



Grønt visionstillæg til mobilitetsplan

2023-2030

Kolofon

Udkast til ”Grønt visionstillæg til mobilitetsplan, 2023 – 2030”

Udarbejdet af Vejle Kommune i 2023.

Udkast til Grønt visionstillæg til mobilitetsplan er godkendt af Vejle Byråd den 22. november 2023.

Tekst: Vejle Kommune

Layout: Skævt

Tryk: Vejle Kommune Printcenter

Find Grønt visionstillæg til Mobilitetsplan på vejle.dk/mobilitet

Forord	4
Mobilitet med flere bundlinjer	6
Dogmer for grøn mobilitet	8
Hvad kan du selv gøre for at være en grøn mobilist	10
De bærende elementer	12
Fredeliggørelse af Vejle midtby	14
Et veludbygget net af cykelforbindelser i høj kvalitet	18
Et effektivt, fleksibelt og målrettet tilbud om kollektiv trafik	22
En ambitiøs cykelindsats fra børnehave til ungdomsuddannelse	26
En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift	30
Kommunen som virksomhed	46
Samarbejde i Trekantområdet	48
Historik og baggrundsdata	50
Handlingskatalog	52

Forord

Vi har en dejlig kommune, hvis vi selv skal sige det. Masser af frodig, grøn natur og bølgende blåt vand. Et dygtigt og driftigt erhvervsliv, et rigt foreningsliv og en masse aktive borgere, der kontinuerligt får følgeskab af nye naboer og venner, som også har fået øje på Vejle Kommune.

Vækst er dejligt. Men det forpligter også. Ikke mindst, når vi samtidig har givet hinanden hånden på at passe på alt det grønne og blå og på vores nuværende og kommende borgere.

På årets sidste måned i 2020 vedtog byrådet en klimaplan. Den læner sig op ad Parisaftalens mål om 70 pct. reduktion af CO2 inden 2030 og nulemission i 2050. Men allerede to år før klimaplanen satte vi visionen og rammerne for fremtidens mobilitet i Vejle Kommune. Hvor vil vi anlægge nye veje, og hvordan skal vi transportere os i fremtiden.

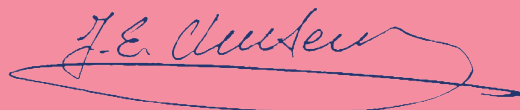
De to planer har vi forsøgt at forene her, i vores grønne visionstillæg til mobilitetsplanen. Ambitionen er, at den hårde vækst går hånd i hånd med vækst i livskvalitet, samtidig med at vi passer på klimaet. Udviklingen skal ske i det rette tempo, så bedre forhold for bløde trafikanter og byliv skabes i takt med, at det overordnede vejnet opgraderes til at kunne håndtere flere biler, som vi har besluttet det i mobilitetsplanen i 2018.

Fx kan du læse om, hvordan vi ønsker at fredeliggøre vores midtby, hvordan vi vil fremme cyklismen for børn og voksne, og hvordan vi vil tilskynde til meget mere samkørsel på vejene.

Tillægget handler altså ikke kun om anlæg og fysiske rammer. Det handler også om jeres og vores adfærd, og hvordan vi ændrer den. Det ansvar er vi nemlig fælles om.

Så vi håber også, at du har lyst til at drømme med.

God læselyst!



Jens Ejner Christensen
Borgmester



Gerda H. Jørgensen
Formand for Teknisk Udvalg



Mobilitet med flere bundlinjer

Velkommen til det grønne visionstillæg til mobilitetsplanen for Vejle Kommune. Tillægget supplerer den mobilitetsplan, der blev godkendt af Vejle Byråd i 2018.

I 2020 vedtog byrådet en klimaplan, der beskriver mål og indsatser for at reducere udledningen af klimagasser med 70% i 2030 i forhold til udledningen i 1990. Klimaplanen opstiller en række mål for at udvikle mobiliteten i en grønne retning. Dette tillæg beskriver indsatser, der kan bidrage til at nå klimaplanens mobilitetsmål. CO₂-udledningen fra transportsektoren er ikke faldet siden 1990, så der er lang vej til en 70% reduktion. Klimaplanen har et mål om, at 30% af person- og varebiler skal køre på el i 2030. Det vil give en reduktion på 16% af den samlede udledning fra transporten. Der skal altså mange flere tiltag til for at nå klimaplanens mål. Og helt overordnet skal der køres meget mindre i privatbil end i dag.

Grøn mobilitet er ikke kun et spørgsmål om at opnå klimamålene. Grøn mobilitet giver en stor sundhedsgevinst, når man går og cykler. Og grønne mobilitetsformer skaber mindre trængsel og trafikstøj i vores byer, end når vi hver især tager bilen på arbejde.

Vejle Kommune er i vækst, og der flytter årligt over 1500 nye borgere til kommunen. I klimaplanen har vi et mål om at afkoble vækst i befolkning fra vækst i fossil transport. Dette mål er ved at være nået på grund af den kraftige stigning i antallet af elbiler. Elbiler fylder dog lige så meget som fossilbiler, skaber lige så meget trængsel og har brug for lige så mange p-pladser. Vi skal derfor arbejde med at flytte vores transportmønstre fra privatbilisme til mere kollektive løsninger som samkørsel, delebiler og kollektiv transport. Derudover skal vi i langt højere grad bruge cyklen og elcyklen fremfor bilen.

Nærheden til naturen har stor betydning for vejlsenerne, og mange kommer til Vejle Kommune for at nyde naturen og vores kuperede landskab. Særligt landevejscyklister og mountainbikere kommer til Vejle for at cykle, og det er grunden til, at vi kalder os for Kingdom of Cycling, og at Tour de France lagde vejen forbi i 2022. Grøn mobilitet i form af cykling og gang kan kobles til smukke naturoplevelser langs kommunens mange rekreative ruter. Naturen kan også opleves, mens man venter på bussen eller lader bilen stå, hvis vi udvikler gode knudepunkter med plads til ophold og oplevelse.

Dette grønne visionstillæg er resultatet af en proces, hvor politikerne i Teknisk Udvalg har studeret grønne mobilitetsløsninger, borgerne er kommet med input ved flere lejligheder og kommunens ansatte har samarbejdet på tværs. Alt dette for at skabe et tillæg, der ikke bare er et katalog over anlægsprojekter, men i langt højere grad et udtryk for nye principper i den daglige drift og udvikling, nye indsatsområder og nye prioriteringer af vores vejarealer.

Det grønne visionstillæg er bygget op over fem bærende elementer, beskrevet i hver sit kapitel. For hvert element er formuleret en række mål for 2030. Skal vi nå målene, skal der gennemføres en række handlinger, og en del af disse forudsætter politisk godkendelse af nuværende og kommende byråd og udvalg.

Tillægget understøtter byrådets vision om, at hård vækst går hånd i hånd med vækst i livskvalitet. Det understøtter også midtbyvisionen om en attraktiv midtby i Vejle. Vejle Kommune vokser, og det grønne visionstillæg udstikker en vej til at sikre fremtidens fremkommelighed, ligesom det understøtter udvikling i sundhed og trivsel. Tillægget handler derfor om mere end konkrete anlægsprojekter, men lige så meget om at skabe rammerne for den udvikling, som Byrådet har ønsket. Pladsen, vi bevæger os på, skal fordeles på en anden måde, og vi skal tale meget mere om, at vi alle skal være grønne mobilister i fremtiden.

Dogmer for grøn mobilitet

Vejle Byråd har vedtaget 10 dogmer for, hvordan vi vil arbejde med grøn mobilitet, og de ligger til grund for prioriteringen af indhold og indsatser i det grønne visionstillæg.

1. Vi bevæger os grønt, fordi det giver et bedre nærmiljø med mindre støj, mere liv og mere sundhed
2. De grønne transportformer prioriteres øverst
3. Vi tænker grøn mobilitet fra fysisk planlægning til drift
4. Vi er førende inden for elektrificering af transport
5. Parkering anvendes aktivt som værktøj
6. Den kollektiv trafik skal radikalt gentænkes
7. Gentænk flertallets mobilitet under 5 km
8. Det er let at cykle mellem Vejle og centerbyerne, og mellem hovedbyerne i Trekantområdet
9. Vi gør det smart, vi tør afprøve ny teknologi, og vi baserer beslutninger på data
10. Vi tør prøve tingene af



Hvad kan du selv gøre for at være en grøn mobilist

Alle mennesker har brug for at komme rundt. Vi har brug for at komme i skole, på arbejde, ud at handle, besøge venner og familie, eller måske bare ud at gå en tur i nærområdet. Nogle gange har vi brug for at rejse længere væk, til fest, på ferie eller noget helt tredje. Vi har måske én måde at transportere os på i hverdagen, når tiden er knap, og mange ting skal nås. I weekenden og ferierne har vi måske bedre tid, og vores valg af transportmiddel kan være et andet. Vi har med

andre ord mange forskellige transportbehov, der kan løses af mange forskellige transportmidler.

