

Udviklingsplan for den kollektive trafik i Fredericia Kommune

OKTOBER 2022



Fredericia
Kommune



Udviklingsplan for den kollektive trafik i Fredericia Kommune

OKTOBER 2022

UDARBEJDET AF

Fredericia Kommune

I SAMARBEJDE MED

Sydtrafik
Urban Creators

LAYOUT OG FORMIDLING

Urban Creators
Atkins

Fredericia
Kommune



 **SYDTRAFIK**
– vi kører for dig

urban
creators

Indhold

1. Introduktion	4
1.1 Formålet med udviklingsplanen	4
1.2 Klimaplan 2020	5
1.3 Sammenfatning	6
1.4 En helhedsorienteret tilgang	8
2. Kortlægning af perspektiver	10
2.1 Bruger- og byperspektivet	12
2.2 Netperspektivet	20
2.3 Knudepunktsperspektivet	32
3. Planlægningsprincipper	40
4. Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Fredericia Kommune	44
4.1 Fokusområder og planlægningsprincipper for fremtidens kollektive trafik i Fredericia Kommune	45
4.2 Løsningsforslag til fremtidens busnet i Fredericia Kommune	50
4.3 Roadmap	58

Læsevejledning

Denne udviklingsplan rammesætter status for den kollektive trafik og hvilke virkemidler, der skal bringes i spil for at kunne nå kommunens målsætning for den kollektive trafik. Udviklingsplanen er bygget op af følgende kapitler:

- Introduktion til kollektiv trafik og tilgang i udviklingsplanen.
- Kortlægning af de trafikale og bymæssige udfordringer, som den kollektive trafik skal imødegå og potentialer, den kan understøtte.
- Intro til de øvrige kollektive trafikservices kommunen tilbyder.
- Definere planlægningsprincipper, som den fremtidige kollektive trafik skal understøtte.
- Løsningsforslag til at styrke den kollektive trafikbetjening og tiltag, der kan understøtte flere passagerer i systemet - både på kort sigt samt et roadmap for det længere sigte.

1 Introduktion

1.1 Formålet med udviklingsplanen

Byer og regioner oplever en stigende trængsel på vejnettet. Der er behov for at befolkningen er mobil, hvilket øger behovet for transport. Folk rejser længere efter arbejde, uddannelse, behandling, indkøb, underholdning og sports- og fritidsaktiviteter. Det betyder mere trafik på vejene, og det betyder større miljøbelastning i forhold til omgivelserne, herunder i form af CO₂-udledning og støj.

Den kollektive trafik skal i fremtiden spille en større rolle i forhold til at løse det stigende transportbehov og de tiltagende trængsels- og miljøproblemer samt udgøre et reelt alternativ til den individuelle transport. I den forbindelse har Fredericia Kommune søgt midler ved EU, der gennem EUCF-initiativet støtter kommuner i medlemslandene til at udvikle projekter, der kan reducere CO₂-udledninger lokalt.

Støtten fra EUCF gives til projektudvikling og skal hjælpe kommuner med at få lavet en business- og finansieringsplan til et konkret udviklingsprojekt.

På baggrund af ovenstående udarbejdes denne udviklingsplan, der har tre overordnede områder, som skal analyseres. Det ene er, at det nuværende busnet i Fredericia Kommune skal analyseres med fokus på at effektivisere busdriften og dermed gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Det andet analyseområde er en indledende undersøgelse af en letbane gennem Fredericia by, som skal benytte de eksisterende skinner, og det tredje område er en potentiel ny togstation i Erritsø.

De nævnte analyseområder skal gerne tilsammen skabe en strategisk og langsigtet plan til Fredericia Kommune, der samtidig er gennemarbejdet sammen med relevante embedsfolk, hvilket gør planen til en konkret redskab for kommunen i det videre arbejde mod den grønne omstilling.

Vision for trafik og mobilitet i Fredericia Kommune

- Den kollektive trafik understøtter kommunens bymønster og erhvervsudvikling.
- Den kollektive trafik bidrager væsentligt til at nå en balance mellem kravet om øget mobilitet og ønsket om at minimere trafikens miljøgener og trængselsproblemer.
- Den kollektive trafik er et velfungerende alternativ til privatbilen.
- Den kollektive trafik organiseres på brugernes præmisser.
- Den kollektive trafik tilrettelægges som ét sammenhængende system i Trekantområdet

Kilde: Kommuneplan 2021.

Fokusområder for kollektiv trafik

- Vurdering af, om eksisterende busruter svarer til brugernes behov.
- Optimering af forbindelserne mellem Fredericia Station, bymidten og Kanalbyen ved Lillebælt.
- Forbedring af området omkring Fredericia Station og busterminalen.
- Sikring af sammenhæng mellem cykelstinet og stationerne.

Kilde: Kommuneplan 2021.

1.2 Klimaplan 2020

Fredericia Byråd har vedtaget en klimaplan, der beskriver, hvordan de høje ambitioner omsættes til konkrete handlinger, og som skal gøre Fredericia Kommune i stand til at gennemføre en grøn omstilling, der lever op til Parisaftalen og blive CO₂ neutral i 2050.

Fredericia indtager med sin placering i det vestdanske knudepunkt for motorvejs- og jernbanetrafikken en central rolle for persontransporten i Danmark. Med godt 80.000 biler i årsdøgntrafik er den nye Lillebæltsbro på top ti over de mest befærdede motorvejsstrækninger i landet, og Fredericia Banegård er med 2,15 mio. på- og afstigende passagerer om året én af landets største. Der er derfor betydelig gennemkørende trafik igennem Fredericia, og et stort incitament for at reducere CO₂-udledningen.

For dette er der opstillet to overordnede mål for reduktion af persontransporten, der direkte understøtter CO₂-reduktionen. Begge er angivet i nedenstående sammen med de tilhørende indsats, der skal til for at opnå målene. Indfrielsen af det første mål understøttes af en indsats, der fremmer udbredelsen af elbiler, mens det andet mål indfries gennem en kombination af indsatser på persontransportområdet, der skal ses i en sammenhæng, da de påvirker hinanden.

MÅL FOR TRANSPORTSEKTOREN

20 % af bilerne kører på el eller anden vedvarende energi i 2030 - 100 % i 2050.

Bilejerskabet i 2030 er på samme niveau som i 2017.

Det skal sikres, at alle har mulighed for at oplade sin elbil, hvis bilparken skal omkonverteres. Det sker gennem en ladeinfrastrukturstrategi.

Andelen af rejser foretaget med cykel, gang og kollektiv transport er 50 % i kommunen som helhed i 2030.

Andelen af rejser foretaget med cykel, gang og kollektiv transport er 60 % i bymidten i 2030.

Andelen af rejser i kommunen, der foregår på cykel, er 20 % i 2030.

Andelen af pendlerrejser, foretaget med kollektiv trafik, er 5 % i 2030.

10 % af alle pendlerrejser i bil i kommunen foretages ved samkørsel inden 2030.

Delebil tilgængelig inden for 500 meter i alle byområder med etageboliger.

Kilde: Klimaplan 2020

1.3 Sammenfatning

Ambitiøse målsætninger for grøn omstilling

Fredericia Kommune har opstillet ambitiøse klimamål frem mod 2030, hvor ét af de to overordnede mål er, at der ikke sker en stigning i bilejerskabet i Fredericia Kommune, således antallet er på samme niveau i 2030, som det var i 2017. Grønne mobilitetsformer har i den forbindelse stor betydning for, om målene kan nås. De grønne mobilitetsformer kan ikke stå alene i forhold til at nå de opstillede klimamål, hvor den kollektiv trafik er en meget vigtig brik i dette.

Letbane eller ej?

Der har været udtrykt et politisk ønske om at vurdere perspektiverne for en letbane i Fredericia. Den undersøgte linjeføring binder bymidten sammen med banegården, et uddannelsesområde og tunge erhverv, og er på den sydlige del af strækningen sammenfaldende med det eksisterende havnespor. Resultaterne fra analysen peger i retning af, at der er en række udfordringer, der vurderes vanskelige/dyre at håndtere, så fremt der skal etableres en letbane i Fredericia, som tilmed ikke vurderes at have stor tiltrækningseffekt på de rejsende, hvorfor det samlet set vil være en investering, der vil være svær at forsvare.

Potentiel ny togstation i Erritsø

Der er tidligere udarbejdet analyser, hvor både Trafikstyrelsen og Region Syddanmark har peget på et potentiale for en ny togstation i Erritsø-området. Analysen viser, at stationen har en god samfundsøkonomi, og siden analyserne er gennemført er der en række stationer, der er blevet etableret til trods for en lidt dårligere samfundsøkonomi.

Den udarbejdede analyse peger også i retning af, at der er et godt perspektiv i at arbejde for en etablering af en ny station i Erritsø. Resultaterne angivet er groft estimat på et muligt passagertal i størrelsesordenen 1.000-1.200 daglige passagerer, som er i samme størrelsesorden som Middelfart Station.

Det anbefales, at der udarbejdes en foranalyse, hvor placering, udformning og de heraf afledte anlægsøkonomiske konsekvenser estimeres, således dette materiale kan foreligges for politikere og statslige embedsmænd i forhold til den efterfølgende beslutningstagen. Det kan være muligt at have stationen i drift i 2029 under den forudsætning, at en ny bane-forbindelse over Vestfyn er færdig, hvilket forventes at være i 2028.

Effektivt bybusnet med et A-busnet som rygrad

Busnettet i Fredericia Kommune består hovedsageligt af bybuslinjer, som betjener hele Fredericia Kommune. Der er i alt otte bybuslinjer og to uddannelsesruter, som suppleres af to lokalruter samt én mellemkommunalrute og to regionalruter. Den kollektive trafik skal gøres mere attraktiv, hvis bilen skal vælges fra. Det kræver, at busnettet

- er pålideligt
- er effektivt i forhold til at fokusere driften, der hvor passagererne er
- har høj frekvens
- har direkte forbindelser mellem større koncentrationer - fx. boliger, erhverv og/eller uddannelse

Det nuværende busnet dækker Fredericia Kommune ret godt. Med udgangspunkt i ni planlægningsprincipper fokuseres der på, om det nuværende net kan optimeres for stort set det samme driftsbudget, og tilmed være et attraktivt tilbud.

Det fremtidige net er bygget op med et A-busnet som rygrad med kvartersdrift, direkte og dobbeltradiale linjeføringer gennem Fredericia by, og er koblet op på de større koncentrationer i byen. Lokalbyerne i kommunen får optimeret frekvensen set i forhold til den nuværende efterspørgsel. Det fremtidige net kan implementeres i 2024.

... og hvad så nu?

De omtalte tiltag har fokus på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, men er samtidig også tiltag, hvor der fortsat ligger meget forarbejde inden en egentlig implementering.

Der er udarbejdet et roadmap, der viser "vejen" frem mod målene i 2030. Der fokuseres på fire virkemidler:

- Nyt busnet
- Fremkommelighedstiltag
- Opbygge et koncept for knudepunkter
- Potentiel ny togstation ved Erritsø

I og med, at der vises en mulig vej frem mod 2030, tager roadmappet både afsæt i det strategiske niveau, men også i det mere konkrete niveau i takt med, at tiltagene bearbejdes, og processen udvikler sig mod noget mere konkret med det formål at nå målene i 2030.



1.4 En helhedsorienteret tilgang

— til udvikling af det fremtidige busnet

Fremtidsperspektiver for den højklassede kollektive trafik

Visionen fra Klimaplan 2020 om at 20 % af bilerne skal være eldrevne i 2030 samt at bilejerskabet skal være på samme niveau som i 2017 har stor betydning for den fremtidige kollektive trafik - især målet omkring bilejerskabet. Hvis dette mål skal opfyldes, kræver det tiltag inden for persontransporten - både på kort og lang sigt. Inden for kollektiv trafik vil optimering af busnettet være på den kortsigtede bane, og en potentiel togstation i Erritsø vil være på den langsigtede bane sammen med eventuelle infrastrukturelle forbedringer for den kollektive trafik - eksempelvis separate busbaner og signalprioritering. Ydermere er der opstillet et mål i Klimaplan 2020 om, at andelen af pendlerrejser, foretaget med kollektiv trafik, er 5 % i 2030. Ligesom de to andre mål er det meget ambitiøst, og vil tilmed også kræve, at det bliver markant mere attraktivt at benytte kollektiv trafik set i forhold til brug af egen bil.

Kortlægning ud fra tre perspektiver

Byudvikling i Fredericia Kommune indebærer byomdannelse, byfortætning og en realisering af allerede udpegede projekter i kommuneplanen. Ved byudvikling - uanset om det er byfortætning eller udbygning af nye boligområder, er det vigtigt, at den kollektive trafik tænkes ind i de tidlige stadier af planlægningen, så denne tilpasses til den kollektive trafik og ikke omvendt.

Derudover fokuseres der på, hvordan den nuværende busdrift kan optimeres, så der opnås mere målrettet busdrift for pengene, samt at gøre det mere overskueligt og attraktivt at anvende den kollektive trafik. Analysen tager også udgangspunkt i knudepunkter, og hvordan der aktivt kan arbejdes med knudepunkter i Fredericia Kommune. Der skal skabes sammenhæng i den kollektive trafik i forhold til at gøre det nemmere at kombinere flere transportformer - eksempelvis gang eller cykel med kollektiv trafik.

Dertil er der udarbejdet en særskilt rapport, der belyser potentialet for en letbane gennem Fredericia by samt en potentiel ny station ved Erritsø. På baggrund af en SWOT-analyse analyseres de to løsninger samt potentiale vurderes med henblik på at få klarlagt, om der er behov for at påbegynde yderligere analyser.

Fornævnte perspektiver kalder på en helhedsorienteret tilgang til udvikling af det fremtidige net. Kortlægningen af udfordringerne i dag og behovet for fremtidig busbetjening er derfor beskrevet ud fra tre perspektiver; bruger- og byperspektivet, netperspektivet og knudepunktsperspektivet (se figur modsatte side).

Klare planlægningsprincipper

Som en del af udviklingsplanen er der udviklet klare planlægningsprincipper for, hvordan den kollektive trafik i Fredericia Kommune kan forbedres. Disse principper vil være kommunens planlægningsgrundlag fremadrettet. På baggrund af kortlægningen og med udgangspunkt i planlægningsprincipperne er der derfor opstillet et scenarie for fremtidens busnet på kort sigt samt et fremtidsscenario for, hvilken retning kommunen skal bevæge sig for at være i stand til at kunne indfri den ambitiøse vision. Fremtidssceneriet og passagermålsætning afhænger i høj grad også af, hvilke større kollektive projekter, der vedtages og anlægges.

Processen for langsigtet planlægning

Som nævnt er der udarbejdet et roadmap, som Fredericia Kommune kan bruge aktivt i deres videre arbejde med udviklingsplanen. Roadmappet har fire retninger:

- Nyt bybusnet
- Fokus på fremkommelighedstiltag
- Opbygge et koncept for knudepunkter
- En ny potentiel station i Erritsø

Roadmappet arbejder aktivt med de fire retninger i forhold til, hvilke indsatser, der bør udføres samt hvornår frem mod 2030. Roadmappet går således ind og kombinerer det strategiske arbejde med de opstillede milepæle i form af angivelse af konkrete handlinger, der skal udføres.

Kortlægningsperspektiver

Bruger- og byperspektiv

Her kortlægges, hvordan Fredericia Kommune er dækket af kollektiv trafik i dag, og hvad der er brugerens behov for betjening i fremtiden.

Knudepunktsperspektiv

Her beskrives de enkelte togsstationers rolle og sammenhængen i nettet.



Netperspektiv

Her vurderes de enkelte linjer ud fra nøgletal såsom passagerudvikling, driftsøkonomi, selvfinansieringsgrad mm. Desuden ses på den samlede netstruktur herunder, hvor nettet med fordel kan optimeres.

2 Kortlægning af perspektiver



2.1 Bruger- og byperspektivet

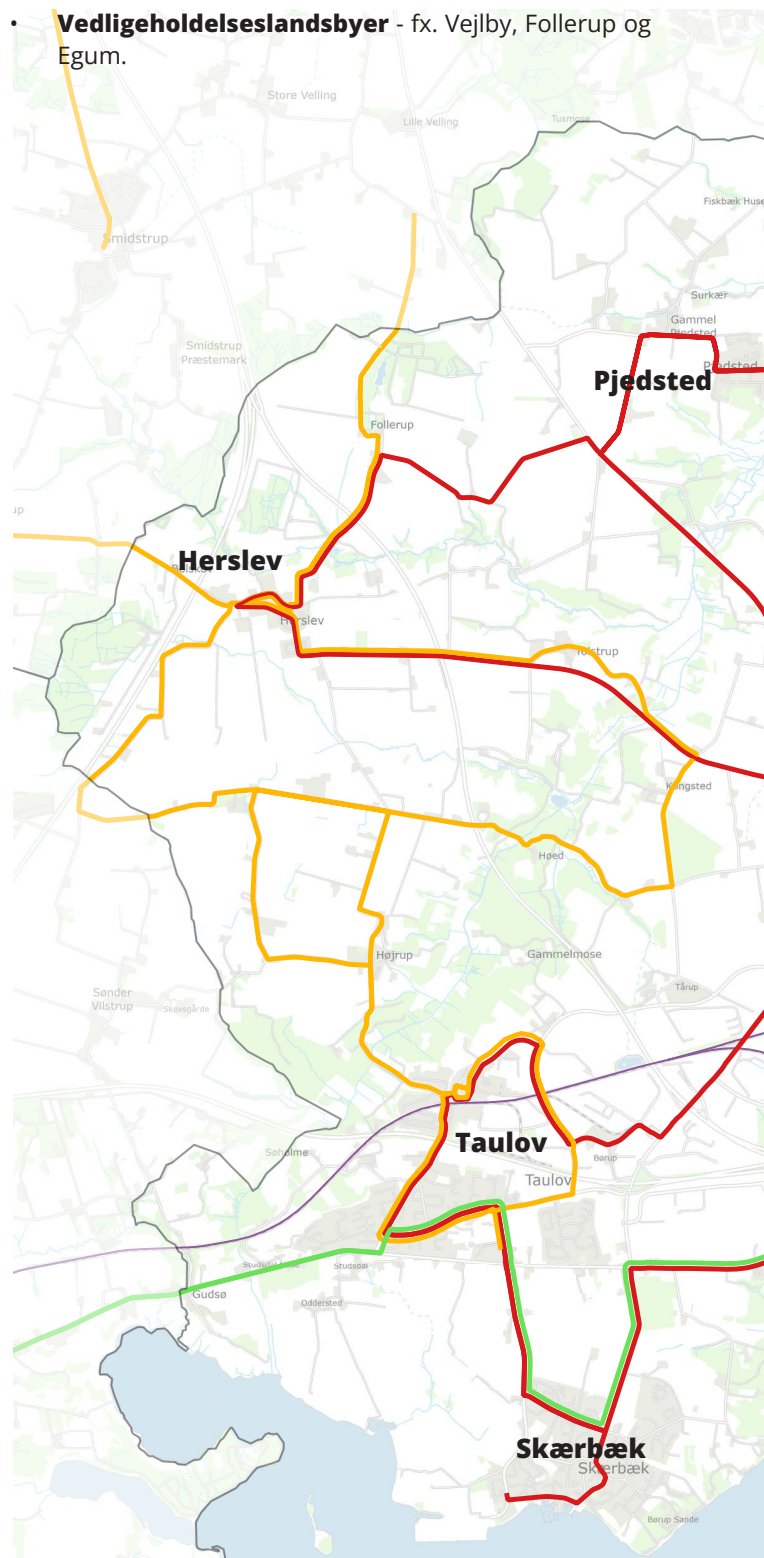
I dette afsnit bringes byen og brugeren i centrum ved at kortlægge den kollektive trafiks dækning i forhold til potentialer samt udpege, hvilke potentialer og udfordringer byudviklingen giver i forhold til fremtidige behov. Dette er blandt andet sket på baggrund af en faglig vurdering af, hvor godt det nuværende busnet dækker byområdet og udnytter passagerpotentialet.

På kortet er passagerpotentialet vist som tætheden af antal bosatte, beskæftigede og studiepladser for dagens situation.

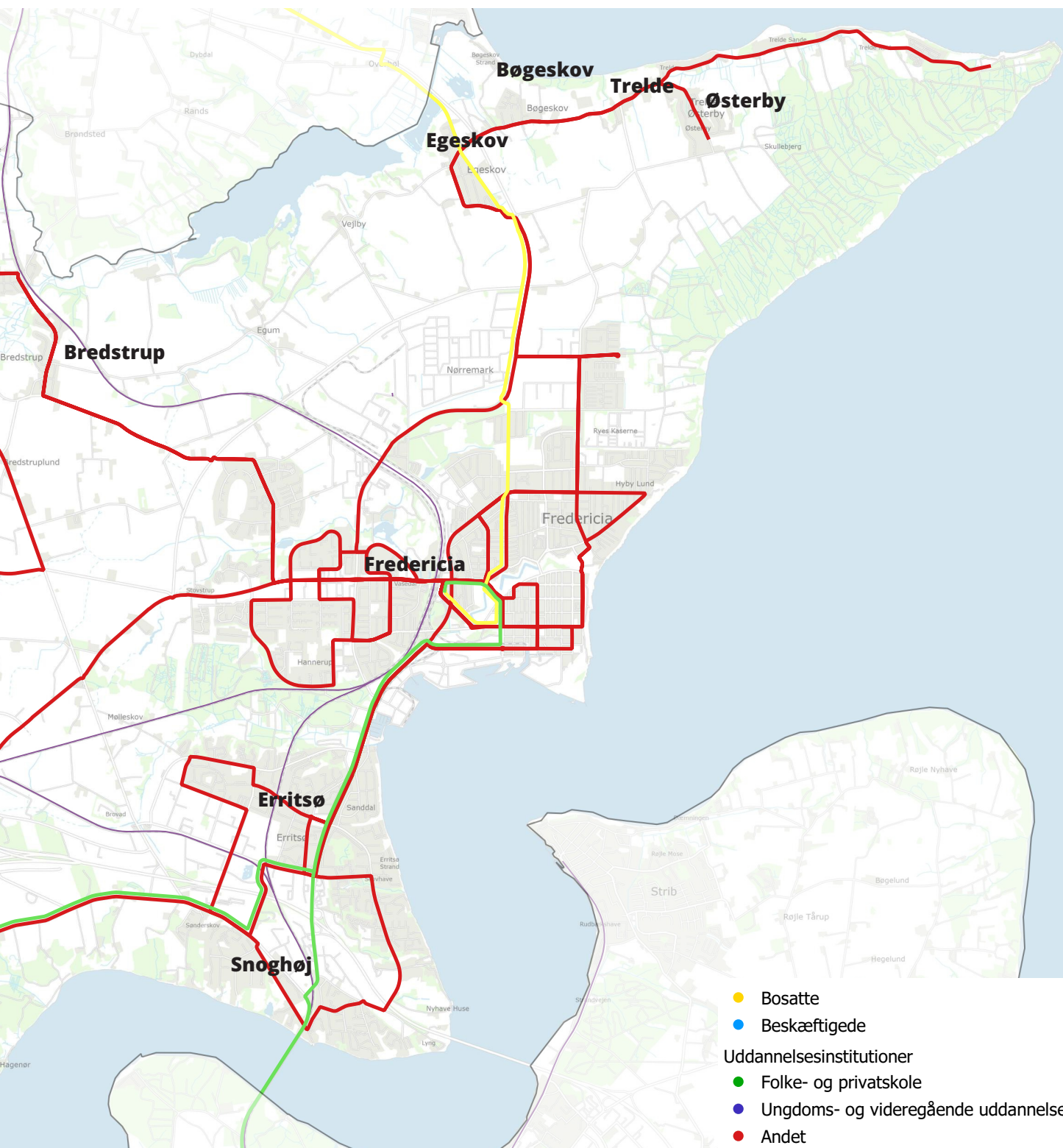
I det følgende afsnit zoomes ind på fire forskellige områder, der har meget forskellig bymæssig karakter. Afsnittene introduceres med en kort beskrivelse af området i dag og den forventede udvikling. For hvert område opsummeres resultaterne af kortlægningen af udfordringer og behovet for fremtidig betjening.

