



MOBILITETSPLAN
KOLDING KOMMUNE
2016 - 2027



Kolding
Kommune



INDLEDNING

Mobilitetsplanen for Kolding Kommune bygger på kommunes vision 2012 – 2022 samt de planer, der regulerer den fysiske planlægning herunder; Udvalgspolitikker for Teknikudvalget og Plan- og Boligudvalget, Planstrategien og Kommuneplanen. Desuden understøtter mobilitetsplanen målene i Green Cities samarbejdet, hvor miljøbelastningen fra biltrafikken skal reduceres.

Generelt er der stor fokus på at binde mobilitetsplanen sammen med kommuneplanen, så mobilitet indtænkes i kommende byomdannelses- og byudviklingsprojekter.

Forud for tilblivelsen af mobilitetsplanen blev der i foråret 2015 afholdt borgermøder og workshops i Vamdrup, Lunderskov, Christiansfeld og Kolding. Borgermøderne har sammen med borgerhenvendelser og By- og Udviklingsforvaltningens Testpanel givet væsentlige input til mobilitetsplanens indhold.

Mobilitetsplanen arbejder med 6 temaer:

- Fremkommelighed
- Parkering
- Cykelfremme
- Kollektiv trafik
- Trafiksikkerhed
- Sundhed.

For hvert tema beskrives nuværende og kommende udfordringer, samt hvad Kolding Kommune vil gøre for at forbedre mobiliteten.

Mobilitetsplanen har ikke specifikke forslag til projekter, der skal forbedre mobiliteten i bymidten. Dette arbejde udføres i forbindelse med Helhedsplanen for bymidten, der udarbejdes i løbet af 2016.

Indholdsfortegnelse

Mobilitet i Kolding Kommune.....	side 4
Fremkommelighed regionalt.....	side 6
Fremkommelighed i Kolding Kommune....	side 7
Parkering.....	side 18
Kollektiv trafik.....	side 22
Cykelfremme.....	side 26
Trafiksikkerhed.....	side 30
Sundhed.....	side 34
Handlingsplan.....	side 36

MOBILITET I KOLDING KOMMUNE

Kolding Kommune er placeret i hjertet af Trekantområdet med direkte adgang til E45 og E20. Dette giver en række unikke vækstmuligheder, men stiller også krav til en gnidningsfri transport af varer og personer. Målet er, at Kolding Kommune i 2022 har 100.000 borgere mod 90.000 i dag.

Høj mobilitet er en afgørende forudsætning for vores livsstil. Vi har brug for hurtigt og effektivt at kunne komme på arbejde, købe ind, hente og bringe børn, dyrke fritidsaktiviteter osv. Høj mobilitet skal sikre, at vi kan realisere vores mål for arbejde og fritid.

Intet tyder på at vores livsstil forandrer sig fremover, og kravet til høj mobilitet forventes at stige. Arbejdskraften bliver mere og mere specialiseret, så der pendles over længere afstande for at kunne finde det rette arbejde. Samtidig har bosætningen skiftet fokus fra hvilken by der arbejdes i, til hvilken by der passer familiens behov bedst.

Bilens rolle i transportmønstret er stærkere end nogensinde før. I 1961 var der 470.000 person-

biler i Danmark mens der i dag er 2.330.000. De små, billige og energieffektive biler er for alvor kommet på markedet og kan i dag erhverves for under 60.000 kr. eller leases for under 1.000 kr. om måneden. For mange familier er det blevet husstandens bil nr. 2.

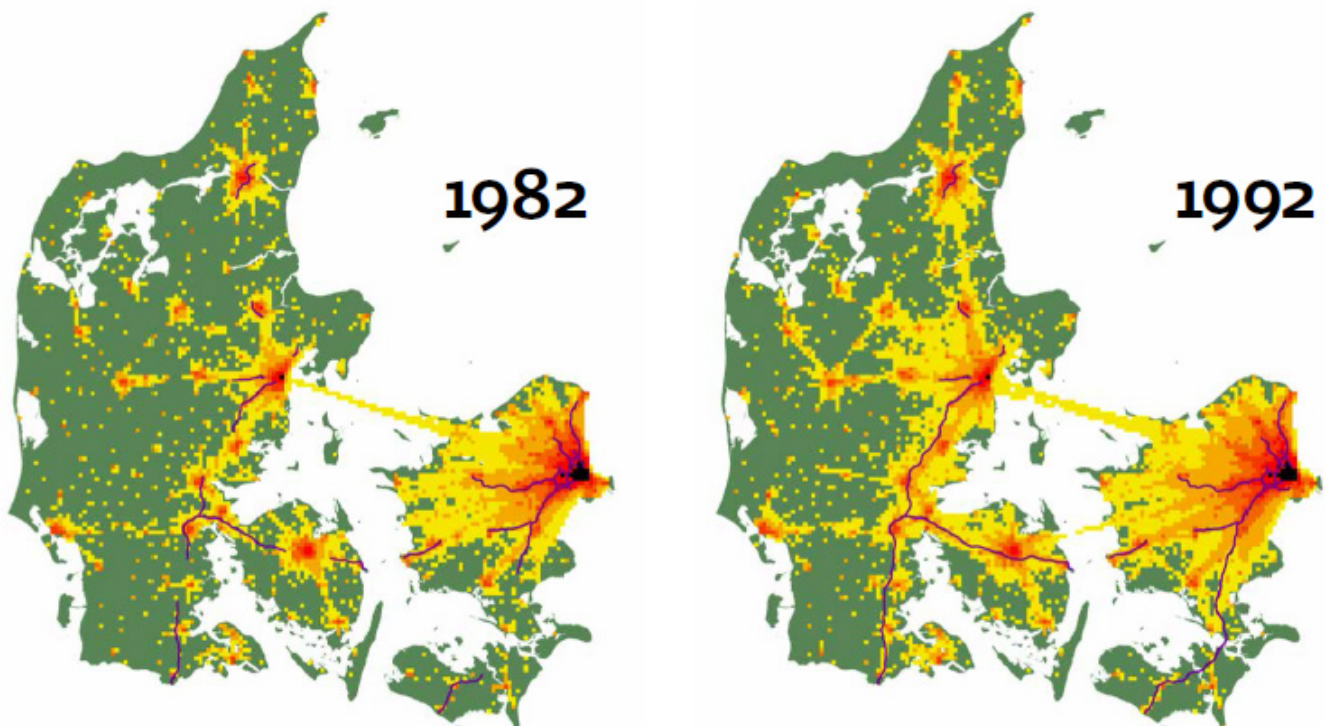
I Kolding Kommune er der kommet 5.403 flere personbiler siden 2007. Det svarer til en vækst på næsten 16 %, vel og mærke under en finanskrise.

Udviklingen viser klart, at bilen er rigtig god til at løse dagligdagens transportudfordringer.

Kolding Kommune vil

Kolding Kommune vil fortsat arbejde for at forbedre fremkommeligheden for bilerne, men vil sideløbende give alternativer. Det drejer sig om:

- Fortsat fokus på at forbedre den kollektive trafik.
- Promovere samkørsel for både pendlertrafikken men også fritidstrafikken.



Billedet på denne side og næste side viser pendlerflowet fra 1982 til 2012. Udviklingen er især sket i set østjyske bybånd og i øst-vest akse mellem Esbjerg og København. Intet tyder på mindre pendling i fremtiden. Kilde: Lektor, PhD Henrik Haarder.

- Forbedre forholdene og fremkommeligheden for cyklister og få flere til at cykle.
- Forbedre mulighederne for at kombinere forskellige transportmidler på en rejse.

Kolding Kommune vil i særlig grad arbejde for, at forbedre mulighederne for at kombinere forskellige transportformer. Jo flere transportmidler der kan kombineres, des større er muligheden for at komme hurtigt frem eller frem efter behov.

Et eksempel på at kombinere flere transportformer er muligheden for at køre i bil frem til en pendlerplads i udkanten af Kolding by og derfra fortsætte sin rejse på en cykel. Dette arbejdes der bl.a. med i forbindelse med cykelpendlerparkeringspladserne tre steder i udkanten af Kolding by. Her vil pendleren få mulighed for at parkere bilen gratis og samtidig få luft og motion på det sidste stykke af rejsen og undgå kø ind mod midtbyen. Et andet eksempel er at benytte cyklen eller bilen til stationen eller busterminalen og derfra fortsætte rejsen med tog eller bus.

En række nye muligheder for at blive endnu mere mobil er tjenester som benytter internet og de sociale medier. GoMore og Pendler.net giver på en meget let og overskuelig måde mulighed for, at dele rejsen med andre for et

mindre beløb.

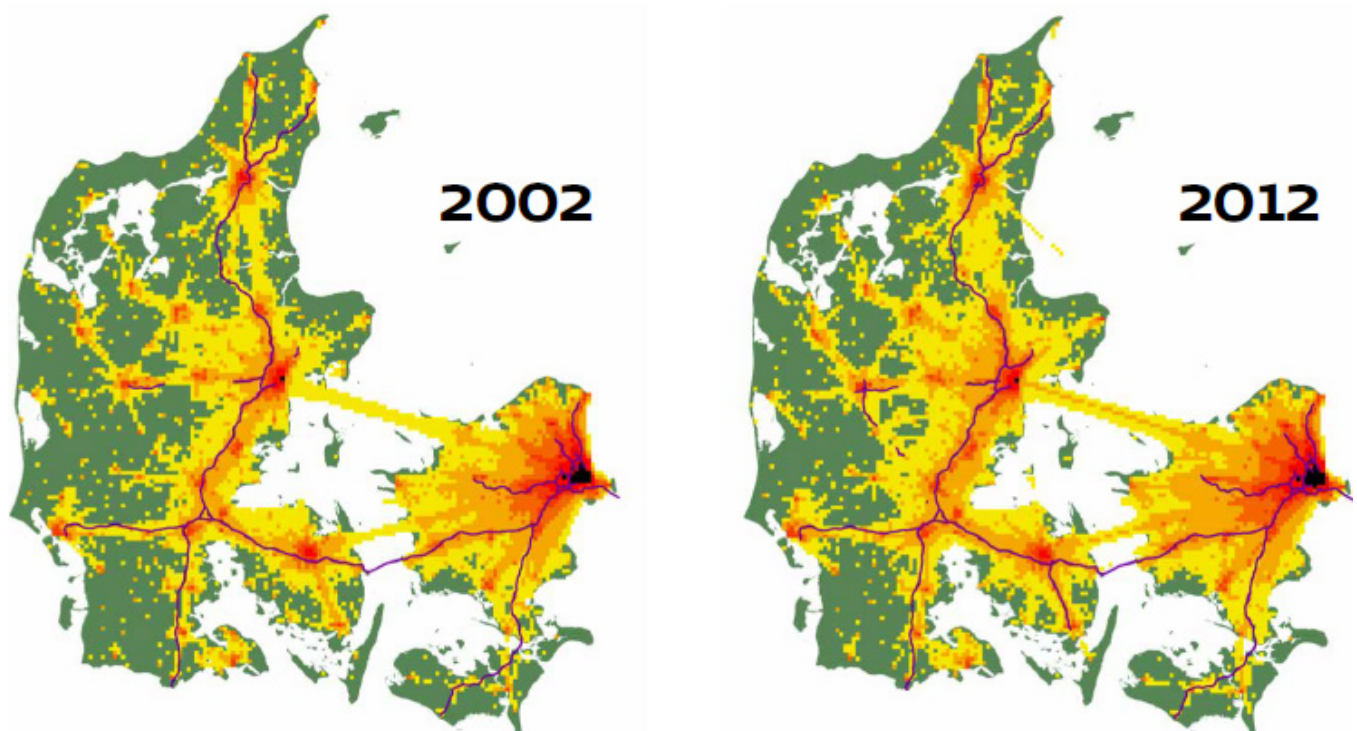
Alle skal have mulighed for at bruge infrastrukturen i Kolding Kommune. Derfor vil Kolding Kommune i samarbejde med Handicaprådet udarbejde retningslinjer for indretningen af vores infrastruktur, så den er tilgængelig for alle.

Tilgængelighed handler om at udforme miljøet, så der tages hensyn til et menneskes krav, så hans/hendes funktionsevne stiger. Tilgængelighed kan derfor defineres som en foranstaltning, hvor samfundets krav til menneskers funktionsevne mindskes (Citat fra Dansk Standard).

Kolding Kommune vil

Forbedre fremkommeligheden for bilerne men vil sideløbende give alternativer til bilen. Det drejer sig om:

- Fortsat fokus på den kollektive trafik.
- Promovere samkørsel for både pendlertrafikken men også fritidstrafikken.
- Forbedre forholdene og fremkommeligheden for cyklister.
- Forbedre mulighederne for at kombinere transportmidler.



FREMKOMMELIGHED REGIONALT

En vigtig forudsætning for Kolding Kommunes fortsatte vækst er tilgængelighed til omverdenen. Kolding Kommune vil derfor arbejde for at styrke kommunens sammenhæng med resten af regionen og landet, både i form af nye veje, forbedret kollektiv transport og bedre adgang til luft- og vandvejen.

Udfordringer

Den store vækst i trafikken sker på motorvejene. I de seneste årtier har trafikvæksten på motorvejene været dobbelt så høj som på de øvrige veje. Selvom motorvejene kun står for 5 % af vejnettet afvikles 45 % af trafikken på motorvejene. Derfor er det afgørende for Kolding Kommunes vækstmuligheder, at der er god adgang til motorvejsnettet.

Vejdirektoratet har beregnet, at selv med de planlagte udvidelser af E45 og E20 må der forventes store problemer med fremkommeligheden.

I 2008 var gennemsnitshastigheden på E45 mellem Randers og Kliplev 111 km/t. Med den forventede trafikudvikling og allerede besluttede infrastrukturtiltag vil gennemsnitshastigheden

i 2030 være ca. 70 km/t og i 2050 er den nede på ca. 30 km/t.

Også jernbanen har problemer med kapaciteten. Dette giver begrænsninger for hvor meget gods og hvor mange borgere, der kan benytte toget som transportmiddel. Bl.a. begrænser det de direkte forbindelser fra Kolding mod nord og syd. Kapaciteten forventes dog forbedret når Fehmern forbindelsen anlægges.

Kolding Kommune vil

For at Kolding Kommune fortsat har god adgang til omverdenen vil vi arbejde for:

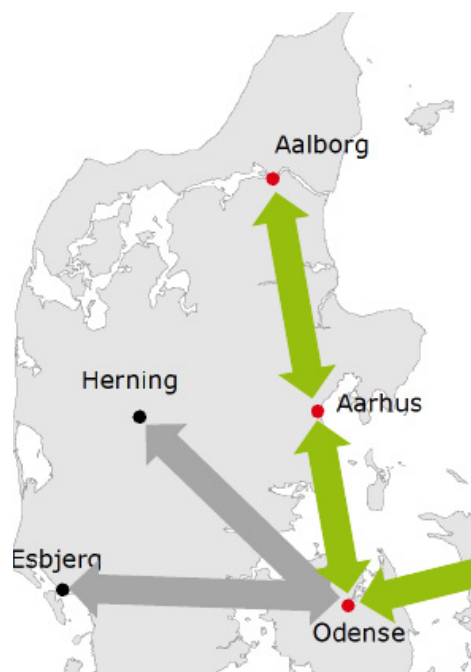
- Udvidelse af E45 på strækningen Fredericia - Kolding - Kliplev.
- Etablering af en parallel Lillebæltsforbindelse.
- Udvidelse af E20 fra Nr. Aaby til Odense.
- Anlæg af en Hærvejsmotorvej med forbindelse til E45 syd for Kolding. En af de første etaper skal være fra E20 til Billund.
- Rute 25 skal være motortrafikvej på hele strækningen mellem Vamdrup og Kolding.
- Timemodellen for lyntog skal have minimum ét stop i Trekantområdet og intercitytog skal have direkte forbindelse fra Kolding mod Aarhus.



Strækninger på E45, der forventes at have kritisk trængsel i 2030, selv med allerede besluttede infrastrukturforbedringer. Kilde: Vejdirektoratet.



En kommende Hærvejsmotorvej vi ud over at aflaste E45 også give nye vækstmuligheder i de omkringliggende byer. Kilde: Hærvejsmotorvej.nu.



Timemodellen blev vedtaget i 2013 og forventes at koste 27 mia. kr. Flere forhold er stadig til forhandling som bl.a. placeringen af stoppested i Trekantområdet.

FREMKOMMELIGHED I KOMMUNEN

Kolding Kommune ønsker at sikre rammevilkårne for kommunens fortsatte vækst gennem en tilpasning og udbygning af infrastrukturen i kommunen. Dette skal sikre mobilitet for arbejdskraften og for varer. Derfor skal der arbejdes strategisk med byudvikling og mobilitet i tæt kombination. Med byudvikling skal der følge midler til at udbygge eller optimere vejnettet, så fremkommeligheden ikke forringes.

Kolding Kommune har afsat en infrastrukturpulje på 90 mio. kr. til at forbedre fremkommeligheden på vejnettet.

Udfordringer

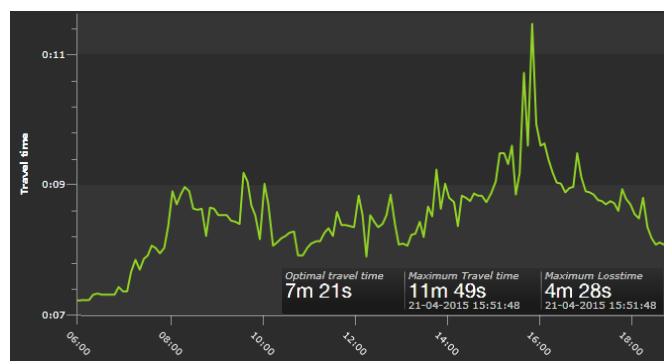
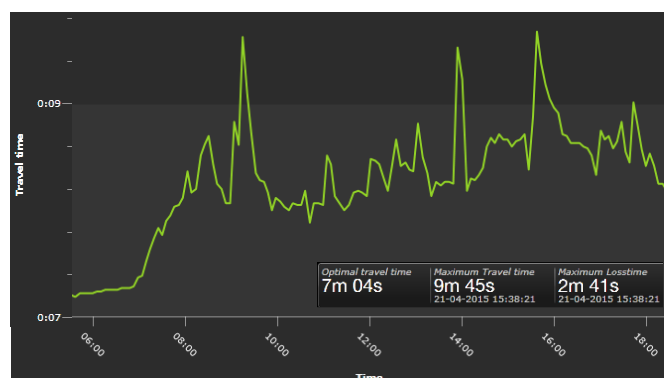
Der kan flere steder på vejnettet i Kolding Kommune opleves forsinkelser i myldretiden. Dette er ikke unormalt, men hvis rejsetiden bliver for lang, kan det have konsekvenser for lysten til at besøge Kolding og for kommende investeringer.

