet er med til at understøtte, dels at lette trafikanter syntes, det er mere spændende og tryggere at færdes rundt i bymidten som fodgænger, og dels at parkanterne ikke oplever det som besværligt, at de skal gå lidt længere mellem p-pladsen og deres mål i bymidten.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima og tiltrækning ved bæredygtig parkering (mindre søgetrafik mm.) samt bedre bymiljøer, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

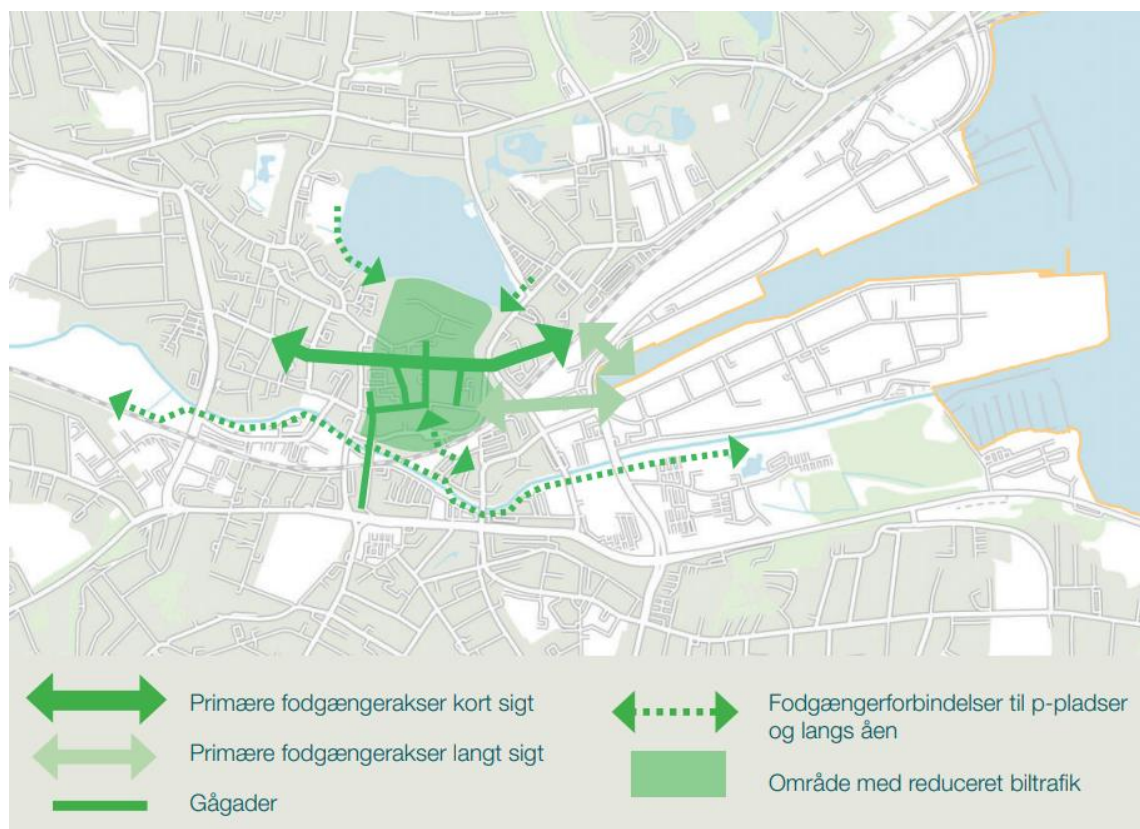
Transportkorridor for lette trafikanter langs sydsiden af Kolding Å (mellem Marina City og Vestre Ringgade)

Relevante temaer Cykeltrafik, Fodgængere, Bymidten

Kort beskrivelse

Der er i dag en stiforbindelse langs sydsiden af Kolding å mellem Vestre Ringgade og Marina City, men med en del "missing links" (afbrydelser af stiforbindelsen), bl.a. omkring Bredgade-Søndergade, ved Kongebrogade (hvor cyklister og kørestolsbrugere skal krydse vejen i niveau med kørebanen) og ved Østerbrogade, hvor krydsning er vanskelig.

