



# Trafikplan Bredballe

Offentlig høring 11. december 2024

# Indhold

Forord	2
Kort fortalt	3
Vores tilgang til mobilitet	6
Udgangspunktet	8
Visioner og mål for mobiliteten i Bredballe	12
Projekter	15
Realisering af planen	34

HØRINGSPERIODE Forslaget er i offentlig høring i 6 uger fra 11. december 2024 til og med 22. januar 2025. Du kan sende idéer og kommentarer til forslaget inden høringsperiodens udløb til [trafik@vejle.dk](mailto:trafik@vejle.dk)



# Forord

Bredballe er en attraktiv bydel i Vejle på Vejle Fjords nordside. Området er kendt for sin naturskønne beliggenhed med smuk udsigt over fjorden og tæt på skovområder. Bredballe er kendt for sit skovklædte, kuperede terræn og den udsøgte beliggenhed ved fjorden – samtidig med den korte afstand til motorvejen. Bredballe er desuden kendt for en stærkt foreningsliv med mange muligheder for at søge fællesskaber i alle aldre. Desuden er der meget kort afstand til strand og Vejle Bymidte.

De mange muligheder der er til stede i Bredballe resulterer i, at mange ønsker at bosætte sig i Bredballe. Prognoserne for de næste 10 år viser en befolkningstilvækst på 1.500 indbyggere. Det attraktive miljø tiltrækker mange mennesker, som også øger presset på eksisterende infrastruktur, som skal være til stede for et velfungerende samfund.

En god mobilitet sikrer både adgangen til naturen, men er også med til at få hverdagslivet med transport til/fra arbejde, skole/uddannelse, fritidsaktiviteter mv til at hænge sammen for det enkelte menneske. De seneste mange års øget brug af privatbiler landet over påvirker også Bredballe. For mange biler forstyrrer f. eks. oplevelsen af en god bymidte, skaber utrygge skoleveje og reducerer den kollektive trafiks eksistensgrundlag.

I Trafikplan Bredballe præsenterer vi en ny vision for et bæredygtigt mobilitetssystem i Bredballe. Målet er at skabe mere direkte forbindelser og bydelen skal designes for de yngste borgere, da det vil skabe bedre trafikforhold for alle. Formålet er at flere skal gå, cykle og benytte den kollektive trafik, så Bredballe også i fremtiden forbliver en attraktiv by.

Visionen omsættes indenfor 6 indsatsområder der beskriver konkrete initiativer, der kan fremme brugen af grønne transportformer. Det skal være vores fælles retning for udviklingen af mobiliteten i Bredballe de kommende år.

I tilblivelsen af trafikplanen har mange interessenter været involveret i alle processerne. Bredballe består af tre lokalråd, som alle har haft mulighed for input. Trafikgruppen har bestået af repræsentanter fra ældrerådet, handicaprådet, Cyklistforbundet, Bredballe Strand Lokalråd, Bredballe Lokalråd, Engum Lokalråd, Hældagerskolen, Kirkebakkeskolen og Bredballe Privatskole.

God fornøjelse!



# Kort fortalt

# Hvad er Trafikplan Bredballe

En trafikplan er en strategi der sætter retningen for, hvordan vi vil udvikle mobiliteten i Bredballe i fremtiden. Det overordnede mål er at fremme de bæredygtige transportformer; gang, cykling, samkørsel og kollektiv trafik/delemobilitet.

Trafikplanen skal bidrage til kommunens politikker og visioner. Bl.a. skal trafikplanen understøtte kommuneplanen, klimaplanen, og trafiksikkerhedsplanen.

Med trafikplanen sættes rammerne for de kommende års indsatser indenfor trafik og mobilitet i Bredballe. Det sker ved at præsentere greb og initiativer som realiserer planen.

Trafikplanen afgrænses til Bredballe-området som er sammenholdt af bebyggelse. Det betyder at trafikplanen fokuserer på området mellem Horsensvej, Nørreskoven og Juelsmindevej, således er boligudviklingsområder langs Juulbjergvej også medtaget.

Fremover vil trafikplanen sikre en mere strategisk udvikling i Bredballe.



## Processen:

 Spørgeskemaundersøgelse

 Opstartsmøde

 Cykeltur i Bredballe

 Byværksted

 Præsentation af forslag til Trafikplan

 Offentlig høring

Sådan er Trafikplan Bredballe blevet til

Trafikplanen er skabt i et tæt samarbejde med byens mange borgere og aktører, som har involveret sig i processen og bidraget med vigtig viden om lokale forhold, ønsker og problemstillinger.

Det bærende element i den lokale involvering har været en trafik-samarbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra de tre lokalråd i området, skolerne (Bredballe Privatskole, Hældagerskolen og Kirkebakkeskolen), handicaprådet, ældrerådet og cyklistforbundet.