Af hensyn til vores sundhed, klimaet og trængslen i Vejle, vil det være en god idé, at vi transporterer os grønt, så tit det er muligt. Grøn transport er, når vi går, cykler, tager bussen og toget, kører sammen med andre og benytter en delebil i stedet for at have vores egen. Herunder kan du læse om syv ting, du kan gøre for at transportere dig grønnere.

1

Giv dit valg af transportmiddel en ekstra tanke

Er bilen dit primære transportmiddel og faste følgesvend? Hvis ja, så er det måske blevet mere en indgroet vane at tage bilen end et udtryk for, at bilen er den eneste mulighed. Prøv i en periode, om du kan cykle eller tage bussen i stedet.

2

Lær dine børn at færdes sikkert trafikken

Børn, der er selvtransporterende, oplever en større grad af frihed, selvstændighed og ansvar. De er sundere og mere velfungerende. For dig som forælder giver det mere frihed og fleksibilitet i hverdagen, hvis dit barn fx selv kan cykle hjem fra skole. Og når du kører dit barn i skole, bidrager du selv til trafikken ved skolen til ulempe for alle.



3**Skift bilen ud med bussen og toget – evt. i kombination med cyklen eller bilen**

Det kan være hårdt at køre langt og svært at finde en ledig p-plads. Ved at tage bussen eller toget giver du dig selv en velfortjent pause eller mulighed for at klare lidt arbejde i transporttiden. Du slipper også for at skulle lede efter en fri p-plads.

4**Skift bilen ud med (el)cykel eller undgå bil nummer to og tre**

Undersøgelser viser, at mere end 50 % af de bilture, der foretages, er under 5 km – en distance, som for mange nemt ville kunne tilbagelægges på cykel eller elcykel. Cyklen er sundere og mindsker trængsel.

5**Kør flere sammen**

Mange kører den samme rute på ca. samme tidspunkt 5 dage om ugen. Måske har du prøvet at sidde i kø og vinke til naboen i bilen ved siden af? Samkørsel er blevet meget nemmere med eksempelvis Nabogo-appen – prøv den!

6**Skift fossilbilen ud med elbil eller anden nulemissionsbil**

Hvis bilen alligevel står for udskiftning, så overvej, om det ikke er tid til en elbil. Elbiler forurener og støjer mindre – det gør vores byer bedre at være i og hjælper klimaet.

7**Sæt farten ned, når du kører bil**

Du kan spare 16-19%* af energien ved at køre 110 km/t fremfor 130 km/t på motorvejen. Trafik-sikkerhedsmæssigt er der også store gevinster ved at nedsætte hastigheden.

* Elbil sparer 19% af sit energiforbrug, benzinbil sparer 16% af sit energiforbrug.



De bærende elementer

Det grønne visionstillæg til mobilitetsplanen er bygget op om fem bærende elementer, som sammen med dogmerne danner rygraden i den fremtidige udvikling.

- 1 En fredeliggørelse af Vejle by inden for vejfirkanten**
- 2 Et veludbygget net af cykelstier af høj kvalitet**
- 3 Et effektivt, fleksibelt og målrettet tilbud om kollektiv trafik**
- 4 En ambitiøs cykelindsats fra børnehave til ungdomsuddannelse**
- 5 En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift**

På de følgende sider forklarer vi, hvad vi mener med hvert element, og hvilke konkrete målsætninger vi har stillet op for dem.



Fredeliggørelse af Vejle midtby

I Vejle kommune har vi en vision om, at Vejle Midtby er en levende midtby. En midtby, hvor livet, arkitekturen, naturen, kulturen og fællesskabet giver dig lyst til at blive. En midtby, der er en attraktion i sig selv. Der skal være et godt udbud af butikker og et hyggeligt café- og restaurationsliv, og det skal samtidigt være attraktivt at bo i Vejle midtby. Kvaliteten i de fysiske rammer skal understøtte det levede liv og inspirere til ophold og aktivitet.

Den grønne mobilitet, hvor vi færdes til fods og på cykel, er en del af det levende byliv. De centrale veje i Vejle Midtby skal primært være til gående og cyklister. De, der bor i midtbyen, skal primært parkere i parkeringshuse, og de besøgende, der kommer langvejs fra, skal kunne stille bilen i et parkeringshus. Og gennemkørende trafik skal ikke igennem Vejle Midtby.

Vejle Midtby ligger lavt og har altid været udsat for oversvømmelser. Det sker, når det har regnet meget og vores åer, der løber gennem byen, flyder over, eller når vandstanden i fjorden bliver ekstraordinært høj. På grund af klimaforan-

dringerne vil vi opleve hyppigere og voldsommere oversvømmelser. For at undgå oversvømmelser af private ejendomme og kritisk infrastruktur skal vi lede vandet hen, hvor det gør mindst skade. Det kan i Vejle Midtby være på veje, der indrettes som skybrudsveje, og i kanaler, hvor vandet kan løbe på overfladen.

Vi har derfor rigtig mange interesser, som skal tænkes sammen. Vi skal bo her, vi skal handle her, og vi skal kunne komme rundt til alt det, vi skal. Og vores vision er, at det skal være en god oplevelse. Det skal være let, sikkert og rart at færdes i Vejle Midtby. Vi bliver flere indbyggere i Vejle Kommune, og derfor skal vi prioritere vores arealer lidt anderledes, så der bliver plads til alle. Når vi går, cykler, kører med bus og tog, og kører sammen, så fylder vi mindre, end hvis vi sidder i hver vores bil.

I Vejle Midtby, hvor pladsen er trang, og vi har mange hensyn at tage, vil vi prioritere de delte transportformer over de individuelle, og de grønne og stille former over de forurenende og støjende trafikformer.

Den gældende mobilitetsplan har sat en klar retning for alt det, og med det grønne visionstillæg sætter vi handling bag ordene.

Vi introducerer begrebet trafikøer. Trafikøer fungerer på den måde, at midtbyen inden for vejfirkanten deles op i fire trafikmæssigt adskilte "øer". Skal man fra det ene byområde til det andet i bil, skal man ud på vejfirkanten. Der bliver fri passage imellem de fire øer til fods, på cykel og for kollektiv trafik – men ingen gennemkørsel i bil.

Trafikøerne etableres gradvist henimod 2030. I løbet af perioder med tests, kan fremtidige gade- og byrumsløsninger udvikles og etableres løbende. Trafikøerne vil betyde mindre gennemkørende trafik i midtbyen, og derfor kan fx Vedelsgade transformeres til en gade med byliv, regnvandsbede, gode cykelforhold og kun biltrafik i én retning. Både Kirkegade og Dæmningen kan blive forbeholdt cykler, gående og busstrafik, og passagen på tværs af Rådhusstrøget kan lukkes for biler.

Trafikøerne vil skabe omvejskørsel for bilister, men over tid vil flere cykle og gå, fordi det er hurtigere. Derved opnår vi en CO₂ effekt.

Udover at arbejde med udvikling af trafikøer, vil vi etablere sikker krydsning af vejfirkanten for bløde trafikanter. Særligt de nordlige kryds skal gennemgås langs Skovgade og Vesterbrogade.

Varelevering til butikker i midtbyen skal ske med mindre og VE-drevne køretøjer. Det er en indsats, vi skal sætte i gang med byens handelsliv.

Parkering skal foregå i de store parkeringshuse. Parkering langs midtbyens gader skal i høj grad kun være i korte tidsintervaller. Vi vil etablere cykel- og gangforbindelser fra de nye parkeringshuse og ind til bymidten.