Ruten er vist med grøn prikket signatur på nedenstående kort (som stammer fra den kommende mobilitetsplan, og som i øvrigt viser de vigtigste fodgængerforbindelser):



Som en del af analysen vil strækningen blive gennemgået og der vil blive peget på forbedringsmuligheder, som f.eks. kan omfatte optimerede krydsningsmuligheder. Formålet er bl.a. at undersøge, hvorvidt dele af stien kan gøres mere cyklistvenlig (der er i dag overvejende tale om en fællessti, altså en sti som deles mellem gående og cyklende) – naturligvis uden der gøres køb på fodgængernes tryghed.

Afhængigt af analysens resultater kan det overvejes om stien (eller dele heraf) kan opgraderes til at være en del af det overordnede stinet og skal dermed være med til at gøre det endnu lettere at færdes på cykel, bl.a. kan den bidrage til at forbinde den kommende Marina City med bymidten.

En evt. opgradering af stikorrideren vil gøre det attraktivt for pendlere at tage cyklen til/fra bymidten, hvilket understøtter visionerne om at fremme bæredygtig transport.

Afsættes der ikke midler til at gennemføre analysen, må stiforbindelsen forblive i sin nuværende form, hvorved den ikke kan optimeres til gavn for de lette trafikanter langs ruten.

Projektet støtter op om klima ved overflytning af bilture til cykeltrafik, samt tiltrækning af især borgere ved bedre bymiljøer, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Anlægsoverslag

Rådgivning: 0,3-0,5 mio. kr.

Afsat: 0,5 mio. kr. i 2023

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Ved opgradering af stien og specielt krydsningerne på Å-stien vil der blive skabt en øst-vest-gående cykelrute fra Marina City til Bymidten. Stien vil gøre det attraktivt for pendlere at tage cyklen til bymidten, samtidig er det en opgradering af det overordnede stinet og dermed en understøtning af visionerne om at fremme bæredygtig transport.

Projekterne skal koordineres med planlagte lednings- og klimatilpasningsarbejder.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved overflytning af bilture til cykeltrafik, samt tiltrækning af især borgere ved bedre bymiljøer, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

Samkørsel og kombinationsrejser

Relevante temaer Kollektiv trafik, mikromobilitet, knudepunkter

Kort beskrivelse

Samkørsel og kombinationsrejser er et adfærdsbaseret projekt med kampagner, information og relancering af en samkørselsplatform. Projektet skal skabe et grundlag for virksomheder og uddannelsesinstitutioner kan bidrage til øget samkørsel blandt deres pendlere. Samtidigt vil arbejdet bestå af samarbejde med lokalråd, borgerforeninger og boligforeninger omkring mere fleksible og tilpassede løsninger i deres lokalområde. Projektet skal også indeholde information og praktisk læren til borgere i alle aldersgrupper omkring det at foretage samkørsel og kombinationsrejser.

Foruden kommunens egen formidling vil nogle af de centrale elementer til at fremme brugen af samkørsel være et samarbejde med en samkørselstjeneste, midler til incitament og etablering af knudepunkter. Samkørselstjenesten vil give borgerne en platform til at finde potentielle samkørselspartnere og planlægge turene enkelt. Lokale løsninger hos virksomhederne og uddannelsesinstitutionerne er også vigtige, da lokale løsninger med kollegaer og medstuderende skaber tryghed og relevans for den enkelte, og gør valget om samkørsel lettere.

Den forventede effekt for borgerne er en større opmærksomhed på mulighederne ved samkørsel og kombinationsrejser, hvilket vil bidrage til en flytning af især de lange bilture over 20 km. Ved at skabe et miljø med samkørsel og kombinationsrejser vil den enkelte borger kunne opleve fordele som mindre økonomiske udgifter, en højere mobilitet i områder med lav dækning af kollektiv trafik, nye sociale relationer, fleksibilitet i det der vil være tid til andet på turen samt en bevidsthed om at transportere sig mere bæredygtigt.

Der er et stort potentiale i fremme af samkørsel blandt pendlere, hvor størstedelen, hver dag tager bilen alene til og fra arbejde, uddannelse m.m. Det skaber trængsel og spildtid samt forårsager CO₂ udledninger.

Projektet er et element i at få flere trafikanter til at benytte bæredygtige transportformer og dermed understøttes bæredygtig vækst.

I tilfælde af at ændringsforslaget ikke vedtages, vil alle de nævnte positive effekter ikke kunne realiseres.