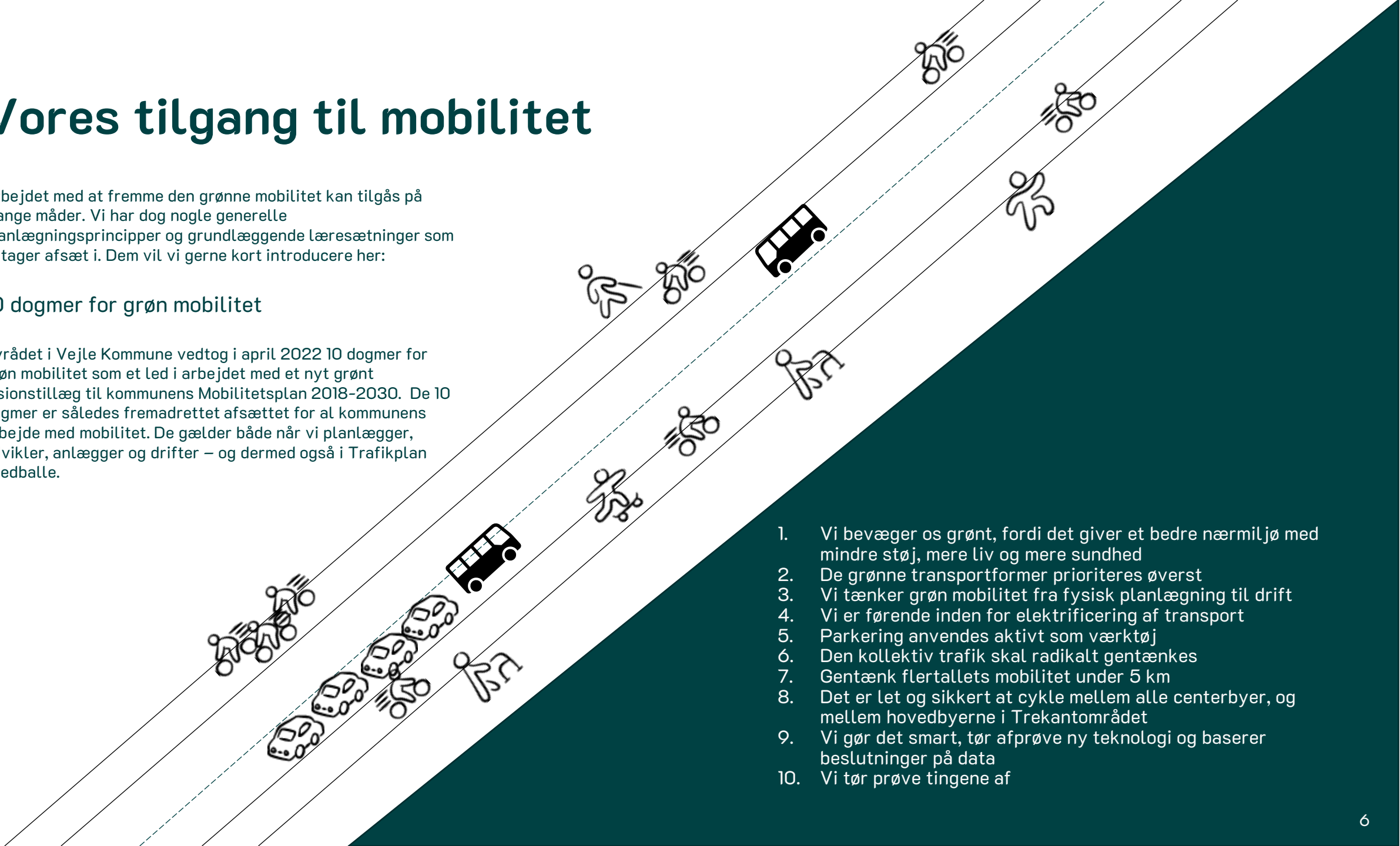
2.733 borgere fra Bredballe har bidraget gennem en digital spørgeundersøgelse. Derudover har en række borgere givet input på et åbent byværksted ved Bredalle Centeret i uge 42.