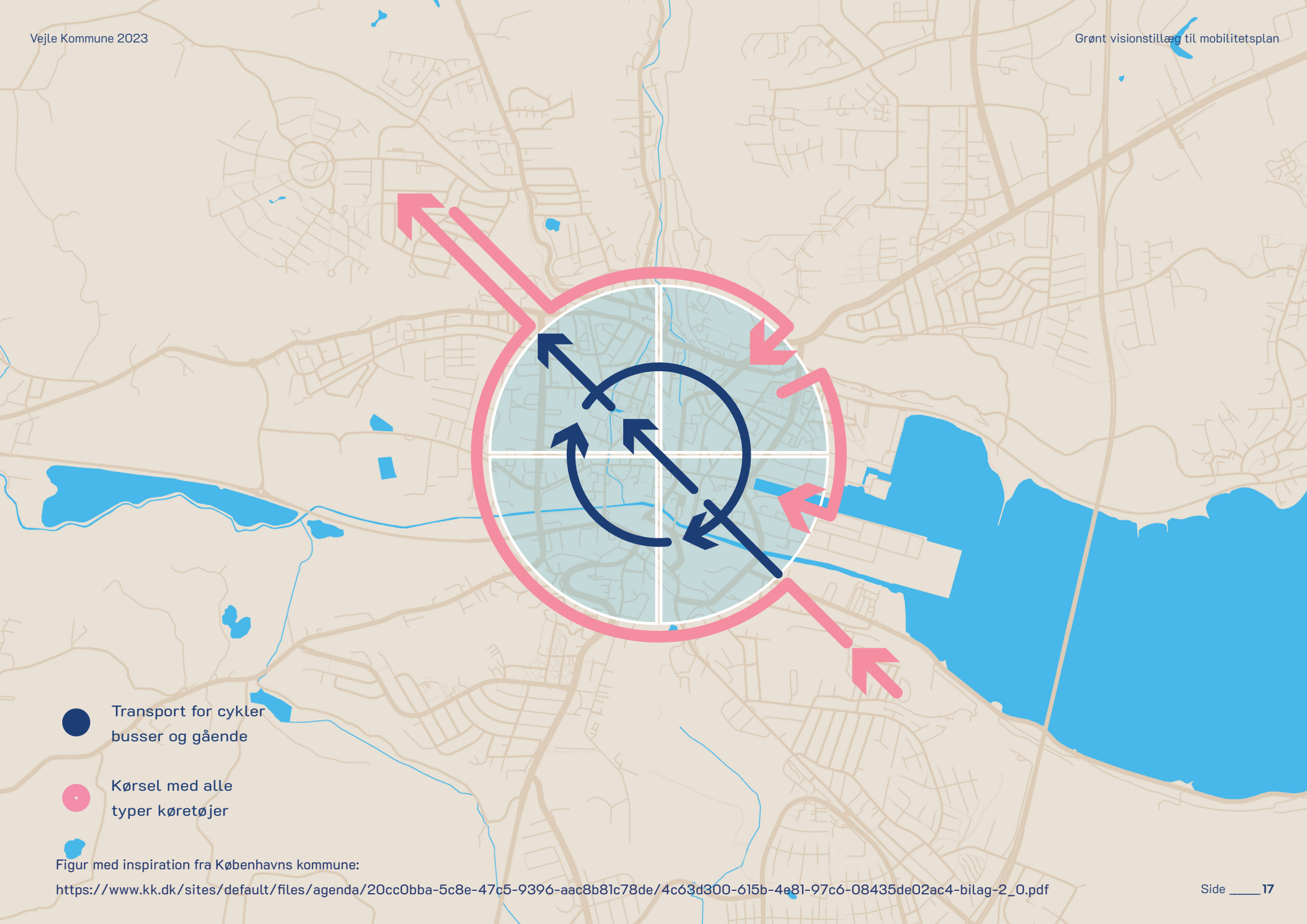
Gang- og cykelforbindelser på tværs af midtbyen skal optimeres, så du som gående og cyklist har gode, sikre og direkte forbindelser på kryds og tværs. Vi skaber trafiksikre forhold og tryghed for gående og cyklende i trafikken ved bl.a. at sikre et lavt hastighedsniveau for motortrafikken. En lav hastighed vil også medvirke til et attraktivt bymiljø med mindre støj og luftforurening, og gøre det mindre fordelagtigt at benytte bilen i midtbyen.

Koncept for trafikø

Trafikøerne begrænser ikke den gående, cyklende og kollektive trafik.

Biltrafik vil opleve ændringer i form af:

- Ensretninger
- Gader for busser og cykler
- Færre parkeringspladser på gadeplan



● Transport for cykler
busser og gående

● Kørsel med alle
typer køretøjer

Figur med inspiration fra Københavns kommune:

https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/20cc0bba-5c8e-47c5-9396-aac8b81c78de/4c63d300-615b-4e81-97c6-08435de02ac4-bilag-2_0.pdf

Mål for 2030

1

Der er etableret fire trafikøer inden for vejfirkanten

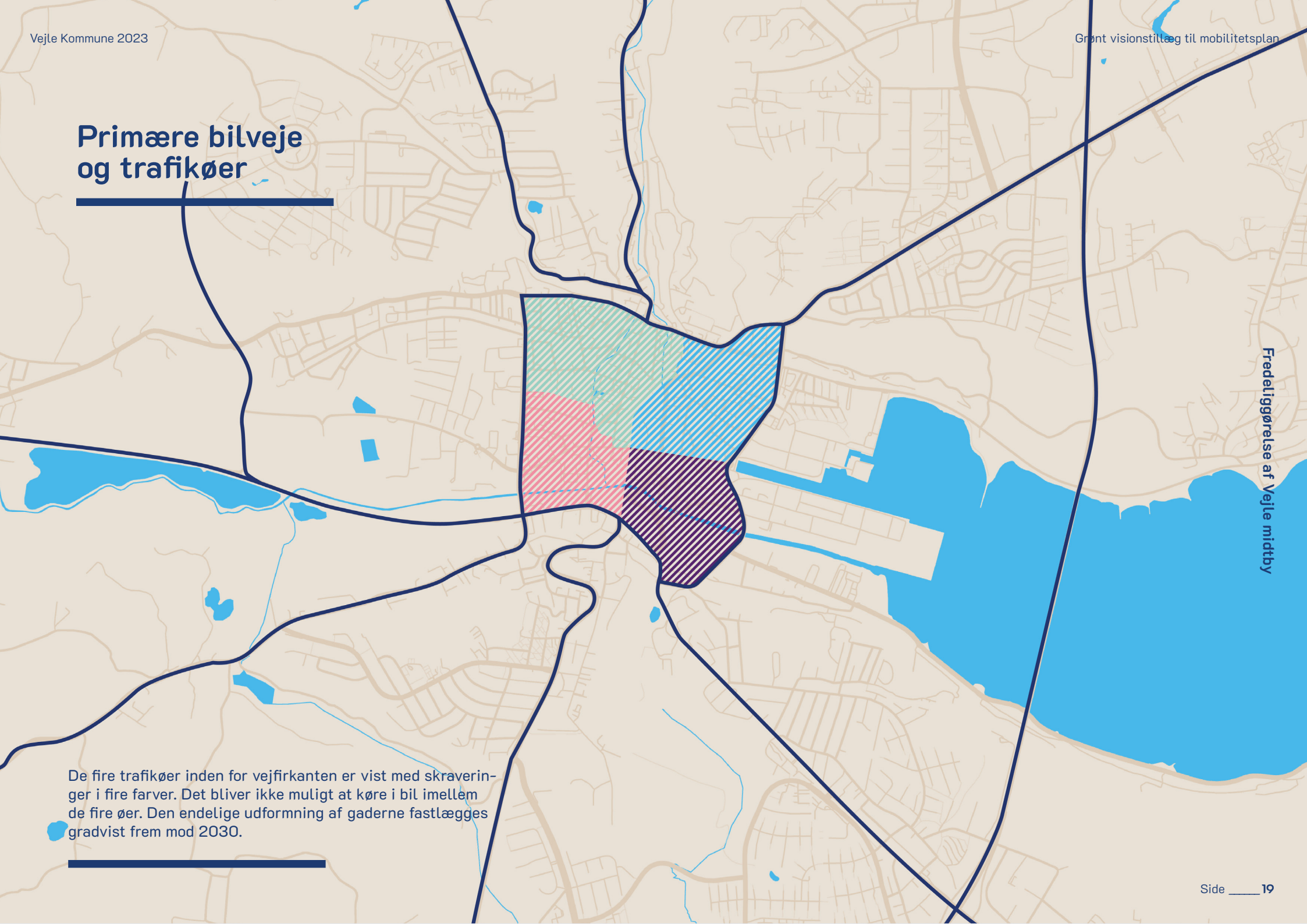
2

Det er sikkert at krydse vejfirkanten til fods og på cykel

3

Varelevering inden for vejfirkanten sker med mindre, VE-drevne køretøjer.