Kolding Kommune måler løbende rejsetiderne mellem centerbyerne (Lunderskov, Vamdrup

og Christiansfeld) samt internt i Kolding by. Målingerne viser, at der kun er tale om decideret trængsel i Kolding by ved indfaldsvejene til Kolding midtby og på vores ringvejssystem. Rejsetiden i myldretiden forlænges typisk med 3 - 5 minutter svarende til 30 - 40 % af rejsetiden i en periode på 15 - 30 minutter. Værst er det på Vejlevej mellem E45 og Egtvedvej. Trængslen påvirker ikke kun dem der bor i Kolding by men alle der skal til og fra Kolding.

Indfaldsvejene og ringvejssystemet har problemer med at optage de store trafikmængder fra den fremtidige byudvikling og kræver forholdsvis store investeringer for at opretholde fremkommeligheden.

Den øgede trafik og køkørsel kan være irriterende, men den er et tegn på vækst!



Den øverste figur viser rejsetiden på strækningen Tøndervej - Vejlevej - MV Bramdrupdam mens den nederste viser reisetiden i modsat retning. Y-aksen viser rejsetiden mens X-aksen viser rejsetid over døgnet.

Her opleves i dag trængsel i myldretiden

Kryds

- Fynsvej / Jens Holmsvej
- Højvangen / Korsvej
- Skamlingvejen / Østerbrogade
- Vejlevej / Bramdrupvej
- Fynsvej / Ndr. Ringvej
- Ndr. Ringvej / Skovvangen
- Sdr. Havnegade / Buen
- Sydbanegade / Kongebrogade
- Vejlevej / Egtvedvej
- Vejlevej / Skovvangen
- Jens Holmsvej / Østerbrogade / Sdr. Havnegade
- Fynsvej / Nr. Bjertvej
- Nr. Bjertvej / Skolebakken
- Vejlevej / Galgebjergvej
- Vejlevej / Ndr. Ringvej
- Vejlevej / Nørregade/Låsbygade

Rundkørsler

- Dons Landevej - Mercurvej
- Vejlevej - Højvangen
- Fynsvej - E45 ved Kolding Ø

Strækninger

- Fynsvej, Jens Holmsvej - Ndr. Ringvej
- Vejlevej, Islandsvej - Ndr. Ringvej - Låsbygade
- Vejlevej, Ny Esbjergvej - Egtvedvej

De trængselsbelastede lokaliteter er beregnet vha. Kolding Kommunes trafikmodel og rejsetidsmålinger.

Trafikken fremover

Ser vi frem i tiden kommer der endnu mere pres på vejnettet. Det skyldes primært:

- Vi køber flere biler.
- Forventningen om byudvikling i kommunen giver naturligt mere bil- og lastbiltrafik.
- En fortætning af bymidten vil være med til at koncentrere trafikken og lægge yderligere pres på indfaldsveje og ringvejsystemet i Kolding by jf. nedenstående figur der viser den kommende byudvikling i Kolding.

Med mindre der gennemføres en betydelig udbygning af vejnettet med tilhørende parkeringsfaciliteter, er der risiko for at trafikken bryder sammen i myldretiden. Det betyder i praksis, at kø fra et kryds staver tilbage til et andet kryds og spærrer for gennemkørsel.

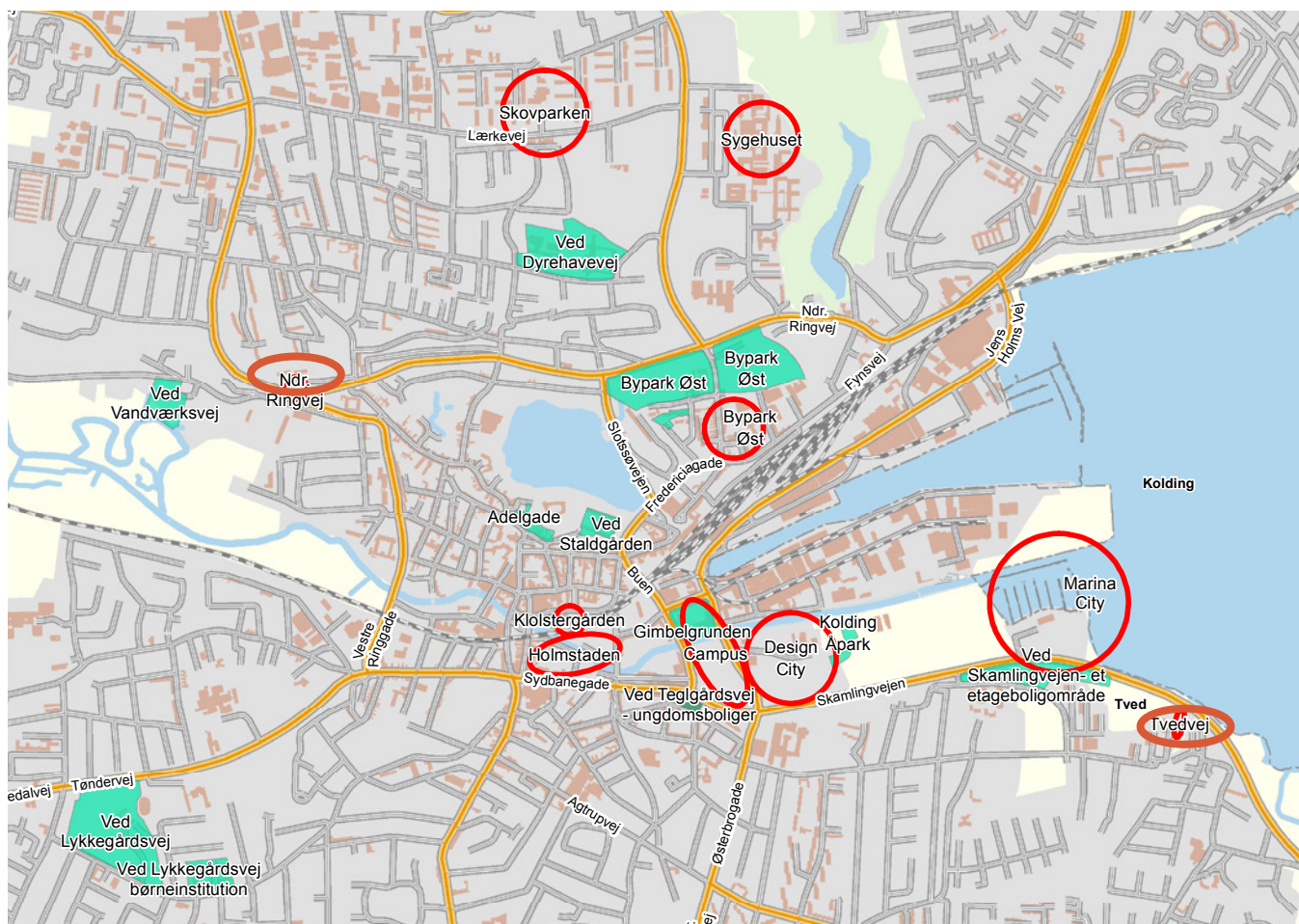
Kolding Kommune vil

For at undgå denne situation vil Kolding Kommune arbejde med følgende tiltag:

- Kryds- og vejudvidelser.
- Nye veje.
- Intelligent trafikstyring.
- Kampagner for mere samkørsel.
- Informationskampagne for rejsetider i og udenfor myldretiden.
- Forbedre kombinationsmulighederne mellem de forskellige transportformer og dermed flytte bilture til cykel, bus og tog.
- Forbedre fremkommeligheden for cyklister.
- Kollektiv trafik.

For at fokusere indsatsen udpeges et prioriteret vejnet hvor fremkommelighed for køretøjer prioriteres højt. Det prioriterede vejnet omfatter indfaldsvejene til Kolding og ringgadesystemet.

Det prioriterede vejnet afvikler typisk trafik-



Byudvikling og byfortætning på vej i Kolding midtby. Byfortætning er en vigtig forudsætning for at skabe en attraktiv bymidte med byliv, men lægger også pres på fremkommeligheden på indfaldsveje og ringvejsystemet.

mængder mellem 10.000 og 25.000 biler i døgn-net. Hvis fremkommeligheden på disse strækninger er god, forventes det at bilisterne ikke vælger "smutveje" for at undgå trafikpropper på det øvrige vejnet til gene for naboerne til de veje der ikke er egnet til gennemkørende trafik.

Kryds- og vejudvidelser

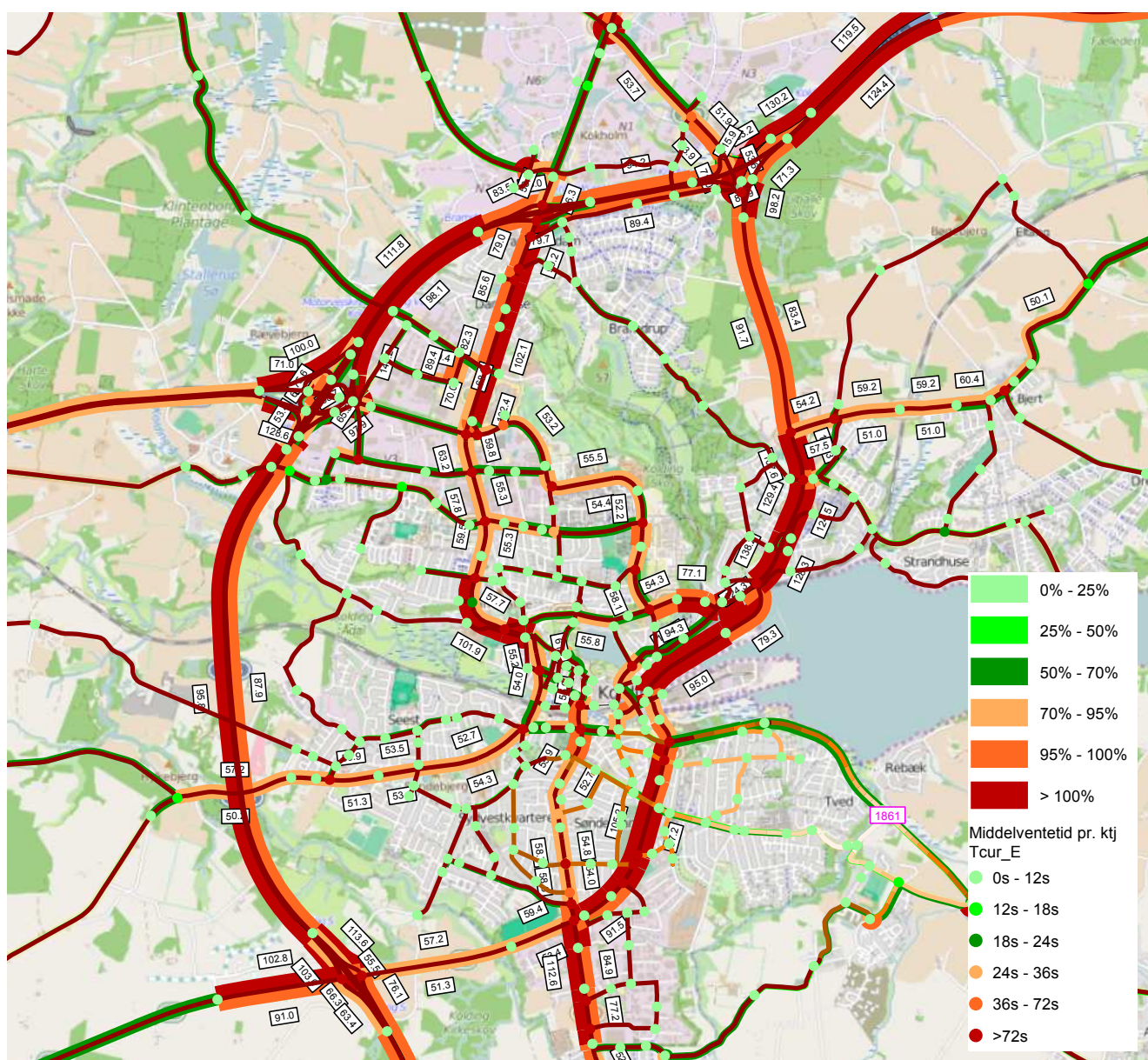
Langt de fleste fremkommelighedsproblemer opstår i kryds hvor trafik fra flere retninger skal afvikles. Ofte er det muligt at udvide krydsene med flere svingbaner eller forlænge svingbanerne. Enkelte steder er trafikmængderne dog så store, at der også er brug for at udvide vejen.

Det drejer sig om:

- Vejlevej mellem Islandsvej og Låsbygade.
- Vejlevej mellem Ny Esbjergvej og Egtvedvej.
- Fynsvej mellem Jens Holmsvej og Ndr. Ringvej.

I forbindelse med vej- og krydsudvidelserne skal det sikres, at der på udvalgte ruter i byerne fortsat kan køres med landbrugskøretøjer.

Rækkefølgen for hvornår de enkelte kryds udvides afhænger bl.a. af realiseringen af forventede byudviklingsprojekter, muligheder for at få del i statslige puljemidler kommunens egne anlægsmidler og de politiske prioriteringer.



Forsinkelser i vejnettet i 2027. Forsinkelserne er beregnet ud fra de forøgede trafik som konsekvens af byudviklingen beskrevet i Kolding Kommuneplan.

Kolding Kommune har særlig fokus på fremkommeligheden i følgende kryds og rundkørsler:

- Buen/Sdr. Havnegade.
- Fynsvej/Jens Holmsvej.
- Fynsvej/Nr. Bjertvej.
- Fynsvej/Ndr. Ringvej.
- Højvangen/Korsvej.
- Jens Holms Vej/Østerbrogade.
- Ndr. Ringvej/Skovvangen.
- Nr. Bjertvej/Skolebakken.
- Sydbanegade/Kongebrogade.
- Skamlingvejen/Østerbrogade.
- Vejlevej/Bramdrupvej.
- Vejlevej/Egtvedvej.
- Vejlevej/Skovvangen.
- Vejlevej/Galgebjergvej.
- Vejlevej/Ndr. Ringvej.
- Vejlevej/Nørregade/Låsbygade
- Vejlevej/Højvangen
- Vestre Ringgade/Tøndervej/Munkensdam.
- Tankedalsvej/Haderslevvej.
- Dons Landevej/Merkurvej.
- Rundkørslen Fynsvej - E45 - Nørreskovgårdsvej.

Nye veje

På sigt bliver der behov for at anlægge nye veje til Kolding i takt med flere boliger og arbejdspladser etablerer sig i byen. Trafikken fra de største byudviklingsprojekter som fx udvidelsen af Kolding Sygehus og etableringen af outletcentret Holmstaden kan afvikles på det eksisterende vejnet. Men der kan blive behov for at anlægge nye veje i forbindelse med den fortsatte udvikling af Design City, etablering af en kommende Fjordby og Ådalsby, byudvikling mellem Vonsild og Dalby, fortætning af midtbyen samt en forøgelse af bilejerskabet.

For at sikre fremkommeligheden på det overordnede vejnet, vil Kolding Kommune fremover vurdere en række forskellige løsningsmodeller for, hvordan fremkommeligheden på lang sigt kan opretholdes. Det drejer sig om både nye veje, implementering af intelligente transport-systemer og adfærd. Der er vil især være fokus på en række strækninger, der skal sikre fremkommelighed til midtbyen og betjening af nye byområder:

- Fynsvej og Ndr. Ringvej.
- Jens Holms Vej og Østerbrogade.
- Ny forbindelse fra Vonsild til Dalby.

Gennemførte anlæg siden 2012 og anlæg på vej

Statslige projekter

- Inddragelse af nødspor til kørespor på E45.
- Kapacitetsudvidelse i kryds E45/Vejlevej.
- Kapacitetsudvidelse i kryds E45/Tankedalsvej.
- Udvidelse af rundkørsel E45/Ny Esbjergvej/ Birkedam/Stålvvej.
- Udvidelse af jernbanen mellem Vamdrup og Vojens.
- Elektrificering af jernbanen mellem Lunderskov og Esbjerg.

Kommunale projekter

- Udvidelse af krydset Ndr. Ringvej/Skovbrynet.
- Delvis udvidelse af Krydset Tøndervej/Vestre Ringgade.
- Udvidelse af krydset Sydbanegade/Riberdyb.
- Udvidelse af krydset Skovvangen/Lærkevej.
- Udvidelse af krydset Skovvangen/indkørsel til Sygehus Lillebælt.
- Anlæggelse af ny busterminal.

Kommunal/statslige projekter

- Anlæg af motovejsramper ved Ødisvej syd for Vonsild (besluttet, anlægsarbejder begynder i 2016).

Forbindelsen giver en direkte adgang til den nye motorvejstilslutning ved Ødisvej fra eksisterende og kommende byudvikling i området. Forbindelsen vil aflaste Sdr. Ringvej og Agtrupvej.

- Tøndervej - Sydbanegade.

Ud over at etablere nye veje er der også set på muligheden for at nedrosle trafikken på særligt udsatte strækninger. Dette omfatter:

- Vejlevej mellem Egtvedvej og Bramdrupvej.
- Lukning af Plovfuren. For at styrke tilgængeligheden til de rekreative værdier i området lukkes Plovuren, når kapaciteten i krydset Vestre Ringgade/Tøndervej forbedres.

Intelligent trafikstyring

Intelligent trafikstyring handler om, at vi på det eksisterende vejnet optimere kapaciteten ved hjælp af sensorer, datakommunikation mellem signalanlæg og mellem signalanlæg og køretøj.

Ud over at forbedre kapaciteten og få en mere glidende trafik, er der en række meget positive følgevirkninger. Det drejer sig bl.a. om større trafikikkerhed, mindre støj- og luftforurening samt reduceret udledning af CO₂. På sigt bliver det også muligt at informere trafikanter om kødannelser, alternative ruter og ledige p-pladser på deres GPS.