Fredericia Kommune er opdelt i otte bydele ud fra et hierarki bestående af fire niveauer:

- **Hovedbyen** - Fæstningsbyen, Fredericia Nord, Fredericia Vest, Erritsø/Snoghøj.
- **Lokalbyer** - Taulov og Skærbæk
- **Udviklingslandsbyer** - Herslev/Bredstrup/Pjedsted og Egeskov/Bøgeskov/Trelde/Østerby.
- **Vedligeholdelseslandsbyer** - fx. Vejlbj, Follerup og Egum.



I det følgende er det kun de tre første niveauer - hovedbyen, lokalbyer og udviklingslandsbyer, som der bliver beskrevet. Vedligeholdelseslandsbyer er landsbyer med kulturhistorisk interesse og identitet, og kan kun udbygges i meget begrænset omfang, hvorfor de ikke vurderes relevante i denne sammenhæng.



Fredericia by

Fredericia by består af Fæstningsbyen (bymidten) inden for volden samt bydelene Fredericia Nord og Fredericia Vest. I Fredericia bor ca. 40.000 indbyggere.

Bymidten er et historisk center, hvor de arkitektoniske træk skal bevares og understøttes. Denne del af byen indeholder boliger, detailhandel, kontorerhverv, servicefunktioner og kulturelle formål. På havnefronten udvikles Kanalbyen, som er et større byudviklingsområde, der forventes at komme til at fungere som en attraktiv bydel, der åbner Fredericia mod Lillebælt. Det forventes, at Kanalbyen kommer til at bestå af en blanding af bolig, erhverv, institutioner og kultur, samt en god opkobling på Fredericia Banegård med attraktive cykel- og busforbindelser.

Bymidten bliver kollektiv trafikbetjent med bybuslinje 1, 3 og 7, og foruden de førnævnte linjer, bliver Norgesgade betjent med uddannelsesruterne 6A og 105 samt lokalrute 204.

Bydelene Fredericia Nord og Vest er primært indeholdende boliger suppleret med servicefunktioner og detailhandel, og for Fredericia Vest er denne udvikling koncentreret i et aflastningscenter omkring Vejlevej.

Gældende for Fredericia Nord er der fire områder, hvor der er planlagt byomdannelse, og for Fredericia Vest er der to tilsvarende områder foruden to byfortætningsområder. Omkring Ydre Ringvej mellem togstrækningen og Vejlevej er der udlagt flere områder, hvor nogle af disse er lokalplanlagt og andre blot er planlagt i kommuneplanen.

Forventet udvikling

Der forventes udvikling med nye boliger frem mod 2033 i:

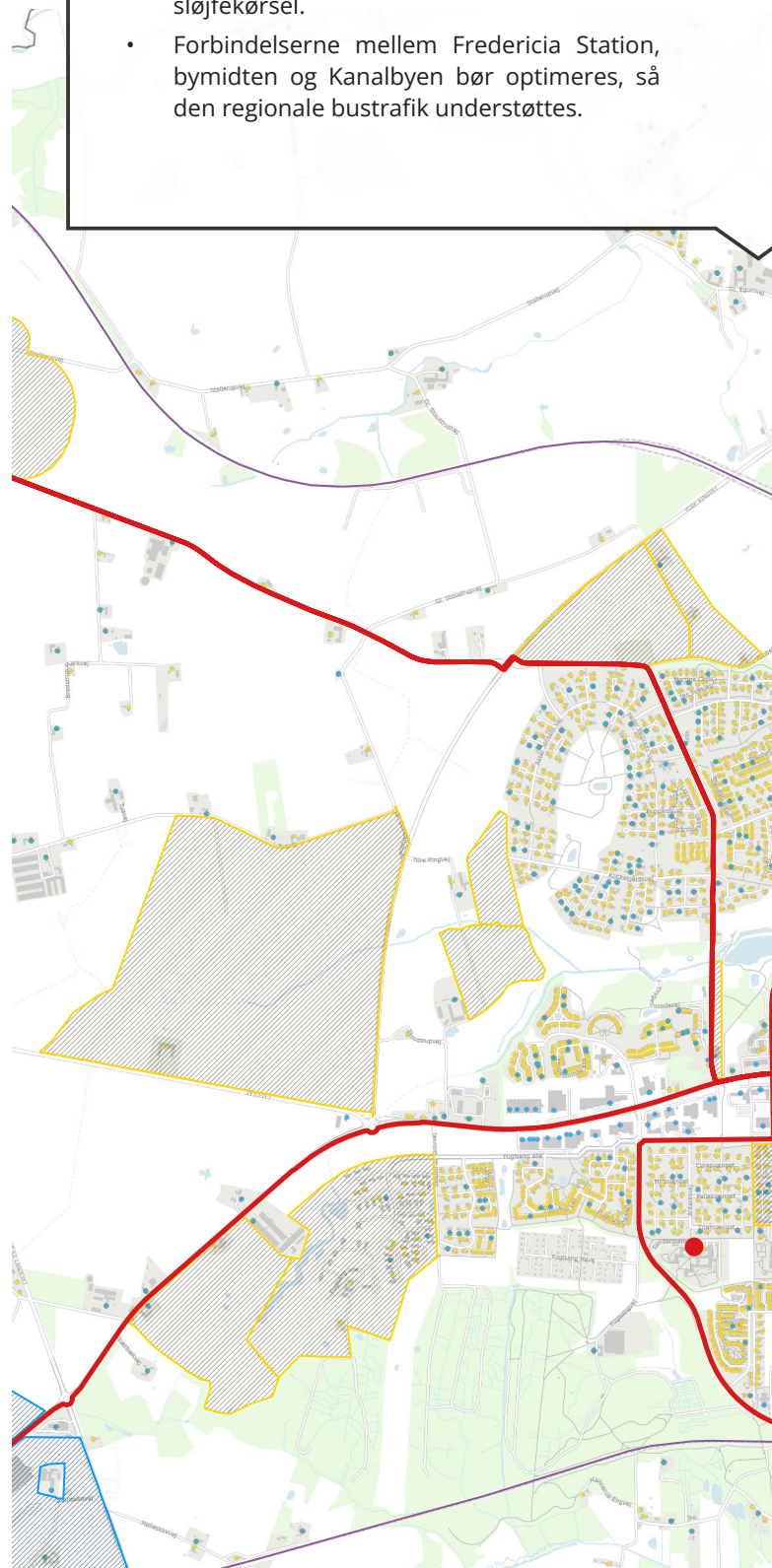
- Bymidten - 365 boliger
- Kanalbyen - 1.300 boliger, hvoraf 354 boliger er realiseret.
- Fredericia Nord - 310 boliger
- Fredericia Vest - 1.090 boliger

Der forventes følgende udvikling i erhverv frem mod 2033:

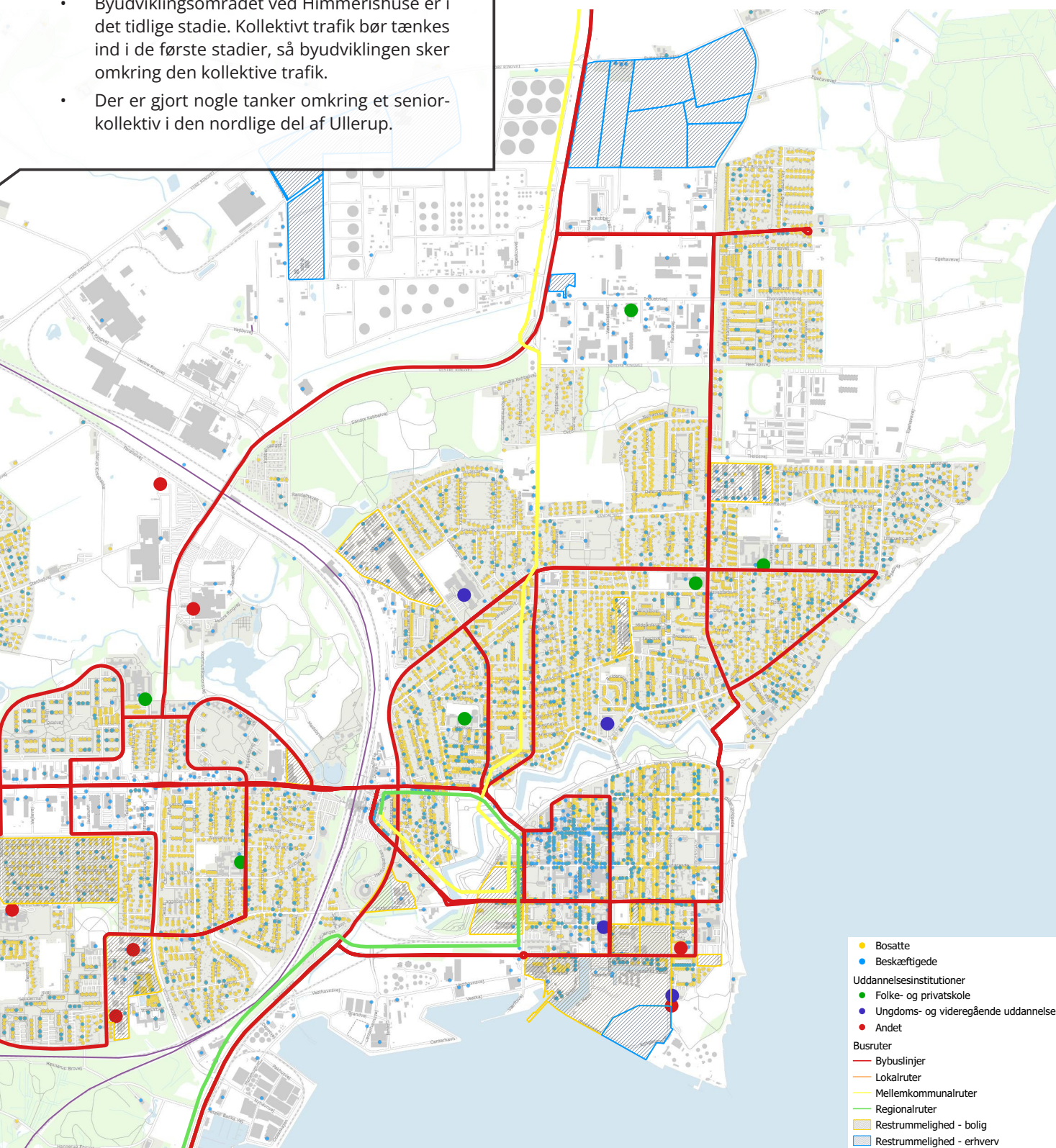
- Bymidten - ca. 6 ha
- Fredericia Nord - ca. 79 ha

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Primært bybuskørsel i hele Fredericia Kommune.
- Mange bybuslinjer i Fredericia by.
- Bybuslinjerne i Fredericia by består af en del sløjfekørsel.
- Forbindelserne mellem Fredericia Station, bymidten og Kanalbyen bør optimeres, så den regionale bustrafik understøttes.



- I bymidten vil Købmagergade, Oldenborggade, Sjællandsgade, Fynsgade, Danmarks-gade, Dronningensgade og Norgesvej være de eneste veje, som bussen kan køre på.
- Gode stoppesteder i Kanalbyen bør tænkes ind for at skabe et attraktivt miljø.
- Byudviklingsområdet ved Himmerishuse er i det tidlige stadie. Kollektivt trafik bør tænkes ind i de første stadier, så byudviklingen sker omkring den kollektive trafik.
- Der er gjort nogle tanker omkring et senior-kollektiv i den nordlige del af Ullerup.



Erritsø og Snoghøj

Erritsø og Snoghøj er beliggende syd for Fredericia og angives som forstæder til Fredericia. I Erritsø bor der godt 4.000 indbyggere og knap 3.000 indbyggere i Snoghøj.

Erritsø og Snoghøj indeholder boliger, uddannelse, servicefunktioner og detailhandel, som er koncentreret i to bydelscentre.

I Erritsø er der to mindre områder, der kan byfortættes samt et område, der kan byomdannes. For Snoghøj er der fire byfortætningsområder samt ét "bar mark" område, der er udlagt som en kommuneplanramme.

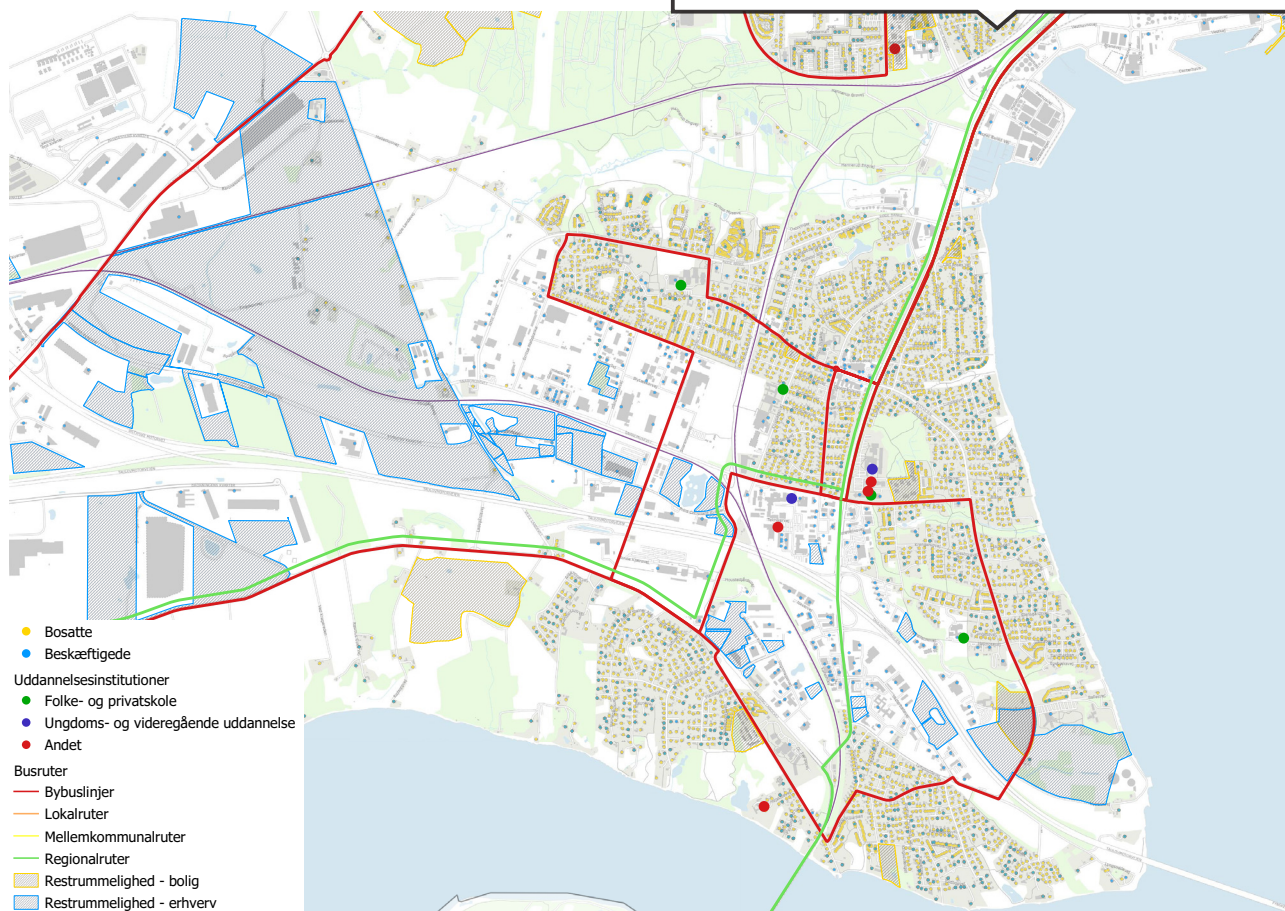
De to byer bliver kollektiv trafikbetjent af bybuslinje 3, regionalrute 105 og 106 samt uddannelsesrute 4U.

- I Erritsø forventes der 136 boliger i området beliggende mellem Snaremosvej og Mosegårdsvej.
- I Snoghøj forventes 100 boliger fordelt på fire områder beliggende ved Gl. Færgevej, Toldbodvej og Kystvejen.
- Ved Kolding Landevej er der udlagt et område til 173 boliger i kommuneplanen.
- I området omkring Erritsø og Snoghøj er der planlagt erhvervsområder på ca. 79 ha, som primært er logistikvirksomheder kombineret med kontor erhverv - dog i mindre grad.

Forventet udvikling

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Betjening af uddannelsesinstitutionerne.
- Bedre ventefaciliteter og byrum.



Taulov og Skærbæk

Taulov og Skærbæk er begge klassificeret som en lokalby i kommuneplanen med godt 3.300 indbyggere i Taulov og knap 2.200 indbyggere i Skærbæk.

Taulov og Skærbæk er beliggende i den sydlige del af Fredericia Kommune, og ses der på selve byen består den primært af boliger - herunder også ældreboliger, samt blandede institutioner, dagligvareforsyninger samt private servicevirksomheder.

Taulov er beliggende ved den overordnede transportinfrastruktur, og er derfor også kommunens største erhvervsområde, som både har en national og international forbindelse. I Skærbæk ligger Dong Energys hovedsæde og Skærbækværket.

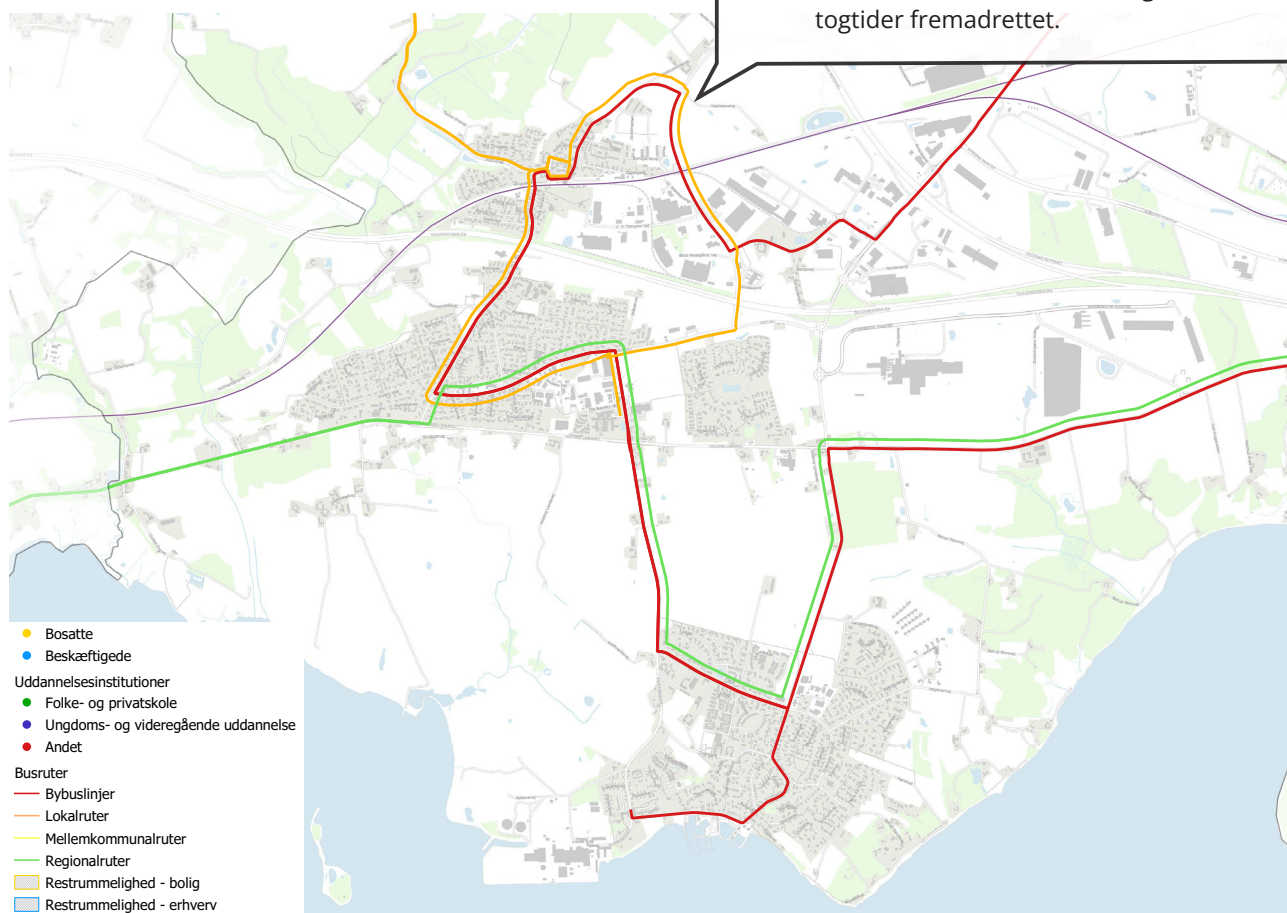
Begge byer er betjent med bybuslinje 4, regionalrute 106 og uddannelsesrute 4U, og yderligere for Taulov er de betjent med lokalrute 541 samt med toget.

Forventet udvikling

- Der forventes 62 boliger i Taulov beliggende nord for Kolding Landevej.
- Tre områder kan byfortættes i Taulov samt en udvidelse af det eksisterende boligområde nord for togbanen.
- Ved Skærbæk skal et område byfortættes og to områder er udlagt til boligområder, hvor der forventes henholdsvis 104 og 152 boliger.
- I området omkring Taulov og Skærbæk er der planlagt erhvervsområder på ca. 100 ha med primært transport- og logistikvirksomheder.