Primære bilveje og trafikører



De fire trafikører inden for vejfirkanten er vist med skraveringer i fire farver. Det bliver ikke muligt at køre i bil imellem de fire øer. Den endelige udformning af gaderne fastlægges gradvist frem mod 2030.

Et veludbygget net af cykelforbindelser i høj kvalitet

Cyklen skal være det nemme og trygge mobilitetsvalg i hverdagen for så mange som muligt. Elcyklernes indtog betyder, at også længere cykelruter på fx 10-15 km, trods alle Vejle Kommunes bakker, bliver en god og billig transportmulighed for mange.

Men det kræver trygge, godt vedligeholdte og gennemtænkte cykelruter, hvis flere skal skifte bilen ud med sund og klimavenlig transport. De ruter, der har flest potentielle brugere, prioriteres højest. Det betyder, at ruterne tæt på Vejle by og centerbyerne, hvor folk bor tæt på arbejde, skole og ærinder, opgraderes i højere grad, end ruterne på landet, hvor der er længere afstande og derfor færre cyklister.

Frem mod 2030 skal der udvikles cykelruter mellem Vejle og centerbyerne Børkop, Egtved, Give og Jelling. Der er i dag gode cykelstier på store dele af ruten mellem Vejle og hhv. Egtved og Børkop, mens der er behov for mere udvikling af ruten Vejle-Jelling-Give med mellemliggende byer. Udover de lange cykelruter skal der skabes gode cykelforbindelser og sammenhæng til den kollektive trafik.

Afstande fra Vejle By

Give **29 km**

Jelling **12,5 km**

Egtved **19 km**

Børkop **12,5 km**

Sammen med nabokommunerne i Trekantområdet vil vi endvidere arbejde for, at der etableres sikre og gode cykelruter mellem alle hovedbyer i Trekantområdet, dvs. fra Vejle by til Billund by, Fredericia by og Kolding by. Her er særligt ruten mod Billund i dag udfordret for cyklister. Ruten til Hedensted er også en vigtig pendlerrute og skal optimeres for cyklister i samarbejde med Hedensted Kommune og supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland.

Selvom der er cykelsti i dag på store dele af disse strækninger, har vi stadig brug for at gennemgå strækningerne i deres helhed, herunder fx farlige kryds, mindre strækninger med manglende cykelsti etc. Vi vil kunne løse de udfordringer på kortere sigt, mens der skal regnes på samlet anlægssum for nye ruter. Emnet cykelstier mellem hovedbyer i Trekantområdet tages op i Trekantsamarbejdet politisk og administrativt. Der vil aktivt blive undersøgt muligheder for at søge statslig og europæisk medfinansiering til netværket.

Sikre og stærke cykelkorridorer vil være attraktive for alle lokalsamfund langs ruterne og vil også styrke centerbyerne som en cykelvenlig destination i forhold til deres lokale opland.

Udover den klimamæssige gevinst i at skabe bedre muligheder for hverdagspendling på cykel, elcykel og elscooter, kan der peges på følgende gevinster:

- Udbygningen af et stærkt og sammenhængende cykelnet til de mellemlange distancer styrker Vejle Kommunes vækstakser og gør det attraktivt at bo i fx mindre og mellemstore byer og cykle til arbejde, skolegang og indkøb i fx centerbyer og Vejle
- Sundheds- og trivselsgevinster for de borgere, der kan tage cyklen, samt et lavere sygefravær hos cyklende medarbejdere på arbejdspladser



Mål for 2030

Et veludbygget net af cykelforbindelser i høj kvalitet

1

Der er etableret supercykelruter mellem Vejle by og udvalgte centerbyer i kommunen.

2

Der er etableret hovedcykelruter til hovedbyerne i nabokommunerne.

3

Der er etableret hovedcykelruter mellem de mindre byer i kommunen.

- Supercykelruter
- Hovedcykelruter
- Kommunegrænse

Et veludbygget net af cykelforbindelser i høj kvalitet



Et effektivt, fleksibelt og målrettet tilbud om kollektiv trafik

Kollektiv trafik bliver i fremtiden noget andet, end vi er vant til. Vi skal udvikle busruter og -tider, så de passer til folks behov og stadig kan løbe rundt økonomisk. Fokus er på om-dannelse fra traditionel busdrift og flextrafik til at være en bred vifte af offentlige og private løsninger. Vi skal i langt højere grad vænne os til at bruge fælles løsninger, så det bliver muligt og attraktivt at bo og arbejde i Vejle kommune uden at eje sin egen bil. Vi skal køre meget mere sammen, bruge delebiler og delecykler og det skal være let at skifte mellem de forskellige transportmuligheder.

Vi har udpeget en række knudepunkter, som planlægningsmæssigt ligger fordelagtigt for pendlere, og som understøtter de transportkorridorer, der findes i dag. Knudepunkternes

præcise placering skal fastlægges og samtænkes med pladser til delebiler, busstoppesteder, blafferstoppesteder og Nabo-bogs virtuelle stoppesteder. Knudepunkterne kan både være simple busskure med cykelparkering og mulighed for samkørsel, mens andre anlæg er mere omfattende, fx knudepunktet ved Grønlandsvej.

Vi skal, når vi planlægger nye byområder både til bolig og erhverv, have fokus på at etablere gode forbindelser til og fra busstoppesteder og cykelstier. Det skal være en god oplevelse at transportere sig grønt, også når man venter på bussen, eller går de sidste 100 meter frem til sin arbejdsplads.



Et effektivt, fleksibelt og målrettet tilbud om kollektiv trafik

Mål for 2030

1

Der er etableret 50 p-pladser til delebiler i Vejle midtby samt centerbyer

2

Der er etableret 25 knudepunkter til skift mellem bil, bus, samkørsel, cykel

3

Der kører 100 delecycler i Vejle midtby og centerbyer

Knudepunkter placeres ved:

- Thyregod
- Give
- Givskud
- Jelling
- Vandel
- Egtved
- Bredsten
- Ødsted
- Skibethallen
- Rosborg p-hus
- Vestre engvej
- Grønlandsvej
- Andkærvej
- Brejning

- Børkop
- Vindinggaard centeret
- Vejle Trafikcenter
- Bredballecenteret
- Boulevarden
- Cronhammer
- Skolegade
- Dyrskuevej
- Vejle Sygehus
- Dandyvej
- Petersmindeskolen
- Hovertoften
- Exxit59

Trafikale knudepunkter

Et effektivt, fleksibelt og målrettet tilbud om kollektiv trafik

En ambitiøs cykelindsats fra børnehave til ungdomsuddannelse

”Vi gør det let at træffe de grønne valg”, er et af principperne i Vejle Kommunes klimaplan fra 2020. Når det gælder børn og unge, der skal i børnehave og skole, er det grønne valg at gå eller cykle selv eller at tage bussen, hvis man har for langt til at cykle.

Cykling giver sunde børn, der er mere modtagelige for læring, når de kommer i skole. Cykling kan være med til at vende udviklingen i forhold til, at børn og unge er mindre aktive end for 20 år siden.

Cyklen er et transportmiddel, der giver børn og unge en følelse af at mestre deres liv selv. Ved at give børn lov til selv at cykle, giver man dem også frihed til selv at komme i skole, selv at køre hjem, og selv at cykle rundt sammen med deres kammerater.

Børns transportvaner grundlægges tidligt og former sig efter forældrenes valg. Der skal derfor være gode rammer, der gør det let for forældrene at lade deres børn cykle. Der skal være sikre steder at træne cykling, og skolevejen skal være trafik-sikker. Ved at grundlægge gode cykelvaner og derved opnå cykelrutine vil cykling være et mere oplagt valg, når man som ung skal transportere sig til sin ungdomsuddannelse.