I Kolding er over halvdelen af signalanlæggene af ældre dato og der er behov for at:

- Etablere en bedre realtidsdetektering af køretøjer så vi præcist ved, hvor mange køretøjer der er på vej mod et kryds og dermed kan fordele grøntiden optimalt efter hvilken retning der kommer flest biler fra.
- Udskifte styresystemerne i de enkelte signalanlæg så de kan kommunikere med hinanden samt til en central styreenhed for alle signalanlæg i kommunen.
- En centrale styreenhed skal bl.a. sikre en optimal trafikafvikling på vores vejnet.
- Etablere et overvågningssystem så vi kan holde øje med hvor fx en trafiksensor er gået i stykker, så vi hurtigt kan udbedre skaden.

Erfaringer viser, at rejsetiden kan reduceres og op til 10 % flere køretøjer kan afvikles gennem krydset. Også på energisiden er der en stor gevinst at hente i sparet brændstof ved at reducere antallet af stop og accelerationer i signalanlæg.

Den intelligente trafikstyring prioriteres meget højt i Kolding Kommune. Som den første kommune i Danmark er vi i stand til at gennemføre GPS baserede realtidsmålinger af rejsetiden på udvalgte strækninger på vores vejnet. Data er baseret på GPS data. Hermed er det muligt at prioritere indsatsen til de kryds og strækninger, hvor vi har størst forsinkelse i myldretiden og dermed kan spare mest tid pr. investeret krone.

Ligeledes har vi som en af de første kommuner i Danmark etableret et signalanlæg, der ved hjælp af radarteknologi kan detektere antallet af biler og deres hastighed i hver retning og på den baggrund fordele grøntiden. Signalanlægget blev etableret i 2014 i krydset Ndr. Ringvej/Skovbrynet.

Målet er, at hovedparten af signalanlæggene på det prioriterede vejnet er styret intelligent indenfor de næste 5 år.

Kampagner for mere samkørsel

I takt med, at flere koldingensere ejer en bil er behovet for at køre sammen blevet tilsvarende mindre. Siden 2007 er antallet af personbiler i Kolding Kommune steget med 16 % og det forventes at stige yderligere fremover.

Udover væksten i bilparken har en række andre faktorer i samfundsudviklingen bidraget til, at vi kører mindre sammen. Det drejer sig fx om:

- Faldende husstandsstørrelser fra 2,48 personer i 1980 til 2,15 personer i 2008.
- Længere rejseafstande mellem bolig og arbejde.
- Stigende individualisering af vores forbrug og aktiviteter, hvilket afføder et mere individualiseret transportbehov.

På landsplan er antallet af personer i hver bil faldet fra 1,84 i 1981 til 1,48 i 2011. For bolig - arbejdskørsel er antallet af personer i hver bil nede på 1,08 personer.

Imidlertid er der en række nye tendenser på vej som Kolding Kommune vil understøtte. Deleøkonomi, fleksibilitet i transporten og ønske om mere social interaktion kan bidrage til egentlige adfærdændringer i forhold til alenekørsel i bil og bilejerskab. Denne udvikling vil Kolding Kommune understøtte.

I forhold til tidligere samkørselsordninger er der kommet flere muligheder for at finde den rejse som bedst matcher behovet. Teknologiske

services som hjemmesider, apps og interne sites fremmer udvalget af rejsemuligheder.

Konkret har Kolding Kommune gennemført en undersøgelse om samkørselspotentialer i forbindelse med fritidsaktiviteter. Undersøgelsen har vist, at 59 % har aldrig prøvet samkørsel, men 67 % mener at de måske kan indarbejde samkørsel i deres daglige rutiner, bare ikke hver dag. Hele 82 % angiver at de gerne ville samkøre med andre, hvis der fandtes en nem løsning.

For at styrke samkørslen vil Kolding Kommune gennemføre kampagner for at oplyse om de muligheder, der findes med fx Pendler.net og GoMore.

Brugererfaringer tyder på, at der er behov for at kunne benytte mere formelle opsamlingssteder til samkørselstjenesterne. Dette vil Kolding Kommune vurdere behovet for.

Reduktion af fossile brændsler

Bilerne kører længere på literen og EU' normer for emissioner strammes stadigt. Kolding Kommune ønsker parallelt hertil, at fremme muligheden for at bruge alternative drivmidler. Derfor vil Kolding Kommune deltage i aktiviteter, der har til formål at fremme anvendelsen af el- og brintdreven transport for at reducere udledningen af fossile brændsler.

Dette skal ligeledes ses i sammenhæng med indførelsen af intelligent trafikstyring og cykel-fremme som også er med til at reducere udledningen af fossile brændsler.

Kolding Kommune vil

Arbejde med 6 tiltag for at forbedre fremkommeligheden:

- Kryds- og vejudvidelser.
- Nye veje.
- Intelligent trafikstyring.
- Kampagner for mere samkørsel.
- Informationskampagne for kørsel uden for myldretiden.
- Forbedre skiftemuligheder mellem de forskellige transportformer og dermed flytte bilture til cykel, bus og tog.
- Forbedre fremkommeligheden for cyklister.
- Kollektiv trafik.

Mål:

- Maximalt 50 % forsinkelse på indfaldsvejene i Kolding by målt over 1 time.
- At antallet af personer pr. bil stiger fra 1,08 i myldretiden til 1,2 inden 2027.

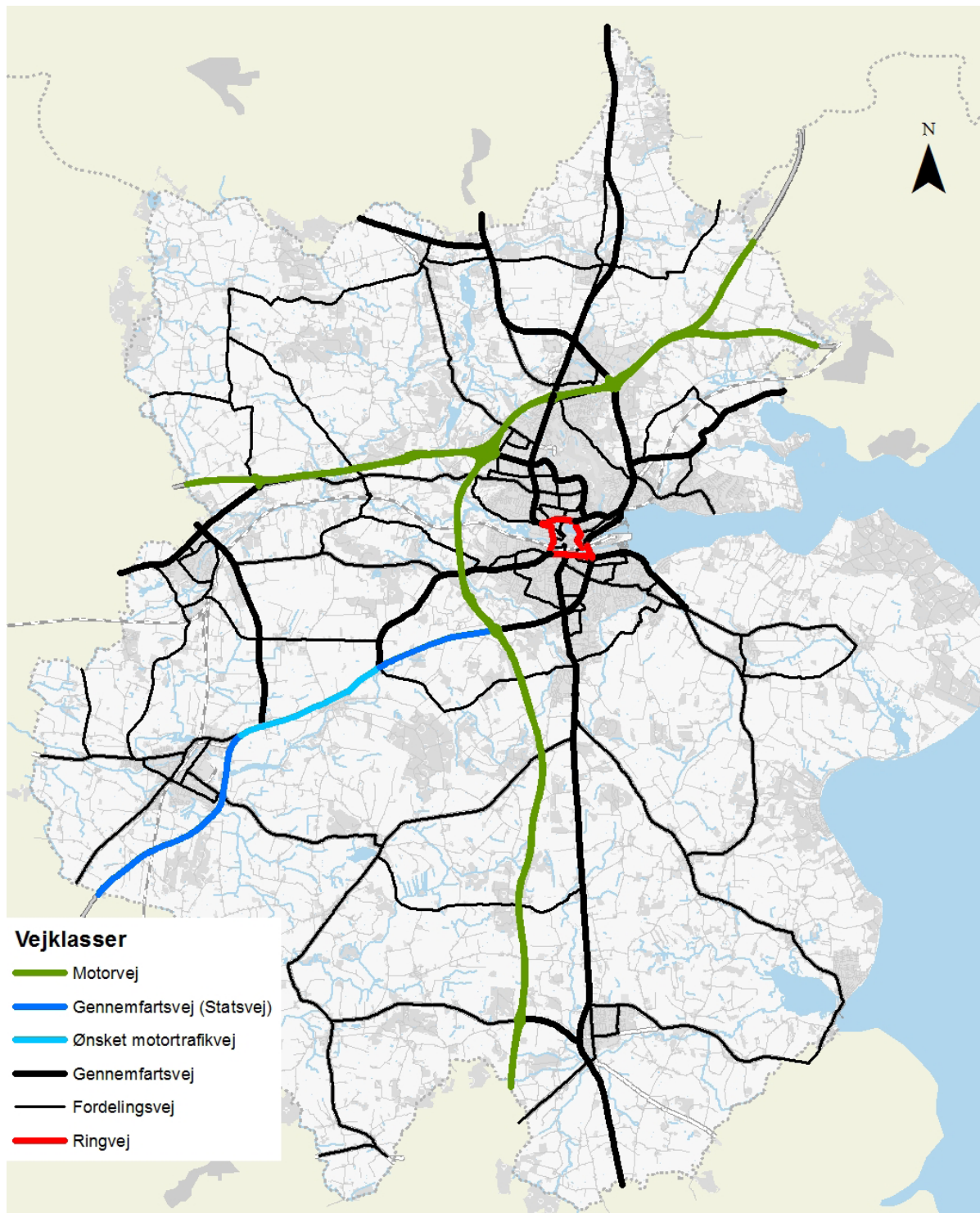
Vejhierarki for Kolding Kommune

Vejhierarkiet beskriver hvordan vejnettet skal bruges. I Kolding Kommune er de kommunale veje delt op i gennemfartsveje og fordelingsveje. Når der ses på hele kommunen er gennemfartsvejenes rolle at forbinde de større byer med hinanden og forbinde byerne til motorvejsnettet.

Fordelingsvejene forbinder mindre byer og byområder med hinanden.

Kolding Kommune vil overfor Staten lægge pres på at:

- E45 ved Kolding udvides til 2 X 3 spor fra Ødisvej til udfletningen mellem E45 og E20.
- Rute 25 mellem Vamdrup og Kolding bliver motortrafikvej.



Vejhierarki for Kolding by

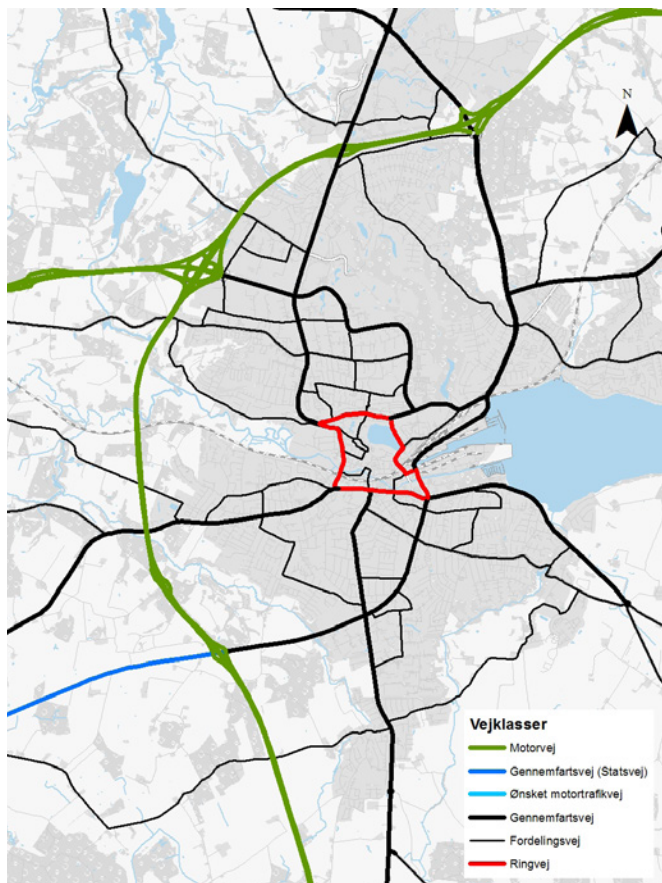
Kolding Kommune har sammen med Staten igangsat anlæg af motorvejsramper ved Ødisvej. Kolding har således snart 5 afkørsler til motorvejsnettet. Det giver nogle unikke muligheder for byens udvikling, men stiller også store krav til, at vejsystemet i Kolding kan optage de store trafikmængder fra motorvejen effektivt.

I Kolding er gennemfartsvejenes formål at forbinde byen med motorvejsnettet og forbinde byområderne med hinanden. Gennemfartsvejene skal kunne håndtere store trafikmængder og det er vigtigt, at trafikken glider for at undgå kødanelser. På gennemfartsvejene kører der typisk mere end 10.000 biler i døgnet.

Fordelingsvejene samler trafikken fra lokalvejene og her kører der typisk mellem 2.000 og 5.000 biler i døgnet. På lokalvejene skal det i videst muligt omfang undgås, at der er større mængder gennemkørende trafik.

For at sikre fremkommeligheden i Kolding by på kort sigt er der behov for at gennemføres der en række krydsudvidelser og optimering af signalanlæg. Det drejer sig bl.a. om:

- Ndr. Ringvej/Skovvangen
- Nr. Bjertvej/Skolebakken

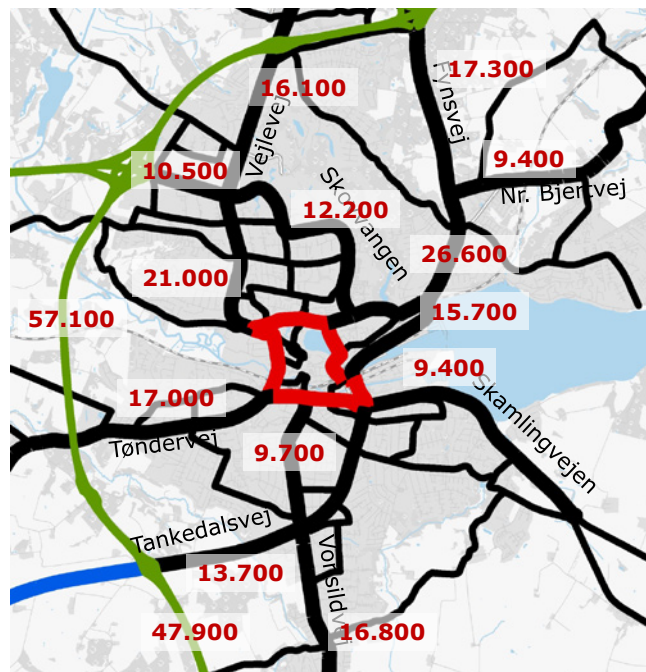


- Sydbanegade/Kongebrogade
- Buen/Sdr. Havnegade
- Skamlingvejen/Østerbrogade
- Vestre Ringgade/Tøndervej
- Skovvangen/Lærkevej

I 2016 udarbejder Kolding Kommune en helhedsplan for Kolding midtby. I planen bliver der redegjort for, hvordan trafikken midtbyen skal afvikles fremover i sammenhæng med byudviklingen.

Der beskrives således ikke i denne plan konkrete projekter for midtbyen. De overordnede mål for midtbyens udvikling er:

- Trafikken må ikke stige.
- Minimum af gennemkørende biltrafik.
- Busser og cykler har 1. prioritet.
- Høj prioritering af gåendes krydsningsmuligheder.



Årsdøgntrafik i 2014 på gennemfartsveje og fordelingsveje.

Input fra borgermøde, forår 2015

- Længere svingbaner, vejudvidelser på indfaldsvejene med særlig vægt på Vejlevej
- P-henvisning, flere pendlerpladser ved motorvejen og større sikkerhed mod tyveri.
- Mere og bedre cykelparkering på pendlerpladserne.
- Mange konkrete tiltage for at forbedre trafikikkerheden.

Vejhierarki for Lunderskov

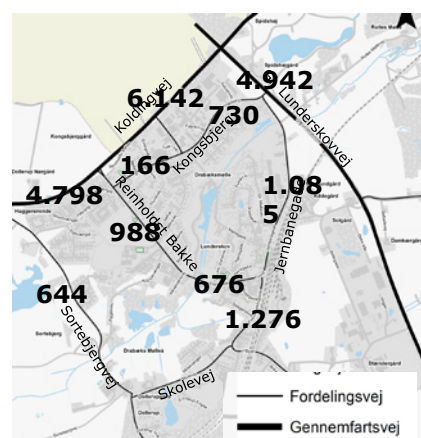
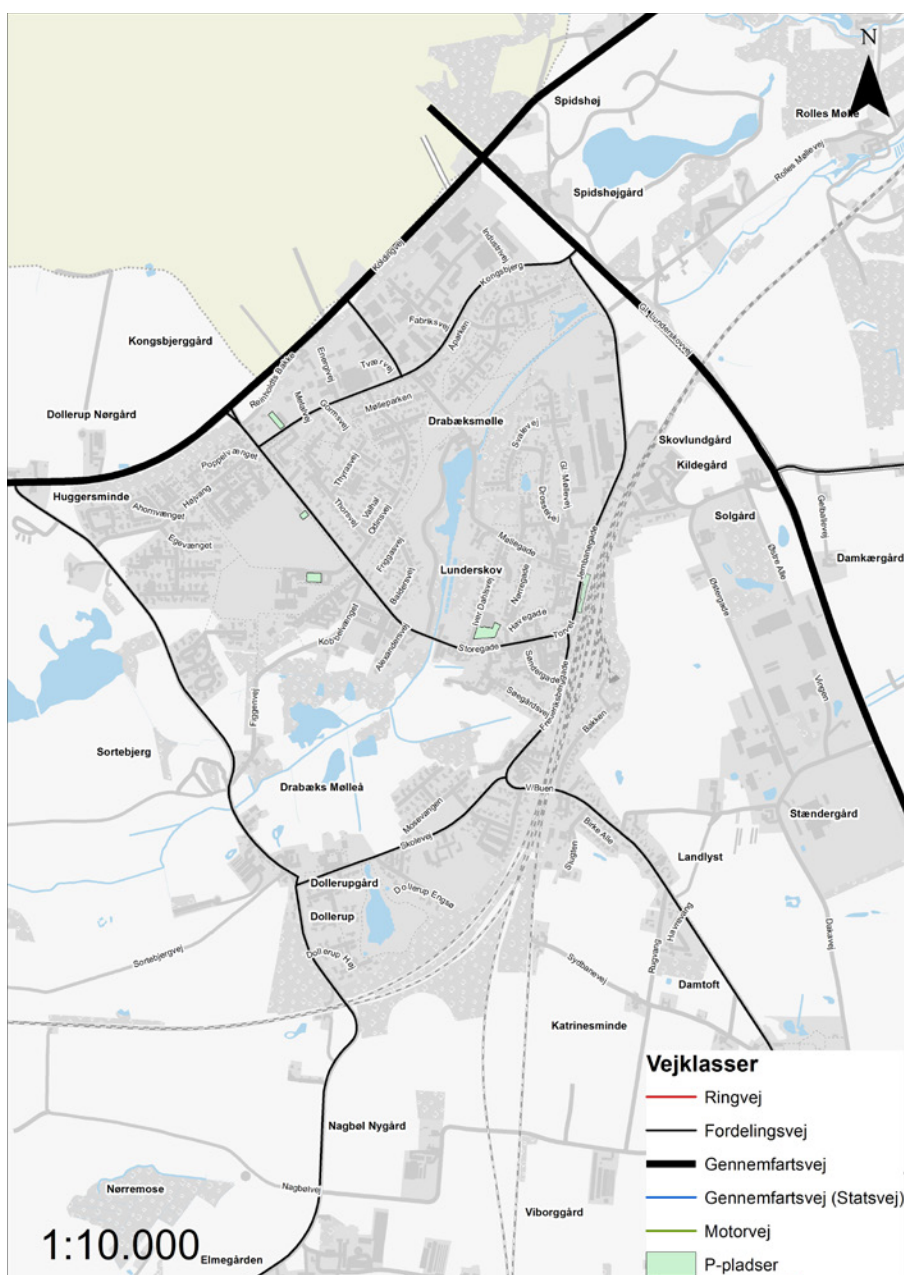
Lunderskov har nærhed til Esbjergmotorvejen, som ligger lige nord for byen. Koldingvej og Gl. Lunderskovvej er gennemfartsveje og forbinder Lunderskov med Kolding og Vamdrup.