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Bybuskørslen er primært tilrettelagt skoler.
- Fra næste skoleår vil overbygningselever fra Skærbæk skole ikke være transportberettiget grundet etablering af ny cykelsti.
- Mulighed for at etablere en direkte forbindelse mellem Taulov, Skærbæk og Fredericia.
- Der skal skabes sammenhæng mellem bus- og togtider fremadrettet.



Herslev, Pjedsted og Bredstrup

Herslev, Pjedsted og Bredstrup er alle udviklingslandsbyer med en størrelse på godt 300, 600 og 470 indbyggere. Som nævnt er de landsbyer, men tilsammen ses Pjedsted og Bredstrup som en lokalby.

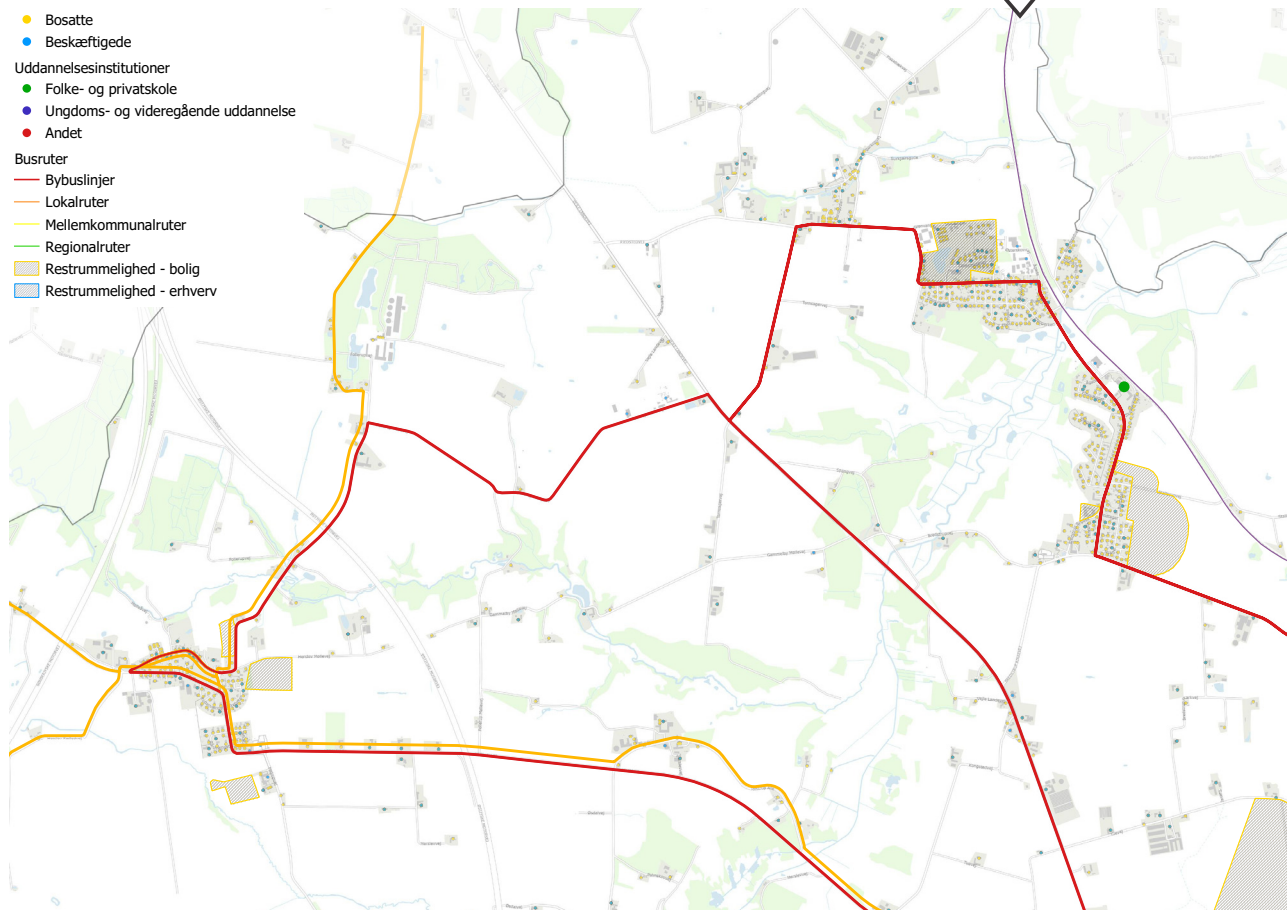
Landsbyerne ligger i landskabelige områder, hvorfor der kun må ske begrænset byudvikling. Er landsbyerne allerede fuldt udbygget, vil mulighederne være enten af opgradere eller udskiftning af eksisterende bebyggelse. Der er mulighed for at indrette mindre virksomheder samt serviceerhverv, og behovet for institutioner, ældreboliger og fritidstilbud vurderes i hvert enkelt tilfælde.

Forventet udvikling

- Der er to områder i henholdsvis Pjedsted og Bredstrup, der kan byfortættes.
- Der er udlagt et område til 115 boliger øst for Bredstrup.

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Bybuslinjen kører primært med skoleelever
- Fremadrettet skal der fortsat være skolebuskørsel og flextrafik i områderne.
- De eksisterende ruter skal optimeres i forhold til at køre på tværs mellem de tre byer.



Egeskov, Bøgeskov, Trelde og Østerby

Egeskov, Bøgeskov, Trelde og Østerby er alle udviklingslandsbyer, der tilsammen udgør én lokalby. De har et indbyggertal på ca. 600, 300 og 650, hvor de ca. 650 er Trelde og Østerby slået sammen.

I Egeskov, Trelde og Østerby er der fire områder, der er udlagt som "bar mark" i kommuneplanen, og et større område vest for Østerby er udlagt til boliger, hvor der er udarbejdet en tilhørende lokalplan til. Ydermere kan der byfortættes i området ved Engårdsparken mellem Trelde og Østerby.

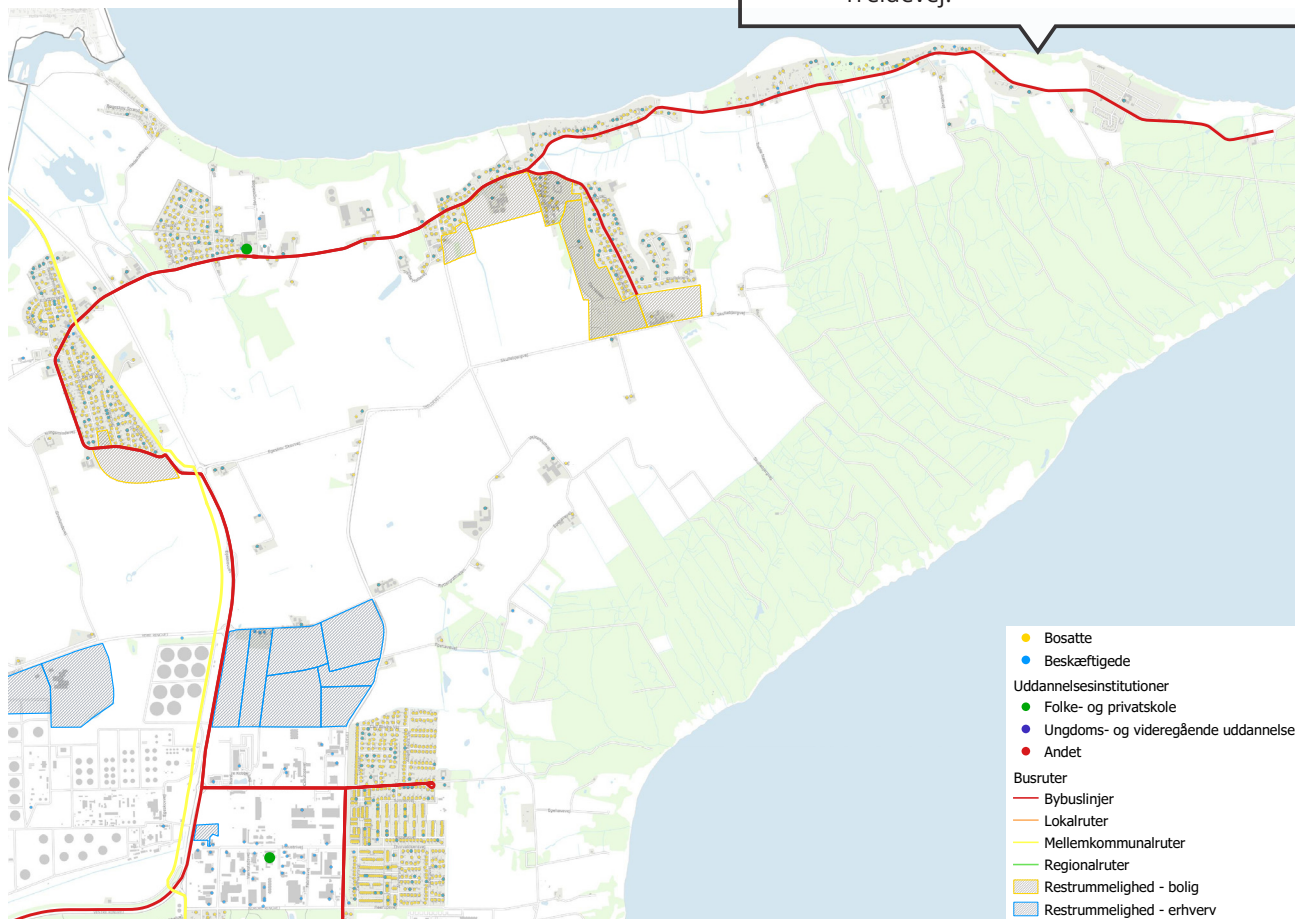
Egeskov, Bøgeskov og Trelde er kollektiv trafikbetjent med bybuslinje 6, og alle fire byer er betjent med uddannelsesrute 6A.

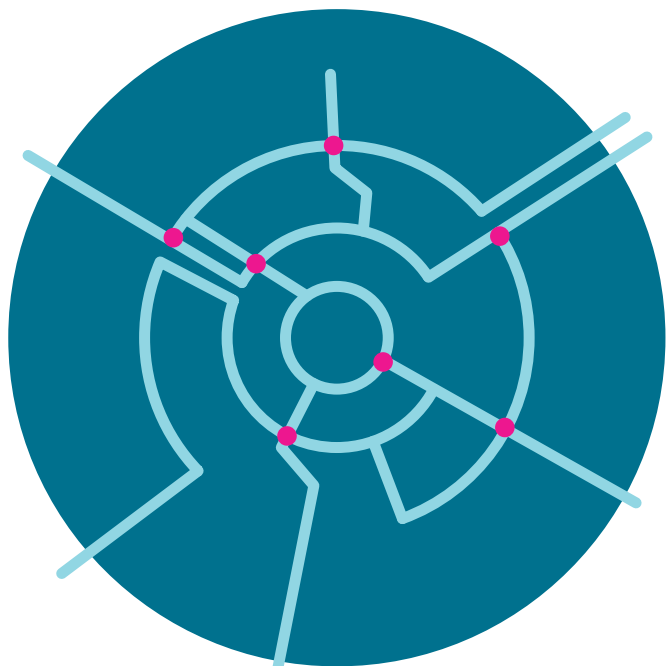
Forventet udvikling

- For de fire områder, der er udlagt i kommuneplanen, forventes der ca. 180 boliger til sammen.
- Området i Østerby forventes udbygget med 69 boliger.
- Byfortætningsområdet mellem Trelde og Østerby har en restrummelighed på 11 boliger ud af 38.

Udfordringer i dag og behov for fremtidig busbetjening

- Samlet set bliver de fire landsbyer set som én lokalby. Fredricia Kommune har besluttet, at lokalbyer skal have et givent niveau af funktioner. I dette tilfælde kan det være bedre kollektiv trafik.
- Der bliver etableret en cykelsti på Treldevej.





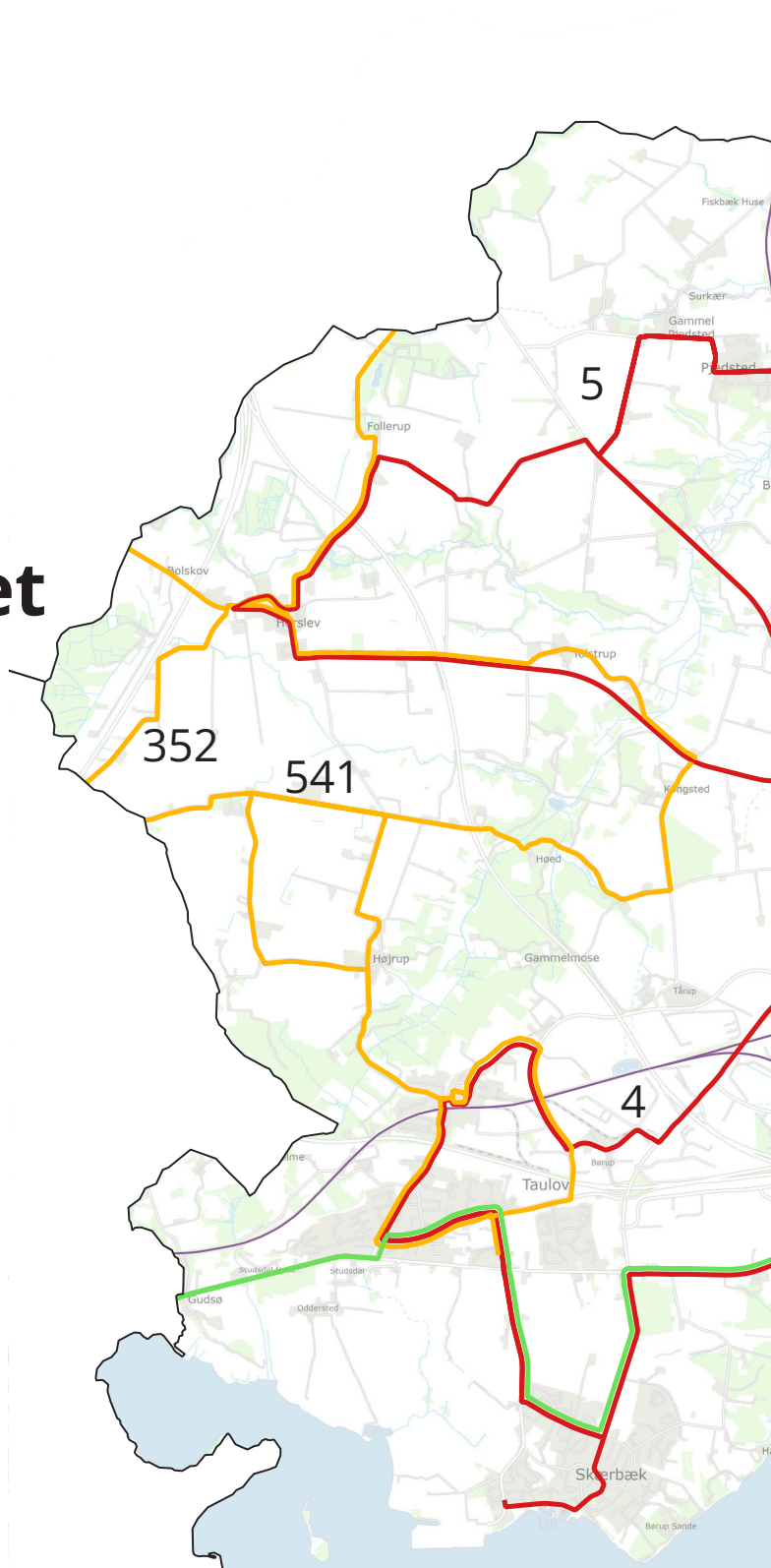
2.2 Netperspektivet

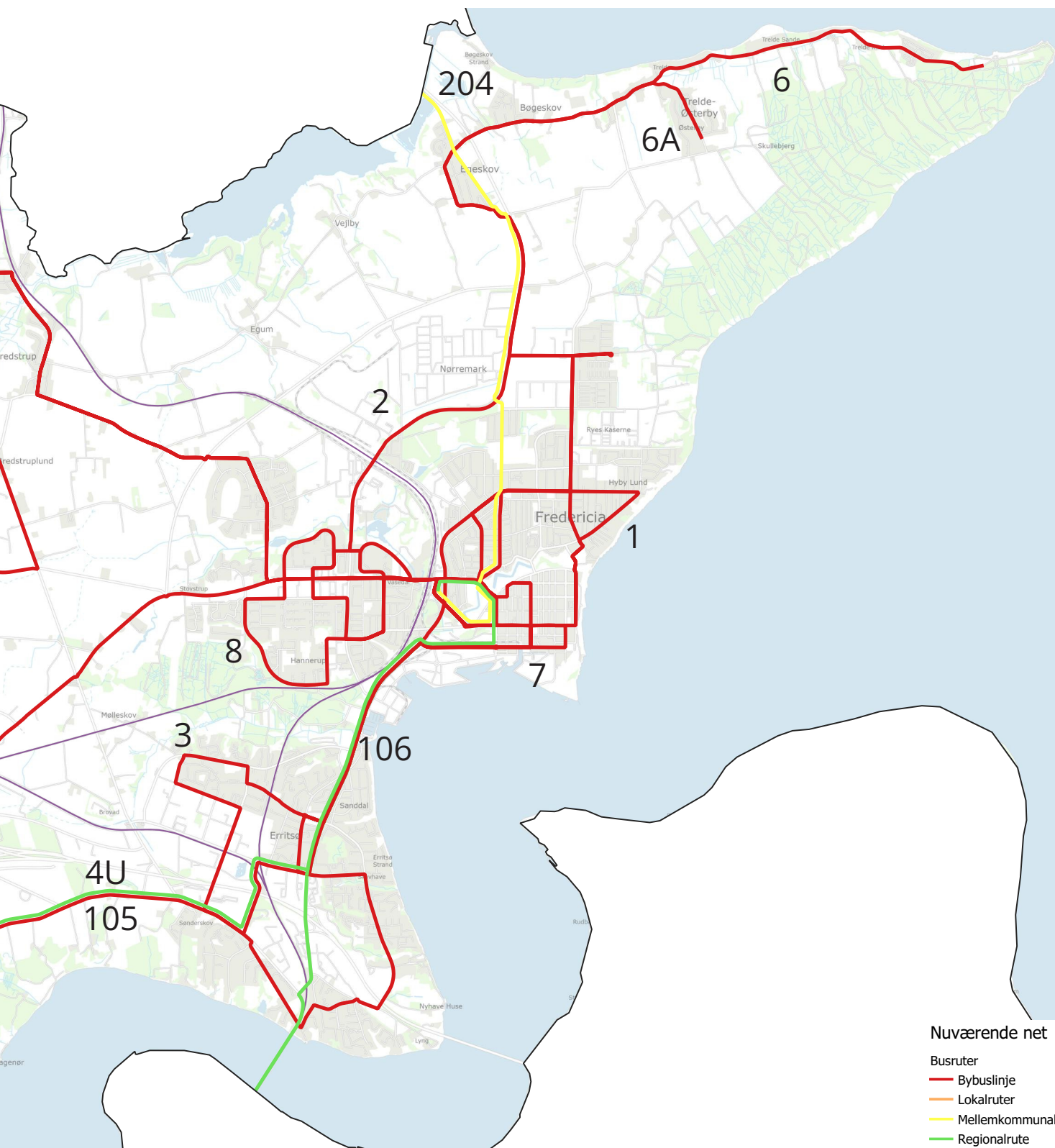
Busbetjening i Fredericia Kommune

Dette afsnit giver en status på busnettet med fokus på passagerudviklingen og økonomien. Det eksisterende busnet er delt op i følgende kategorier:

- Bybuslinjer: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 8 samt linje 4U og 6A, som er uddannelsesruter.
- Lokalruter: 352 og 541.
- Mellemkommunale ruter: 204.
- Regionalruter: 105 og 106.

Busnettet i Fredericia Kommune består hovedsageligt af bybuslinjer, som betjener hele Fredericia Kommune. Der er i alt otte bybuslinjer og to uddannelsesruter, som suppleres af to lokalruter samt én mellemkommunalrute og to regionalruter.





Nuværende net

- Busruter
- Bybuslinje
- Lokalruter
- Mellemkommunal
- Regionalrute

Produkter i den kollektive trafik



Kommunale busser

Bybusser: Transporterer kunderne rundt mellem de forskellige bydele i de større byer, og bringer kunderne fra de mindre bysamfund i kommunen ind til Fredericia, og binder kommunen sammen rent trafikalt.

Lokale ruter: Fungerer dels som skolebus for folkeskoleelever, og som uddannelses- og pendlerruter til det øvrige kollektive system.

Uddannelsesruter: Betjener uddannelsesinstitutioner med enkelte morgen- og eftermiddagsafgange tilpasset institutionernes ringetider.



Togbetjening

Fredericia Kommune har to togstationer - Fredericia Station og Taulov Station. Fredericia Station er et knudepunkt i forhold til togtrafik, og stationen betjenes både med regionaltog, InterCity og InterCityLyn, og skaber således videre forbindelse til blandt andet Vestdanmark og Syddanmark.

Taulov Station er beliggende på togstrækningen mellem Fredericia og Kolding Station samt på strækningen mellem Esbjerg og Aarhus, som betjenes af regionaltog med én afgang i timen. Ved videre forbindelse til nordligere dele af Jylland, Fyn eller Sjælland skal der skiftes på enten Fredericia eller Kolding Station.



Regionale busser

Uddannelsesruter: Betjener uddannelsesinstitutioner med enkelte morgen- og eftermiddagsafgange tilpasset institutionernes ringetider. Uddannelsesruterne er samtidig koordineret med togbetjeningen. Ruterne er finansieret af Region Syddanmark.



Flextur

Åben behovsstyret kørsel fra adresse til adresse. Kørslen skal bestilles senest 2 timer før og gennemføres i tidsrummet kl. 6-24. Flextur løser et transportbehov på de områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser.



Plustur

Kørsel mellem adresse og knudepunkt, hvor den videre rejse skal foretages med kollektiv trafik. Kriteriet for, at en tur tilbydes er, at der er mere end 500 m. til et Plusturstoppested, og at der rejses i kombination med bus og/eller tog. Plustur kan kun bestilles og betales gennem Rejseplanen, og skal bestilles senest 2 timer før.