# Vores tilgang til mobilitet

Arbejdet med at fremme den grønne mobilitet kan tilgås på mange måder. Vi har dog nogle generelle planlægningsprincipper og grundlæggende læresætninger som vi tager afsæt i. Dem vil vi gerne kort introducere her:

## 10 dogmer for grøn mobilitet

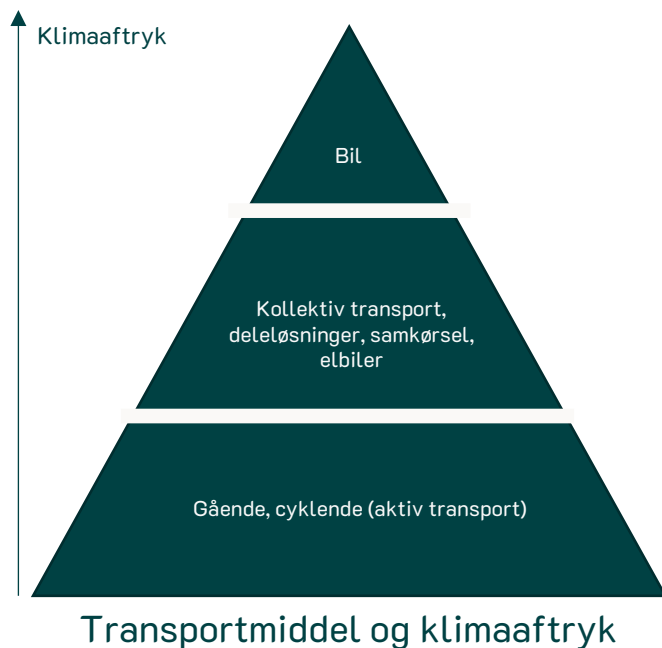
Byrådet i Vejle Kommune vedtog i april 2022 10 dogmer for grøn mobilitet som et led i arbejdet med et nyt grønt visionstillæg til kommunens Mobilitetsplan 2018-2030. De 10 dogmer er således fremadrettet afsættet for al kommunens arbejde med mobilitet. De gælder både når vi planlægger, udvikler, anlægger og drifter – og dermed også i Trafikplan Bredballe.

- 
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 og sikkert at cykle mellem alle centerbyer, og mellem hovedbyerne i Trekantområdet
  9. Vi gør det smart, tør afprøve ny teknologi og baserer beslutninger på data
  10. Vi tør prøve tingene af

# Vores tilgang til mobilitet

## Prioritering mellem transportformer

Pladsen i byen er trang og mulighederne for at skabe mere plads begrænsede. Det betyder at vi er nød til at prioritere pladsen. Vi prioriterer de transportformer, som vi vil have flest til at benytte.



## Prioritering mellem virkemidler

Der er mange måder at fremme grøn mobilitet på. Vi kan bygge fysiske anlæg såsom cykelstier, fortove, busveje osv. der skaber rammer der gør det sikkert og fremkommeligt for de grønne transportformer. Men vi kan også "bare" ændre vores adfærd, så de rammer vi allerede har, kan fungere for de grønne transportformer. Det vil være kræve langt færre finansielle investeringer.

Som udgangspunkt vil vi prioritere at arbejde med at skabe den rette adfærd, før vi foretager dyre og klimabelastende investeringer i infrastrukturen.

At ændre adfærden vil oftest give et større afkast pr. investeret krone, men arbejdsindsatsen kan være meget stor.



# Udgangspunktet

# Udgangspunktet

## Borgernes transportvaner

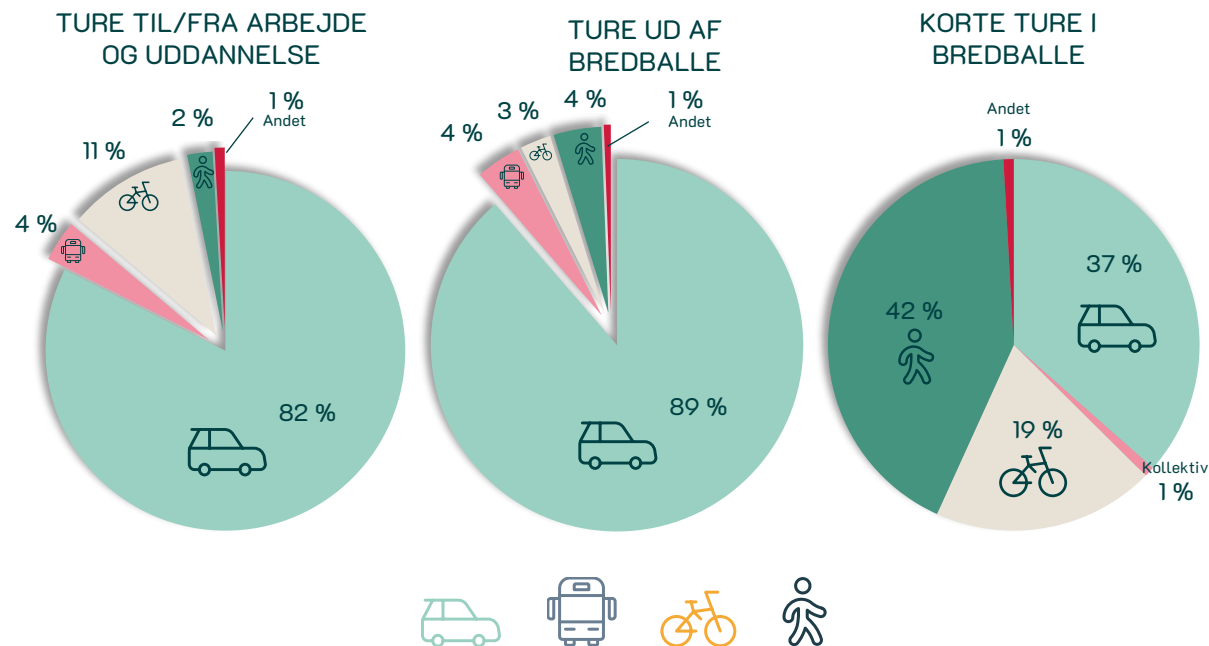
Hvordan ser udgangspunktet ud i Bredballe? Hvor mange har adgang til en cykel og bil? Og hvad mener de selv der skal til for at fremme de grønne transportvaner? Alt det og meget mere har vi spurgt borgerne i Bredballe om i en webbaseret spørgeundersøgelse. Det har vi gjort for at blive klogere på hvordan det står til med mobiliteten i dag. Således har vi et godt afsæt for at foreslå nye initiativer og ændringer, der kan forbedre mobiliteten.