Familiernes muligheder for at transportere sig grønt er afgørende for at skabe en forandring hen imod, at flere cykler i skole. Indsatserne skal derfor også i høj grad målrettes familieperspektivet, for det skal være let at få hverdagen til at hænge sammen uden at bruge bilen.

I daginstitutionerne kan man understøtte børnenes cykling gennem cykelleg og cykelture – noget man allerede i dag er godt i gang med mange steder.

Skolernes nærområder skal være indrettet med fokus på gående og cyklister, så Kiss & Ride pladser ikke bliver det letteste og tryggeste transportvalg. Lokalsamfundene skal understøttes i aktiviteter, der fremmer de aktive børn og unge. Sammen med Børne- & Familieudvalget og Sundheds- & Forebyggelsesudvalget sættes en række handlinger i værk for at opnå målene for 2030.



Mål for 2030

1

Alle børn kan cykle, når de starter i skole.

2

Mindst 90% af alle børn transporterer sig selv i skole i Vejle og centerbyerne.

3

Mindst 75 % af eleverne cykler til ungdomsuddannelse, hvis de bor indenfor 10 km, og mindst 75 % af eleverne der har mere end 10 km til ungdomsuddannelse transporterer sig grønt.



En ambitiøs cykelindsats fra børnehave til ungdomsuddannelse

En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift

Grøn mobilitet skal indgå i vores tankegang, når vi udvikler kommunen. Hvis vi planlægger for, at man kan nå hverdagens gøremål – pasningstilbud, skoler og indkøb - på 15 minutters aktiv transport (gang eller cykel), understøtter vi målet om, at væksten i befolkning ikke medfører en vækst i fossil transport. Vi skal planlægge, så de grønne transportformer er de nemmeste og hurtigste og derved bliver de naturlige valg. Vi tror på, at det at være uafhængig af bilen i hverdagen giver mere tilfredse og sunde indbyggere i Vejle Kommune. Planlægningen skal også tage hensyn til udvikling af grøn erhvervstransport, herunder udlægning af arealer til anlæg for grønne brændstoffer.

De grønne trafikanter, også de nye på ladcykel og elcykel, skal have de bedste betingelser, både når vi etablerer nye anlæg, og når vi i den daglige drift har et stort fokus på at skabe sikre og gode forhold.

Elbiler er fremtidens biler og vil spille en central rolle i fremtidens mobilitet. Men cyklisme og ren grøn transport skal stadig prioriteres over individuel bilisme. Der arbejdes med ladestandertilbuddet for at fremme overgang fra fossil- til elbilisme.





En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift

Principper for planlægning

- Planlægge for blandede funktioner og nærhed til skoler/børnehaver, kultur- og fritidstilbud samt dagligvarehandel.
- Prioritere (nye arealer til) byudvikling ved mobilitetskorridorerne (vækstakserne).
- Tænke bevægelse, sundhed og det grønne ind som oplevelser i den fremtidige byudvikling – og udviklingspotentialer for eksisterende byer.
- Reservere plads til mobilitetshubs på centrale placeringer.
- Prioritere alternativer til privatbilen – og etablere disse først.
- Sikre, at der er et sammenhængende stisystem og forbindelser mellem både eksisterende og nye boligområder og med forbindelser til kollektiv trafik.

Mål for 2030

- 1 De grønne mobilitetsmål er indarbejdet i den nye kommuneplan
- 2 Mobilitet indgår i bæredygtighedsvurdering af lokalplaner.
- 3 Når en lokalplan vedtages, følges den op af forslag til grønne infrastrukturinvesteringer.

Principper for parkering

- Differentiere krav til parkeringsarealerne afhængig af konteksten
- Nedsætte parkeringsnormen ved grønne, alternative indsatser/muligheder, fx delebiler, kollektiv trafik, faciliteter til alternative transportformer mv.
- Forbeholde (gratis) p-pladser til delebiler, samkørsel og evt. nulemissionsbiler
- Bruge tidsbegrænsning og betaling til at skabe flow/styre langtidsparkering
- Prioritere de mest attraktive parkeringsarealer til cykler.

Mål for 2030



Parkeringsreglement understøtter grøn mobilitet





Anlæg

De grønne trafikanter, også de nye på ladcykel og hurtige elcykler, skal have de bedste betingelser, når vi etablerer nye anlæg.

Nyanlæg og trafikikkerhedsprojekter, der fremmer grøn mobilitet, skal opprioriteres.

Mål for 2030

1

Grøn mobilitet er altid første prioritet i anlægsprojekter

2

Cykelstier er udformet, så de tager hensyn til ladcykler

Drift

Driften og vedligeholdelse af kommunens infrastruktur spiller en central rolle for mobiliteten. Særligt cyklister er følsomme overfor eksempelvis ujævnheder fra belægningsreparationer, sne på cykelstierne og omvejskørsel ved vejarbejder. Der skal indføres nye krav til drift og vedligeholdelse, som sikrer cyklisterne en høj standard i de vigtigste cykelkorridorer uanset situation, årstid og vejrforhold.

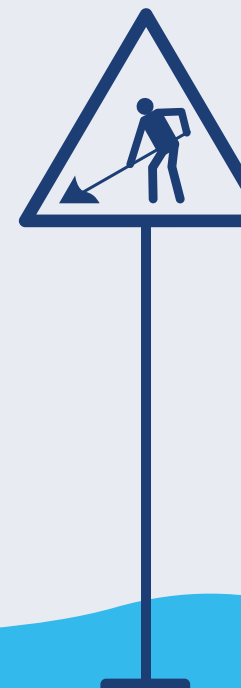
Prioritering af de vigtigste ruter

Ligesom kommunens vejnet er opdelt i forskellige vejklasser med tilhørende servicemål afhængigt af vejens betydning for færdselsafviklingen, vil vi stille krav om et højt serviceniveau på særligt vigtige cykelruter. Det skal sikre, at vores bysamfund kan fungere optimalt på alle tider af året, og at borgerne altid har tillid til, at de trygt og sikkert kan færdes på cykel. På den måde skaber vi både trafiksikre og indbydende forhold for cyklisterne, som understøtter dem i at benytte cyklen som transportmiddel.

Cykelruter kan bestå af stier langs veje, separate stier i eget tracé og ruter ad mindre befærdede veje. Vi introducerer en ny inddeling af cykelruter i fire klasser, med tilhørende krav til frekvenser for fejning, snerydning, beskæring af beplantning mv.

Løbende tilsyn og hurtig responstid

Er der begyndende huller i stien, skiltning, der mangler, eller beplantning, der breder sig for meget, skal det tages i opløbet, inden det bliver et større problem. For at fastholde en konstant høj standard og kvalitet på cykelruterne vil vi indføre et løbende tilsyn. Det betyder, at vores driftsfolk med faste intervaller skal køre ruterne igennem på cykel og registrere eventuelle fejl eller mangler, som efterfølgende udbedres. På den måde kan vi løbende "tage temperaturen" på ruterne og være på forkant med vedligeholdelsen, som dermed også kan begrænses i omfang.



Mange indberetninger om fejl og mangler på vores cykelruter kommer fra cyklende borgere via appen 'Giv et praj'. De indberetninger er oftest gode og brugbare, og vi vil derfor gerne imødekomme dem, vi vurderer relevante, så hurtigt som muligt. Det kan både supplere det løbende tilsyn på ruterne og øge tilfredsheden blandt cyklisterne, når de oplever, at vi tager hurtig aktion på deres ønsker og observationer. Afhængigt af rutens klassificering vil vi derfor stille krav til responstiden på henvendelser via 'Giv et praj'.

Nye standarder for arbejder på cykelstier

Når entreprenører rykker ud for at renovere belægninger, lappe huller eller af anden årsag skal grave på cykelruter, er risikoen for gener for cyklisterne stor. Selve anlægsarbejdet kan medvirke til, at cyklisterne må forcere kantsten, plader, ledninger o. lign. eller at de slet ikke kan cykle på ruten og dermed sendes ud på en omvej. Derudover ses det ofte, at reetablering efter ledningsarbejder eller asfaltlapper skaber tydeligt mærkbare ujævnheder i belægningerne til efterfølgende gener for cyklisterne.

Vi vil arbejde for, at forholdene for cyklister også er gode under anlægsarbejder. Det skal ske ved at stille krav til entreprenørerne om at tage mest muligt hensyn til cyklisterne. Det kan betyde tydelige skilte med alternative ruter samt at etablere op- og nedkørsler, hvor materiel eller kantsten skal forceres. Af hensyn til trafiksikkerheden skal det også sikres, at afmærkningen udføres korrekt, er letforståelig og forvarslens i god tid.