Banegården
via Sundhølstuset

8745

SYDTRAFIK



CITARO

DK AH 33 389



tide



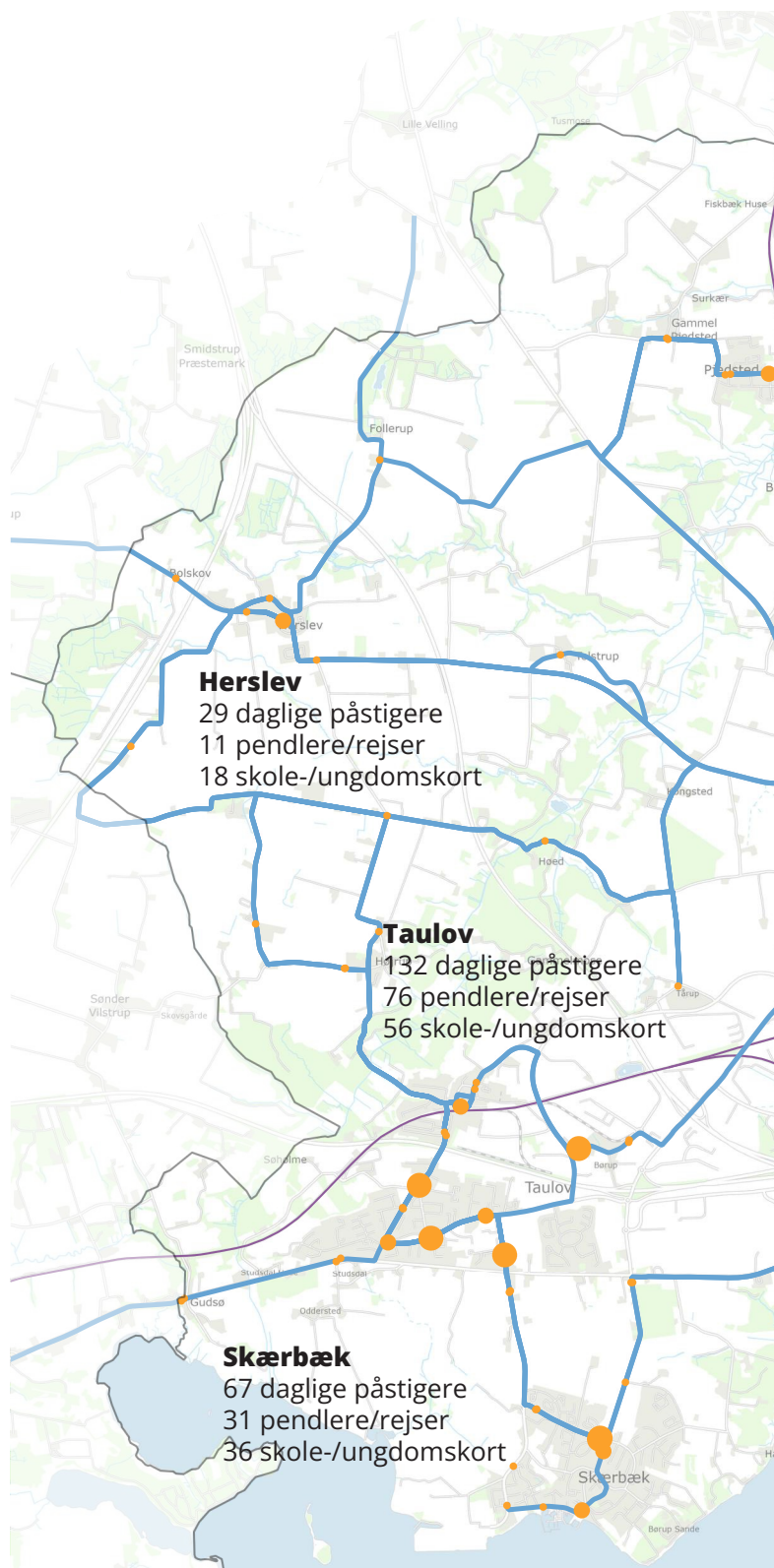
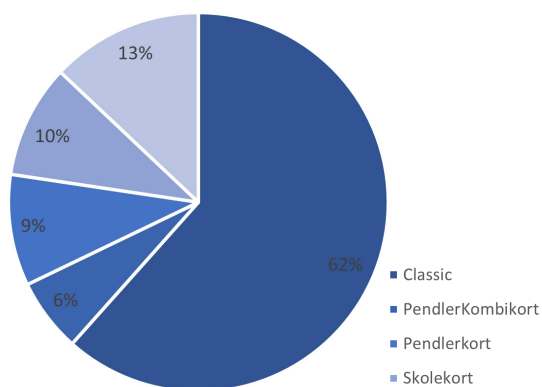
Passagertal for Fredericia Kommune

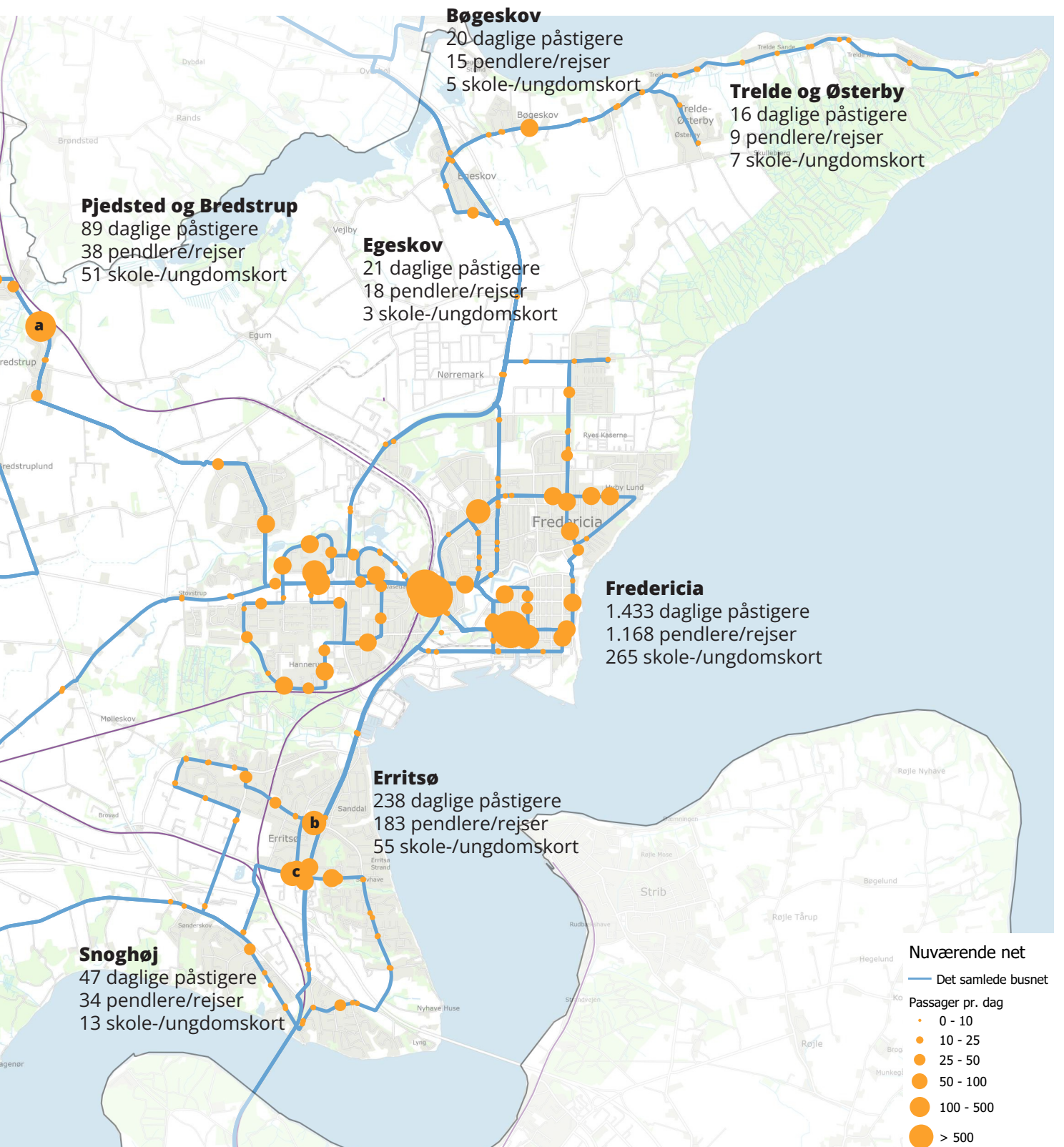
I Fredericia Kommune er passagererne primært koncentreret i Fredericia by. Koncentrationerne på stoppestederne fremgår af figuren ved størrelsen på de orange cirkler. Det ses tydeligt, at de største koncentrationer er i Fredericia, hvor ca. 64 % af alle passagerer er påstigerer i byen. Antal daglige påstigerer, der er angivet på figuren med tal viser, hvor mange daglige påstigerer, der er inden for et givent område, hvoraf der er foretaget en inddeling i henholdsvis pendlere/rejser og skole-/ungdomskort.

Udenfor Fredericia by er stoppestedet med den største koncentration beliggende i Bredstrup (a) med ca. 57 daglige påstigerer, hvor størstedelen af disse foretager et check-ind med et skolekort. Foruden dette er de to næststørste koncentrationer i Erritsø - henholdsvis på Erritsø Bygade (b) og Snaremosvej (c), hvor der er ca. 49 og 35 daglige påstigerer. For stoppestedet ved Erritsø Bygade har 64 % af påstigerne foretaget et check-ind med et almindeligt rejsekort, og for stoppestedet på Snaremosvej har 51 % af påstigerne foretaget et check-ind med et ungdomskort.

I Fredericia Kommune er der samlet set 296 stoppesteder. På kortet ses det, at der er mange stoppesteder, hvor antallet af daglige påstigerer er meget lave. For 210 stoppesteder - svarende til 71 % af det totale antal stoppesteder, er der et dagligt påstigertal på mellem 0 og 5 påstigerer.

Hovedparten af alle påstigerer, der har foretaget et check-ind i bussen, bruger et rejsekort classic, og ca. 1/4 checker ind med enten et skole- eller ungdomskort. Det skal bemærkes, at der ikke kan laves en direkte kobling til antallet af check-ind med skole- og ungdomskort og så til antallet af skole- og ungdomselever, der bruger kollektiv trafik, da en skole- eller gymnasieelev kan godt rejse på et rejsekort classic.





Passagertal for Fredericia by

Fredericia by betjenes af otte bybuslinjer - fire af linjerne betjener udelukkende Fredericia by (linje 1, 2, 7 og 8) og de resterende fire linjer (3, 4, 5 og 6) betjener samtidig andre dele af Fredericia Kommune.

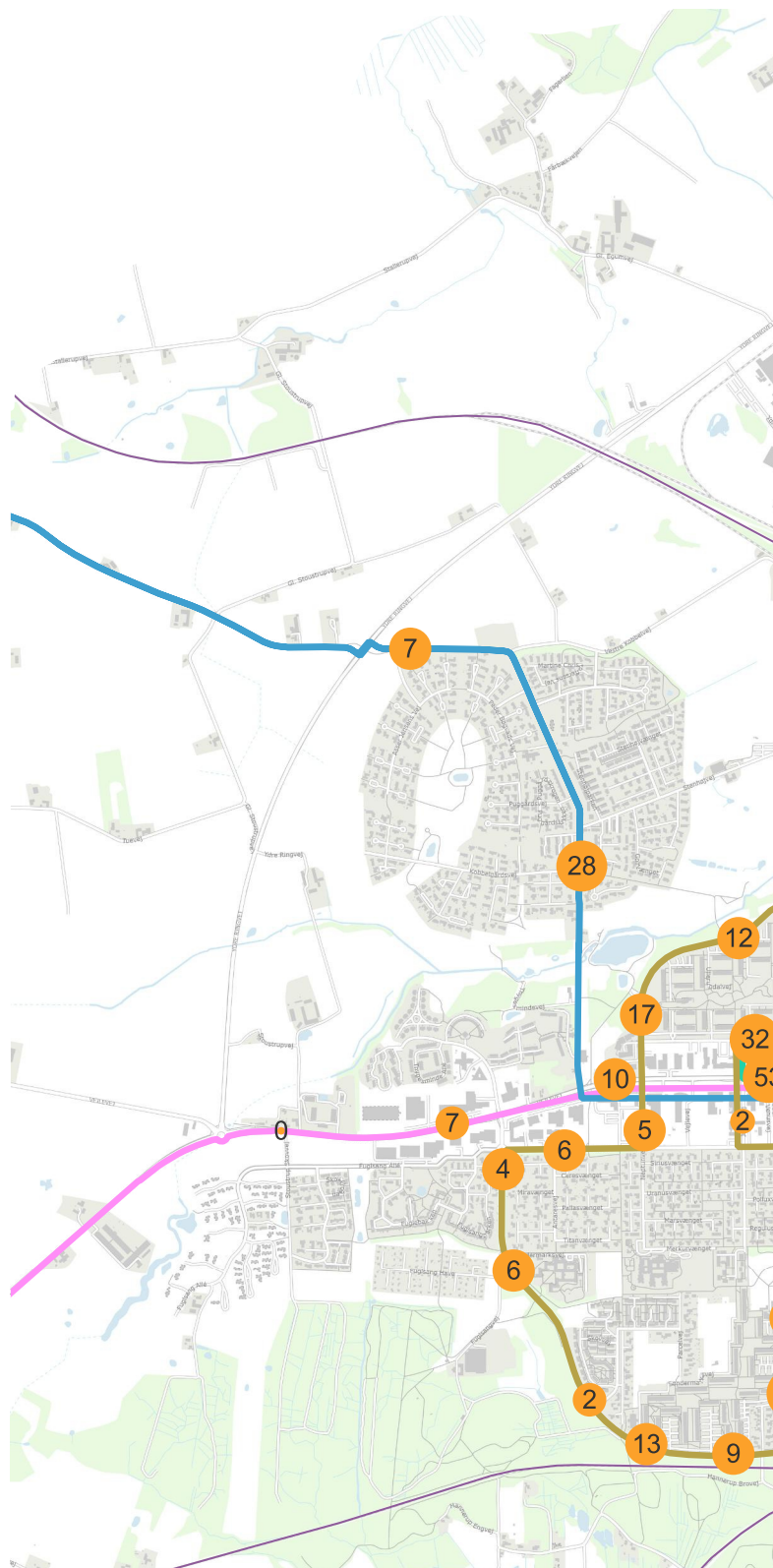
Bybuslinjerne er overvejende enkeltradiale foruden linje 7, der er dobbeltradiel, og en enkelt linje (2) fungerer som en ringlinje. Linje 1 og 8 fungerer i praksis som en dobbeltradiel linje, da det er det samme busmateriel, der kører begge linjer. Passagerer, der rejser med linje 1 og 8 er derfor ikke nødsaget til at skifte på Fredericia Banegård, da bussen blot skifter nummer for at gøre det mere intuitivt for passagererne.

Udvalgte bybuslinjer har et relativt kort linjeforløb med en del sløjfekørsel, mens andre bybuslinjer har et længere linjeforløb og betjener flere byer beliggende uden for Fredericia by. Dette kan skyldes, at bybusnettet er planlagt som et serviceorienteret net, og dermed fokuserer på, at størstedelen af Fredericia Kommune er busbetjent.

På kortet ses det tydeligt, at de største koncentrationer af påstiger er på Fredericia Banegård, hvor der er 548 daglige påstiger. Busnettet i Fredericia Kommune er bygget op som en stjernestruktur, hvilket blandt andet understøtter det høje antal passagerer på banegården, da disse i flere tilfælde skal skifte - blandt andet hvis de skal videre til bymidten med bus.

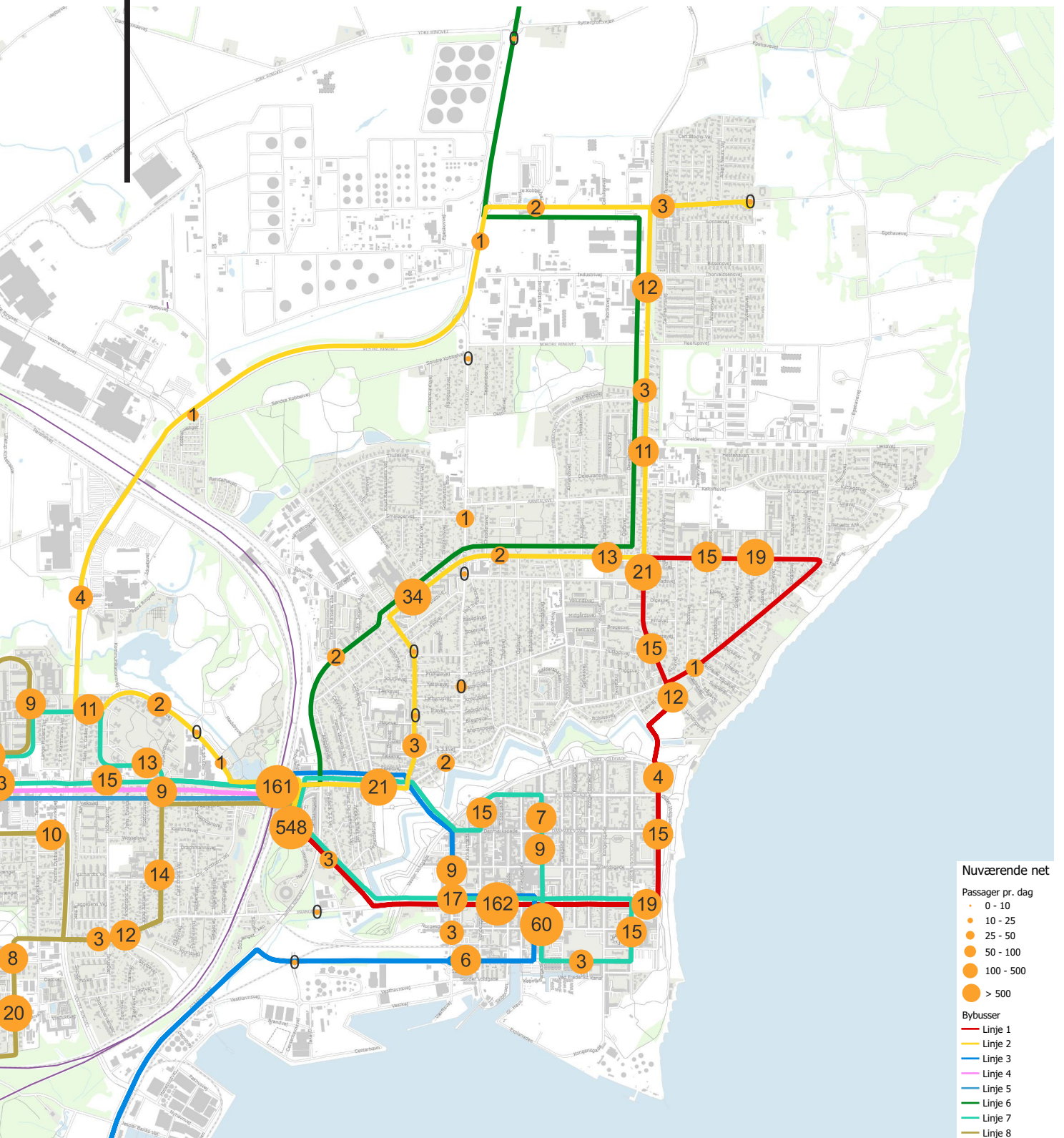
Derudover er de største koncentrationer af daglige påstiger i knudepunktet ved Sjællandsgade og Købmagergade, hvor der er 222 påstiger samt ved Korskerparken og Vejlevej, hvor der er 85 daglige påstiger.

For Fredericia by er der 265 daglige påstiger, der foretager et check-ind med enten et skolekort eller et ungdomskort. Dog er det daglige antal af skole- og ungdomselever højere end det viste, da nogle elever eksempelvis rejser på et rejsekort classic. De figurer derfor ikke i statistikken som skole-/ungdomsrejsende, men registreres som rejsende på lige vilkår med andre.



Fredericia

1.433 daglige påstigere
1.168 pendlere/rejser
265 skole-/ungdomskort



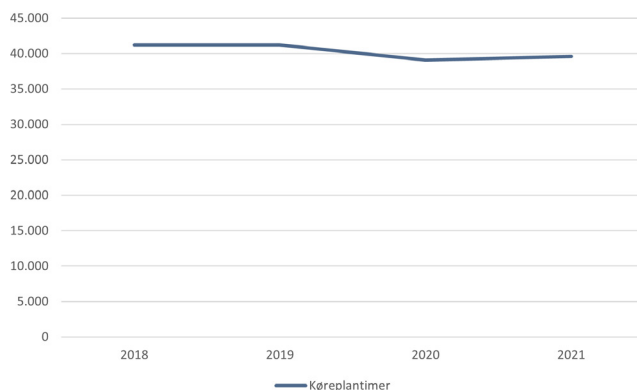
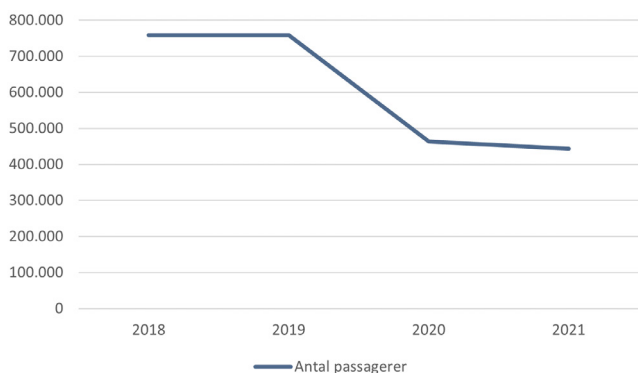
Passagerudvikling

I perioden 2018-2019 var antallet af buspassagerer i Fredricia Kommune omkring 750.000 årligt. Der ses et markant fald fra 2019 til 2020 grundet COVID-19, hvor passagertallet faldt til omkring 450.000 svarende til et fald på 39 %. COVID-19 påvirkede også 2021 med restriktioner, hvorfor der ses et yderligere fald i antallet af passagerer. Samtidig er antallet af køreplantimer tilnærmelsesvis uændret over de fire år, hvilket viser, at den samme buskørsel tilbydes, men at antallet af passagerer og dermed indtægterne er faldet markant.

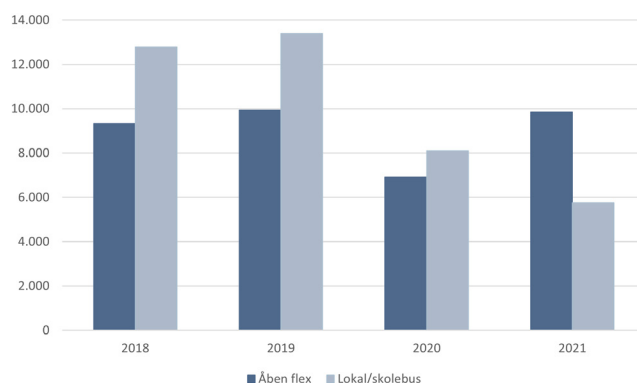
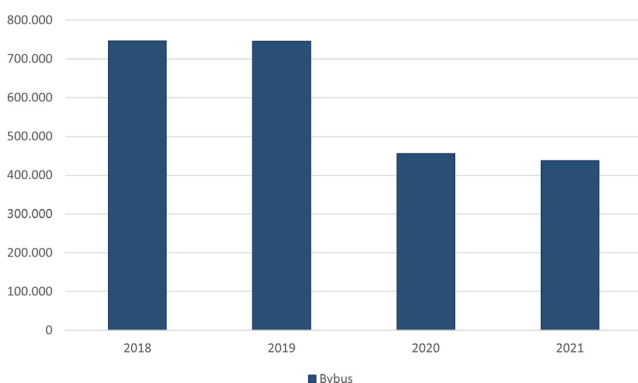
Passagertallet er dog stødt stigende, og Sydtrafik forventer at ramme indeks 85 ved udgangen af 2022 og indeks 95 ved udgangen af 2023.