Trafikbelastningen på gennemfartsvejene sammenlignet med fordelingsvejene viser en god fordeling af trafikmængderne på vejnettet.

Dette afspejles også i de hastighedsmålinger kommune har foretaget, hvor der skilteede hastighed overholdes.

Input fra borgermøde, forår 2015

- Fortov langs Skolevej.
- Hastighedsdæmpning på Reinholts Bakke ud for skolen.
- Aflåst cykelparkering på penderpladserne ved E20.
- Bedre håndhævninng af forbud mod tung trafik på Sortebergvej/Nagelbølvej
- Mange konkrete tiltag for at forbedre trafiksikkerheden.



Vejhierarki for Vamdrup

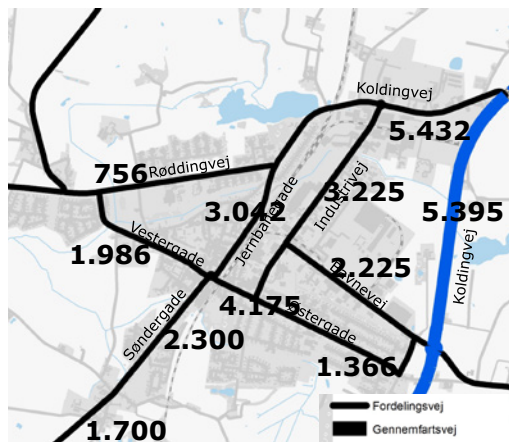
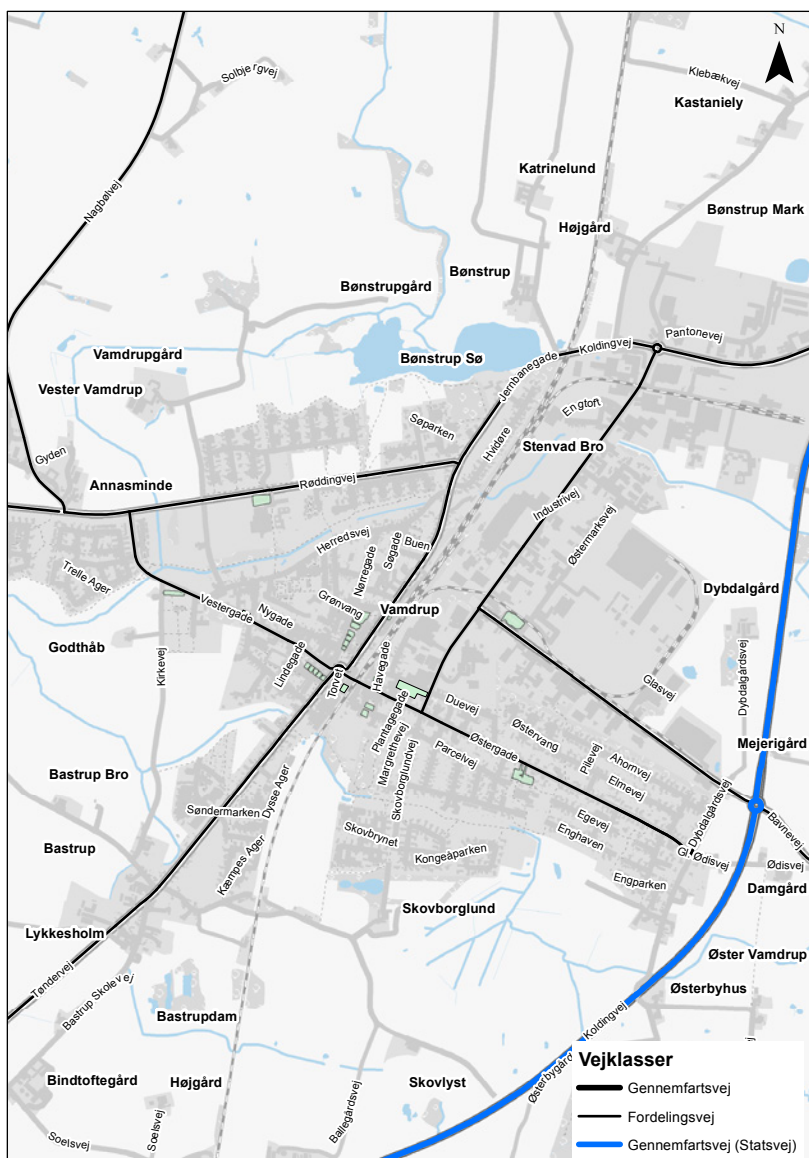
Vamdrup betjenes primært af Koldingvej, som er en statsvej, der fungerer som omfartsvej og forbinder Vamdrup med Kolding og Vamdrup.

Byen gennemskæres af jernbanen som er med til at dele byen. Den nordøstlige del af byen præges af meget tung trafik i forbindelse de mange industrivirksomheder i byen.

Trafikbelastningen på fordelingsvejene og lokalvejene viser en god fordeling af trafikmængderne på vejnettet. Dette afspejles også i hastighederne som generelt ligger på den rigtige side af den skiltede hastighed.

Input fra borgermøde, forår 2015

- Bedre parkeringsadfærd. Mange parkerer ulovligt til gene for trafiksikkerheden og fremkommeligheden.
- Sikker krydsning ved Arena Syd.
- Lastbiler skal parkere/overnatte ved motorvejen og ikke i Vamdrup.
- Flere krydsningsmuligheder over banen
- Mere information om samkørsel.
- Mange konkrete tiltage for at forbedre trafiksikkerheden.



Årsdøgntrafik i 2014 på gennemfartsveje og fordelingsveje.

Vejhierarki for Christiansfeld

Omfartsvejen fungerer som ringvej vest om Christiansfeld og afgrænser byen mod vest. Der er ad Forbindelsesvejen god adgang til E45.

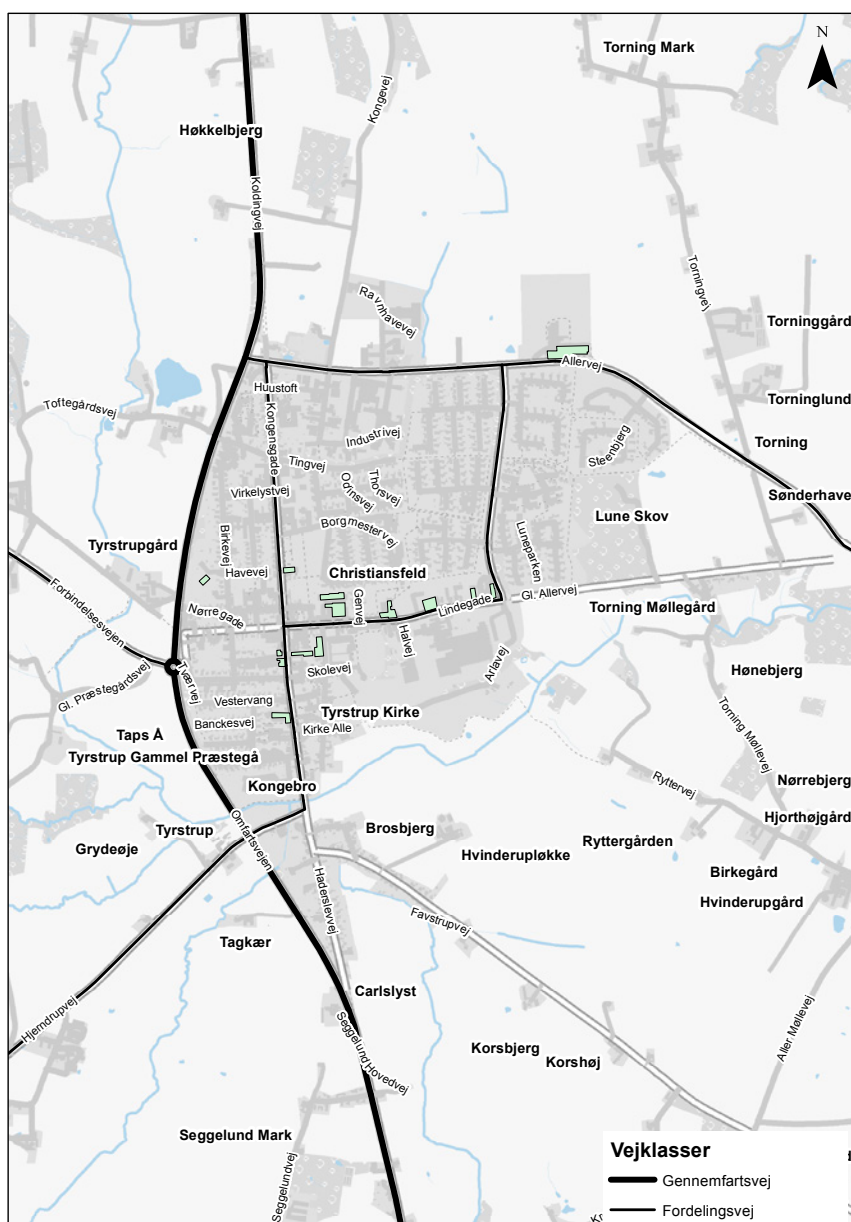
Optagelsen på UNESCO's verdensarvliste forventes at øge trafikken betydeligt i Christiansfeld. I forbindelse med de omfattende vejanlæg og bevaringsarbejder på bygningerne, for at bringe byen tilbage til sit oprindelige udtryk, er der behov for at fredeliggøre den gamle bydel for gennemkørende trafik.

Dette er gjort gennem omfattende trafiksaneringer i den gamle bydel. Her ud over er indkørslen fra rundkørslen på Omfartsvejen blevet lukket for tunge køretøjer.

Parkeringsbehovet forventes at stige kraftigt i forbindelse med optagelsen på UNESCO's verdensarvliste. Derfor har Kolding Kommune etableret en ny parkeringsplads med udkørsel til Lindegade ved Aldi. P-pladsen indeholder også plads til turistbusser.

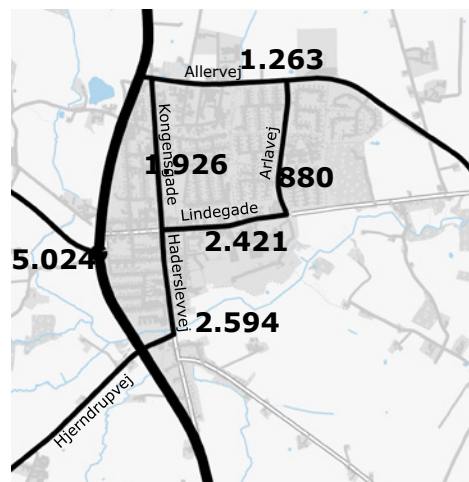
Adgangen til p-pladsen skiltes fra Forbindelsesvejen og Omfartsvejen, så turister ledes ad Allervej - Arlavej - Lindegade frem til p-pladsen.

Der vil i de kommende år være særlig fokus på at følge parkeringsudviklingen samt lastbiltrafikken i den gamle bydel. Målet er at friholde midtbyen for gennemkørende lastbiler og højne trygheden.



Input fra borgermøde forår 2015

- "Vildfarne" lastbiler i bymidten er et problem.
- Behov for flere p-pladser i forbindelse med optagelse på UNESCO's verdensarvliste.
- Flere pendlerpladser ved E45 på Forbindelsesvejen
- Forbedre parkeringsadfærd.



Årsdøgntrafik på gennemfartsveje og fordelingsveje i 2014.

PARKERING

Parkering er en vigtig del af rejsen i bil, hvad enten det er som pendler til byen eller som handlende. En effektiv og hurtig rejse handler også om nemt og hurtigt at kunne finde en ledig p-plads.

I Kolding Kommune er der generelt god parkeringskapacitet i centerbyerne, mens p-pladserne i Kolding midtby er under pres. Den generelle oplevelser som bilist er, at det er svært at finde en ledig p-plads i dagtimerne.

Parkeringsunderskuddet drejer sig primært om langtidsparkeringspladser og i mindre grad betalingspladserne. I den vestlige del af bymidten vurderes der at være et parkeringsunderskud på ca. 100 p-pladser mens det i den østlige del af bymidten er noget højere, ca. 200 p-pladser.

I alt er der 38 offentlige parkeringspladser med 2.109 p-båse, samt ca. 750 kantstensparkeringspladser. Parkeringsudbuddet omfatter:

- 756 betalingspladser

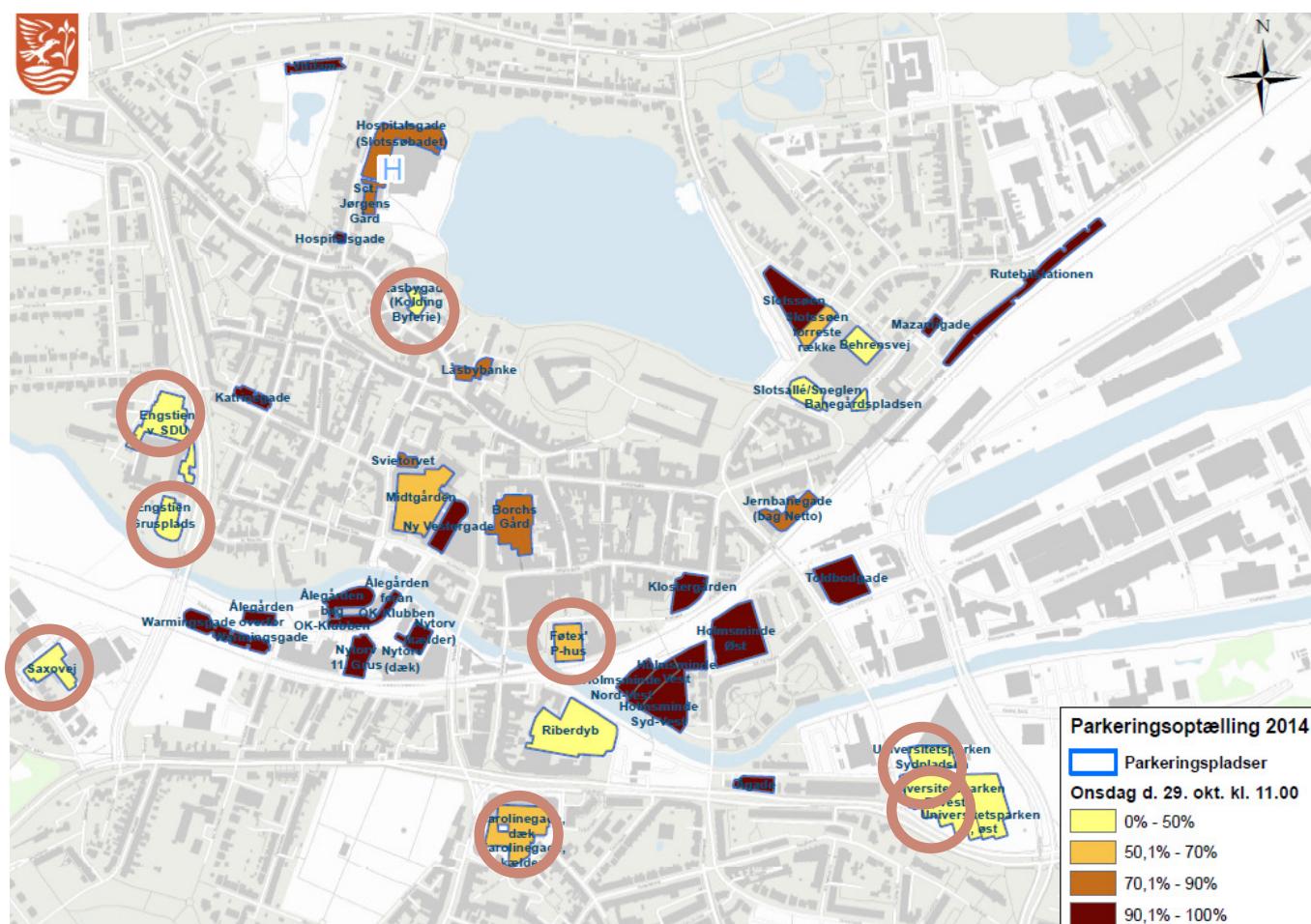
- 167 offentlige p-båse med tidsbegrænsning
 - 1186 pladser til langtidsparkering.
- Hertil kommer de private p-pladser som omfatter:

- 307 private p-båse med tidsbegrænsning.
- 80 betalingspladser.

Udfordringer

Med den nuværende og kommende fortætningen af midtbyen samt det stigende bilejeskab, forventes presset på parkeringspladserne at stige yderligere.

Af hensyn til arealknapheden i midtbyen og stigende grundpriser, er det kun muligt at udvide parkeringskapaciteten ved at bygge p-huse, p-kældre eller automatiske p-anlæg.



Udnyttelsen af de kommunale p-pladser på en hverdag i oktober 2014. Jo mørkere farve des mere udnyttet er p-pladsen. P-pladser markere med svag rød cirkel er private p-pladser.

Anvendelse af p-pladserne i midtbyen

Der er generelt en høj udnyttelse af p-pladserne i Kolding midtby. Dette gælder både for betalingspladserne, de tidsbegrænsede og i særlig grad langtidsparkeringspladserne.