Gomore og FDMs Ta'Med er eksempler på etablerede samkørselstjenester, som evt. kan indtages.

Anlægsoverslag

0,5-1,5 mio. kr. (samlet udgift i 4 år)
Afsat: 0,25 mio. kr. årligt i 2023-2026

Konsekvenser og opmærksomhedspunkter

Projektet skal give større opmærksomhed på mulighederne ved samkørsel og kombinationsrejser, og den vej igennem bidrage til flytning af bilture.

Projektet skal gøre flere trykke i, hvordan samkørsel og brugen af kollektiv trafik generelt kan bruges, og om det giver mening for den enkelte.

Arbejdet består i høj grad af samarbejder med virksomheder, boligforeninger og uddannelsesinstitutioner omkring samkørsel, lokale trafikpolitikker og gode mobilitetsløsninger.

Desuden kan arbejdet bestå af samarbejder med lokalråd, borgerforeninger og boligforeninger omkring mere fleksible og tilpassede løsninger i deres lokalområde.

Projektet er et vigtigt element i at få flere til at benytte bæredygtige transportmidler og dermed understøtte bæredygtighedsstrategien.

Bæredygtighed

Projektet støtter op om klima ved fremme af brugen af bæredygtig transport, og dermed understøttes bæredygtig vækst.

4. ØVRIGE PROJEKTER

4.1 Løbende gennem alle faser

Der skal gennem alle faser arbejdes med samarbejder, information og kampagner. Alle nedenstående tiltag udarbejdes i samarbejde med kommunens samarbejdspartnere (fx virksomheder, skoler uddannelsesinstitutioner, boligforeninger og foreninger)

Kampagne og informationstiltag

- Arbejde med forsøg med udlån af el-cykler til pendlere
- Samarbejde med daginstitutioner om udlån af cykeltrailer/ladcykler og brug af parkeringspladser til knudepunkt for forældre
- *Kampagne og information omkring ift. Samkørsel og kombinationsrejser (projekt 13)*
- Samarbejde med borger- og boligforeninger om tilpassede mobilitetsløsninger i lokalområderne
- Arbejde med at påvirke adfærd og nudging, der skaber flere cyklister
- Kampagne til fremme af brug af cykel og gang på ture under 10 km.
- Undersøgelse af interesse og mulighed for opsætning af el-løbehjul og pendlercykler

4.2 Fase 1

Trafikafvikling på Vejlevej

Signalindstillingerne på Vejlevej er indenfor forholdsvis få år blevet gennemgået og tilpasset den til den aktuelle trafiksituation. Det er imidlertid vigtigt, at signalanlæggene også fremadrettet tilpasses til de ændrede trafikmængder og kørselsmønstre på strækningen som følge af de løbende trafikale tiltag i Kolding. Derudover er signalanlæggene en vigtig parameter til at kunne styre og prioritere trafikken på de veje og svingretninger, hvor den ønskes.

Etablering af nyt system af restriktioner og betalingsparkering

En forbedring af systemet kan kun realiseres i et partnerskab mellem kommunen, de private ejere af parkeringspladser og parkeringsselskaberne, der administrerer dem. Vores anbefaling er, at der arbejdes med et forenklet system af restriktioner og betalingsparkering, hvor systemet opbygges som en kinesisk æske, hvor det bliver dyrere og mere besværligt at parkere, jo tættere man kommer på den inderste Midtby, og jo længere man kommer fra Ringgaden.

Systemet kan eksempelvis bestå af 3 "ringe"

- Inderst: En central zone med betalingsparkering
- Udenom en mellemzone, der kan f.eks. kan have en tidsbegrænsning på 3 eller 4 timer, med mulighed for at købe ekstra parkeringstid
- Yderst en zone med ubegrænset parkering
- I de to inderste zoner mulighed for at købe beboerlicens
- Særlig løsning for pendler-P ved Banegården, hvis er nødvendigt for at sikre, at pladserne fortrinsvis bruges af pendlere.

Cykelforbindelse ad Jernbanegade – Sviatorvet

En sammenhængende øst-vest-forbindelse for cyklister gennem bymidten, der dels består i at cykling tillades i gågadelen af Jernbanegade og Torvegade – med de fysiske ændringer der er nødvendige for at realisere dette, dels i en cykelstiforbindelse fra Torvegade, mellem Sct. Nicolai Kirke og Midtgården over Sviatorvet til Katrinegade.