Passagerudviklingen fra 2018 til 2020 fordelt på busprodukterne følger samme tendens som nævnt ovenfor. Antallet af passagerer fordelt på bybuslinjerne er faldet med 39 %, og for ændringen i passagererne i den åbne flex og lokal/skolebusserne fremgår også et fald på henholdsvis 26 og 37 % fra '18 til '20.

Antal passagerer og køreplantimer - historisk set



Passagerudvikling fordelt på produkter



Økonomi

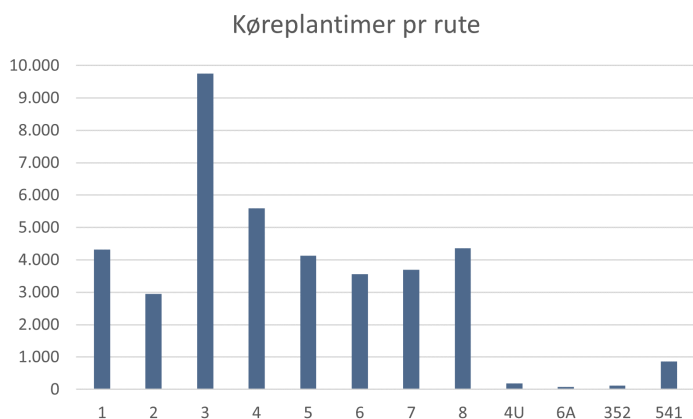
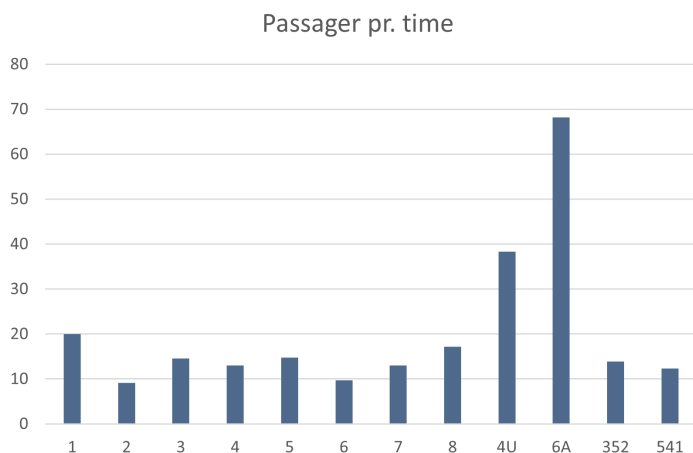
Bussernes driftsøkonomi afhænger af følgende dele:

- Busmateriellet, der kører rundt.
- Hvor mange timer bussen kører.
- Antallet af passagerer i bussen.

De busruter med flest passagerer per køreplantime er de to uddannelsesruter - 4U og 6U. De to ruter kører på de tidspunkter, hvor der er mange passagerer at køre med, og ruterne har kun ét mål at betjene. Det afspejles også i grafen over køreplantimer, hvor det ses, at de to ruter sammen med rute 352 er dem, der bruger færrest køreplantimer.

Af de otte bybuslinjer er det linje 1 og linje 8, der har flest passagerer. Linje 1 er en direkte forbindelse mellem Fredericia Banegård og bymidten, og linje 8 betjener Fredericia Vest. Bybuslinje 2 og 6 er henholdsvis en ringlinje i den nordlige og nordvestlige del af Fredericia, og linje 6 betjener landsbyerne mod nord og videre mod Trelde Næs.

Højdespringeren i køreplantimer er linje 3, som bruger næsten det dobbelte antal køreplantimer som linje 4, der er den linje, som bruger næstflest timer. Linje 3 betjener Erritsø og Snoghøj, og på strækningen mellem Fredericia og Erritsø/Snoghøj er oplandet til bussen lavt. Derfor har linje 3 en del tomme kilometer, hvilket tydeligt fremgår på graferne.



Brugen af flex- og plusture

— karakteristika ved tilbuddene

Flextur og plustur

Flextrafik er kollektiv trafik, der køres med mindre materiel end busmateriel, og som køres på bestilling efter behov. Der kan være flere med på sin rejse med forskellige destinationer, hvilket også kan indebære en omvejskørsel set i forhold til sin egen rejse. Der vil maksimalt være en omvejskørsel på 100 % set i forhold til ens rejsetid.

I alt gennemfører Sydtrafik hvert år mere end 700.000 ture med flextrafik, hvoraf de 154.000 ture er med åben flextrafik. Igennem de sidste år er det blevet stadig mere populært at bruge den åbne flextrafik på tider og steder, hvor der ikke er et tilbud om bus eller tog. Den åbne flextrafik er finansieret af Fredericia Kommune, som også bestemmer, hvilke tilbud der skal være tilgængelig i kommunen.

Fredericia Kommune tilbyder både flextur og plustur. De dækker to forskellige mobilitetsbehov - flextur kan bestilles frit mellem adresser, mens plustur kun tilbydes, hvor der er mulighed for at rejse i kombination med bus og/eller tog. Det er produkter som borgerne skal lære at bruge, da det er nyere produkter sammenholdt med bus og tog, som dertil også kræver en forudbestilling.

Flextur

Flextur løser et transportbehov på de områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. De fleste ture køres i tidsrummet kl. 10-14, og 15 % af turerne benyttes af folk, som har hjælpemiddel med.

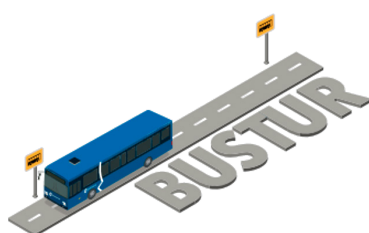
Den gennemsnitlige rejselængde er 7,8 km per tur hvoraf 73 % af turene er inden for kommunegrænsen. Fredericia Kommune gav i 2021 et årligt tilskud på ca. 1.186.000 mio. kr. for godt 9.800 passagerer svarende til ca. 120 kr. per passager.

Plustur

Turene skal bestilles og betales gennem rejseplanen. Kriteriet for at en tur tilbydes er, at der er minimum 500 m til et Plusturstoppested, og der vil kun blive tilbudt Plustur på tidspunkter, hvor der er forbindelse til bus/tog ved et Plusturstoppested. Der vil typisk være en ventetid på 5-20 minutter på et Plusturstoppested, og en rejse med Plustur koster 24 kr.

Anvendelsen af plustur er meget begrænset, så i skoleåret 2022/2023 gennemføres forsøg, hvor Plustur er gratis med gyldigt ungdomskort.

Det kan være relevant at arbejde videre med at fremme brugen af disse produkter i Fredericia for at skabe bedre mobilitet for alle og fremme brugen af kollektiv trafik.





2.3 Knudepunktsperspektivet

I dette afsnit fokuseres der på knudepunkterne betydning, samt hvilke typer af knudepunkter der kan være i spil. Derudover ses der på, hvordan der aktivt kan arbejdes med knudepunkter, så de grønne transportformer understøttes.

De grønne transportformer skal fremmes i Fredericia Kommune. Det forudsættes, at der i det samlede mobilitetssystem i fremtiden benyttes mere areal- og energieffektive transportformer, og at der sker en tilvæning i forhold til at kombinere grønnere transportformer i hverdagsrejserne med andre alternativer end kun at bruge bilen. For at det kan lykkedes, er det vigtigt med et stærkt og sammenhængende mobilitetssystem, der understøtter skift og ansporer til en grønnere og mere fleksibel transportadfærd.

For at opnå et grønt mobilitetssystem, skal der tages mange virkemidler i brug. Ét af disse er udvikling af knudepunkter, som blandt andet faciliterer bedre omstignings- og skiftemuligheder mellem transportformer og dermed skaber attraktive betingelser for kombinationsrejser for borgerne.

Et knudepunkt kan defineres som mange ting. Det kan være et mødested i byen, et omstigningssted eller et sted med forskellige funktioner foruden transportdelen. Knudepunktets primære formål er at være et synligt sted, hvor folk ved, at den kollektive trafik er koblet op på dette sted. Sagt med andre ord er placering samt indretning af knudepunktet et vigtigt element, således der kan dannes et fundament for attraktive knudepunkter, der lægger op til effektive skift i det samlede mobilitetssystem.

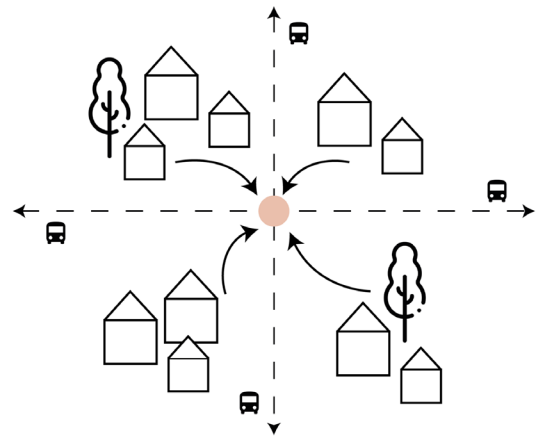
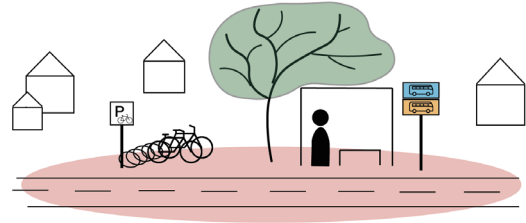
I det efterfølgende er der listet to forskellige typer af knudepunkter - byknudepunkt og regionalt knudepunkt, der adskiller sig fra hinanden.

Disse skal anvendes i det videre arbejde med at styrke den kollektive trafik i Fredericia Kommune ved at give en forståelse af, hvordan knudepunkter kan udvikles rundt om i kommunen, og hvilke elementer, der er vigtige at indtænke. Antallet af passagerer på stoppestedet har også betydning for, hvordan der bør arbejdes med knudepunktet.

Byknudepunktet

Byknudepunktet er et bymæssigt mødested i byen, hvor det er let at komme til og med god cykelparkering. Det er et knudepunkt, som samtidig fungerer som et attraktivt opholdsrum. Det vil være til stede både i de små og større byer, og vil derfor også have forskellige mål i nærområdet.

Figuren viser en principskitse over, hvordan et byknudepunkt kan se ud i Fredericia Kommune. Den øverste skitse viser, hvilke funktioner, der som minimum bør være til stede ved et byknudepunkt. Diagrammet nedenunder illustrerer kollektiv trafik ud af de fire akser, og i de fire kvadranter er funktioner angivet med forskellige formål, der alle kan have forbindelse til knudepunktet.



Gode parkeringsforhold

Fælles for knudepunkter er, at der er god opkobling til kollektiv trafik. Den videre rejse skal være nem og intuitiv, hvilket derfor kræver gode parkeringsforhold for biler og cykler. For biler er det visheden omkring ledige parkeringspladser samt tilgængeligheden til pladserne, hvor det for cykler er muligheden for god cykelparkering, der udvalgte steder også kan være overdækket, der er betydelige parametre.

Stiforbindelser

Tilgængeligheden til knudepunkter er vigtig, og det stiller krav til stiforbindelsernes udformning. Det er vigtigt, at der;

- sikres en direkte forbindelse mellem knudepunkt og målpunkt.
- skabes tryghed på forbindelsen.
- er god komfort for brugerne på stien.

Der er således tre elementer i spil, der alle har betydning for den samlede oplevelse af stiforbindelsen. Brugere har hver især sit eget målpunkt, og det kan derfor være svært at sikre den direkte stiforbindelse for alle. Dog skal det være for øje, at hvis forbindelsen er for snørklet, er der risiko for, at cyklister og gående skyder genvej på steder, som ikke er tiltænkt. Stiforbindelsen skal føles tryk - både dag- og aften timerne, hvilket blandt andet sikres med belysning. Ydermere kan stiforbindelsens komfort have en mindre betydning i forhold til, om forbindelsen benyttes. Som udgangspunkt er det at foretrække, at belægningen passer til stiens brugere, men et økonomisk aspekt kan være gældende, hvorfor en given belægningstype måske ændres og nedjusteres.

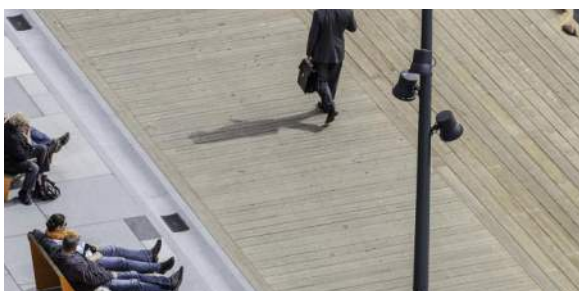


Foto: Urban Creators

Wayfinding

Den intuitive færden hen til knudepunktet og på selve knudepunktet er to vigtige aspekter i at få etableret et godt knudepunkt. Way-finding har til formål at gøre knudepunkterne inviterende og lette at afkode og navigere i - både for eksisterende og nye brugere.

Wayfinding kan udføres med flere elementer. Nogle eksempler er listet op nedenfor:



Belægning er en diskret, men effektiv måde til at guide brugerne i den retning, der ønskes, da vi som mennesker aflæser og afkoder hvilke retninger, vi skal bevæge os i.



Malet gulv er et afgrænset areal, hvor underlaget er beklædt med en markant farve, så det ønskede område får en klar visuel identitet.



Belysning er en væsentlig orienteringsfaktor, som vi mennesker afkoder og lader os guide af. Især på stier er belysning afgørende for det ruteforløb, der vælges.



Inventar dækker over "møblerne" på knudepunktet, og støtter op om, at stedet både er funktionelt og et rart sted at opholde sig - både i korte og længere intervaller.



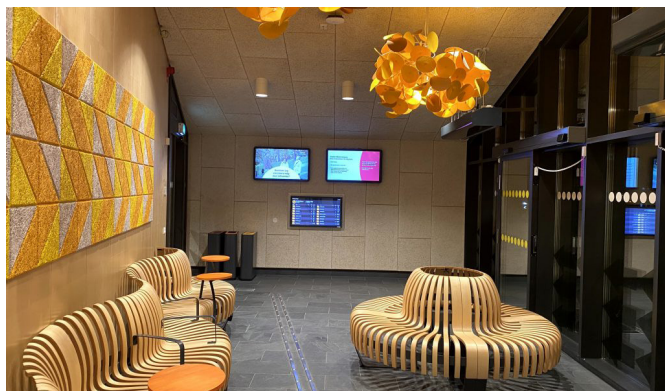
Skilte er det mest basale wayfinding-greb. Det hjælper med at danne et hurtigt overblik over knudepunktet, samt at formidle detaljerede informationer.

Regionalt knudepunkt

Det regionale knudepunkt fungerer som et "interkommunalt" knudepunkt - det vil sige, at der er en del kollektiv trafik på tværs af flere kommunegrænser, som er koblet op på stationen. Samtidig er det et knudepunkt med en central bymæssig funktion.

På principskitsen er der på det øverste billede vist en række funktioner, der kan være tilgængelige på et regionalt knudepunkt. Nedenunder er akserne vist for kollektiv trafik, der indikerer, at den kollektive trafik kommer fra forskellige retninger i en stjernestruktur, hvor de alle mødes i det regionale knudepunkt. Derudover fremgår det, at der er forskellige funktioner, som føder knudepunktet - erhverv, kultur, natur med videre.

Gældende for Fredericia Kommune vil det regionale knudepunkt være Fredericia Banegård, hvor der både er togbetjening samt to regionalruter gennem Fredericia Kommune. På den lange bane vil en potentiel station Erritsø også fungere som et regionalt knudepunkt.



Ventefaciliteter

Ved et knudepunkt er ventefaciliteter en del af oplevelsen af at opholde sig på et knudepunkt. Et knudepunkt anses ofte som et skiftested, hvor folk kun opholder sig i kort tid, fordi de bliver "tvunget" til at foretage et skift, eller fordi deres rejse starter her. Ventefaciliteter spiller derfor en relativ stor rolle i oplevelsen af knudepunktet, da de skal tilpasses til typen af knudepunkt samt til den type rejsende, der forventes at være.

Ventefaciliteter indeholder to elementer:

- Fysiske faciliteter
- Funktioner i forbindelse med faciliteterne

De fysiske faciliteter er de basale elementer som bænke, læskærme, overdækket og/eller indendørs opholdsrum og affaldshåndtering. Foruden disse kan der knyttes en række funktioner til et venteområde såsom realtidsinfo/infoskærme, pakkebokse og udendørs motionsmuligheder. Samlet set udgør de fysiske elementer og funktioner den totale oplevelse af, hvordan ventefaciliteterne er på det givne knudepunkt.

Cykelparkering

Betydningen af god cykelparkering er væsentlig for alle typer knudepunkter, men for et regionalt knudepunkt er det forventeligt, at der er en del cyklister og behovet for cykelparkering er derfor også større. Foruden traditionel cykelparkering bør der også være overdækket og/eller aflåst cykelparkering, som gør det attraktivt at parkere cyklen på knudepunktet.



Bilparkering

Et regionalt knudepunkt vil være det sted, hvor de fleste vil søge til, hvis deres rejse krydser gennem én eller flere kommuner. Der skal være mulighed for bilparkering ved knudepunktet, og det er vigtigt, at antallet af parkeringspladser afspejler behovet plus lidt mere. Undersøgelser viser, at hvis bilister skal parkere deres bil, og foretage den videre rejse med kollektiv trafik, må kapaciteten ikke overstige 85 %, da bilisterne herefter begynder at fravælge parkeringspladsen.



Koncept for knudepunkter i Fredericia Kommune

Knudepunkter kan både være simple omstigningssteder og komplekse byrum, hvor skiftet mellem forskellige transportformer er muligt. Der kan arbejdes med knudepunkter i forskellig skala afhængig af konteksten. I det efterfølgende er der set på, hvordan det indledende arbejde kan være for Fredericia Kommune.

Grundlæggende koncept

I arbejdet med knudepunkter er der ikke et facit til, hvordan arbejdet skal være, men derimod individuelt i forhold til, hvad der prioriteres i den enkelte kommune. Kigges der til udlandet er flere europæiske byer, hvor knudepunkter er lige så stor og en naturlig del af bybilledet, som parkeringspladser er i mange danske byer - store som små. I flere af byerne ligger der et koncept bag knudepunkterne, hvis formål er at;

- skabe ensartethed i knudepunkterne.
- gøre udvælgelsen af knudepunktets placering samt den efterfølgende planlægning mere struktureret.
- skabe genkendelighed for eksisterende og potentielle brugere.

Reis via Hub er en organisation i Groningen og Drenthe i Holland, som udelukkende arbejder med knudepunkter i de to provinser. De er lykkedes med at få etableret et genkendeligt udtryk, logo og navn, så når brugerne møder nedenstående skilt ved de, at de er ved et knudepunkt, da de har valgt kalde deres knudepunkter for et "hub".



Konceptet kan opbygges på forskellige måder og bestå af forskellige elementer, som kan prioriteres forskelligt fra knudepunkt til knudepunkt. Et eksempel på et koncept for knudepunktsarbejdet kan se ud på følgende måde:

- Et overordnet navn samt gennemgående farvetema.
- Ensartethed i forhold til valg af materiel.
- Elementer, der som minimum altid vil være at finde på et givent knudepunkt. Det kan for eksempel være overdækket cykelparkering, vandpost og WiFi.
- De samme udvælgelseskriterier ligger til grund for udvælgelsen af knudepunkterne. Eksempelvis der skal minimum komme én bus i døgnet eller der skal være opkobling til en sti.
- Finansiering. Der er fastsættes et givent beløb hvert år i budgetforhandlingerne til at etablere og drifte knudepunkterne, så standarden er den samme for nye som gamle knudepunkter.



Potentielle knudepunkter

Ligger der et grundlæggende koncept til grund for knudepunkternes tilblivelse, vil der deri også være angivet, hvordan knudepunkterne skal udpeges. Knudepunkterne er ikke ens, og jævnfør forklaringen på de forrige sider, vil knudepunkterne i Fredericia Kommune være lokale byknudepunkter, som også kan være centrale omstigningspunkter. Steder, der kan udpeges som knudepunkter er angivet nedenfor:

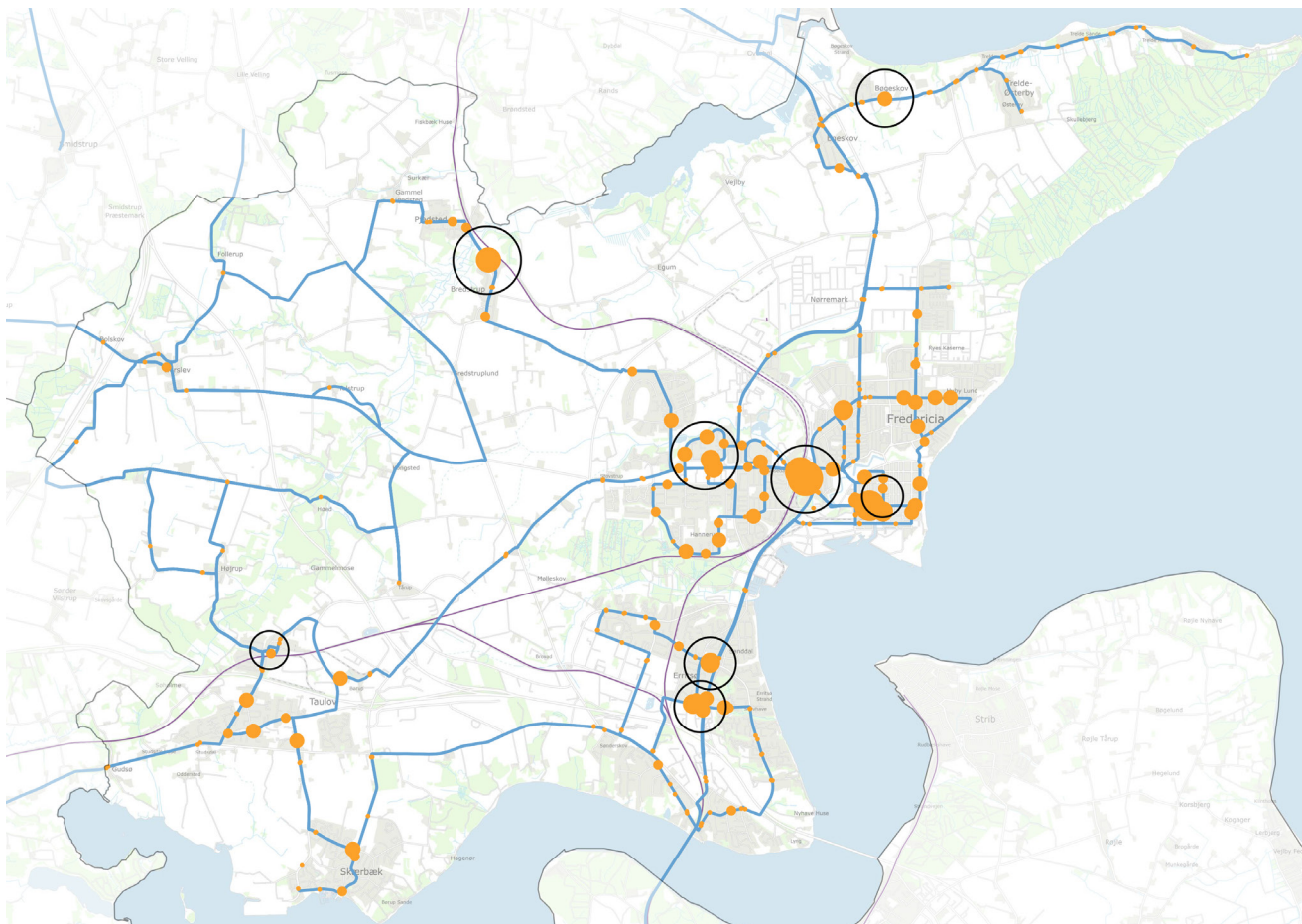
- Fredericia Banegård
- Erritsø Bymidte
- Taulov Station
- Korskærparken
- Byknudepunkt i bymidten ved Købmagergade/Jyllandsgade
- Snoghøj Landevej ved Mosegårdsvej
- Bredstrup ved skolen
- Bøgeskov

Kickstart af processen

På baggrund af førnævnte vil det næste skridt være en intern proces i Fredericia Kommune, der har fokus på, at der sker et arbejde på tværs af plan- og trafikplanlæggere i forhold til at udvikle en strategi for det videre arbejde med knudepunkter.