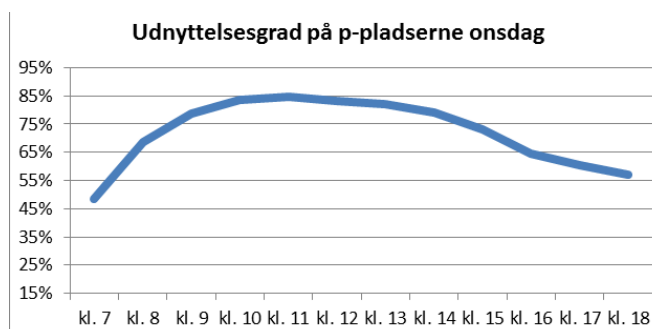
Udnyttelsen er på hverdage oppe på 85 % og parkeringsudnyttelsen toppe på hverdage omkring kl. 11 og aftager efter kl. 14.

De gratis langtidsparkeringspladser er som regel fyldte inden kl. 8:00, hvorefter de tidsbegrænsede og betalingspladserne fyldes op.

I weekenden er der generelt god kapacitet med undtagelse af p-pladsen i Borchs Gaard og Ny Vestergade.

Betalt parkering og tidsbegrænset parkering er metoder til at sikre en høj udskiftning på p-pladserne. På den måde er det altid muligt, at finde en ledig p-plads i midtbyen. Som udgangspunkt er p-pladserne nærmest gågadesystemet betalingspladser, så det altid er muligt at finde en ledig p-plads, hvis der skal handles.

I midtbyen er der 11 offentlige betalingsparkeringspladser, hvor der årligt foretages ca. 600.000 parkeringer. På hverdage svarer det til, at hver eneste p-bås bruges 3 gange om dagen. Derfor er det vigtigt at beholde betalingspar-



Udnyttelsen af de kommunale p-pladser på en hverdag i oktober 2014.

keringen, så der sikres en høj udskiftning på p-pladserne.

Nærtstående forandringer i midtbyen

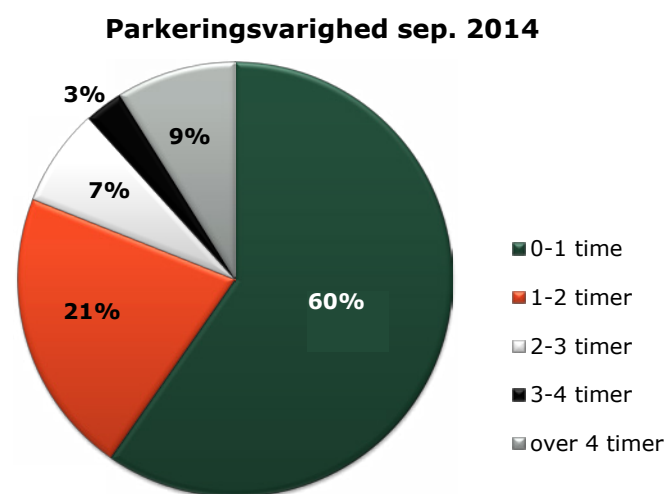
I forbindelse med byggeriet af Holmstaden nedlægges 410 offentlige p-pladser på Holmsminde. Byggeriet forventes at vare ca. 2 år hvorefter ca. 700 nye offentligt tilgængelige p-pladser vil være til rådighed til betjening af Holmstaden og midtbyen.

I byggeperioden findes ingen muligheder for at etablere erstatningspladser i acceptabel nærhed af Holmsminde, idet hele området omkring Holmsminde allerede er bebygget. Dette er en generel udfordring som følge af strategien om at fortætte midtbyen for at skabe en mere livlig og attraktiv bykerne.

For at kompensere for de midlertidigt nedlagte p-pladser, reduceres antallet af betalingspladser på Riberdyb fra 180 til 76, så der kan tilbydes 104 langtidsparkeringspladser. Riberdyb er en betalingsplads med forholdsvist lav udnyttelse, som derfor kan konverteres til delvis gratis langtidsparkeringspladser.

Herudover gennemføres der en informationsindsats om øvrig ledig kapacitet på omkringliggende p-pladser.

Samme problematik opstår når 35 p-båse nedlægges ved Klostergården i forbindelse med et boligbyggeri. Når byggeriet står færdigt vil



Parkeringsvarighed på de kommunale betalingspladser på en hverdag. Parkeringsvarigheden er målt som et gennemsnit for alle parkeringer på hverdage i september 2014.

det bla. indeholde 100 offentligt tilgængelige p-pladser.

Kolding Kommune vil

For at gøre det nemmere at finde en p-plads i midtbyen vil Kolding Kommune fokusere på:

- Optimering af anvendelsen af eksisterende p-pladser.
- Etablering af et p-henvisningssystem.
- Anlægge flere p-pladser.
- Udvide takststrukturen.
- Forbedre alternativer til bilen og dermed reducere presset på midtbyens p-pladser.

Optimering af eksisterende p-pladser

En optimering af p-pladserne omhandler:

- Løbende vurdering af, om p-pladserne udnyttes bedst muligt i forhold til restriktioner og evt. betaling.
- Kombinere beboerparkering i midtbyen, der finder sted i eftermiddags- og aften timerne, med pendlerparkering i dagtimerne.
- Dialog med ejere af private p-pladser om midlertidig eller permanent leje/salg af den ikke udnyttede del af deres p-plads.

P-henvisningssystem

Med et dynamisk p-henvisningssystem er der mulighed for at guide bilisterne til ledige parkeringspladser. Derved kan de eksisterende p-pladser udnyttes bedre og der kommer mindre parkeringssøgende trafik samt et generelt bedre trafikflow. Fx er der altid mange ledig kapacitet i p-huset i Midtgården.

Undersøgelser peger på, at et p-henvisningssystem

kan reducere trafikken med op til 5 % i en midtby.

Systemet kan kombineres med en applikation til smartphones, hvor det i realtid kan ses, hvor mange ledige pladser der er på den p-plads, der er ønske om at parkere på.

P-henvisningen skal ske fra ringvejssystemet og anviser antal ledige p-pladser ind til grupper af p-pladser. Ud for de enkelte p-pladser opsættes der tavler som viser antallet af ledige p-pladser.

Anlægge flere p-pladser

Der er behov for at udvide parkeringskapaciteten i midtbyen. Da midtbyen er bebygget er de eneste løsninger at bygge i højden, under jorden eller omdanne eksisterende p-pladser til automatisk parkering, hvor bilerne "pakkes", så flere biler kan være på samme areal.

Etablering af nye p-pladser i midtbyen vil på grund af de høje anlægsomkostninger som



Eksempel på fordobling af antallet af p-pladser på en p-plads i terræn.

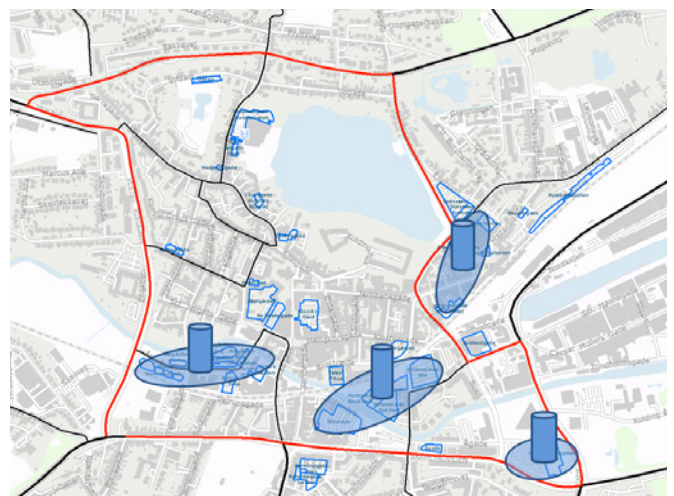
P-pladser i midtbyen

Offentlige

	Antal båse
Betaling	756
Tidsbegrænsning	167
Gratis	1.186
Kantstensparkering	750
SUM	2.859

Private

Tidsbegrænsning	307
Betaling	167
SUM	474



Forslag til placering af kommende p-huse/kældre i midtbyen. Ringvejene er vist med rødt.

udgangspunkt blive betalingsparkering. Kolding Kommune ønsker at udvide parkeringskapaciteten i samarbejde med privat aktør.

Nye p-pladser i bymidten skal kunne håndtere familieparkeringspladser og p-pladser til handi-cabiler med sidelift.

Udvide takststrukturen

Der er generelt stor modvilje mod at betale for at parkere i forbindelse med bolig - arbejdskørsel. I forbindelse med anlæg af flere p-pladser skal det beregnes/vurderes, om der kan udarbejdes en takststruktur, der tager højde for en særlig pendlerparkeringstakst udvalgte steder.

Samkørsel og alternativer til bilen

Kolding Kommune vil sideløbende give alternativer til bilen som transportmiddel til bymidten samt arbejde for mere samkørsel. Kolding Kommune vil:

- Gennemføre cykelfremmende foranstaltninger i Kolding Kommune og Kolding midtby.
- Forbedre p-forhold for cyklister i midtbyen.
- Anlægge pendlercykelparkeringspladser i udkanten af Kolding.
- Effektivisere og arbejde for hurtigere bybuser.
- Informere og udvikle samkørselsmulighederne.

Lastbilkparkeringspladser

Kolding Kommune oplever et stigende antal henvendelser om ulovlig langtidsparkering af lastbiler i byens erhvervsområder. Derfor vil Kolding Kommune gå i dialog med virksomheder, der har problemer med plads til langtidsparkering af lastbiler (over 6 timer).

Som udgangspunkt skal langtidsparkering ske på egen grund eller på de kommunale lastbilkparkeringspladser.

Kolding Kommune vil

- Optimering af eksisterende p-pladser, offentlige såvel som private.
- Dynamisk p-henvisning.
- Udvidelse af takststruktur.
- Anlægge flere p-pladser.
- Forbedre alternativerne til bilen og dermed reducere presset på midtbyens p-pladser.

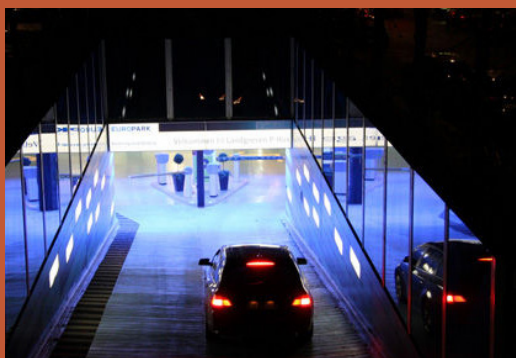
Handlemuligheder for at forbedre p-kapaciteten



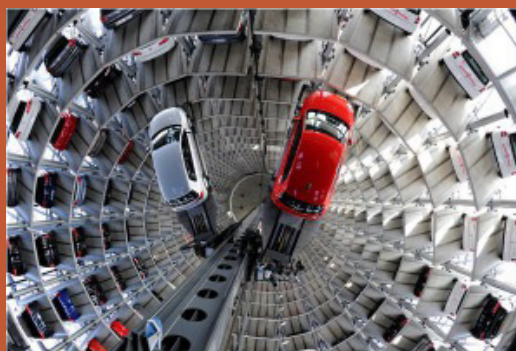
Optimering og bedre udnyttelse af p-arealet.



Anlæg af p-hus, min. 100.000 kr. pr. p-bås.



Anlæg af p-kælder, min. 300.000 kr. pr. p-bås.



Automatisk p-anlæg, min. 500.000 kr. pr. p-bås.

Kollektiv Trafik

2,9 mio. passagerer benytter hvert år den kollektive transport, som Kolding Kommune tilbyder.

De kollektive transporttilbud er fordelt på:

- Bybusser som kører i Kolding by.
- Lokalruter som forbinder oplandsbyerne og Kolding og servicere primært skoleelever og uddannelsessøgende. Lokalruterne kan bruges af alle.
- Flextur og flexung er kollektiv trafik med taxakørsel, der servicere Kolding Kommune med undtagelse af Kolding by.

Langt de fleste af dem der benytter den kollektive trafik i Kolding bruger bybusserne:

- Bybusser: Ca. 2,5 mio. passagerer.
- Lokalruter: Ca. 375.000 passagerer.
- Flextur: Ca. 8.000 passagerer.

Antallet af passagerer i bybusserne har stort set været konstant de seneste år med en tendens til en lille stigning.

Lokalruterne har oplevet en tilbagegang på ca. 15% de seneste år. Tilbagegangen skyldes, at der på flere afgangne har været relativt få passagerer hvilket har betydet, at afgangene er blevet nedlagt.

Ud over de kommunalt finansierede kollektive transporttilbud findes der regionalbusser samt tog, der finansieres af regionerne og staten.

Trafikselskabet Sydtrafik varetager i samarbejde med Kolding Kommune takster og koordinering med de regionale ruter samt tog.



Billedet viser hvor meget 50 bilister fylder i forhold til 50 cyklister eller 50 passagerer i en bus.

Udfordringer

Den kollektive trafik er under pres. Bilejerskabet har været støt stigende og biler kan i dag erhverves for under 60.000 kr.

Samtidigt opleves en mere individualiseret livsstil, hvor rigtig mange gøremål skal gå op i en højere enhed. Dette kan være svært at forene med den kollektive transport.

Den tidligere regerings mål om, at det øgede transportbehov skulle dækkes med kollektiv trafik har vist sig ikke at være mulig med de kendte kollektive trafikssystemer.

Kolding Kommune vil

Det overordnede mål for den Kollektive transport i Kolding Kommune, er at passagertallet stiger med 2 % om året. Dette skal ske ved at:

- Udbygge den kollektive trafik. Dette skal primært ske gennem effektiviseringer af det eksisterende kollektive trafikssystem.
- Arbejde for at koordinere de kommunalt finansierede kollektive transporttilbud med øvrige kollektive transporttilbud.
- Forbedre mulighederne for at kombinere den kollektive transport med andre transportformer.
- Understøtte de nye tendenser om samkørsel i bil, der specielt i landområderne kan være et alternativ til den kollektive transport.

Busser i den kollektive trafik

Bybusser

- 19 bybusser betjener Kolding by.
- Heraf er 3 hybridbusser som både kører på el og diesel.
- Hybridbusserne kører 1/3 længere pr. liter diesel.
- Hver bybus kører 60.000 km om året.

Lokalruter

- 15 busser bruges til at betjene lokalruterne.
- Hver bus på lokalruterne kører ca. 20.000 km om året. Det forholdsvist lave kilometertal i forhold til bybusserne skyldes at lokalruterne har betydeligt færre afgangne.

Udbygge den kollektive transport

Bybusser

Den 28. juni 2015 indviede Kolding Kommune et nyt bybusnet og en ny busterminal. Det gamle bybusnet var fra 1988 og byen er siden vokset fra 43.500 indbyggere til 58.000 indbyggere.

Det nye bybusnet skal sikre:

- Kortere rejsetid.
- Bedre dækning af Kolding by.
- Bedre udnyttelse af busserne.

Med de nye bybusruter og den nye busterminal, er det blevet muligt at effektivisere bybusnettet, så busserne kører 8 % mere. De 8 % svarer til, at bybusserne kører 3.500 flere timer om året. Bl.a. derfor er det nu muligt at betjene industriområdet i Kokholm og de nye boligområder i Dalby og i det sydlige Vonsild.

I det nye system er der 9 bybuslinjer, der overvejende kører halvtimesdrift. Frekvensen er imidlertid højere totalt set, idet bybusnettet er koordineret med lokal- og regionalruter, så alle stoppesteder i Kolding by kan benyttes.

Bybusnettet er planlagt ud fra

- Påstiger- og afstigertal i det gamle bybusnet.
- Kommende byudviklingsprojekter.
- Arbejdsplads- og befolkningstæthed.
- Placering af uddannelsesinstitutioner og offentlige institutioner der kræver høj tilgængelighed, dagligvarekøb og lignende.

Kommende investeringer i bybusnettet skal målrettes mod:

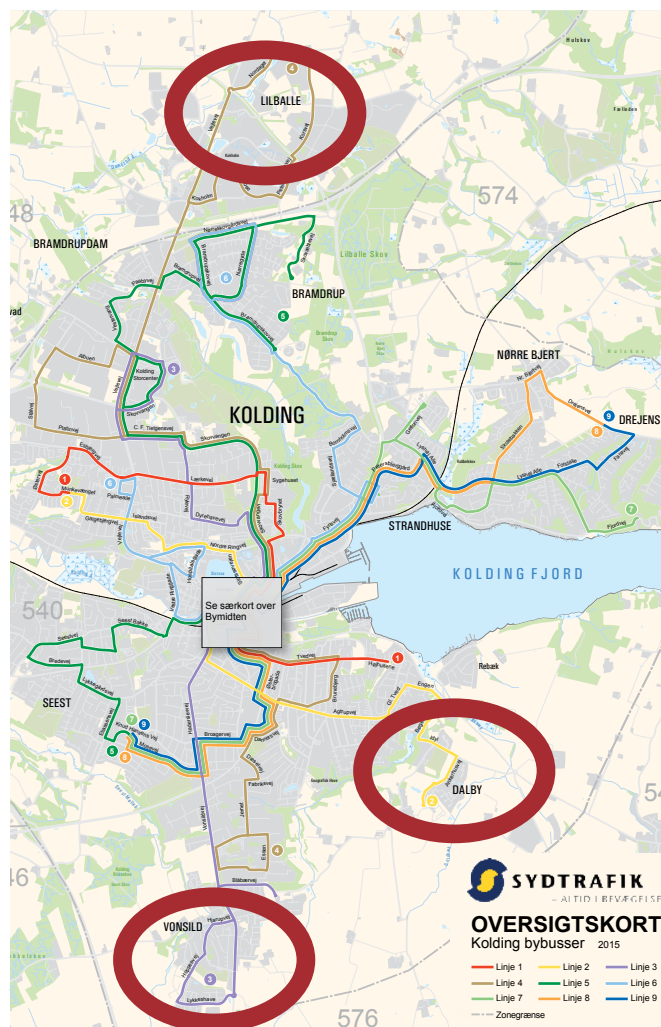
- Kortere rejsetid.
- Bedre dækning af Drejensområdet.
- Højere frekvens.

Ved omlægning af bybusruter sker der typisk en nedgang i pasagertallet de første par år. Herefter stiger pasagertallet igen, og det forventes at kommer op over det nuværende pasagertal.

Lokalruter

Lokalruterne betjener de fleste byer i Kolding Kommune. Lokalruterne indrettes efterhånden overvejende efter skolebørn og uddannelsessøgendes behov, idet pasagertallet har været forholdsvis lavt den seneste årrække.