Borgerne transporterer sig ofte i mange forskellige sammenhænge og på forskellige måder. Til arbejde/uddannelse og på ture ud af Bredballe by viser transportvaneundersøgelsen at privatbilen er det mest benyttede transportmiddel. Størstedelen af disse ture går til Vejle.

På de korte ture er det mest benyttede transportmiddel gang, men bilen benyttes også på trods af mange korte ture.

Bilen har en meget stor værdi for alle typer ture i Bredballe og derfor har næsten alle husstande minimum én bil til rådighed.

Desuden har 1/4 af borgerne i Bredballe adgang til en elcykel, som potentielt kunne erstatte nogle ture ud af Bredballe.



- 97 %
Af husstandene i Bredballe har minimum 1 bil
- 54 %
Af husstandene i Bredballe har minimum 2 biler
- 78 %
Af husstandene i Bredballe har minimum 1 cykel
- 26 %
Af husstandene i Bredballe har minimum 1 elcykel

# Udgangspunktet

## Trafikmængder på veje og stier

Generelt er metoderne til tælling af trafik bedst udviklet for motortrafik, hvorfor dataene for antallet af cyklister er mindre talt. For gangtrafik findes der pt. ingen data.

Bredballe har en speciel størrelse, da Horsensvej tildeler Bredballe en stor del af trafikken, som bliver fordelt via Juulsbjergvej i det nordlige område. På Juulsbjergvej er registreret den største trafikmængde med dagligt 11.200 køretøjer for begge retninger.

Fra Juulsbjergvej fordeles trafikken via tre parallelle veje: Hældagervej (6.400 ÅDT), Bredballe Mark Vej (2.600 ÅDT) og Storerger (4.000 ÅDT).

Mest trafikeret veje i rækkefølge (over 2.500 ÅDT):