Processen løber både på den korte og den lange bane, hvor processen på den korte bane vil være at få kickstartet samarbejdet internt i kommunen og efterfølgende få udpeget, hvilke knudepunkter, der skal arbejdes med.

Processen på den lange bane vil være at få arbejdet forankret i kommunen, så der sættes interne midler af til projekterne - både til etablering, men også til vedligeholdelse. I denne proces ligger der også muligheden for at søge forskellige puljemidler - blandt andet til etablering af knudepunkterne, så hele projektet omkring knudepunktet realiseres.



3

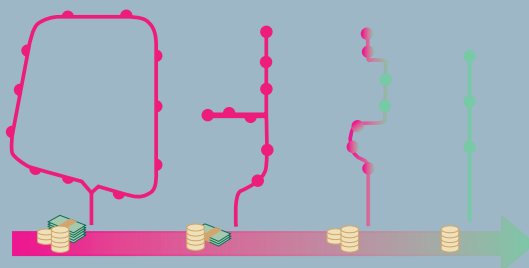
Planlægningsprincipper

Planlægningsprincipper

Der er i udviklingsplanen udarbejdet en kortlægning af dagens behov for kollektiv trafik og fremtidige potentialer for flere passagerer. Der er tilsvarende udarbejdet en række planlægningsprincipper, som en del af denne udviklingsplan for kollektiv trafik i Fredericia Kommune. Formålet med planlægningsprincipperne er at sikre, at den kollektive transport bliver attraktiv for flere, hvor der kan skabes mere busdrift for pengene. Sammen med kortlægningen, bør principperne anvendes som strategiske greb i udarbejdelse af det fremtidige busnet i Fredericia Kommune og kan fremadrettet fungere som forvaltningens grundlag for planlægning af det kollektive net.

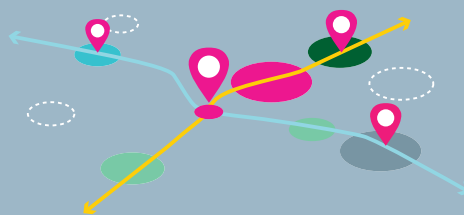
Skab direkte forbindelser

Skab direkte linjer og undgå omvejskørsel, da den oplevede rejsetid har betydning for brugerne. Direkte linjer giver flere passagerer og en bedre økonomi, men medfører også længere gangafstand for nogle.



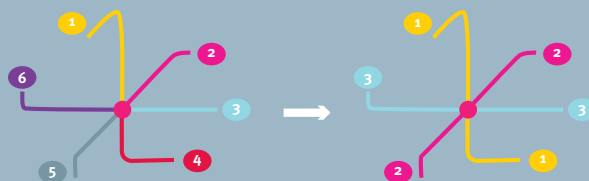
Fokusér busdriften og skab sammenhæng

Fokusér busdriften der, hvor der er flest passagerer, og hvor den kan skabe sammenhæng og dække flere attraktionspunkter.



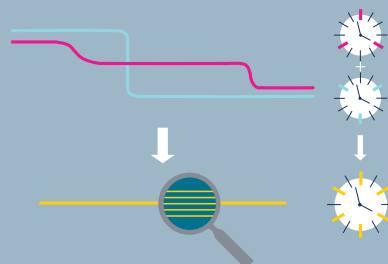
Skab enkelthed i nettet

Sammenhængende linjer skaber et bedre overblik for brugerne og understøtter relevante rejsestrømme. Der kan suppleres med andre busprodukter for at komme ind til det centrale net.



Opnå højere frekvens

Højere frekvens kan opnås ved sammenlægning af linjer. Det giver både et mere enkelt og overskueligt net, men også mere fleksibilitet og flere afgange for brugerne.



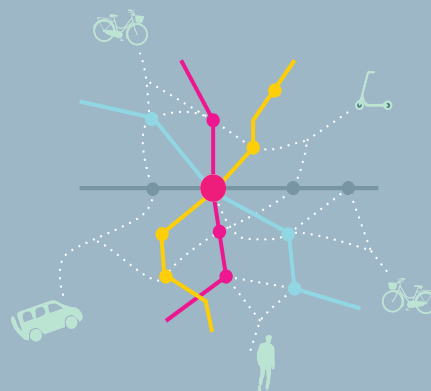
Skab god forbindelse til baner og knudepunkter

En god forbindelse til baner og knudepunkter gør, at brugerne nemmere kan rejse på tværs af nettet og skifte mellem transportformer, således at flere transportbehov og destinationer dækkes.



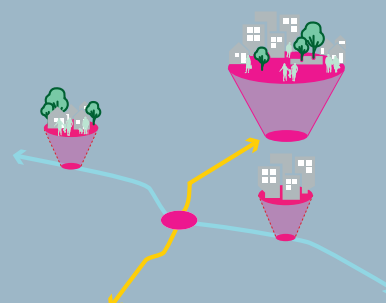
Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger

Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger såsom cykel, elløbehjul, Plustur m.m., der skal gøre det let at komme hen til nærmeste stop eller station.



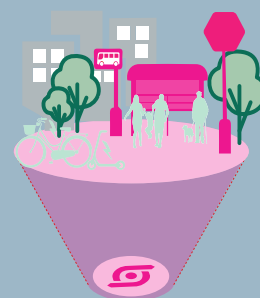
Prioritéér opkobling af byudviklingsområder

Prioritéér en god kollektiv opkobling allerede tidligt i planlægningen af byudviklingsområder, så kollektiv transport bliver det naturlige første valg for flere.



Styrk trygge knudepunkter

Styrk knudepunkter ved at sikre trygge og attraktive byrum og gode faciliteter for first-last mile-løsninger ved stoppesteder og stationer.



Facilitér nemme skift

Facilitér nemme skift, hvor muligheden for at kombinere flere transportformer fra dag til dag, bliver mere attraktive. Både kollektive og private løsninger skal indtænkes.



4 Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Fredericia

4.1 Fokusområder og planlægningsprincipper for fremtidens busnet i Fredericia Kommune

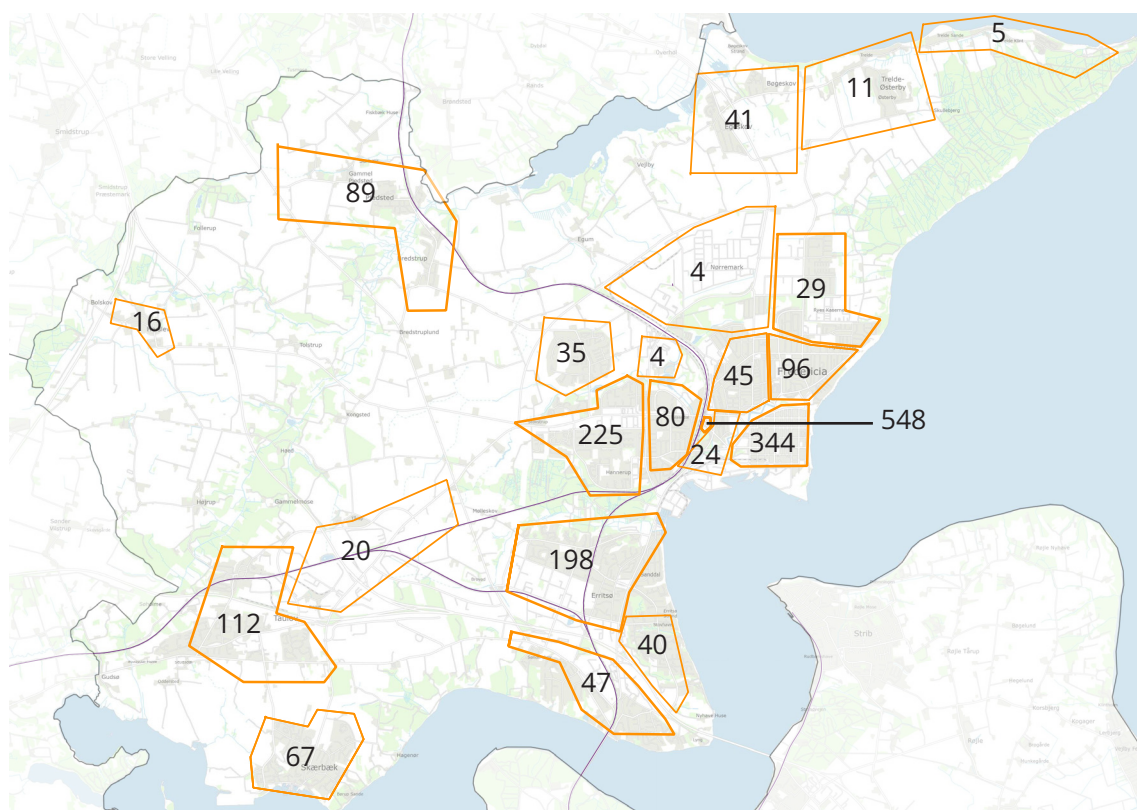
Dette afsnit opsummerer de udfordringer og potentialer fra kortlægningen, som det fremtidige busnet skal imødekomme samt de rejserelationer, der er vigtige at understøtte. Desuden fremgår det, hvordan planlægningsprincipperne er bragt i spil i arbejdet med at forme udviklingsplanen for den kollektive trafik i Fredericia Kommune.

Rejsestrømme er et godt redskab, da det er muligt at kortlægge de største rejsestrømme, som dertil kan være medvirkende til udarbejdelse af det fremtidige busnet, så ressourcerne prioriteres der, hvor passagererne er.

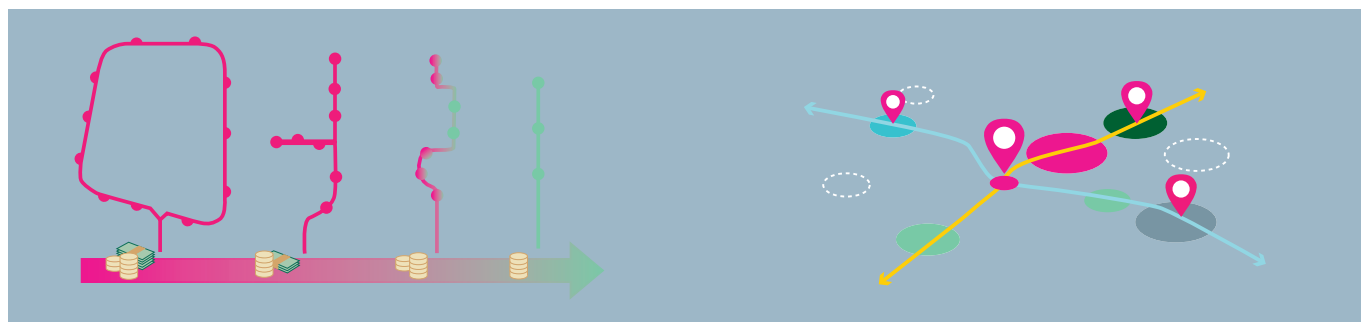
Det skal bemærkes, at rejsestrømmene er baseret på baggrund af, hvor mange der har foretaget et check-ind og check-ud (helrejse). Elever med skole-/ungdomskort er ikke forpligtet til at fortage check-ind og -ud, hvorfor nogle rejsende ikke vil fremgå af disse tal.

På nedenstående figur er byerne i Fredericia Kommune angivet sammen med bydelene i Fredericia by. De tre største rejsestrømme er angivet baseret på helrejser, og så er antallet af daglige påstigere angivet indenfor det givne område.

De største rejsestrømme i Fredericia Kommune er mellem bymidten-Erritsø, bymidten-Hannerup og Pjedsted-Ullerup, og set i forhold til det daglige antal påstigere er tyngden i de tilsvarende områder - henholdsvis bymidten, Hannerup og Erritsø, og Fredericia Banegård er det område med flest daglige påstigere.



4 Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Fredericia Kommune



Fokuser busdriften, skab sammenhæng og få mere busdrift for pengene

- A-busnet, der er markedsorienteret
- Direkte betjening frem for loop-kørsel
- Busbetjening, hvor passagergrundlaget er størst

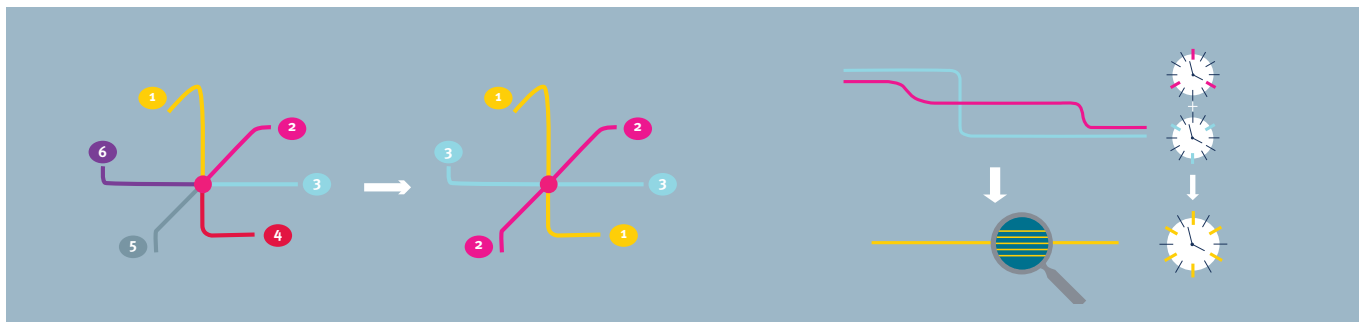
Det anbefales at strukturere bybusnettet som et A-busnet, som kendes fra Randers, Aarhus og flere Sjællandske købstæder. Her skabes en rygrad i busnettet langs de største transportkorridorer med A-busruter med mindst kvartersdrift.

I Fredericia anbefales to A-buslinjer, der begge kører hvert kvarter og betjener uddannelsesinstitutioner, større arbejdspladser og tætte boligområder med muligheder for indkøb, idræt, kultur og den øvrige mobilitet.

Det at fokusere driften i A-busnettet betyder, at mange vil opleve et styrket tilbud, mens nogle vil få længere til bussen, men til gengæld vil frekvensen være højere, hvormed ventetiden reduceres. Erfaringer fra de sjællandske købstæder er, at passagertallet er steget med implementeringen af et A-busnet, og at passagerer er villige til at gå længere efter et mere attraktivt tilbud.

De nuværende bybuslinjer er et eksempel på kørsel i loops og mindre direkte linjeføringer. Ved at gentænke bybusbetjeningen, så der køres de steder, hvor passagererne er, udnyttes ressourcerne mere målrettet til at skabe et bedre tilbud for de fleste, mens nogle få vil få lidt længere til stoppestedet.

Kortlægningen af den nuværende brug af busserne tydeliggør, at der er flere steder, hvor der er få kunder i bussen baseret på antal påstiger på stoppesteder. Derfor er der arbejdet med at koncentrere busdriften der, hvor kundegrundlaget er størst og hvor flest muligt drager fordel af en kort rejsetid. Netop det at sikre direkte linjeføring, kort rejsetid og betjening af de største attraktionspunkter øger serviceniveauet og skaber derigennem grundlaget for en økonomisk mere robust betjening.



Skab enkelthed i nettet og opnå højere frekvens

- Enkelthed i Fredericia by med flere dobbeltradiale linjer
- A-busnet med højere frekvens og enkelthed i betjeningen
- Kobling mellem Fredericia Banegård og bymidten

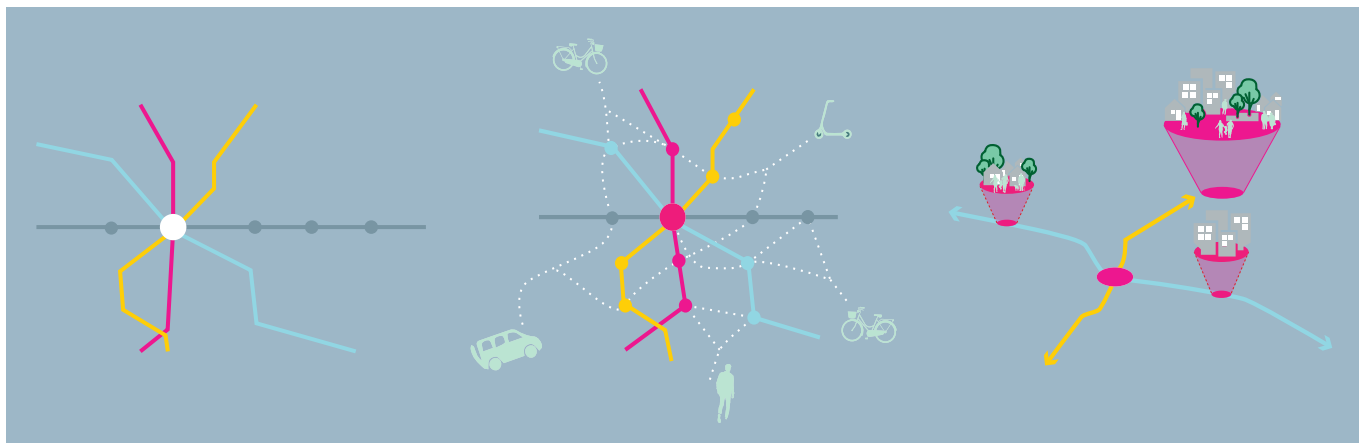
Den nuværende rutestruktur for bybusnettet i Fredericia består af kringlede ruteforløb med en del sløjfekørsel, som giver unødigt omvejskørsel for passagererne. For fem af bybuslinjerne er der et loop i begge ender, og alt afhængig af, hvor stort disse loop er, vil det i en vis udstrækning være til gene for de oversidende passagerer.

Bybuslinje 7 er den eneste linje, der er dobbeltradiel. Linje 1 og 8 er enkeltradiale linjer, men fungerer i praksis som dobbeltradiel, da det er samme busmateriel, der kører de to linjer. Ved enkeltradiale linjer tvinges passagererne til at foretage et skift, hvis deres start-/slutdestination ikke er Fredericia Banegård. Ud fra erfaringerne vides det, at ventetiden ved et omskifte mellem to kollektive transportmidler vægtes med en faktor 2 i forhold til køretiden. Derudover foretrækker passagererne sammenhængende ture fremfor tids-spild i forbindelse med at skifte transportmiddel.

I det fremtidige busnet er der arbejdet med en klar struktur i form af et A-busnet som rygraden i busnettet, som automatisk medfører en forenkling af ruterne, der tilsammen skaber et net med højere frekvens end ruterne har i dag. A-busnettet har en frekvens på fire afgangene i timen fordelt over dagen, og lidt lavere frekvens i aftentimerne og weekenderne.

Derudover er der ikke en naturlig kobling mellem Fredericia Banegård og bymidten, hvilket blandt andet skyldes Fredericia Vold, som skaber en naturlig barriere mellem de to målpunkter. Der er på nuværende tidspunkt ikke etableret et bymæssigt knudepunkt i bymidten, hvormed kobling mellem to punkter ikke er muligt at skabe. Ud fra kortlægningen fremgår det, at grundet den nuværende busbetjening finder en del af passagererne det nemmere og hurtigere at gå mellem Fredericia Banegård og bymidten fremfor at tage bussen. I det fremtidige busnet er der arbejdet med placeringer af knudepunkter forskellige steder i bymidten, der har til formål både at skabe forbindelse mellem Fredericia Banegård, samt at sikre en god korrespondance mellem krydsende busruter og skabe et godt bymiljø i og omkring knudepunkterne.

4 Tiltag til at styrke den fremtidige kollektive trafik i Fredericia Kommune



Prioriter en god opkobling af byudviklingsområder, etabler attraktive cykel- og gangforbindelser og skab god forbindelse til baner og knudepunkter

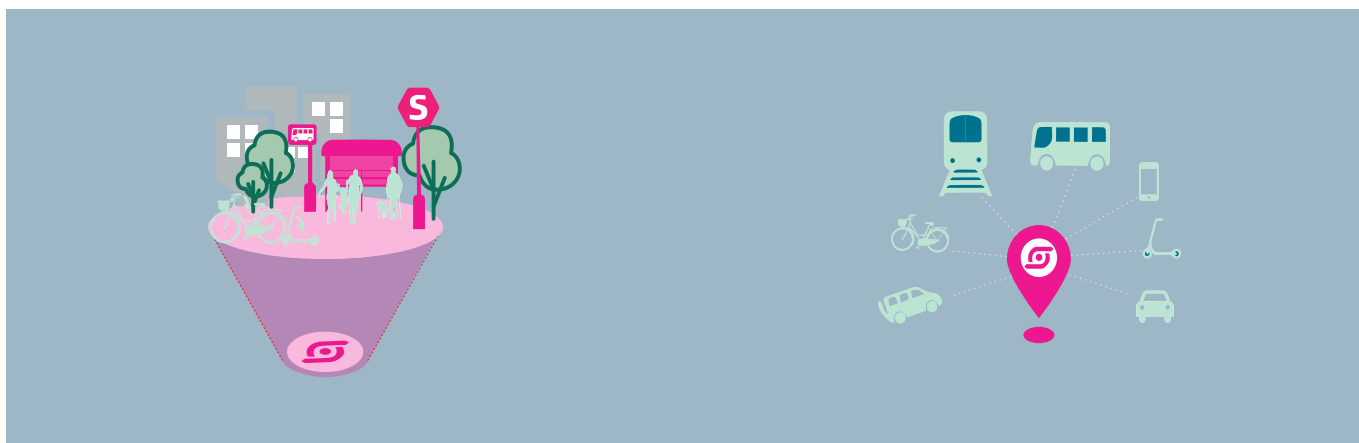
- Skab en højfrekvent forbindelse til Kanalbyen
- Bedre cykelinfrastruktur og bedre stiforbindelser

Kommunens større byudviklingsområder bør sikres busbetjening, der passer til behovet, således at kollektiv trafik er et reelt alternativ til bilen. Det er vigtigt at arbejde med at busbetjeningen af disse områder ikke "generer" de passagerer, der ikke skal denne vej, men netop er en styrkelse af det samlede net. Sikre og trygge stiforbindelser kan også være med til at skabe en god opkobling.