Lokalruterne skal fortsat kunne betjene centerbyerne og de mindre byer i Kolding Kommune, men der er behov for alternative betjeningsme-



Det nye rutenet for bybusserne blev indført den 28. juni 2015. Bybusserne dække nu også industriområdet i Kokholm/Lilballe samt boligområderne i det sydlige Vonsild og Dalby.



Visualisering af den nye busterminal. Bybusserne holder ud til Mazantigade mens regionalbusserne holder mellem Mazantigade og jernbanen.

toder.

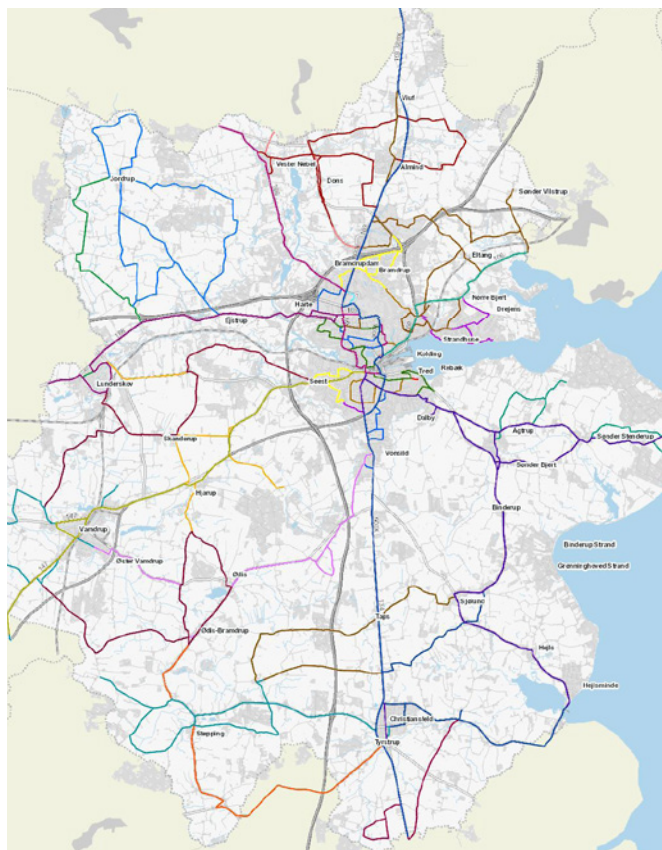
Kommende investeringer i og optimeringer af lokalruterne skal have fokus på:

- Forskyde skolernes ringetider, så flere passagerer kan benytte lokalruterne. Hvis flere skoler i samme område har de samme ringetider, kræver det forholdsvis mange busser at betjene elevernes transportbehov. Ved en forskydning af ringetiderne kan flere passagerer benytte busserne og der er mulighed for at undgå lang ventetid for eleverne.
- Investere i samkørselsprojekter som fx GoMore, der er en digital samkørselsplatform med næsten 400.000 medlemmer.
- Fortsætte med flexturprodukter.

Flextur

I december 2013 indførte Kolding Kommune produktet flextur. Flextur er en særlig form for kollektiv trafik, hvor passageren bestiller en vogn, der henter passageren på adressen og kører direkte til destinationsstedet.

Det er således muligt at kunne tilbyde kollektiv transport over alt i Kolding Kommune. Ordningen gælder dog ikke internt i Kolding by, hvor der er høj service med bybusser.



Lokalrutenettet i Kolding Kommune. Lokalruterne dækker primært skoleelevernes behov, men alle kan benytte lokalruterne.

Ordningen er dyrere end en busbillet, men hvis 4 passagerer deler en vogn nærmer det sig prisen på en almindelig busbillet. Således er det fx muligt at blive kørt 10 km for 21,5 kr. Hvis kun 1 passager kører med flextur koster det 35 kr. for at køre 10 km.

Til unge med ungdomskort har Kolding Kommune en unik ordning med flextur til halv pris.

Kommende investeringer i flexturproduktet:

- Brugen af flextur og flexung er i vækst og Kolding Kommune vil fortsætte med at tilbyde flextur, hvilket særligt kommer indbyggerne i tyndt befolkede områder til gode.
- Kolding Kommune vil undersøge mulighederne for at indføre en ny type flextrafik som hedder flexrute. Flexrute kører ad en bestemt rute, men uden fast køreplan. Passageren bestemmer hvornår turen skal køres. Flexrute skal som de øvrige flexture bestilles senest 2 timer før rejsen skal gennemføres. Kørsel med flexrute sker til almin-



Indvielse af 3 nye hybridbusser. Busserne kører 1/3 længere på literen og er lydsvage, når de kører fra et stoppested.

Principper for bybusbetjening

Betjening af passagerer i Kolding by bygger på en række afstandskriterier til stoppesteder målt i luftlinje:

Midtby:	400 meter
Øvrige boligområder:	600 meter
Arbejdspladser (> 1.000/km ²)	400 meter
Arbejdspladser (< 1.000/km ²)	600 meter

delig takst (kontantbillet eller periodekort).

Ud over ordningerne med flexstur kan alle med særlige behov søge om hel eller delvist kommunalt finansieret kørsel. Sydtrafiks handicapkørselsordning er et kørselstilbud til svært bevægelseshandicappede borgere over 18 år, der ikke er i stand til at benytte de almindelige busser. Ordningen gælder kørsel til fritidsformål, altså besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle aktiviteter m.m.

Koordinering af de kollektive transporttilbud

For at kunne gennemføre en længere rejse med den kollektive transport, er det vigtigt at lokalruter, regionalruter og tog er koordineret, så ventetiden mellem transportformerne minimeres.

Ligeledes er det vigtigt, at ankomsttider med tog til og fra Kolding, Vamdrup og Lunderskov passer med almindelige mødetider på arbejdspladser samt med de uddannelsesstilbud, der findes i Kolding. Omvendt skal uddannelsesstilbudene også være parate til at justere i deres ringetider for at tilgodese elever, der har brug for at benytte den offentlige transport.

Kommende indsatser for at forbedre koordineringen skal målrettes mod:

- Kolding Kommune og Sydtrafik vil arbejde for bedre koordinering af de kommunale og regionale kollektive transporttilbud med DSB og andre udbydere af togdrift.
- Anvendelse af incitamentskontrakter med vognmænd som hvert 8. år har mulighed for at byde på busdriften i Kolding Kommune.
- At lokalruter og regionalruter betjenes med lavgulvsbusser, så de er mere tilgængelige for personer der er gangbesværede og benytter fysiske hjælpemidler. Dette skal ligeledes være med til at forbedre omstigningsmulighederne mellem bybusser samt lokal- og regionalruter.
- At busser og stoppesteder udstyres med mulighed for at give information til brugere i tekst og lyd.

Kombinere den kollektive trafik med andre transportformer

Hvis den kollektive transport kan kombineres med andre transportmidler bliver den mere konkurrencedygtig på både tid og pris. Som eksempel kan nævnes muligheden for at tage cyklen med i bus og tog eller parkere bilen ved en station og fortsætte rejsen med tog.

Kommende investeringer og indsatser skal målrettes mod:

- Mere cykelparkering ved den nye busterminal og ved stationen i Kolding samt vurdere behovet på de øvrige stationer i kommunen.
- Cykelparkering ved stoppesteder ved lokalruter og regionalruter.
- I samarbejde med DSB vurdere behovet for mere pendlerparkering med bil.

Understøtte de nye tendenser om samkørsel i bil

Kolding Kommune har i samarbejde med de øvrige kommuner i Trekantområdet udarbejdet et koncept for mere samkørsel. Ordningen henvendte sig specifikt til landsbybeboernes behov og kørte på forsøgsbasis i Ødis.

Samkørselsmulighederne havde fokus på:

- Kørsel af børn og unge til skole og fritidsintresser
- Et lift til servicetilbud som posthus, bank og frisør, for de der ikke selv kører bil
- Pendling til arbejde og uddannelse

Kommende investeringer og indsatser skal målrettes mod:

- Forsætte samkørselstjenesterne og udvide samarbejdet med flere aktører.
- Gennemføre informationsindsatser for anvendelse af samkørselsprodukter.
- Gå i dialog med leverandører og brugere af ydelserne om behov for deciderede opsamlingspladser i de enkelte bysamfund.

Kolding Kommune vil

Det overordnede mål for den Kollektive transport i Kolding Kommune er at passagertallet siger med 2 % om året.

- Udbygge den kollektive trafik. Dette skal primært ske gennem effektiviseringer af det eksisterende kollektive trafiksystem.
- Koordinering med øvrige kollektive transporttilbud.
- Kombinere den kollektive transport med andre transportformer. Kolding Kommune ønsker at teste midlertidige tiltag i 1:1 skala.
- Understøtte de nye tendenser om samkørsel i bil.

Cykelfremme

Cyklen spiller en vigtig rolle for mobiliteten i Kolding Kommune. Omkring halvdelen af alle koldingensere cykler dagligt eller et par gange om ugen.

Visionen for Kolding som cykelby er:

"Kolding Cykelby skal understøtte en by i bevægelse. Cykling skal være det naturlige valg for alle samfundsgrupper på korte og mellemlange ture."

Cyklen er et fremragende transportmiddel med et stort potentiale. Den kan indgå som en del af den daglige motion, der anbefales til alle, og så er den CO₂-neutral. Cykelen er i det hele taget et vigtigt alternativ til bilen på de korte ture op til 5-6 km. og med en elcykel er der mulighed for at komme længere.

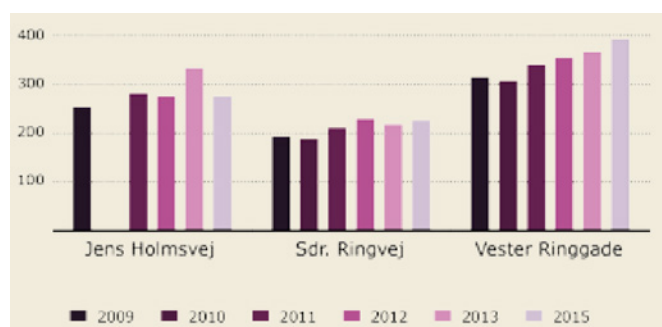
Kolding Kommune arbejder med at udbrede denne viden til kommunens borgere.

Udfordringer

Cyklen bruges ofte på de korte ture, men for også at styrke brugen af cyklen på de længere ture, er der behov for at få koblet cyklen med bil og kollektiv transport. Cyklens fleksibilitet giver et godt afsæt for, at den kan bruges på første eller sidste del af en længere rejse.

Mange børn bliver kørt til skole og fritidsaktiviteter og får derfor aldrig cyklen ind med "modermælken". En særlig udfordring er derfor, at få grundlagt gode mobilitetsvaner hos børn og unge.

Kolding er en stor studie- og universitetsby. Studerende er typisk garanter for cykeltrafik,



Automatiske cykeltællinger på Jens Holms Vej, Sdr. Ringvej og Vestre Ringgade.

hvilket stiller krav om en god cykelinfrastruktur.

Kolding Kommune vil

Målet for cykeltrafikken i Kolding Kommune er at:

- Cyklens andel af ture øges fra 10,9% i 2007-09 til 16% i 2020.

For at nå målet vil Kolding Kommune fokusere på både fysiske forandringer og adfærd:

Det fysiske:

- Udvide cykelstinet i hele kommunen med fokus på at forbinde centerbyerne til Kolding.
- Forbedre fremkommeligheden og servicen for cyklister.
- Flere og mere attraktive cykelparkeringsmuligheder.
- Forbedre muligheden for at kombinere cyklen med øvrige transportformer.

Adfærd:

- Generel kampagneindsats for at få flere til at cykle med særlig fokus på:
 - Få flere børn og unge til at cykle dagligt.
 - Bedre cykeladfærd

Her ud over arbejder Kolding Kommune med det langsigtede mål, at behovet for investeringer i vejnettet reduceres og, at der samtidig sker et mærkbart behov for investeringer i cykelinfrastrukturen på grund af store cykeltrafikmængder.



Kolding Kommune har udarbejdet en cykelhandlingsplan og en cykelparkeringsplan, der i detaljer beskriver kommende kampagner og fysiske foranstaltninger.

Fysiske tiltag

De fysiske forandringer skal sikre et højklasset og attraktivt cykelstinet.

Udvide cykelstinet

Udvidelsen af cykelstinet har fokus på at:

- Lukke huller i det eksisterende cykelstinet i byområder. Forslag til konkrete cykelstier er vist på de efterfølgende sider.
- Forbinde centerbyerne Vamdrup, Lunderskov og Christiansfeld til Kolding by.
- Forbedre trygheden for cyklister.

Forbedre fremkommelighed og service

For at gøre cyklen konkurrencedygtig med bilen skal der ses på forskellige optimeringsmuligheder i lighed med det der gøres for biltrafikken. Tiltagene omhandler:

- Anlæg af supercykelrute mellem Kolding storcenter forbi sygehuset ind til banegården og midtbyen. Herfra fortsætter ruten forbi uddannelsesområdet i den sydlige del af Kolding midtby, videre gennem større boligområder og med slutpunkt i krydset Haderslevvej/Tankedalsvej.
- Forbedring af fremkommeligheden i signalregulerede T-kryds, hvor cyklister kun skal stoppe for rødt hvis der er krydsende fodgængere.
- Etablere "forkælelselementer" langs de mest befærdede cykelruter. Det kan fx. dreje sig om cykelfodskamler i kryds, luftpumper, nedtælling for cyklistsignaler o.l.

Flere cykelparkeringsmuligheder

Kolding Kommune foretager løbende cykelparkeringstællinger. Behovet for cykelparkering er stigende, hvilket er en god udvikling. Parkeringskapaciteten vil i første omgang blive



Kolding Kommune har kortlagt en række forslag til cykeloplevelser i kommunen.

forøget ved:

- Den nye busterminal på Mazantigade.
- På Banegårdspladsen.
- Syd for banen ved underføringen mellem Banegårdspladsen og Jens Holms Vej etableres ny cykelparkering.

Kombinere cykel med andre transportformer

- I et forsøg på at få bilister til at benytte cyklen på en del af pendlerturen, etableres der aflåst cykelparkering på udvalgte steder langs Koldings indfaldsveje. Herfra skal det være muligt at sætte bilen og cykle de sidste 2-3 km til arbejdspladsen. Målet er at reducere trængslen samtidig med, at den enkelte kan opleve en tidsmæssig gevinst, spare penge eller tid på parkering og få motion undervejs. Samtidig giver det bedre mulighed for samkørsel.
- Sydtrafik arbejder med forskellige muligheder for at medbringe cyklen i bussen. Kolding Kommune vil støtte eventuelle forsøgsprojekter.
- Forbedre cykelparkeringsmulighederne på pendlerpladserne ved motorvejene.
- Forbedre/etablere cykelparkering ved knudepunkter for den kollektive trafik.

Adfærd

Få flere børn og unge til at cykle dagligt

- Der gennemføres et pilotprojekt på en skole med inddragelse af skolernes færdselskon-taktlærere samt skolebestyrelsen.
- Deltage i den landsdækkende kampagne "Alle Børn Cykler".

Bedre cykeladfærd

- Kolding Kommune vil i samarbejde med en række andre kommuner udarbejde kampagneforslag der skal forsøde tonen mellem cyklister og overfor andre trafikanttyper.

Kolding Kommune vil

Fysiske tiltag:

- Udvide cykelstinet.
- Forbedre fremkommeligheden.
- Flere cykelparkeringsmuligheder.
- Forbedre muligheden for at kombinere cyklen med øvrige transportformer.

Adfærdstiltag:

- Få flere børn og unge til at cykle dagligt.
- Bedre cykeladfærd.

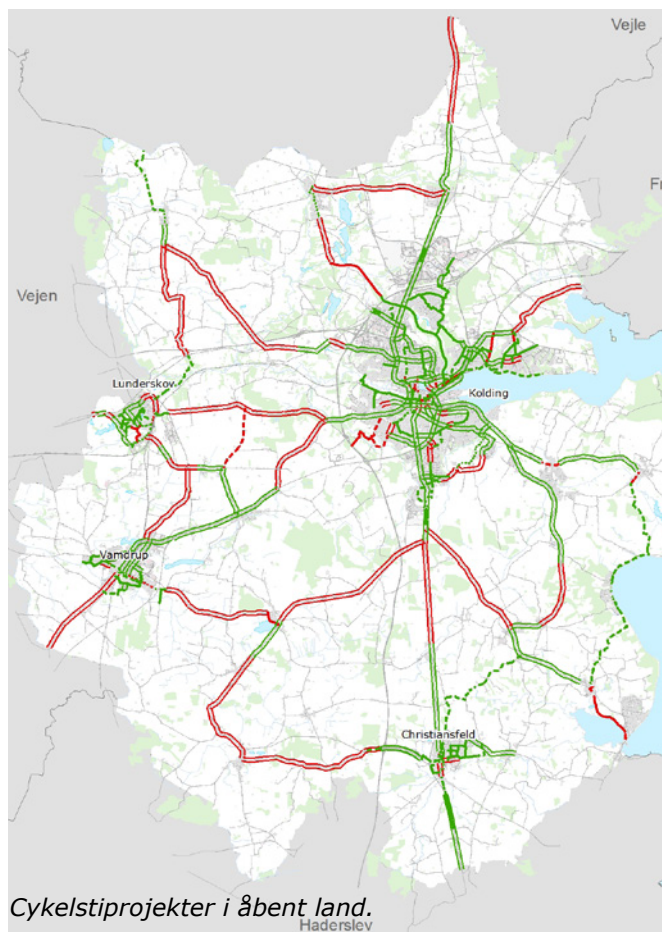
Cykelstier i åbent land

Stinettet i åbent land skal forbinde kommunens bysamfund og større trafikmål.

Et væsentligt element i planen er at sikre sti-forbindelser mellem kommunens centerbyer og landsbyer inden for en afstand af 6 km. Denne afstand er valgt ud fra hvad der vurderes realistisk, at bl.a. pendlere vil benytte. Det er også på disse ruter, at de større skolebørn typisk skal cykle fra de mindre byer til overbygningskolerne i de større byer.