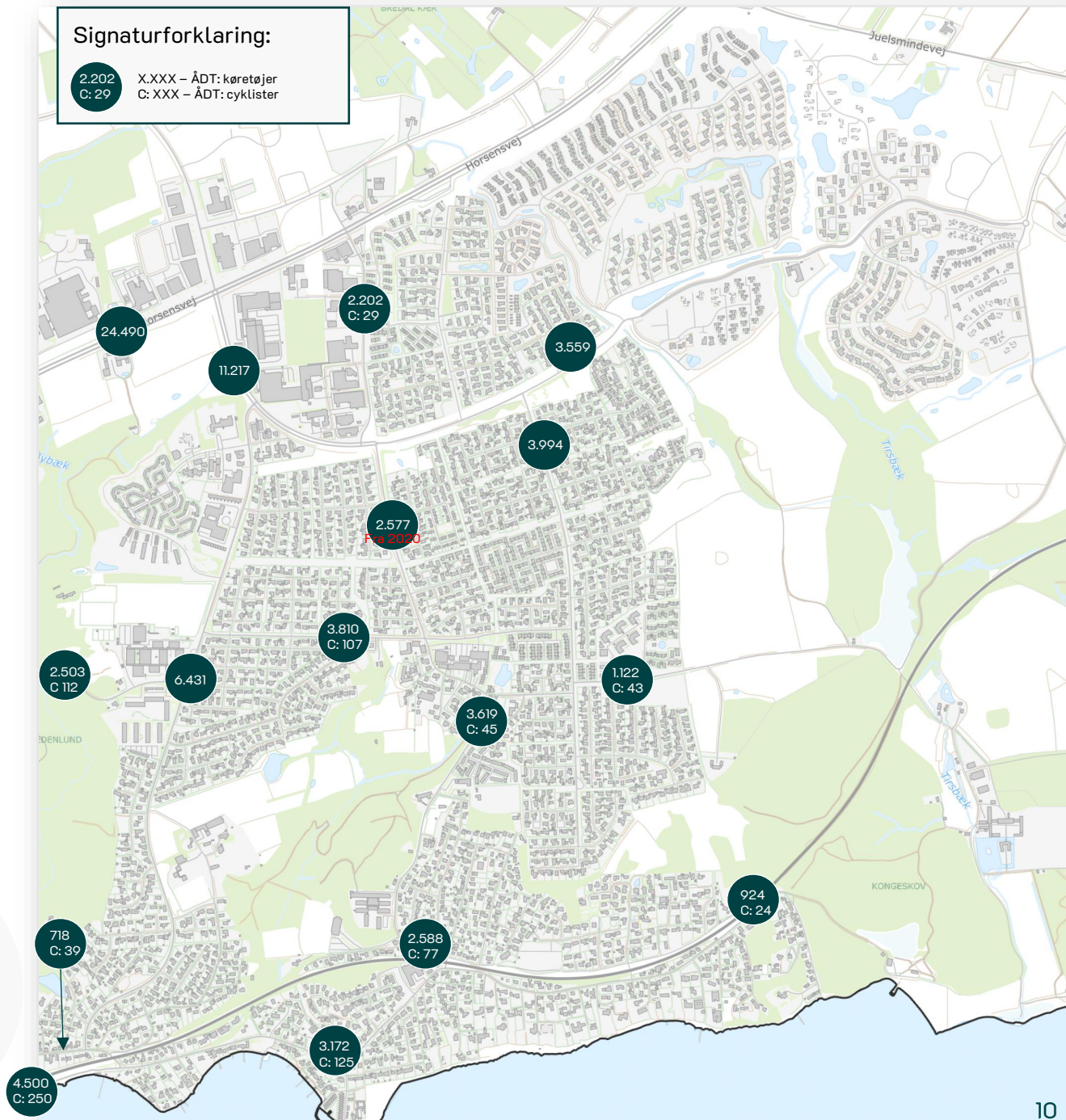
1. Juulsbjergvej
2. Hældagervej
3. Tirsbæk Strandvej (Frem til 1. tunnel)
4. Storerger
5. Skelvangen
6. Kirkebakken
7. Bredballe Mark Vej

### ÅDT

Årsdøgntrafik (forkortet ÅDT) er trafikken pr. døgn opgjort som et gennemsnit over hele året for begge retninger.

### ÅDT

Alle trafiktællinger på kortet er fra 2021 til 2024 for både cykel- og køretøjstællinger



# Udgangspunktet

## Potentialer og barrierer

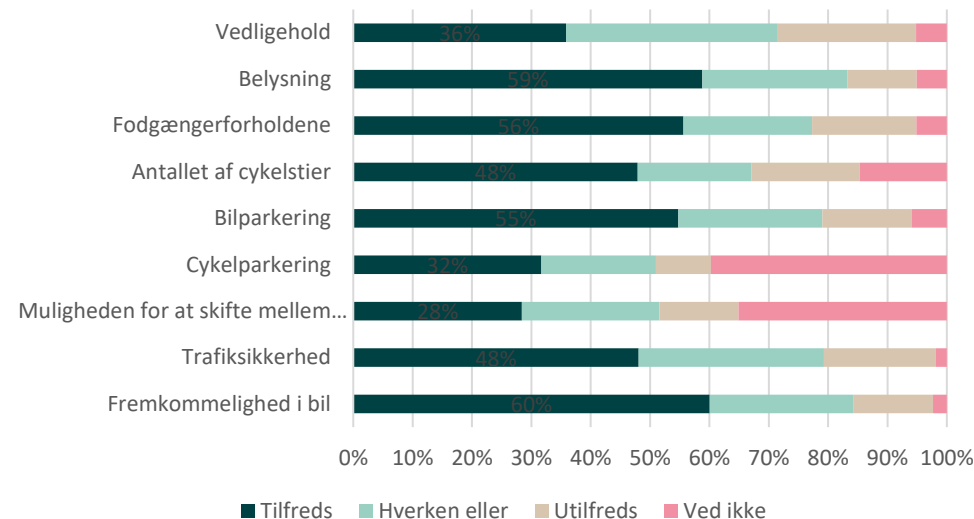
I forbindelse med den gennemførte transportvaneundersøgelse blandt borgerne i Bredballe spurgte vi respondenterne til, hvilket transportmiddel de ville vælge, hvis de skulle vælge et andet end det de benytter i dag. Selvom mere end hver tredje svarer at de ikke vil ændre transportmiddel angiver i gennemsnit 22 % at ville skifte til cyklen – en positiv indikation af at cyklen faktisk er et muligt alternativt for en del.