Efter endt anlægsarbejde skal vi sikre, at cykelruter overleveres til cyklisterne i en acceptabel stand. Vi vil derfor også stille krav til, at reetablering af belægninger sker i stiers fulde bredde, og asfaltreparationer udføres håndværksmæssigt korrekt uden problematiske kanter og niveauforskelle til den eksisterende belægning.

Mål for 2030

1

Der er vedtaget nyt serviceniveau for drift af supercykelstiruter i forbindelse med renhold og fejning, snerydning og saltning, beskæring af beplantning, tilsyn og responstider.

2

Der er vedtaget nye standarder for vejarbejder på fortove og cykelruter vedr. belægning, jævne op- og nedkørsler, minimumshøjde på kanter, skiltning, afmærkning og omkørsler.

Klasse

I

- Supercykelstiruter

Supercykelstiruterne er de overordnede pendlerruter, der forbinder de vigtigste rejsemål og byer, og som typisk også bærer de største gennemgående trafikstrømme. På disse cykelruter skal standarden for drift og vedligehold være særligt høj. Supercykelruterne er indtegnet med blå på kortet side 21.

Klasse

II

- Hovedcykelruter

Hovedcykelruterne er væsentlige transportruter internt i byer eller byområder eller mellem mindre bysamfund og centerbyer. Vigtige skoleruter indgår typisk som en del af hovedcykelrutenettet. Standarden for drift og vedligehold skal være høj på dette rutenet. Hovedcykelruterne er indtegnet med lyserødt på kortet side 21.

Klasse

III

- Lokalcykelruter

Lokalcykelruterne er forbindelserne fra supercykelruter og hovedruter til det endelige mål. Det kan ofte være interne stisystemer i boligområder og ruter ad mindre befærdede veje. Niveaue for drift og vedligehold på disse ruter vil være mindre end på klasse I og II cykelruter.

Klasse

IV

- Øvrige cykelruter

Øvrige cykelruter er typisk rekreative forbindelser, der ikke nødvendigvis har en direkte rute mellem A og B, men som udgør et mål i sig selv. Det vil ofte være stier med en lav belægningskvalitet som fx grus eller stenmel, men kan også være ruter ad mindre befærdede veje. Klasse IV cykelruter vil have det laveste niveau af drift og vedligehold, hvilket bl.a. betyder, at de ikke sneryddes.

De fire klasser af cykelruter har forskelligt serviceniveau ift. fejning, snerydning, beskæring af beplantning mm.

Ladestandere

Det skal være let og attraktivt at køre elbil i Vejle Kommune. Målsætningen er, at 30 % af alle biler i Vejle Kommune er elektriske i 2030. Derfor skal det også være let at oplade sin elbil. Hovedparten af indbyggerne i Vejle Kommune vil kunne lade hjemme i egen indkørsel, men der er behov for et offentligt tilgængeligt ladeudbud til pendlere, gæster, turister og handlende i byerne – samt til de indbyggere i fx lejligheder i Vejle midtby, der ikke har mulighed for eget ladetilbud.

Derfor har Vejle Kommune gennem et antal udbud sikret, at private selskaber har opsat ladestandere på 38 kommunalt ejede lokationer indtil videre. Det er p-pladser i Vejle by, kulturtilbud i centerbyerne og ved en række haller og skoler.

Udover destinationsladere er der behov for et større udbud af hurtig- og lynladere, også i centerbyer og langs hovedfærdselsårer. Private virksomheder vil investere i denne type ladere bl.a. på eksisterende tankstationer i de kommende år. Vejle Kommune vil følge udviklingen af denne type ladere og om nødvendigt lave udbud af retten til at opsætte hurtig- og lynladere på kommunal jord. Det kan blive nødvendigt med en mindre andel af kommunal medfinansiering på de lokaliteter, hvor det private marked ikke i sig selv dækker behovet.

typiske effekter i forskellige typer ladestandere

Destinationsladere	11-22 kW
Hurtigladere	50-75 kW
Lynladere	150-300 kW



En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift

Mål for 2030

1

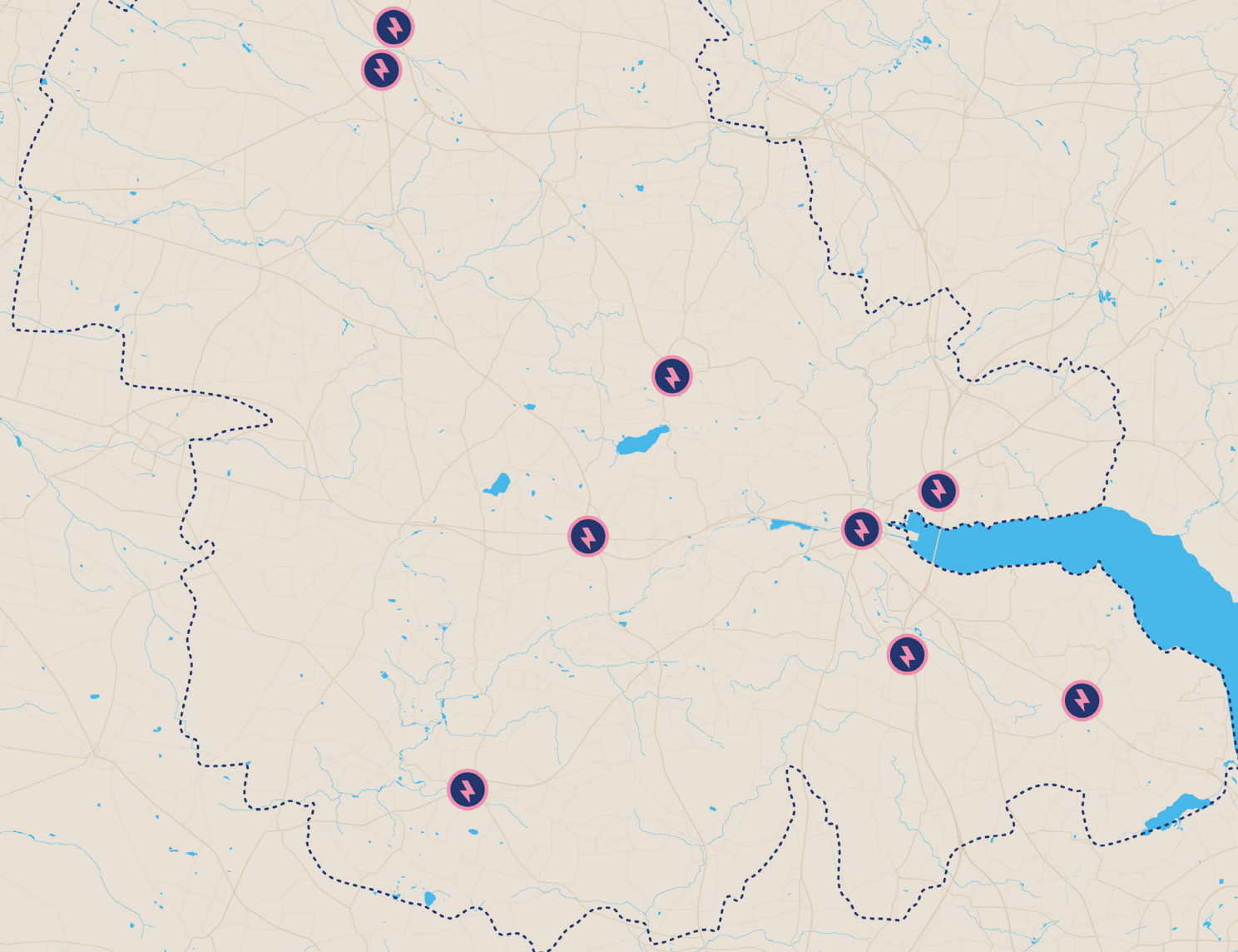
Fra 2025 er der et passende antal offentlige destinationsladere i bysamfund med mere end 1.000 indbyggere, herunder i forbindelse med kommunale bygninger som haller, kulturhuse og biblioteker.

2

I 2030 er der et tæt udbud af hurtig- og lynladere, drevet primært af private aktører, i alle centerbyer samt langs hovedfærdselsårer.