Samarbejdsforum for parkering

38% af parkeringskapaciteten i Kolding Bymidte ejes af private grundejere og administreres af private parkeringsselskaber. Et godt samarbejde med disse aktører er derfor afgørende for at

parkeringssystemet kan virke optimalt. Det foreslås derfor, at der nedsættes en form for permanent samarbejdsudvalg til at sikre dette.

Revision af P-normer, dobbeltudnyttelse, og P-fond

Der foreslås følgende nye P-normer for boliger i bymidten:

- Enfamiliehuse i bymidten: 1,0 plads pr. bolig
- Etageboliger i bymidten: 0,6 plads pr. bolig

Dobbeltudnyttelse indgår ikke i fremtidig beregning af P-normer.

P-fonden bør gentænkes.

Forenklet beboerlicens

Beboerlicenssystemet bør ændres til at dække rød og blå zone og forenkles, så der kun er én type licens.

Øget bybus- og regionalbusdrift

Projektet er del af implementering af de løsninger, der peges på i projekt 1 og 2. Detaljerne er ikke afklaret, men det kan forventes, at projektet består i øget frekvens på de by- og regionalbuslinjer, der kører i den eller de udpegede korridorer for højklasset bustrafik.

Zoneprincip og fartdæmpning af i bymidten

Fysisk etablering af trafikzoneprincippet som beskrevet i trafikplanen. Ved strategisk placerede vejlukninger, ensretninger og andre tiltag forhindres gennemkørende trafik i bymidten.

Opsætning af el-løbehjul og pendlercykler

Under "kampagner og information" undersøges mulighederne og interesse for opsætning af el-løbehjul og pendlercykler. I dette projekt sættes der penge af til den reelle opsætning. Det vil primært være ved knudepunkter at de vil have base.

Opsætning af el-ladestandere

Tiltaget gennemføres gennem el-ladestanderstrategien. I Kolding Kommune har vi høje ambitioner for arbejdet mod en grønnere kommune. Et af tiltagene er omstillingen af transportsektoren til bæredygtige drivmidler. Kolding Kommune har derfor vedtaget en ladestanderstrategi i foråret 2022. Ladestanderstrategien udpeger 130 lokaliteter, hvor Kolding Kommune er forpligtiget til at opsætte ladestandere eller lokaliteter hvor der bør opsættes ladestandere for at sikre den rette dækning i kommunen.

Kolding Kommune ejer en lang række bygninger og er som bygningsejer underlagt Ladestanderbekendtgørelsen. Kolding Kommune ejer på nuværende tidspunkt 102 bygninger, hvor kravet for eksisterende ikke-beboelsesbygning med mere end 20 parkeringspladser er gældende. Derfor skal der opstilles mindst én ladestander på 102 forskellige lokaliteter rundt om i Kolding Kommune. Disse 102 ladestandere skal være opsat senest d. 1. januar 2025. Ud over de 102 lokaliteter, hvor Kolding Kommune er forpligtiget til at opsætte ladestandere angiver strategien 28 andre lokaliteter, hvor ladestandere skal opsættes for at sikre dækning i byområder, hvor beboerne ikke har mulighed for opladning på egen grund ligesom der skal opsættes yderligere ladestandere for at dække de mindre befolkede områder.

Det er Kolding Kommunes ambition, at ladestandere, som opstilles ifølge Ladestanderbekendtgørelsen, skal være offentligt tilgængelige. Det vil sige, at ladestanderne skal være mulige at benytte for borgerne mod betaling til en ladeoperatør. Dermed kan ladestanderne være med til at dække en del af behovet for offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

Ladestanderne skal drives af en ladeoperatør, og retten til at virke som ladeoperatør på kommunale arealer skal udbydes på markedsvilkår. Muligheden for kommunal medfinansiering foreligger kun for en begrænset periode og frem til og med 2024.

Der skal etableres 102 ladestandere ved kommunale ejendomme, såfremt der ikke afsættes midler til implementeringen, skal den del af implementeringen der ikke kan dækkes af kommercielle leverandører findes på de eksisterende driftsbudgetter.