Stinettet i åbent land består af:

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



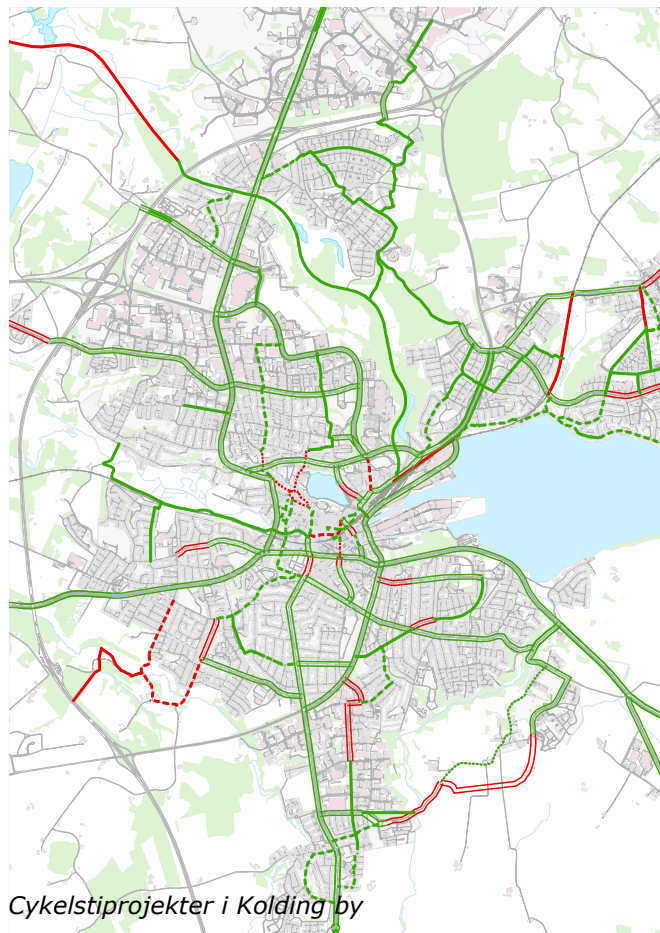
Cykelstiprojekter i åbent land.
Haderslev

Cykelstier i Kolding by

Kolding by er godt betjent med cykelstier.

Fremover skal der fokuseres på at:

- Lukke huller i cykelstinettet.
- I forbindelse med anlægelsen af den nye busterminal nedlægges den eksisterende bybusterminal i Brostræde. Dette åbner op for at anlægge en øst-vestlig cykelforbindelse i midtbyen.
- Opgradere de vigtigste cykelruter i byen til supercykelruter hvor der arbejdes med at øge rejsehastigheden.



Cykelstiprojekter i Kolding by

Eksisterende stier

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

Forslag til nye stier

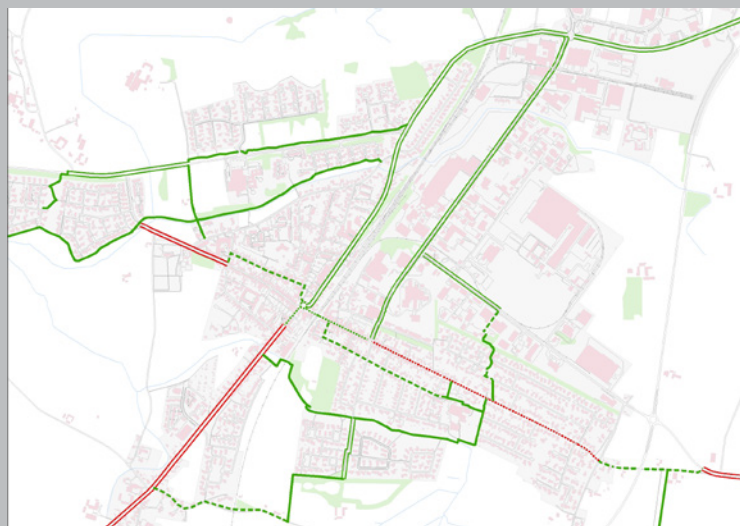
- Separat sti
- Sti/cykelbane
- Cykelrute ad lokalvej
- Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej

Vamdrup

I Vamdrup er der fokus på at lukke huller i cykelstinet. Her ud over planlægges cykelstier/baner på følgende strækninger:

- Søndergade
- Vestergade
- Østergade
- Bavnevej mod Ødis

Desuden skal det vurderes, om der er mulighed for at etablere et ekstra krydsningssted under/over banen.



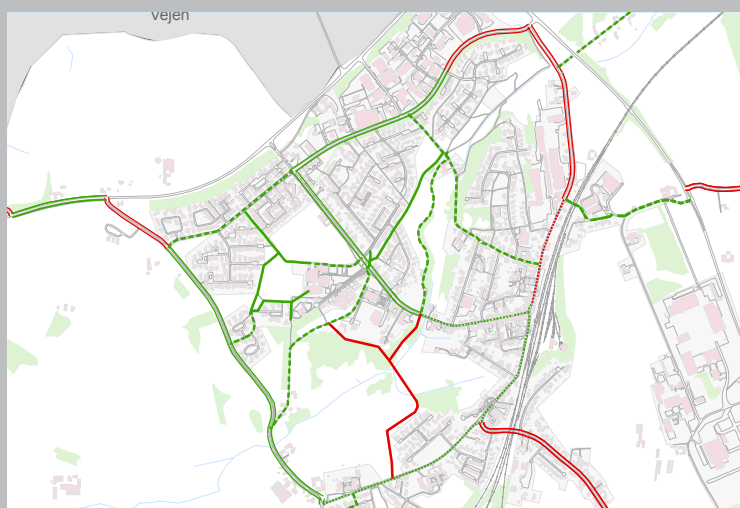
Lunderskov

I Lunderskov er der også fokus på at lukke huller i cykelstinet. Der planlægges cykelstier/baner på følgende strækninger:

- Sortebjergvej
- Kongsbjerg
- Rolles Møllevvej
- Møllegade
- V/Buen

I åbent land er der ønske om at stier etableres efter følgende prioritering:

- Lunderskov til Skanderup
- Skanderup til Hylkedal
- Skanderup Landevej til Kolding

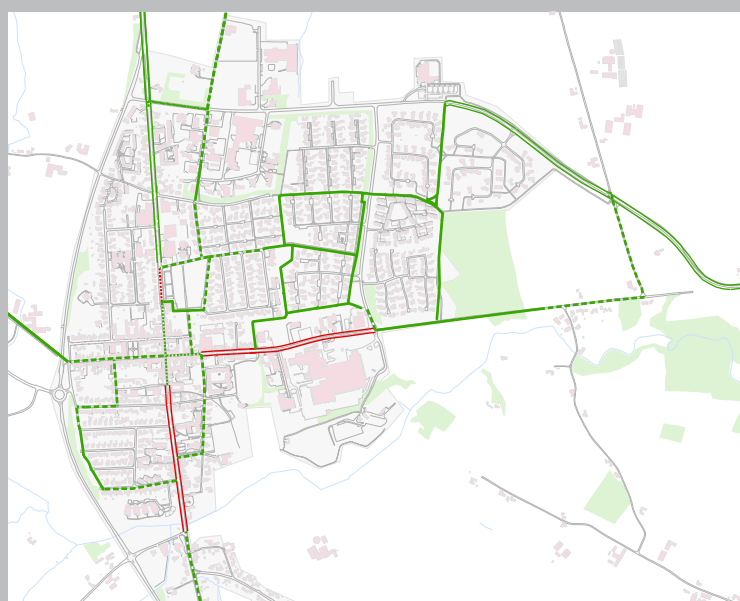


Christiansfeld

I Christiansfeld er der ligeledes fokus på at lukke huller i cykelstinet. Der planlægges cykelstier/baner på følgende strækninger:

- Kongensgade
- Lindegade
- Haderslevvej

I åbent land skal der anlægges cykelsti på strækningen fra Taps – Kolding.



Trafiksikkerhed

Trafiksikkerheden prioriteres højt i Kolding Kommune. Hensyn til trafiksikkerhed indgår i planlægningen af nye veje og stier, bolig- og erhvervsområder, samt ved forbedring af eksisterende veje og stier.

Særligt lette trafikanter er udsatte i trafikken, hvorfor eksempelvis cyklen kan blive fravalgt som transportmiddel hvis lette trafikanter oplever vej- og stinettet som farligt. Derfor ønsker Kolding Kommune at arbejde på, at alle former for transport kan ske trygt og sikkert på kommunens veje.

Som baggrund for trafiksikkerhedsarbejdet udarbejdede Kolding Kommune i 2013 en trafiksikkerhedsplan. Planen skal sikre, at der sættes ind, hvor der skabes mest trafiksikkerhed for pengene, for derigennem at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Udfordringer

Der sker i disse år en stor stigning i trafikken i Kolding Kommune, hvilket forventes at fortsætte i fremtiden. Samtidig er der et mål om, at antallet af tilskadekomne i trafikken skal reduceres. Stigende trafikmængder medfører normalt større risiko for uheld, hvorfor der ligger en stor udfordring i at forbedre sikkerheden på vej- og stinettet samt skabe en mere sikker adfærd blandt trafikanterne.

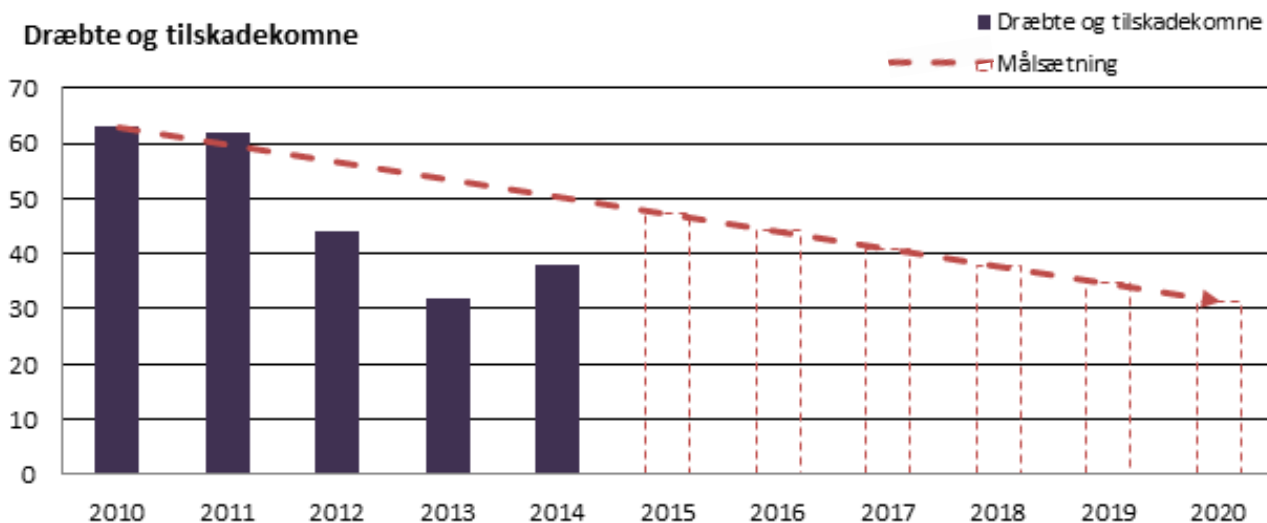
Det er dog lykkedes at nedbringe antallet af tilskadekomne på vejnettet de senere år. Der mangler dog stadig en indsats for at nå målet om en halvering i antallet af tilskadekomne i 2020.

De fleste uheld sker i byområderne, mens størstedelen af de alvorligste uheld med dræbte, sker i landområderne. På landet sker der særligt uheld med biler, mens uheldene i byerne sker i vejkryds og typisk har lette trafikanter involveret. Udfordringen er derfor at tilpasse hastighed og vejudformning i landområderne, så vi undgår trafikuheld med høj hastighed. I byerne er udfordringen at skabe gode trafiksikre løsninger, som ikke hæmmer fremkommeligheden og samtidig skabe sikre og attraktive løsninger for de lette trafikanter, som cyklister og fodgængere.

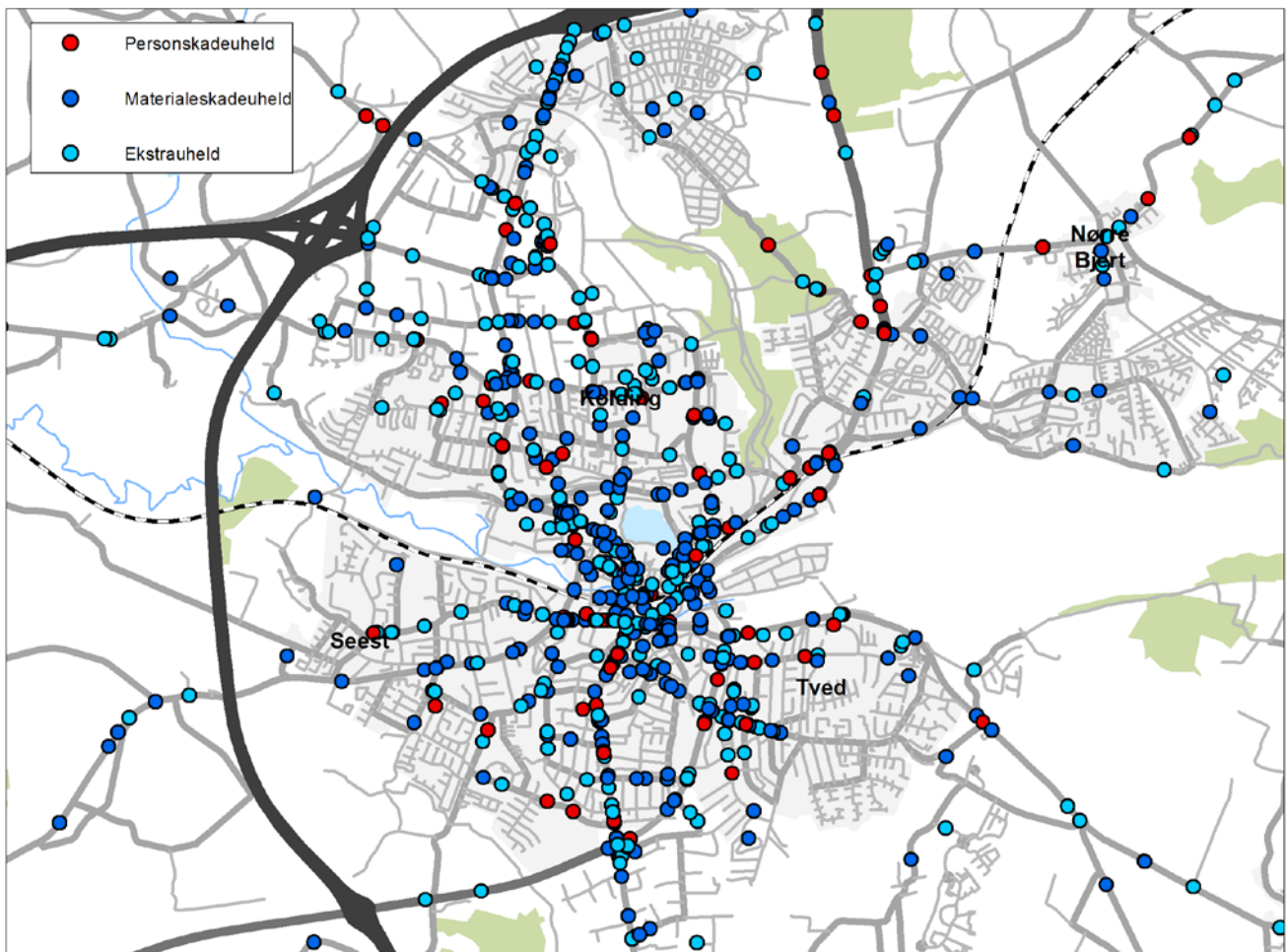
En særlig udfordring er, at arbejde med aldersgruppen 10-29 årige, da uheld med denne gruppe står for ca. 40 % af alle dræbte og tilskadekomne. Samtidig er børn og unge også vigtige som målgruppe i forhold til trafikadfærd, da trafikale evner og adfærd grundlægges her.

Mål

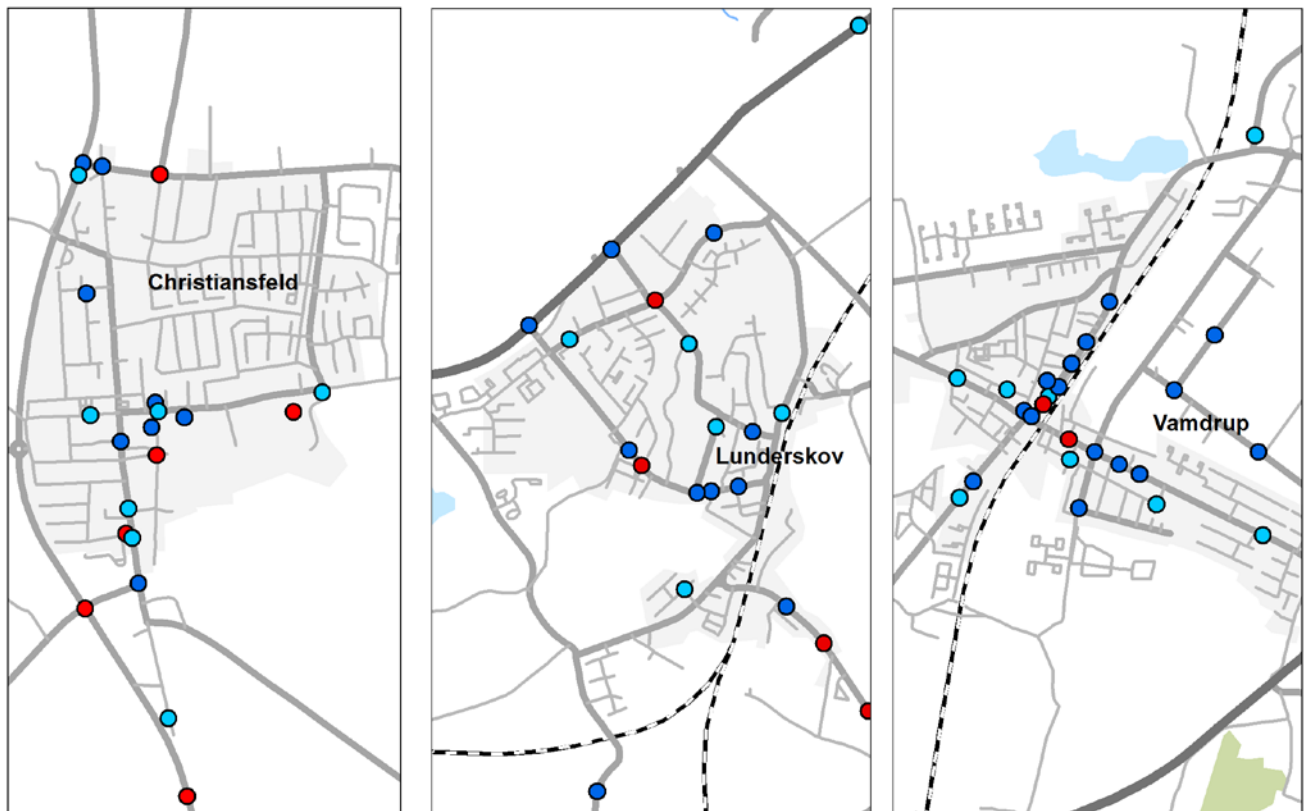
- Halvere antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne på det kommunale vejnet i 2020 i forhold til tallene for 2010.