Lynladere bør være tilgængelige i hele Vejle Kommune. Kortet viser forslag til lokaliteter langs større hovedfærdselsårer. Vejle Kommune forventer, at markedet etablerer lynladestationer på de fleste af de ønskede steder.



Kommunen som virksomhed

Virksomheden Vejle Kommune kan i egen drift gå foran som et godt eksempel for grøn mobilitet. Det kan vi gøre ved at se på, hvordan vi kommer rundt, når vi udfører vores opgaver, og hvordan vores medarbejdere transporterer sig til arbejde.

Vores Materielgård bruger rigtigt meget brændstof, når de kører ud til opgaver og bruger diverse maskiner til fx snerydning, fejning, lægning af asfalt, beskæring af træer og drift af skove og vandløb. Over tid skal alle redskaber og køretøjer på Materielgården skiftes til elektriske udgaver, men specialmaskiner, traktorer og store lastbiler er pt. dyre og findes kun i begrænset udvalg, så omstillingen vil ske i takt med udviklingen af passende maskiner.

Hjemmeplejen kører i byerne på elcykel og over længere afstande i hybridbiler. Hjemmeplejens biler skal ifølge klimaplanen skiftes til elbiler senest i 2030.

Flere forvaltninger stiller elcykel til rådighed, som personalet kan bruge i forbindelse med arbejdsopgaver inden for cykelafstand. Elcykel er en hurtig og god måde at komme rundt mellem møder inden for kortere afstande.

De knap 10.000 ansatte i Vejle Kommune bør i fremtiden komme på arbejde på endnu grønnere måder. Det vil sige, at flere skal køre sammen og cykle. Begge dele kan hjælpes på vej via kampagner, gode parkerings- og omklædningsforhold for cyklister samt evt. via færre parkeringspladser til personale.



Samarbejde i Trekantområdet

Kommunerne i Trekantområdet er enige om, at det er vigtigt at arbejde for sammenhængende grøn mobilitet på tværs af kommunegrænser. En arbejdsgruppe har i foråret 2023 formuleret en række emner, der har betydning for grøn mobilitet på tværs af kommunegrænser, og som man derfor kan arbejde videre med i forbindelse med fælles planstrategi og i det daglige, tværgående samarbejde.

Grøn pendling mellem kommunerne i trekantområdet kan styrkes via en række indsatser:

- 1. Sammenhængende, tværkommunale cykelnetværk**
Et tværkommunalt cykelnetværk vil være til gavn for bl.a. lokale, pendlere, turister og motionister.
- 2. Hurtige offentlige transportforbindelser**
Den kollektive trafik bør have tværkommunale ruter med lave rejsetider, der vil være et attraktivt alternativ til bilismen.

3. Knudepunkter

Regionale knudepunkter, hvor man kan skifte mellem egen bil, cykel, bus og samkørsel, vil forbedre mulighederne for tværkommunale, multimodale rejser og samkørsel.

4. Delekoncepter

En fælles strategi for transportrelaterede delekoncepter som delebiler og delecycler kan give synergieffekt og en god brugeroplevelse på tværs af kommuner.

Infrastruktur til grønne drivmidler til lastbiler

Planlægning for placering af grønne lade- og tankstationer til lastbiler kan med fordel koordineres på tværs af trekantområdet.

Samarbejder

Et tværkommunalt mobilitetsnetværk i trekantområdet kan koordinere tværgående indsatser og understøtte kommunerne med fælles viden.



Historik og baggrundsdata

Det grønne visionstillæg er skabt på baggrund af en række analyser, studieture og offentlige samtaler.

Cykelpotentialer

For at undersøge, hvordan kørselsmønstret for vejlsenerne er, og hvor stort potentialet for cykelture er, har Rambøll foretaget en analyse af GPS-data, der siger noget om, hvor lang de enkelte bilture er. Der foretages analyser for to turlængdeintervaller, hhv. under 5 kilometer og mellem 5 og 15 kilometer.

Den ene opgørelse beskriver det potentielle antal bilture, der kan flyttes til cykel (estimeret antal totale ture fra en zone) i de to turlængdeintervaller. Den anden opgørelse viser andelen af det totale antal ture fordelt i de to forskellige turlængdeintervaller.

Analysen viser, at der er rigtig mange områder i Vejle by, hvor mere end 50% af bilturene er kortere end 5km, dvs. der er stort potentiale for, at folk i disse områder tager cyklen i stedet for.

Samkørselspotentialer

Samkørsel, hvor folk kører med hinanden på hele eller dele af deres pendlerstrækning, kan være med til at reducere trængslen på vejene og gøre det lettere at komme rundt for folk uden bil. Firmaet Nabogo, der driver samkørselsappen Nabogo, har lavet en analyse af samkørselspotentialer i Vejle Kommune.

Nabogo foreslår at udbrede samkørsel via kampagner på uddannelsesinstitutioner, i lokalsamfund og på store arbejdspladser. Lokalsamfund som Bredballe, Børkop og Jelling har en stor pendlerstrøm til Vejle Midtby og er derfor oplagte nøglespillere ift. samkørsel.

De større virksomheder, der er lokaliseret i de større erhvervsklynger i kommunen, er andre oplagte omdrejningspunkter for samkørsel. Vi ser allerede en stor grad af samkørsel i korridoren Vejle – Billund/Lego.

Cykelruteanalyse

De mest oplagte pendlerruter, dem, der er kategoriseret som Supercykelruter, er i april 2023 blevet gennemgået af konsulentfirmaet RAW. Gennemgangen scorer alle ruterne i forhold til, hvor tæt de er på at kunne kaldes en supercykelsti. Konsulenten giver også et bud på, hvilke tiltag der kan løfte ruten, så det bliver en bedre oplevelse for cyklisten, samt giver et bud på, hvad en opgradering vil koste.

Studieture

Teknisk Udvalg har været på cykeltur i Vejle by for at opleve forholdene for cyklister på egen krop. Dette har givet input til det grønne visionstillæg og til at lave prøvehandlinger undervejs.

Borgerdialog

Grøn mobilitet har været drøftet med interesserede borgere ad flere omgange, blandt andet ved arrangementerne Vejle Kører Grønt i 2021 og 2022 og på Vejles klimadag i januar 2023. Sideløbende har vi indsamlet input om grøn mobilitet, cykelforhold specifikt og om ladestanderplaceringer på den digitale platform borgerlab.vejle.dk.



Handlingskatalog

Når visionstillægget for grøn mobilitet skal omsættes til investeringer, omlægninger af trafikken og omlægninger af adfærd og vaner, kræver det beslutninger. Beslutninger hos den enkelte borger, hos virksomheder, hos Teknik & Miljø og i politiske udvalg, der skal godkende anlæg og større omlægninger i drift og service.

Dette handlingskatalog beskriver, hvordan visionstillæggets mål kan nås gennem handlinger og beslutninger. Kataloget inddeler handlingerne i 4 grupper:

- Administrative og planlægningsmæssige tilpasninger, som forvaltningen vil arbejde med – og som ikke kræver politisk godkendelse. Det er emner om planlægning
- Prøvehandling og eksperimenter i trafikken, som kan gøre både borgere, forvaltning og politikere klogere på, hvordan trafikken kan gøres grønnere. Disse forelægges Teknisk Udvalg- Det kan f.eks. være eksperimenter om at ensrette gader i perioder, fjerne gadeparkering eller andet.

- Større beslutninger, der grundlæggende ændrer service-niveau eller anvendelsen af infrastruktur. Dette kræver politisk behandling. Eksempler kan være nye parkeringsprincipper.
- Større anlægsinvesteringer, der understøtter grøn mobilitet. Disse vil ofte indgå i budgetprocessen. Eksempler kan være supercykelstier til centerbyer.

Handlingskataloget skal ses som et dynamisk værktøj for Teknisk Udvalg, for forvaltningen og for interessenter. Handlingerne kan løbende implementeres, tilpasses og udvides i takt med, at vi i fællesskab bliver klogere på rammerne for fremtidens grønne mobilitet i Vejle Kommune.