4.3 Fase 2

Udbygning af Vejlevej til 4 spor

Vejlevej er på strækningen mellem Galgebjergvej/Islandsvej og Låsbygade indsnævret til 2 og/eller 3 spor, hvilket medfører ødannelse og forsinkelse på strækningen i spidstimerne. Projektet omfatter udbygning af Vejlevej til 4 spor på hele strækningen herunder signalregulering af krydset Vejlevej/Låsbygade, så lette trafikanters krydsning sikres. Projektet omfatter også enkelte vejlukninger eller begrænsede udkørselsmuligheder fra sideveje.

Kapacitetsforbedringer af krydset Fynsvej/Jens Holms Vej

I særligt i spidstimerne opleves der betydelig kødannelse og forsinkelse gennem krydset grundet stor trafikintensitet og manglende kapacitet. En af årsagerne til den manglende kapacitet, er dels manglende kørespor og magasinplads, dels Strandvejens tilslutning til Jens Holms Vej umiddelbart syd for krydset. Projektet omhandler en udbygning af krydset med flere kørespor, hvilket betyder en lukning af Strandvejen mod Jens Holms Vej. Strandvejen underføres Jens Holms Vej som en stiforbindelse, mens trafik fra Strandvejen ledes ud via Lyshøj Allé til Fynsvej.

2. etape af Ringvej Syd (mod øst)

Projektet er en fortsættelse af den besluttede etape 1 for den sydlige ringvejsforbindelse mellem Ødisvej og Stenderupvej. Færdiggørelsen af den sydlige ringvejsforbindelse vil bl.a. aflaste Skamlingvejen, Søndre Ringvej og Tankedalsvej for trafik fra den sydøstlige del af Kolding i sydgående retning på E45. Gennemkørende trafik kan derved ledes syd om Dalby og Vonsild, hvorved de trafikale gener for beboere og lette trafikanter reduceres.

Nye P-anlæg

Selvom parkeringstællingerne viser, at der i princippet er parkeringspladser nok i Kolding By-midte, anbefales det, at der åbnes mulighed for at etablere parkering i konstruktion på udvalgte steder, som kan aflaste lokale spidsbelastninger og give mulighed for at andre parkeringspladser kan overgå til andre formål. I parkeringsplanen udpeges 3-4 lokaliteter som interessante for etablering af parkering i konstruktion.

Højklasset buskorridor

I fase 1 er der sket en planlægning en højklasset buskorridor (projekt nr. 2). I fase 2 skal denne anlægges. Projektet vil afhænge af analyser og forprojekt i fase 1.

Knudepunkter (Vejlevej/E45, Kolding Storcenter, Buen og Rendebanen)

I fase 1 er der lavet en plan over de forskellige knudepunkter og udbygningsmuligheder for disse (Projekt 12). I fase 2 skal disse anlægges. Det forventes at dem som prioriteres højest er Vejlevej/E45, Kolding Storcenter, Buen og Rendebanen.

Omlægning af busforbindelser til betjening af knudepunkter - særligt ved E45

Projektet er del af implementering af de løsninger, der peges på i projekt 1. Detaljerne er ikke afklaret, men det kan forventes at projektet består i ændrede linjeføringer, så flere buslinjer end i dag betjener de udpegede knudepunkter.

Sti Svineryggen

Ny sti fra Strandvejen under viadukten for Jens Holms Vej langs banen med tilslutning til Fynsvej.

Stiforbindelser til knudepunkter ved motorvejen

Etablering af stier til udpegede knudepunkter, hvor de ikke findes i dag. Det kan bl.a. omfatte en ny sti langs Ny Esbjergvej fra Vejlevej til ny eller eksisterende samkørselsplads ved E45 og opgradering af stiforbindelsen fra Eliassensvej/Østerskovvej til samkørselspladsen ved Tankedalsvej.

Pulje til supercykelruter

I mobilitetsplanen udpeget en række supercykelruter. Der afsættes en pulje til mindre opgraderingsprojekter af disse ruter. Dette koordineres med projekter og prioritering af cykelhandlingsplanen (projekt nr. 11)

4.4 Fase 3

Fredeliggørelse af Jens Holms Vej

Projektet omhandler en fredeliggørelse af Jens Holms Vej og Østerbrogade ved lukning for gennemkørende trafik ved inderhavnen (Toldbodgade). Lukningen vil reducere den nuværende trafikmængde betydeligt, herunder reducere lastbiltrafikken på Østerbrogade. Projektet vil samtidig skabe bedre mulighed for byudvikling af havnen og bedre sammenhæng mellem de havnenære arealer og bymidten. Den præcise placering af vejlukningen skal bearbejdes yderligere for at tilgodese ærindekørsel i området.