At potentialet for at få flere til at cykle er stort, underbygges yderligere af en undersøgelse af bilture der starter eller slutter i Bredballe. Her viser et udarbejde kort, at mellem 50-69 % af turene i Bredballe er kortere end 5 km.

Både den gennemførte transportvaneundersøgelse og de input trafik-samarbejdsgruppen har givet viser, at markant flere er utrygge ved at færdes på cykel frem for med andre transportmidler. Det tegner et billede af, at der generelt er behov for at arbejde med forholdene for cyklende. Det gælder vedligehold, cykelparkering.

Også faktorer der relaterer sig til den kollektive trafik angives som relevante i forhold til at få flere til at skifte transportmiddel. Her handler det om bedre og billigere kollektiv trafik samt muligheden for at skifte mellem transportformer.

TILFREDSHED MED FORSKELLIGE TRAFIKALE FORHOLD I BREDBALLE



FAKTORER, SOM KAN MOTIVERE TIL GRØNNERE TRANSPORTMIDDELVALG



# Vision og mål

# Vision for Trafikplan Bredballe



”

*I fremtiden er de grønne transportformer det naturlige valg og de foretrukne mobilitetsformer for såvel børn som voksne, der bor og lever i Bredballe. Bredballe skal fremover være en bydel med børn i fokus. Med børnene i fokus vil det øge tilgængeligheden og trafiksikkerheden for såvel yngre som ældre medborgere.*

*Den direkte vej for bløde trafikanter skal være den trafiksikre og nemme vej. Bilen som er nødvendig for mange til de længere ture køres effektivt via fordelingsvejnettet til det overordnede vejnet uden konflikt med de bløde trafikanter.*

*Med et velfungerende bæredygtigt mobilitetssystem er fremtidens Bredballe et sted med realistiske alternativer til privatbilismen for de fleste.*

”

## Vision

Trafikplan Bredballe er blevet til i et samarbejde med lokale aktører i byen, der har sat ord på et fremtidsbillede for mobiliteten i Bredballe. Det korte af det lange er, at Trafikplan Bredballe skal skabe et Bredballe hvor det er realistisk for alle at bo og leve uden egen bil og være muligt at bevæge sig frit uanset om man er barn eller voksen.

## Målsætninger

Vejle Kommune har allerede defineret en række konkrete mål for mobiliteten i hhv. kommunens Klimaplan, 'Grønt visionstillæg til mobilitetsplanen' og i 'Trafiksikkerhedsplanen'. Disse mål skal Trafikplan Bredballe bidrage til at nå.

### Grønt visionstillæg

I tillæg til den gældende Mobilitetsplan 2018-2030, der alene dækker Vejle by, er det besluttet at udarbejde et visionstillæg.

Tillægget skal vise vejen til grøn mobilitet, uanset om man bor på landet, i en mindre by eller i Vejle. Målsætningerne er stadig de samme som i Klimaplanen. Tillægget vil blot supplere med flere mål og handlinger.

Af de nye 2030-mål kan bl.a. nævnes:

- Alle børn kan cykle når de starter i skole
- Mindst 90 % af alle børn transporterer sig selv i skole

### Trafiksikkerhedsplan

I Trafiksikkerhedsplanen er der opstillet en vision, om at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikuheld på kommunens veje. Den overordnede målsætning er, at antallet af tilskadekomne skal halveres i 2030. Denne målsætning skal nås gennem arbejde med 5 fokusområder: Cyklister og fodgængere, unge bilister, kørsel i påvirket tilstand, ulykker i landområder og sikre veje og stier.

### Klimaplan

Klimaplanen er Vejle Kommunes svar på hvordan vi når Byrådets mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 70 % inden 2030. Transport står for 28 % af denne udledning. Der er derfor opsat en række delmål, hvoraf en del kun vedrører Vejle by. De delmål der er relevante ift. arbejdet med mobiliteten i Bredballe er:

- **Vækst i indbyggerantal er afkoblet fra vækst i fossil transport.**
- **25 % af ture kortere end 5 km foregår på cykel eller på elcykel.**
- **30 % af personbiltransporten er omstillet til el i 2030**

# Projekter





# Projekter

Gennem processen med trafikplanens tilblivelse er der arbejdet med at udpege en række konkrete projekter. Hvert projekt spiller en rolle i at nå visionen for mobiliteten i Bredballe, og de opstillede mål i Vejle Kommunes Klimaplan, Det grønne Visionstillæg til mobilitetsplanen og Trafiksikkerhedsplanen.