Det er blandt andet områder som Kanalbyen, hvor der er vedtaget en mere streng parkeringsnorm, men også byudviklingsområder som Himmerigshuse og potentielle erhvervsområder med kontor erhverv er vigtige i prioriteringen af den fremtidige kollektive trafik. Gældende for Himmerigshuse er området på nuværende tidspunkt i det tidlige stadie, men samtidig er det også her muligheden er for at tænke den kollektive trafik på lige vilkår som biltrafikken, og dermed prioritere den fra områdets begyndelse.

Frem mod 2033 er målet, at 25 % af alle ture skal foretages på cykel samt, at 85 % af skolebørnene går eller cykler til/fra skole på egen hånd. Det stiller krav til den nuværende cykelinfrastruktur og stiforbindelser, som skal opgraderes og prioriteres politisk. Ved at arbejde på at sammenbinde det eksisterende stinet (både cykel og gang), bør der tænkes ind i opkoblingen af knudepunkter, så blandt andet cyklen både kan bruges som et transportmiddel fra A til B, men også som en first/last mile-løsning, og at det er muligt og sikkert at gå til og fra knudepunkterne. Det er gældende for både skoleelever, der skal videre til en overbygnings-skole, såvel som pendlere og uddannelsessøgende.

Stiforbindelser kan have to formål - det rekreative aspekt og det funktionelle aspekt. Fokus i planen er det funktionelle aspekt, hvor stiforbindelsernes formål er at skabe forbindelse til de førnævnte knudepunkter, men også på stationerne beliggende i Fredericia, Taulov og muligvis Erritsø skal der skabes gode stiforbindelser.



Styrk knudepunkter og faciliteter nemme skift

- Fokus på knudepunkternes faciliteter
- Bedre og tryk tilgængelighed til knudepunkterne

Der er i udviklingsplanen defineret forskellige typer af knudepunkter, som skal medvirke til at italesætte, hvordan knudepunkterne kan styrkes for at gøre det mere attraktivt og trygt at opholde sig der. Det handler både om den bymæssig opkobling, knudepunktets faciliteter, selve busbetjeningen, hvormed knudepunkter kan gå fra at betragtes som stoppesteder til at blive mødesteder i byen. Generelt bør der arbejdes med tilgængelighed til stoppestederne, stoppestedsfaciliteter, siddemulighed, information, tryk cykelparkering og belysning.

Togstationerne kan ses som mere permanente knudepunkter i og med, at det er skinnebåren transport, som har en vis permanentthed. Det kan have en betydning i forhold til de forbedringer eller tiltag, der vælges i forbindelse med styrkelse af knudepunkterne, da der kan være større sikkerhed i de investeringer, der udføres. Ved en potentiel station ved Erritsø bør elementer som eksempelvis cykelparkering, ventefaciliteter og trykke forbindelser over vejanlæg sikres for at opnå et optimalt knudepunkt.

Selve formålet med at styrke knudepunkterne bør ikke undervurderes, da det kan være de forskellige tiltag og elementer, der gør, at det ikke længere kun er tvangskunder, der benytter den kollektive transport.

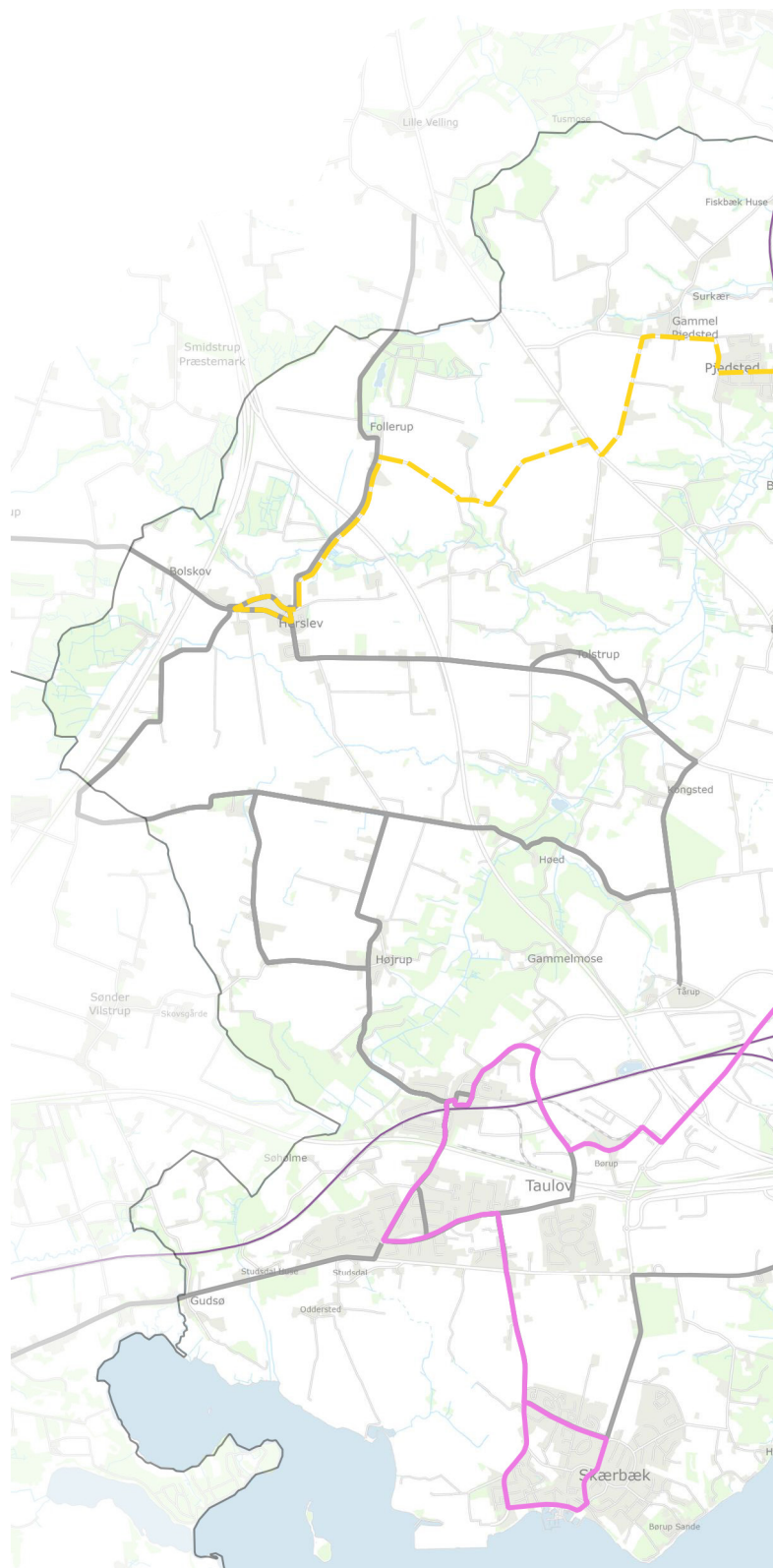
Der arbejdes med at styrke busbetjeningen af knudepunkter, hvor det er relevant, således at ventetiden mellem skifte reduceres. Dette kan både være med en anden busbetjening end i dag eller med en bedre frekvens end i dag. Der kan også indtænkes andre mobilitetsløsninger, eksempelvis samkørsel, flextrafik, elcykler, der betales over lønnen eller Byens Bil, som vil være en delebil.

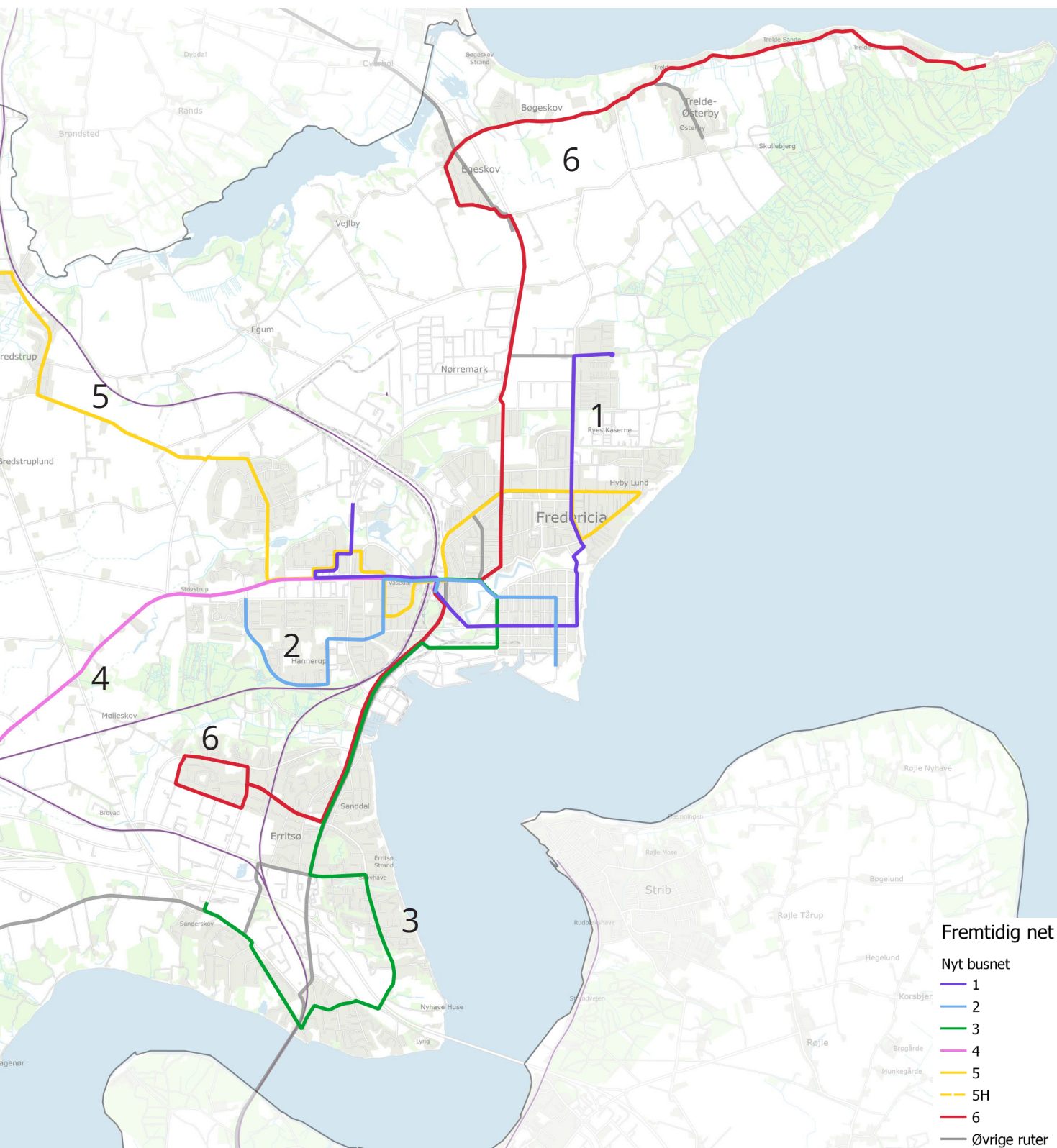
4.2 Løsningsforslag til fremtidens busnet i Fredericia Kommune

De opstillede planlægningsprincipper i udviklingsplanen er udgangspunkt for, hvordan det kollektive net kan styrkes på kort sigt. Det er foreslået at styrke frekvensen ved at etablere et A-busnet i Fredericia by med kvartersdrift det meste af dagen. Qua dette, er der foreslået at omlægge flere bybuslinjer i Fredericia by, således at der opnås en mere enkel busbetjening frem for sløjkørsel. Tilsvarende er gældende for nogle af busruterne, der betjener landområderne. Dermed koncentrerer ressourcerne, hvor der er flest at køre med og hvor potentialet for flere passagerer er størst.

Figuren viser det fremtidige net for Fredericia Kommune. Nettet er bestående af et A-busnet i Fredericia by samt lokalruter, der både betjener byer beliggende uden for Fredericia samt Fredericia by. Ressourcerne optimeres, så alle ruter har en funktion for Fredericia by, da det blandt andet er her de største rejsestrømme har relation til og fra.

Alle lokalbyer i Fredericia Kommune er busbetjent med det fremtidige net. Dog vil der være ydertidspunkter eller landsbyer, hvor der ikke vil være busbetjening, men hvor muligheden kan være at anvende behovsstyrede tilbud, der giver mobilitet i ydertidspunkter, når de traditionelle busser ikke kører eller for de, der ikke har adgang til busbetjening.





Fredericia by

En koncentreret busdrift med et nyt koncept

Bybusnettet i Fredericia bygges op med et A-busnet som rygraden, der betjener de største kundepotentialer med kvartersdrift. A-busnettet består af to A-buslinjer, der er dobbeltradiale og kører på tværs af centrum og binder byen sammen. A-busnettet suppleres med fire andre bybuslinjer, der betjener de områder, hvor kundegrundlaget ikke helt er til A-busbetjening.

Foruden de seks bybuslinjer vil både lokal- og regionale ruter også betjene dele af Fredericia by. Busnettet er planlagt efter der, hvor det største passagerpotentialer er, hvortil betjeningen styrkes på de korridorer, hvor behovet er. Langt de fleste udfordringer og behov, som er skitseret under kortlægningen, imødekommes med dette bybusnet.

De to dobbeltradiale A-buslinjer betjener henholdsvis Fredericia Idrætscenter og Korsværtparken mod nordvest, Hannerup, Fredericia Banegård, bymidten med Kanalbyen og sundhedshuset samt Ryes Kasserne mod nord. A-busnettet kører hvert kvarter i myldretiden morgen og eftermiddag, halvtimesdrift i dag- og aften timerne samt timesdrift i de sene aften timer.

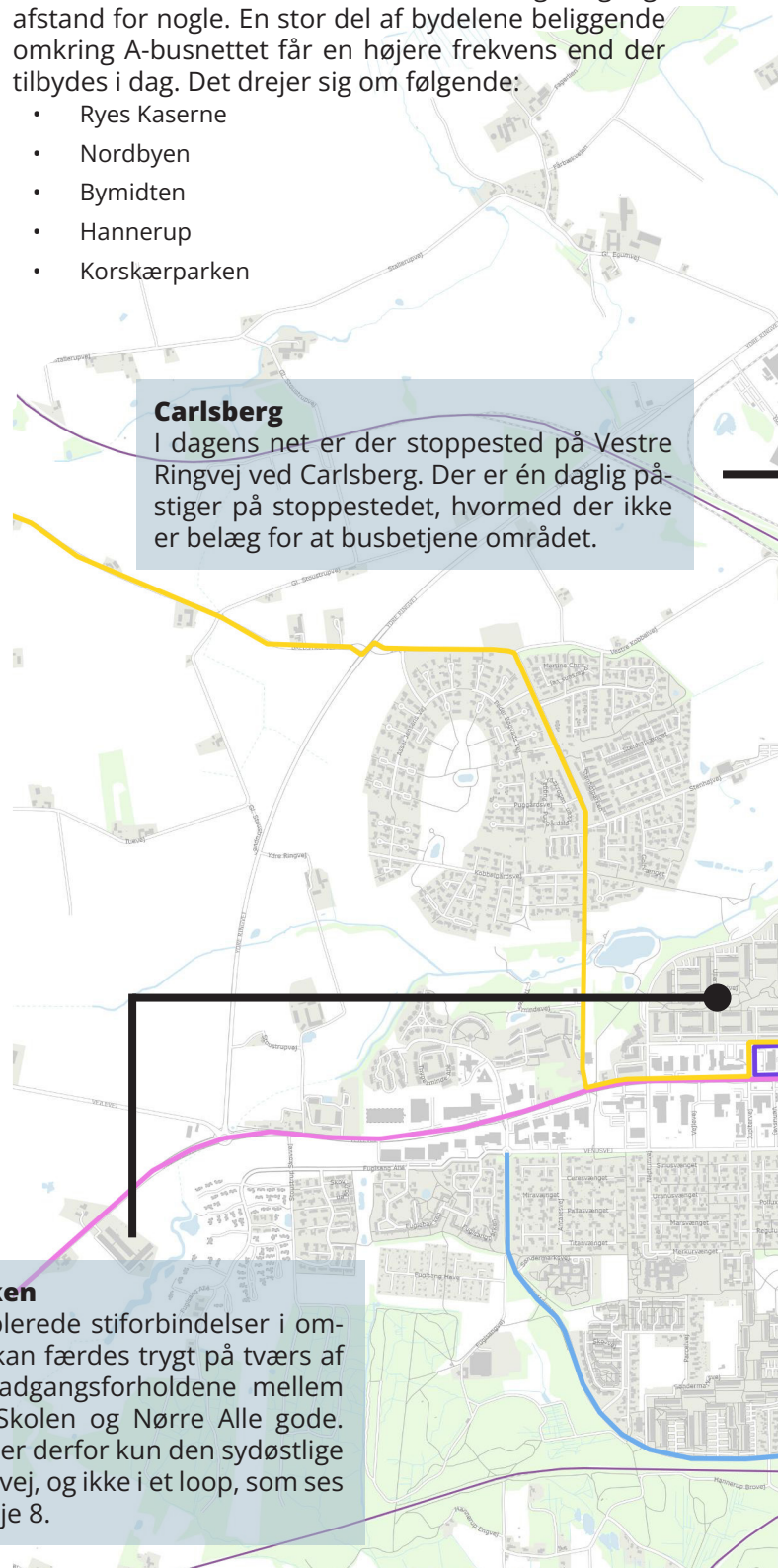
Sammenholdes dagens busnet med det fremtidige net, dækker det fremtidige busnet størstedelen af stoppestederne. Der er 8 stoppesteder, der mister betjening samt 4 daglige påstiger. Det fremtidige net dækker det samme opland set i forhold til stoppesteder, men har et ændret serviceniveau, hvormed busdriften er effektiviseret der, hvor passagererne er.

Erfaringer fra andre byer, hvor der er implementeret et A-busnet viser, at det har haft en effekt på mellem 30-45 %. Dette er blandt andet gældende for byer som Ringsted, Roskilde, Hillerød, Holbæk og Slagelse, og tilsvarende for Randers er der et lignende A-busnet. Her kendes effekten dog ikke på nuværende tidspunkt.

Bydele omkring A-busnettet

A-busnettet kører nogenlunde som linje 1, 7 og 8 i dag, men tilbyder en mere attraktiv frekvens med kvartersdrift, hvilket kan medføre lidt længere gangafstand for nogle. En stor del af bydelene beliggende omkring A-busnettet får en højere frekvens end der tilbydes i dag. Det drejer sig om følgende:

- Ryes Kaserne
- Nordbyen
- Bymidten
- Hannerup
- Korsværtparken



Carlsberg

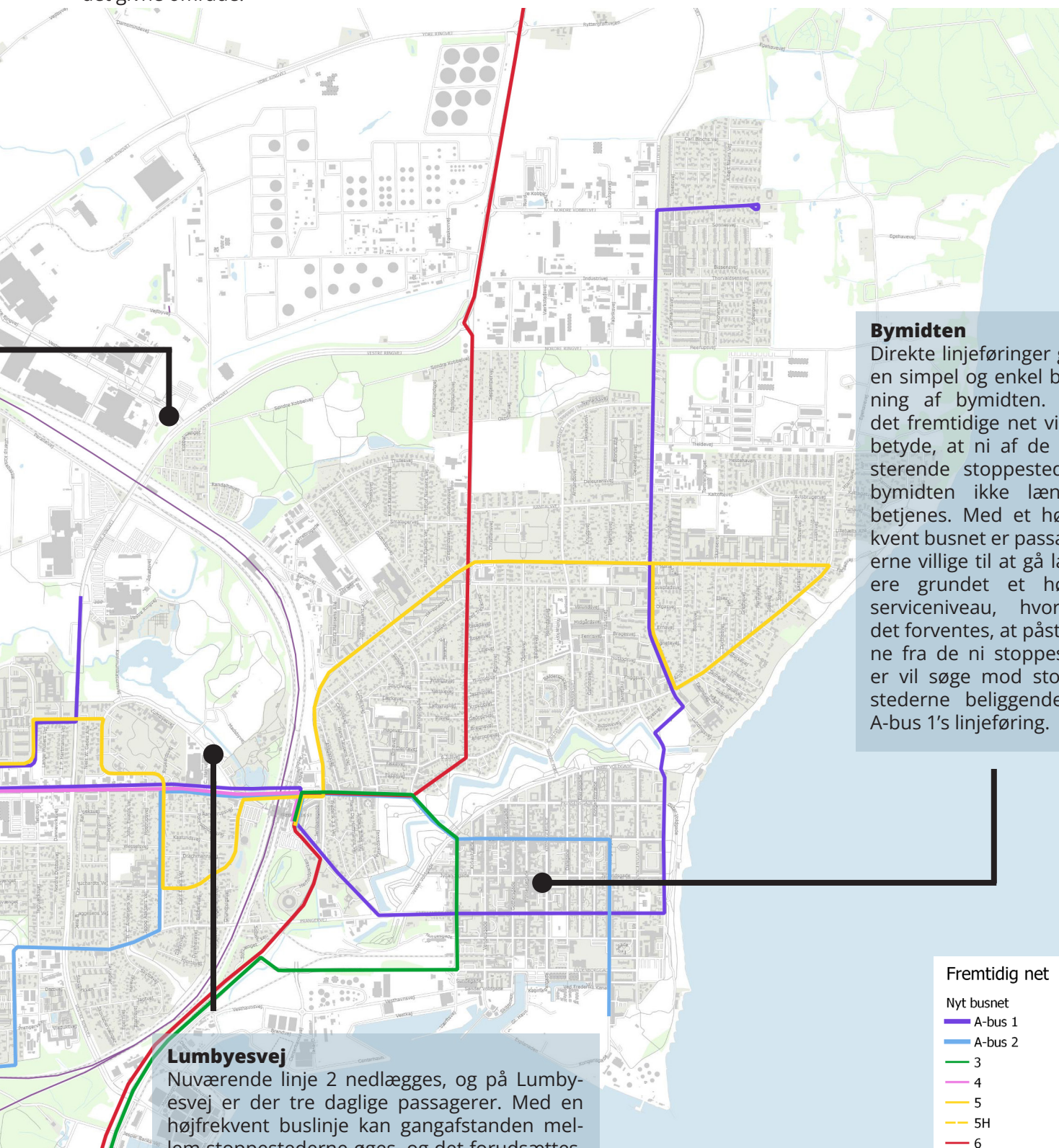
I dagens net er der stoppested på Vestre Ringvej ved Carlsberg. Der er én daglig påstiger på stoppestedet, hvormed der ikke er belæg for at busbetjene området.