Dræbte og tilskadekomne på kommuneveje i Kolding Kommune. Den stiplede røde linje viser målsætningen.



Uheld 2010-2014 markeret på kortudsnit over Kolding, Lunderskov, Christiansfeld og Vamdrup byer. Hver prik markerer ét politiregistreret uheld.



Som baggrund for kommunens arbejde er der udarbejdet en analyse af uheldene i kommunen. Analysen giver et billede af, hvilke områder der er et særligt potentiale i at forbedre og hvor det er muligt at skabe mest trafiksikkerhed for pengene. Som en del af uhedsanalysen er der lavet en udpegning af uhedsbelastede lokaliteter, også kaldet "sorte pletter". Det vil sige steder på vej- og stinettet med særlig mange uheld, hvor der med fordel kan gøres en indsats for at forbedre trafiksikkerheden.

Kolding Kommune vil

Den langsigtede vision er et vejnet, hvor ingen dræbes eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

På baggrund af resultaterne i uhedsanalysen er der udvalgt 3 fokusområder, hvor det ønskes at gøre en særlig indsats.

- Kryds og på strækninger hvor der er en koncentration af ulykker.

Uhedsbelastede lokaliteter

Lokaliteter er udvalgt som uhedsbelastede, hvis:

- Kryds: Politiet har registreret mindst 5 uheld i løbet af de sidste 5 år
- Strækning: Politiet har registreret mindst 5 uheld indenfor en afstand på maksimalt 500 meter i løbet af de sidste 5 år

Hvad koster trafikuheld?

Hvad koster et trafikuheld samfundet?

- Dræbt; 19,5 mio. kr.
 - Alvorligt tilskadekommet; 3,3 mio. kr.
 - Lettere tilskadekommet; 0,5 mio. kr.
- Kilde: Transportministeriet.

Cirka halvdelen af udgifterne ved trafikuheld til skadestuebehandling, efterfølgende indkomstoverførsler med mere finansieres af kommunerne.

Samfundsøkonomiske udgifter til trafikuheld i Kolding Kommune:

I perioden 2010 - 2014 er der hvert år sket trafikulykker som har kostet samfundet 148 mio. kr om året.

- Særlig indsats overfor unge trafikanter.
- Sikring af skoleveje.

Uheld i landområder:

- Kortlægning af grå strækninger for at arbejde med tiltag som sikring af vejkurver, lokale hastighedsbegrænsninger og rumleriller.
- Deltage i landsdækkende fartkampagner.

Uheld i byområder:

- Målrettet indsats mod sorte pletter (f.eks. krydset Vejlevej/Ny Esbjergvej og den nordligste del af Haderslevvej (Dreyersvej-Tøndervej).
- Sikring af fodgængere med eksempelvis bedre krydsningsmuligheder.

Særlige målgrupper, herunder unge trafikanter

- I byområderne sættes ind med kampagner og kontrol mod cyklist- og knallertulykker.
- Deltage i landsdækkende kampagner rettet mod unge.

Sikring af skoleveje

- Gennemførelse af kampagner, der forbedrer trafikadfærden blandt børn/unge og generelt blandt alle trafikanter.
- Opfordre skoler til at udarbejde, revidere og gennemføre trafikpolitikker.

Uhedsbelastede kryds og strækninger

Kolding Kommune registrerer løbende hvor trafikulykkerne sker i kommunen. Hvis der er en koncentration af trafikulykker i et kryds eller på en strækning, er der behov for at gøre en særlig indsats.

Det er kun i Kolding by at der er uhedsbelastede kryds og strækninger.

Uhedsbelastede kryds:

Numrene refererer til numrene på kortet.

1. Vejlevej / Ny Esbjergvej / SkovvangenLåsbygade
2. Kongebrogade / Sydbanegade / Skamlingvejen
3. Tøndervej / Sydbanegade / Bredgade / Haderslevvej
4. Vejlevej / Esbjergvej / Lærkevej
5. Vejlevej / Galgebjergvej / Islandsvej
6. Fynsvej / Bramdrupskovvej / Lyshøj Alle
7. Ndr. Ringvej / Skovvangen /

- Dyrehavegårdsvej
8. Ndr. Ringvej / Slotssøvejen / Gramrolighed
 9. Vejlevej / Egtvedvej / Egtved Alle
 10. Fynsvej / Strandmøllevej / Jens Holms Vej
 11. Østerbrogade / Agtrupvej
 12. Haderslevvej / Broagervej / Enev. Sørensens Vej
 13. Vejlevej / Ndr. Ringvej
 14. Højvangen / Korsvej
 15. Skovvangen / Kolding Storcenter
 16. Vejlevej / Platinvej / C. F. Tietgens Vej
 17. Skovvangen / Lærkevej
 18. Vejlevej / Skovbovej
 19. Vestre Ringgade / Katrinegade / Ålykkegade
 20. Vestre Ringgade / Tøndervej / Munkensdam
 21. Holbergsvej / Tøndervej / Hylkedalvej
 22. Østerbrogade / Domhusgade / Tvedvej

Uhedsbelastede strækninger:

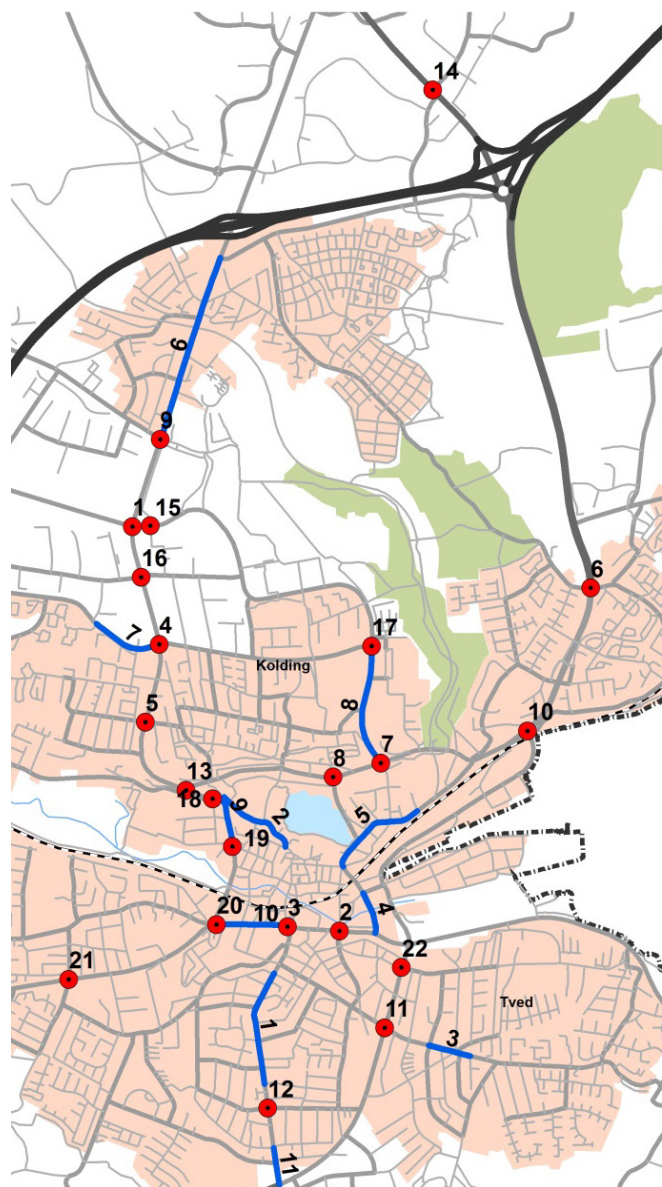
Numrene refererer til numrene på kortet.

1. Haderslevvej (Åbenråvej - Borthigsgade)
2. Låsbygade
3. Agtrupvej (Brændkjærgade - Volmersvej)
4. Buen (Skamlingvejen - Sdr. Havnegade)
5. Fredericiagade (Jernbanegade - Levisonsvej)
6. Vejlevej (Nørreskovgårdsvej - Egtvedvej)
7. Esbjergvej (Pinjevej - Vejlevej)
8. Skovvangen (Nordre Ringvej - Lærkevej)
9. Vejlevej/Vestre Ringgade (Skovbogade - Katrinegade)
10. Tøndervej (Vestre Ringgade - Haderslevvej)
11. Vonsildvej/Haderslevvej (Sdr. Ringvej - Carl Plougs Vej)

Kolding Kommune vil

Der er udpeget 3 fokusområder, hvor der skal gøres en særlig indsats for at forbedre sikkerheden:

- I kryds og på strækninger hvor der er en koncentration af uheld.
- Særlig indsats overfor unge trafikanter.
- Sikring af skoleveje og stier.



Sundhed

Næsten 70% af borgerne ønsker mere motion i hverdagen og aktiv transport er en god mulighed for at få motion gjort til en del af dagligdagen.

Udfordringer

Flere borgere bevæger sig for lidt i hverdagen og næsten halvdelen af kommunens borgere er overvægtige (BMI > 25). 16% af indbyggerne i kommunen har primært stillesiddende aktiviteter i deres fritid, samtidig har en stor del også stillesiddende arbejde.

Sundhedsstyrelsen anbefaler at voksne er fysisk aktive i min. 30 minutter om dagen for at forebygge kroniske sygdomme og tidlig død. Det er kun lidt over halvdelen (56,7%) som spadserer, cykler og/eller har anden lettere motion mindst 4 timer om ugen.

Kolding Kommune vil

Kolding Kommune har fokus på en tidlig indsats, som skal sikre, at der arbejdes med at forebygge sygdomme og tidlig død. I dette arbejde er bevægelse og aktiv transport et af midlerne.

Der er særlig fokus på at børn og unge bliver aktive, da en tidlig indsats er afgørende for at sikre en sund livsstil på sigt.

Sunde transportvaner

At skabe sunde transportvaner hos børn og voksne i kommunen kræver, at der arbejdes med en vifte af forskellige initiativer. Initiativerne skal sikre, at der skabes motivation til at dyrke motion og at de nødvendige fysiske rammer i form af eksempelvis stisystemer også er tilstede.

Et vigtigt led i arbejdet med at skabe sunde borgere er at starte indsatsen tidligt og få børn

til at cykle og gå til skole. I dette arbejde er det vigtigt at fokusere på trygge og sikre skoleveje bl.a. gennem kampagner, der motiverer børn (og forældre) til at cykle og gå til skole.

Samtidig er det vigtigt at arbejde med initiativer, der sikrer, at aktiv transport kan gøres til en del af dagligdagen for alle borgere, uden at det nødvendigvis kommer til at tage længere tid. Et eksempel er muligheden for at udnytte turen eller dele af turen til arbejde som motion. Som et konkret virkemiddel kan el-cykler være med til at gøre det muligt at cykle over længere pendlingsafstande. Et andet eksempel er etablering af pendlercykelparkeringspladser i udkanten af Kolding, som tilbyder god cykel- og bilparkering og derved gør det attraktivt at stille bilen og cykle det sidste stykke til Kolding.

Integration af motion i hverdagen kan også ske ved at skabe gode muligheder for at anvende cyklen til fritidsaktiviteter. Etablering af grønne cykelruter, mountainbikeruter og vandreruter er ligeledes eksempler på tiltag, der er med til at skabe gode muligheder for at borgerne kan dyrke motion i deres hverdag.

Kolding Kommune vil

Aktiv transport

- Pendlercykelparkeringspladser
- Udbrede brugen af el-cykler
- Gøre det attraktivt at cykle til fritidsaktiviteter og i fritiden (eksempelvis grønne cykelruter, mountainbikeruter og vandreruter).

Sikring af skoleveje

- Gennemførelse af kampagner, der forbedrer trafikadfærden blandt børn/unge og generelt blandt alle trafikanter.
- Opfordre skoler til at udarbejde/revidere trafikpolitik.
- Kampagner til at synliggøre sundhedseffekterne ved at cykle og gå.
- Skabe attraktive muligheder for at cykle til fritidsaktiviteter.

Mål

- Andelen af borgere der går, cykler eller/og har anden lettere motion mindst 4 timer om ugen skal øges.



Handlingsplan

For at leve op til mobilitetsplanens målsætninger, er der behov for at gennemføre en række investeringer. Investeringsperioderne er delt op i:

- Kort sigt på 0 - 5 år
- Mellem sigt på 5 - 10 år
- Lang sigt på over 10 år.

Hvornår de enkelte anlægsprojekter bør udføres afhænger bl.a. realiseringen af forventede

byudviklingsprojekter, muligheder for at få del i statslige puljemidler kommunens egne anlægs-midler og de politiske prioriteringer.

For at fremme de statslige projekter, vil Kolding Kommune være i løbende dialog med staten for at holde fokus på vigtigheden af realiseringen af de foreslåede projekter. Dette vil være til gavn for Kolding og hele regionen.

Projekt	Forventet udførelse		
	Kort sigt, 0 - 5 år i 1.000 kr.	Mellem sigt, 5 - 10 år i 1.000 kr.	Lang sigt over 10 år i 1.000 kr.
DET STATSLIGE VEJNET			
Udvidelse af E45 til 3 spor. 1. etape er fra Vonsild til Fredericia	X		
Anlæg af en parrallel Lillebæltsforbindelse			X
Anlæg af Hærvejsmotorvej. En af de første etaper kan være strækningen fra Billund til E20.			X
Opklassificering af Rute 25 til motortrafikvej på strækningen mellem Hylkedalsvej og Gl. Lunderskovvej øst for Vamdrup	X		
Timemodellen for Lyntog skal have ét stop i trekantsområdet med højfrekvent kollektiv trafik til byerne i Trekantområdet		X	
STAT/KOMMUNE			
Motorvejsrampe til Ødisvej samt tilpasning af kommunale infrastruktur	39.000		
ANALYSE AF FREMKOMMELIGHED PÅ SIGT			
Fynsvej og Ndr. Ringvej.			X
Jens Holms Vej og Østerbrogade.			X
Tøndervej - Sydbanegade.			X
Ny forbindelse fra Vonsild til Dalby.		X	
Vejlevej, trafiksanering mellem motorvejsafkørslen ved Bramdrupdam og Egtvedvej.			X
KRYDSUDVIDELSER			
Buen - Sdr. Havnegade. Udbygning af vestlig tilfart på Sdr. Havnegade (venstresvingsspor).	1.700		
Fynsvej - Jens Holmsvej. Anlæg af højresvingsspor fra Jens Holms Vej til Fynsvej udenom signalanlæg (shunt). Anlægssum er 37 mio. kr. finansieringsplan: Kolding Kommune 2/5, staten 2/5, Kolding Havn 1/5.	15.000		
Fynsvej - Nr. Bjertvej. Forlængelse af højresvingbane på Nr. Bjertvej.	1.700		
Fynsvej - Ndr. Ringvej. Signalregulering og udvidelse af krydset med flere og længere svingbaner.		2.000	
Højvangen - Korsvej - Petersminde. De to T-kryds samles i et kryds, der signalreguleres.	7.000		

Projekt	Forventet udførelse		
	Kort sigt, 0 - 5 år i 1.000 kr.	Mellem sigt, 5 - 10 år i 1.000 kr.	Lang sigt over 10 år i 1.000 kr.
Jens Holms Vej - Østerbrogade - Sdr. Havnegade. Anlæg af 2 ligeudspor fra nord.		3.500	
Ndr. Ringvej - Skovvangen. Udvidelse af krydset med svingbaner.	34.000		
Nr. Bjertvej - Skolebakken. Signalregulering af kryds.	1.800		
Sydbanegade - Kongebrogade. Forlængelse af venstresvingsbane på Sydbanegade samt forlængelse af højresvingsbane på Kongebrogade (broanlæg) samt ligeudvenstre bane.	2.900		
Skamlingvejen - Østerbrogade. Forlængelse af svingbaner.	2.250		
Skovvangen - Lærkevej. Signalregulering samt etablering af ambulancevej.	6.000		
Vejlevej - Egtvedvej. Udvidelse af kryds.		7.800	
Vejlevej - Skovvangen. Etablering af Højresvingsbane på Ny Esbjergvej.	1.000		
Vestre Ringgade - Tøndervej - Munkensdam, krydsombygning.	25.000		
Tankedalsvej/Haderslevvej, vejudvidelse for venstresvingende fra Vonsildvej syd.		3.500	
Dons Landevej - Højvangen			2.150
Rundkørslen Fynsvej - E45 - Nørreskovgårdsvej		7.000	
Vejlevej/Nørreskovgårdsvej		3.500	
ITS			
Intelligent trafikstyring	12.000		
P-henvisning	6.500		
TRAFIKIKKERHED			
Trafiksikkerhed. Udbedring af særligt uheldsbelastede steder.	10.000	10.000	10.000
STRÆKNINGSUDVIDELSER			
Fynsvej, Jens Holmsvej - Ndr. Ringvej, udvidelse til 4 spor.			35.000
Vejlevej, Islandsvej - Ndr. Ringvej - låsbygade, udvidelse til 4 spor.		25.000	
Vejlevej - Ny Esbjergvej - Egtvedvej, udvidelse til 4 spor.		23.000	
CYKELFREMME			
Supercykelrute fra Krydset Vejlevej/Skovvangen til krydset Vonsildvej/Industrivej. Den statslige Cykelpulje støtter projektet med 3,4 mio. kr.	5.100		
Cykelsti fra Vester Nebel til Dybvadsbro	7.500		
Supercykelruter fra Christiansfeld til Kolding (krydset Tøndervej/Haderslavvej). Den statslige Cykelpulje støtter projektet med 8.139 mio. kr.	14.400		
Cykelhandlingsplan - aktiviteter	8.000	35.000	35.000
FREMME AF SAMKØRSEL			
Kampagner og samkørselspladser	5.000	1.000	1.000
SUM	205.850	121.300	83.150