En del ønsker til tiltag og initiativer er fravalgt undervejs i processen. De projekter der er medtaget i trafikplanen er dem vi vurderer centrale i forhold til at forbedre det overordnede mobilitetssystem i byen. Vi har altså haft fokus på en helhedsorienteret trafikplan der fokuserer på et strategisk udvalgt vej- og stinet.

Trafikplanens projekter kan opdeles i 6 indsatsområder afhængigt af hvilket tema de enkelte projekter vedrører.

Projekter der er planlagt er beskrevet i Handlingsplan 2025.



A. Adfærdspåvirkning



B. Skolevejsprojekter



C. Forbedring af stinettet



D. Kollektiv trafik og knudepunkter



E. Vejnet og hastighed



F. Trafiksikkerhed

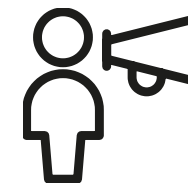
# A. Adfærdspåvirkning

## Det starter med os selv

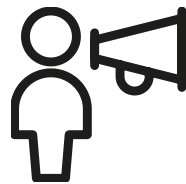
Arbejdet med Trafikplan Bredballe har afstedkommet mange ønsker til nye fysiske anlæg og forbedringer af eksisterende infrastruktur. Mange ønsker er medtaget i nærværende plan, men vil tage år at udføre. Så hvad kan vi gøre her-og-nu?

Af hensyn til vores sundhed, klimaet, trafiksikkerheden og trængslen på vejene, vil det være en god idé, at vi vælger at transportere os grønt, så tit som muligt. På denne side har vi har beskrevet 7 ting, som du kan gøre, for at transportere dig grønnere. Hvis vi alle gør noget, er vi et godt skridt i den rigtige retning.

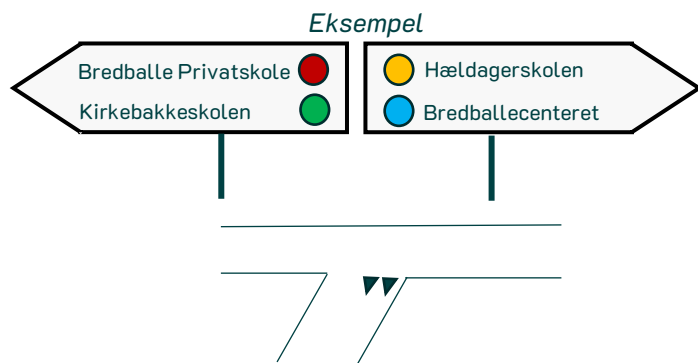
- 1. Giv dit transportmiddelvalg en ekstra tanke:** Er bilen dit primære transportmiddel og faste følgesvend? Hvis ja, så er det måske blevet mere en indgroet vane at tage bilen, end et udtryk for at bilen er den eneste mulighed. Prøv i en periode, om du kan cykle eller tage bussen i stedet.
- 2. Lær 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 forældre 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 bilturen ud med bussen eller 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. Benyt (el)cyklen 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 gerne 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. Udskiftning af fossilbil med elbil:** Hvis bilen alligevel står for udskiftning og økonomien tillader det. Elbiler forurener og støjer mindre – det gør vores byer bedre at være i og hjælper klimaet.
- 7. Sæt farten ned når du kører bil:** Med elbil hhv. benzinbil kan du spare 19 % hhv. 16 % ved at køre 110 km/t fremfor 130 km/t. Trafiksikkerhedsmæssigt er der også store gevinster ved at nedsætte hastigheden.