Element 1: Fredeliggørelse af Vejle Midtby

2030-mål	Handlinger frem til 2030	Handlingstype
Etablering af fire trafikøer inden for vejfirkanten.	Vedelsgade gentænkes med fokus på cykler, vand og byliv.	Prøvehandling Anlægsbudget
	Dæmningen gentænkes med fokus på byliv, cykler og busser.	Prøvehandling Anlægsbudget
	Langelinie og Danmarksgade gentænkes med fokus på cykler og busser.	Prøvehandling Anlægsbudget
	Havnegade gentænkes, lukkes evt. mod Toldbodvej.	Prøvehandling Anlægsbudget
	Lukning af Kirkegade på Rådhusstorvet for (fossile) personbiler.	Prøvehandling Anlægsbudget
	Cykelforbindelse fra Cronhammer til Dæmningen.	Anlægsbudget
	Cykelsti på Enghavevej, helt frem til Flegmade.	Anlægsbudget
	Cykelforbindelse langs Vejle Å.	Anlægsbudget
	Cykelforbindelser på tværs af gågaden ved Nørretorv, Vissingsgade og Sønderbro.	Anlægsbudget
	Indenfor vejfirkanten skal der sikres et lavt hastighedsniveau for motortrafikken.	Politisk
	Vejle Kommune udnytter alle lovgivningsmæssige muligheder for at begrænse hastigheden inden for vejfirkanten.	Politisk
	Vestbanevej som cykelgade.	Anlægsbudget
	Varelevering skal ske med mindre og eldrevne køretøjer.	Udvikling af samarbejde med City Vejle, fragtmænd og detailhandel om omlæssepladser, infrastruktur og betingelser.
Krydsning af vejfirkanten skal gøres sikker.	Gennemgang og ombygning af udvalgte krydsninger, herunder signalanlæg, helleanlæg og cykelstier.	Anlægsbudget

Element 2: Et veludbygget net af cykelforbindelser i høj kvalitet

2030-mål	Handlinger frem til 2030	Handlingstype
Der er etableret supercykelruter mellem Vejle by og udvalgte centerbyer i kommunen.	Cykelruter fra Vejle til Jelling, Børkop og Egtved er gennemgået for mindre fejl og mangler af konsulentfirma. Delopgaver af mindre størrelse kan løses inden for nuværende budget.	Administrativ
	Større tilpasninger og nye delstrækninger beskrives frem mod Budget 2025, og kan iværksættes når budget er afsat.	Anlægsbudget
	Cykelrute Vejle – Jelling beregnes frem mod Budget 2025.	Anlægsbudget
Der er etableret hovedcykelruter mellem Vejle/centerbyerne og hovedbyerne i nabokommunerne.	Rute Vejle-Fredericia gennemgås og forbedres i samspil med Vejdirektoratet (Statsvej) og Fredericia Kommune.	Administrativ Politisk
	Rute Vejle-Kolding gennemgås og forbedres i samspil med Kolding Kommune.	Administrativ
	Der igangsættes dialog med Billund Kommune om en rute fra Vejle til Billund over Skibet, Bredsten og Vandel.	Administrativ
Der er etableret hovedcykelruter på mindre benyttede ruter.	Ruterne er optegnet og vil indgå i fremtidig prioritering i forbindelse med nye trafiksikkerhedsprojekter.	Administrativ

Element 3: Et effektivt, fleksibelt og målrettet tilbud om kollektiv trafik

2030-mål	Handlinger frem til 2030	Handlingstype
Der er etableret 50 p-pladser til delebiler i Vejle by og centerbyer.	Der arbejdes med at indgå aftaler med delebilsvirksomheder med forskellige profiler for forskellige bytyper.	Administrativ
	P-pladser forhandles med delebilsvirksomheder.	Administrativ
Der er etableret 25 knudepunkter til skift mellem bil, bus, samkørsel og cykel.	Mindre tilpasninger og opgraderinger af lokale knudepunkter kan etableres indenfor eksisterende ramme.	Administrativ
	Større knudepunkter udpeges og udbygges frem mod 2030.	Politisk Anlægsbudget
	Der udvikles et arkitektonisk koncept for knudepunkter i form af en bygning, der kan skaleres til forskellige former for knudepunkter.	Politisk
Der kører 100 delecycler i Vejle og centerbyer.	Aftaler med private virksomheder indgås.	Politisk

Element 4: En ambitiøs cykelindsats fra børnehave til ungdomsuddannelse

2030-mål	Handlinger frem til 2030	Handlingstype
Alle børn kan cykle, når de starter i skole.	Tilbud om cykelaktiviteter i de daginstitutioner, hvor færrest børn kan cykle.	Administrativ
	Cykelprojekter med indskolingsbørn.	Administrativ
Mindst 90% af alle børn transporterer sig selv i skole i Vejle og Centerbyer.	Bilfri zoner omkring skolerne.	Prøvehandling Anlægsbudget
	Kampagner - f.eks. sammen med Green Team.	Administrativ
	Indsatser for at fremme fælles cykling til skole fra villakvartererne.	Prøvehandling Administrativ
	Etablering af en cykellegeplads centralt i Vejle by.	Politisk Anlægsbudget
	Synliggør og kommuniker anbefalede skoleveje til alle folkeskoler.	Prøvehandling Administrativ
	Transportvaneundersøgelser i (udvalgte) grundskoler og ungdomsuddannelser årligt.	Administrativ
Mindst 50% af elever cykler til ungdomsuddannelse.	Understøtte initiativer for grøn mobilitet på ungdomsuddannelser, herunder samkørsel.	Administrativ
	Dialog med gymnasier om at begrænse elevparkering.	Administrativ
	Gennemføre transportvaneundersøgelser.	Administrativ

Element 5: En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift

2030-mål	Handlinger frem til 2030	Handlingstype
De grønne mobilitetsmål er indarbejdet i den nye kommuneplan.	Indarbejdes via planstrategi i kommuneplan.	Administrativ
Mobilitet indgår i bæredygtighedsvurdering af lokalplaner.	Plan & Energi indarbejder mobilitet i koncept. Planer godkendes konkret politisk.	Administrativ Politisk
Når en lokalplan vedtages, følges den op af forslag til grønne infrastrukturinvesteringer.	Forslag indarbejdes i lokalplaner.	Administrativ
Parkeringsreglement understøtter grøn mobilitet.	P-takster bruges som incitament til at styre parkeringen de rigtige steder hen.	Administrativ Politisk
	P-pladser på terræn er reduceret (tidsbegrænsning, sløjfning).	Administrativ Politisk
Grøn mobilitet er altid første prioritet i anlægsprojekter.	Mindst 50% af anlægspuljerne anvendes på projekter der fremmer grøn mobilitet.	Politisk
	Der er indarbejdet en grøn parameter i kommunens trafiksikkerhedsprioriteringsmodel.	Administrativ
	Der laves en strategisk kommunikationsindsats i forbindelse med alle anlægsprojekter.	Administrativ
	Cykelstierne er, så vidt muligt, brede nok til at to cykler kan overhale hinanden.	Anlægsbudget
	Der er færrest mulige ramper for cyklister, og at de er af lav hældning og synlige i mørke.	Anlægsbudget

Element 5: En fokuseret indsats for grøn mobilitet i planlægning, anlæg og drift – fortsat

Cykelstier er udformet, så de tager hensyn til ladcykler.	Indarbejdes i alle nye cykelstier.	Administrativ Anlægsbudget
Der er vedtaget nyt serviceniveau for drift af supercykelstiruter i forbindelse med renhold og fejning, snerydning og saltning, beskæring af beplantning, tilsyn og responstider.	Nye standarder udarbejdes. Merfinansieringsbehov afklares.	Administrativ Politisk
Der er vedtaget nye standarder for vejarbejder på fortove og cykelruter vedr. belægning, jævne op- og nedkørsler, minimumshøjde på kanter, skiltning, afmærkning og omkørsler.	Nye standarder udarbejdes. Merfinansieringsbehov afklares.	Administrativ Politisk
Fra 2025 er der et passende antal offentlige destinationsladere i bysamfund med mere end 1.000 indbyggere, herunder i forbindelse med kommunale bygninger som haller, kulturhuse og biblioteker.	Forvaltningen følger udviklingen i det private marked, og laver evt. supplerende udbud.	Administrativ
I 2030 er det et tæt udbud af hurtig- og lynladere, drevet primært af private aktører, i alle centerbyer samt langs hovedfærdselsårer.	Forvaltningen følger udviklingen i det private marked, og laver evt. supplerende udbud.	Administrativ



VEJLE
KOMMUNE