Havneforbindelse

Projektet omhandler etablering af en havneforbindelse til aflastning og omfordeling af trafik fra Jens Holms Vej og Østerbrogade langs inderhavnen. Havneforbindelsen placering er ikke fastlagt og kræver en mere detaljeret bearbejdning i forhold til den fremtidige udvikling af de nuværende havneområder. Havneforbindelsen kombineres med fredeliggørelse og delvis lukning af Jens Homs Vej og Østerbrogade, hvorved der kan opnås en forbedret sammenhæng mellem bymidten og de havnenære arealer.

Lukning af Buen for gennemkørsel

Lukning af Buen vil være medvirkende til at fredeliggøre uddannelsesområdet omkring bl.a. SDU og Designskolen til gavn for lette trafikanter. Der vil desuden være mulighed for i højere grad at kunne prioritere den kollektive trafik i området. Lukningen kan med fordel ses i sammenhæng med fredeliggørelse af Jens Holms Vej samt etablering af en ny havneforbindelse. Disse projekter vil i kombination give mulighed for at forlægge den indre ringvejsforbindelse og dermed øge fredeliggørelsen og sammenhængen i bymidten.

Samkørselsbane på Vejlevej og Fynsvej

Ved 4 spor på både Vejlevej og Fynsvej skabes der mulighed for at prioritere bustrafikken og samkørsel ved inddragelse af ét kørespor i hver retning. Køresporet kan reserveres i myldretiden til kollektiv trafik og biler med mere end én person. På Vejlevej kan dette gennemføres på hele strækningen fra Ny Esbjergvej til Tøndervej, mens løsningen på Fynsvej kan etableres mellem motorvejen til Jens Holms Vej.

Tilslutningsanlæg til E45 fra Vranderupvej (Seest)

For at skabe en alternativ vejadgang til Kolding skal der arbejdes på etablering af nyt tilslutningsanlæg til E45 ved Vranderupvej. Tilslutningen skal være et alternativ til Vejlevej og Tankedalsvej og være medvirkende til at holde trafikken på det overordnede vejnet omkring Kolding så længe som muligt. Tilslutningsanlægget skal godkendes og afstemmes med Vejdirektoratet og kræver desuden en opgradering af Vranderupvej og Tøndervej-Hylkedalvej, så forbindelsen til bymidten bliver så direkte som mulig.

Nørre Bjert omfartsvej

Nørre Bjert omfartsvej har i mange år været på tegnebrættet i Kolding Kommune. Vejen foreslås gennemført for at aflaste Nørre Bjert for uvedkommende gennemkørende trafik fra bl.a. Eltang og Taulov. Omfartsvejen foreslås forbundet direkte til Fynsvej for at skabe en så direkte

forbindelse til E45 som muligt, mens vejen også samtidig vil være attraktiv for trafik til og fra Kolding bymidte.

Nye P-anlæg

Selvom parkeringstøllingerne viser, at der i princippet er parkeringspladser nok i Kolding By- midte, anbefales det, at der åbnes mulighed for at etablere parkering i konstruktion på udvalgte steder, som kan aflaste lokale spidsbelastninger og give mulighed for at andre parkeringspladser kan overgå til andre formål. I parkeringsplanen udpeges 3-4 lokaliteter som interessante for etablering af parkering i konstruktion.

Forbedret forbindelse for lette trafikanter fra Bymidten og Banegården til de havne- nære arealer

Projektet kan bestå i etablering af en stibro over banen ved Banegården og/eller en opgradering af den eksisterende tunnel og/eller en opgradering af stiforbindelsen fra Graffititunnelen, langs banen under Buen og via Toldbodgade til Havnen.

Udbygning af knudepunkter

I fase 1 er der lavet en plan over de forskellige knudepunkter og udbygningsmuligheder for disse (Projekt 12). I fase 2 er der afsat penge til udførelse af de højest prioriterede. I fase 3 skal de resterende anlægges/opgraderes.