Korsværtparken

Der er veletablerede stiforbindelser i området, så der kan færdes trygt på tværs af området, og adgangsforholdene mellem Ullerup Bæk Skolen og Nørre Alle gode. A-bus 1 betjener derfor kun den sydøstlige del af Korsværtparken, og ikke i et loop, som ses ved dagens linje 8.

Konsekvenser ved det fremtidige net

Konsekvenserne for betjening af de enkelte bydele er beskrevet i tekstboksene nedenfor, der refererer til det givne område.



Bymidten

Direkte linjeføringer giver en simpel og enkel betjening af bymidten. Med det fremtidige net vil det betyde, at ni af de eksisterende stoppesteder i bymidten ikke længere betjenes. Med et højfrekvent busnet er passagerne villige til at gå længere grundet et højere serviceniveau, hvormed det forventes, at påstigerne fra de ni stoppesteder vil søge mod stoppestederne beliggende på A-bus 1's linjeføring.

Lumbyesvej

Nuværende linje 2 nedlægges, og på Lumbyesvej er der tre daglige passagerer. Med en højfrekvent buslinje kan gangafstanden mellem stoppestederne øges, og det forudsættes, at de tre daglige påstiger vil benytte stoppestederne på den sydlige del af Lumbyesvej.

Fremtidig net

- Nyt busnet
- A-bus 1
- A-bus 2
- 3
- 4
- 5
- 5H
- 6

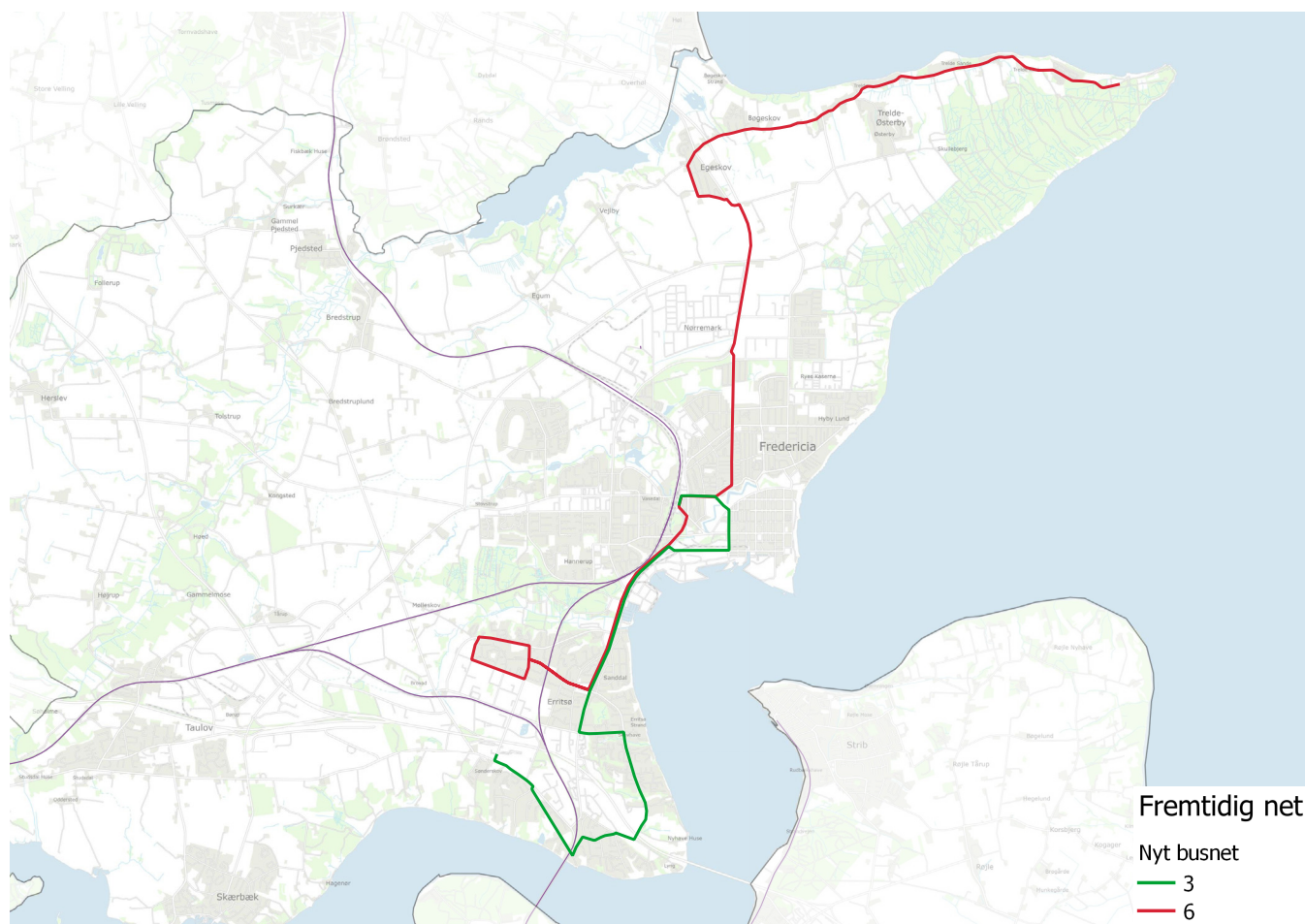
Erritsø og Snoghøj

I dagens net forbinder linje 3 Erritsø og Snoghøj med Fredericia by og Fredericia Banegård med halvtimesdrift i perioden fra kl. 5.30-22.00.

I det fremtidige net er der planlagt to ruter, som skal betjene Erritsø og Snoghøj. Linje 3 er en enkeltradiel og mere direkte linjeføring mellem uddannelsesinstitutionerne i Erritsø og Fredericia med halvtimesdrift i dagtimerne og timesdrift i aften timerne fremtil kl. 20.00. Set i forhold til den nuværende drift reduceres denne i aften timerne, hvor der fra kl. 17.00 vil være timesdrift mod halvtimesdrift frem til kl. 22.00 i det nuværende net.

Ud fra påstigertallene fordelt ud på tidsinterval ses det, at antallet af påstigere falder markant efter kl. 17.00 og kl. 20.00. I tråd med planlægningsprincipperne skal driften fokuseres der, hvor passagererne er, og er derfor driften reduceres i aften timerne.

Linje 6 er en dobbeltradiel linje, der forbinder Erritsø mod syd med Egeskov, Bøgeskov, Trelde og Trelde Næs mod nord samt betjener Fredericia Banegård. Her er der timesdrift i dag- og aften timerne indtil kl. 20.00.

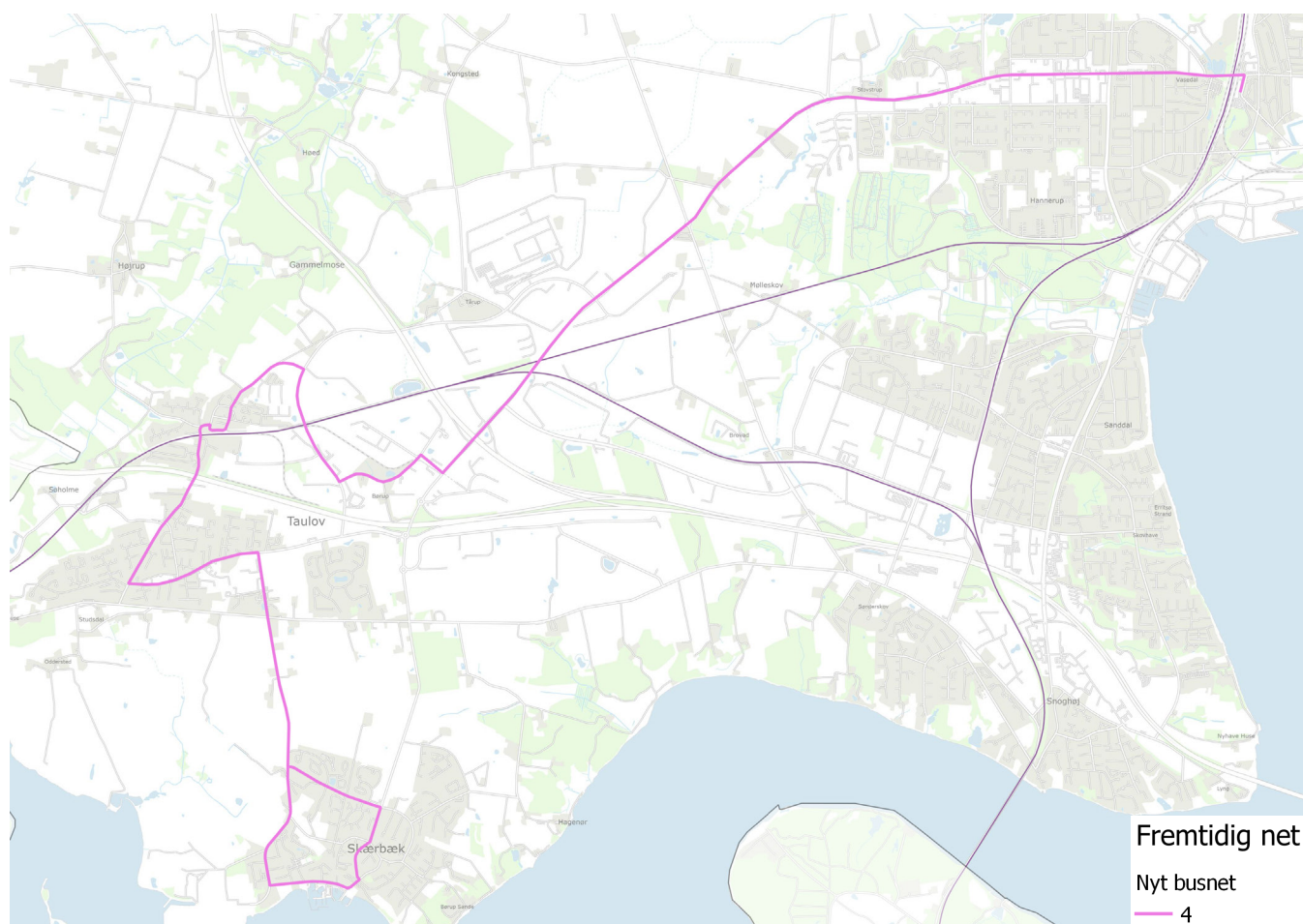


Taulov og Skærbæk

I dagens net forbinder linje 4 Skærbæk og Taulov med Fredericia Banegård, og har timesdrift i perioden fra kl. 5.00-22.00.

I det fremtidige net er linjeføringen stort set uændret, mens der er justeret i frekvensen. Der vil fortsat være timesdrift, men driftperioden starter og slutter fra kl. 6.00-17.00. I dagens net er der 37 påstigere i tidsrummet fra kl. 18-22, som fremadrettet får lavere service-niveau i aftentimerne.

Busafgangene vil i højere grad blive tilpasset togtiderne, og Taulov Station vil fungere som et knudepunkt, hvor der blandt andet vil være gode stiforbindelser til og fra stationen. Derudover kan der suppleres med behovsstyrede kollektive tilbud i aftentimerne.



Herslev, Pjedsted og Bredstrup

I dagens net betjenes Herslev, Pjedsted og Bredstrup med linje 5, der er enkeltradiel og med timesdrift fra kl. 6.00-18.00.

Linje 5 i det fremtidige net er en dobbeltradiel linje, der forbinder Pjedsted og Bredstrup med nordbyen i Fredericia mod nordøst. Der vil være timesdrift fra kl. 6.00-20.00.

Linje 5 forbinder passagererne fra Korskærparken med Ullerup Bæk Skolen på Skjoldborgsvej. Dertil er der en kobling til Fredericia Banegård samt en direkte videre forbindelse til Fredericia Amtsgymnasium og Kirstinebergskolen.

Strækningen mellem Pjedsted og Herslev vil fungere som en skolerute, hvor ruten forlænges på én morgen- og tre eftermiddagsafgange, da hovedparten af påstigerne på denne strækning er skolelever. På de resterende afgange er linjeforløbet mellem Pjedsted og nordbyen.

Derudover betjenes området mellem Herslev og Toulov med lokalrute 352 og 541, som primært kører skolebusrettet kørsel.



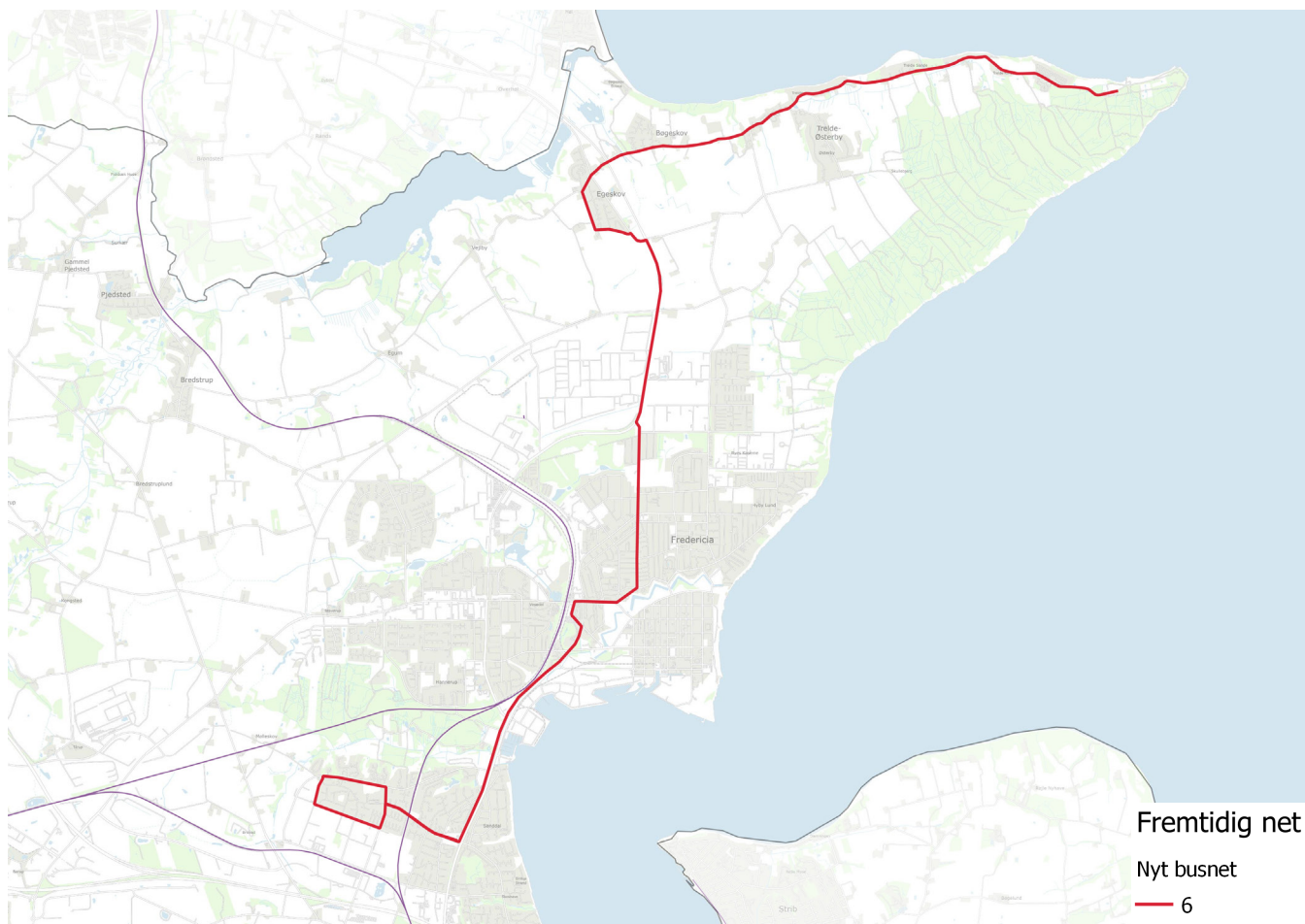
Egeskov, Bøgeskov, Trelde og Østerby

I dagens net betjener linje 6 lokalbyen mod nord bestående af Egeskov, Bøgeskov, Trelde og Østerby. Linjen er enkeltradiel med timesdrift fra kl. 6.00-18.00.

I det fremtidige net er linje 6 en dobbeltradiel linje, der betjener de fire byer mod nord og Erritsø mod syd. Der vil være timesdrift fra kl. 06.00-20.00.

Ruten er en kobling af nuværende linje 6 og dele af linje 3, hvormed der skabes en direkte forbindelse mellem byerne mod nord Erritsø mod syd.

Derudover bliver strækningen mellem bymidten og Østerby betjent med uddannelsesrute 6A, hvor der er én morgenafgang på skoledage.



4.3 Roadmap

Frem mod 2030 skal der foretages markante ændringer i Fredericia Kommune, hvis de opstillede mål i Klimaplan 2020 skal nås. Det indebærer investeringer i blandt andet den kollektive trafik og den fysiske infrastruktur, men i lige så høj grad skal der tænkes langsigtet, således det er muligt at nå de opstillede mål samt at holde det høje ambitionsniveau efter 2030. Nedenstående roadmap skal synliggøre, hvordan der kan arbejdes frem mod 2030.

Bybusnet

Frem mod 2024 arbejdes der på at implementere et nyt bybusnet i Fredericia Kommune, hvor der er arbejdet med en ny struktur for nettet i form af et A-busnet i Fredericia by. A-busnettet har højere frekvens, en mere direkte linjeføring og betjener de større koncentrationer i byen. Serviceniveauet er højnet, hvormed der forventes at skulle bruges ca. 1.400 ekstra køreplantimer svarende til knap 1 mio. kr.

I Klimaplan 2020 er der tre målsætninger, som Fredericia Kommune skal leve op til i 2030. Det er henholdsvis, at:

- andelen af rejser foretaget med cykel, gang og kollektiv transport er 50 % i kommunen som helhed i 2030.
- andelen af rejser foretaget med cykel, gang og kollektiv transport er 60 % i bymidten i 2030.
- andelen af pendlerrejser, foretaget med kollektiv trafik, er 5 % i 2030.

Ovenstående er tre mål for at fremme grøn mobilitet, hvor den kollektive trafik er en vigtig parameter til at opnå målene, hvorfor den kollektive trafik løbende bør styrkes. Dette kan ske ved løbende at øge serviceniveauet i bybusnettet med flere afgange.

Den kollektive trafik kan ikke nå målene alene, og skal derfor ses i en sammenhæng med tre andre virkemidler - fremkommelighedstiltag, koncept for knudepunkter og en ny togstation.

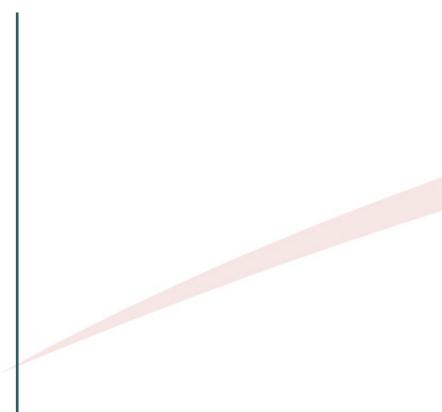
Fremkommelighedstiltag

1 For at fremme den kollektive trafik bør der løbende arbejdes med forskellige fremkommelighedstiltag for at forbedre vilkårene for busserne, og deraf gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig til bilen - set i forhold til et fremkommelighedsmæssigt perspektiv. I 2023 er det muligt at søge midler via den statslige pulje "Bedre busfremmelighed", hvor der er ansøgningsfrist for anden (og sidste) runde d. 1. september.

2 Uafhængigt af, om der fås puljemidler eller ej, bør der foretages en strategisk gennemgang i Fredericia Kommune i forhold til, hvor fremkommeligheden kan forbedres for busserne.

3 Frem mod 2030 arbejdes der løbende videre med implementering og selve anlægsarbejdet.

Øgede køreplantimer



Fremkommelighedstiltag



1

Koncept for knudepunkter



1

Ny togstation



1

2023

Koncept for knudepunkter

1 I 2023 skal der påbegyndes et indledende arbejde, der tænkes at have to spor. Det ene spor er et strategisk arbejde, hvor der skal laves en forundersøgelse i forhold til, hvad og hvor er det arbejdet omkring knudepunkter skal implementeres og udformes. Det andet spor er at opgradere eksisterende stoppesteder, som enten ligger på A-busnettets strækninger eller som har en vis tyngde i forhold til påstigere. Opgraderingerne kan eksempelvis være realtidsinformation, cykelparkering, ventefaciliteter, øge tilgængeligheden og styrke trygheden på og omkring knudepunkterne. I den forbindelse kan der søges statslige midler via den årlige cykelpulje samt tryghedspuljen.

2 På baggrund af ovenstående arbejde foretages en udpegning af potentielle knudepunkter, som efterfølgende implementeres på baggrund af det koncept, som Fredericia Kommune har defineret.

Ny togstation i Erritsø

1 Potentialet for en ny togstation i Erritsø er belyst i et særskilt dokument, hvor resultaterne fra dette peger i retning af, at der er et godt perspektiv i at etablere en ny togstation. Der skal ske en mobilisering internt i Fredericia Kommune og på regionalt niveau, hvor der heraf skal udarbejdes en strategi for det videre arbejde.

2 Der skal udarbejdes en foranalyse for Erritsø Station, hvor placering, udformning og de heraf afledte anlægsøkonomiske konsekvenser estimeres, således at dette materiale kan foreligges for politikere og statslige embedsmænd. I arbejdet med foranalysen vil det være oplagt at gå i dialog med såvel Banedanmark og Trafikstyrelsen med henblik på en tidlig involvering, hvor bindinger i forhold til teknik og tidsplaner fastlægges, således at der skabes en realistisk gennemførelsesplan.

3 4 5 På bagkant af foranalysen vil der være en politisk beslutning, hvorefter anlægsarbejdet kan påbegyndes, og stationen kan ventes færdig i 2029.