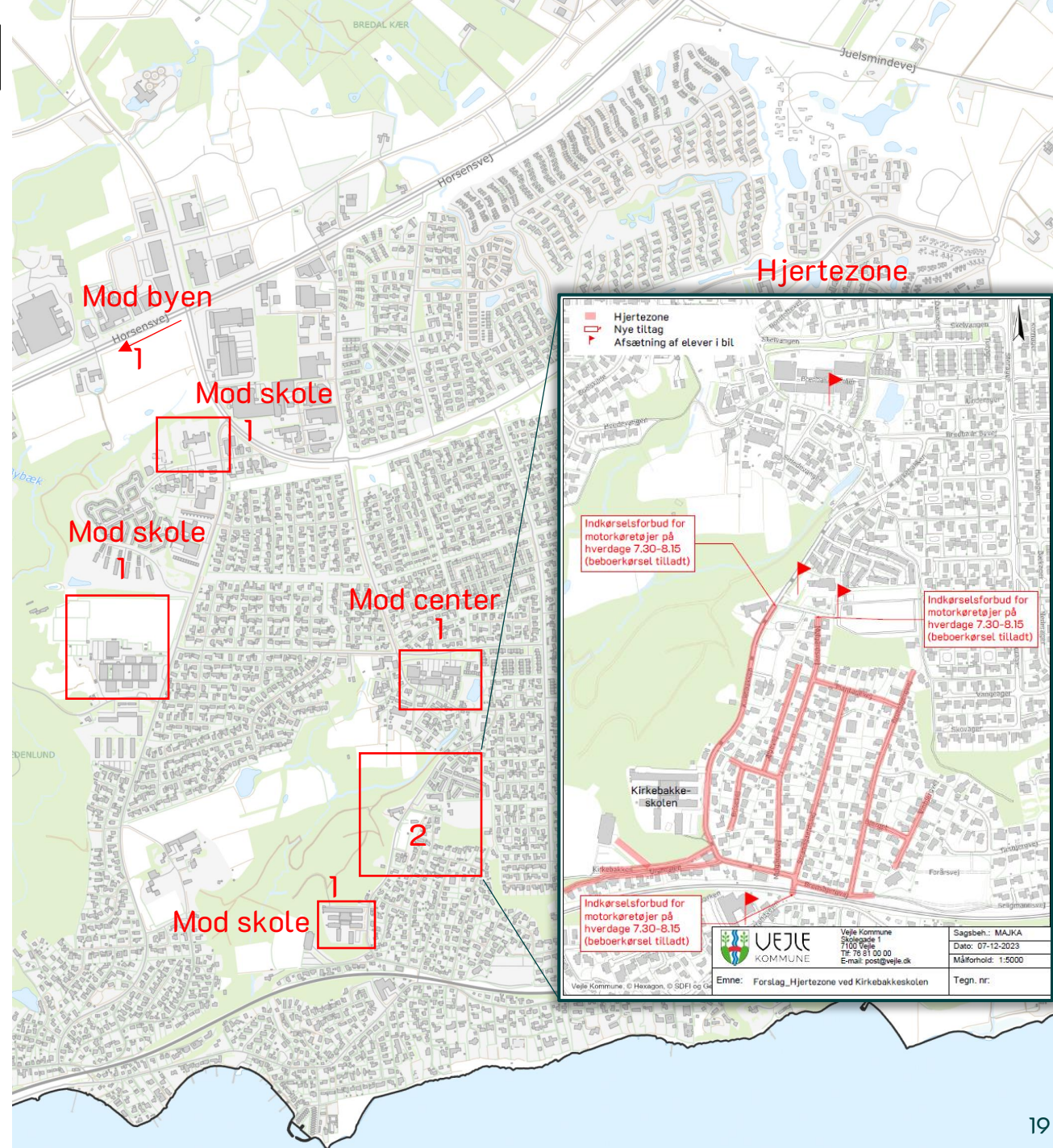
# A. Adfærdsforbedringer



1. Skiltning af ruter til skoler i Bredballe og Bredballecenteret. En omfattende skiltning af de vigtigste stier. Der er et stort netværk af stier i Bredballe, som mange ikke har det fulde kendskab til. (Handlingsplan 2025)



2. Hjertezone/Bilfrizone ved Kirkebakkeskolen i morgenspidstimen for at øge antallet af børn der cykler eller går i skole.





## B. Skolevejsprojekter

Skolevej indgår også som en del af det overordnede stinet, men beskrives selvstændigt for at opretholde fokus på skoleveje, som er en stor del af fokusområdet i Bredballe.

Der er et meget veludbygget net af stier i Bredballe, men de sidste meter til skolen er i mange tilfælde de vigtigste, da det her, hvor der er flest transportformer der samles i konflikter.

Der er kigget på alle skoler i Bredballeområdet og Engum skole er ikke medtaget, fordi der er en rigtig fin sti fra Tirsbæk Bakker til Engum.





## B. Skolevejsprojekter

1. Kirkebakkeskolen:  
Hjertezone/Bilfrizone ved Kirkebakkeskolen i morgenspidstimen.  
Formål at øge antallet af børn der cykler eller går i skole. (afventer fortsat endelige godkendelse af skolebestyrelsen). Fysiske tiltag uafhængig af hjertezone:  
A: Fortov i den nordlige side ved Kirken på Mølgårdsvej (Handlingsplan 2025)  
B: Tydeligere cykelforhold ved ophør af delt sti på Kirkebakken ved udkørsel fra eksisterende kys og kør. (udført)  
C: Spærrelinje ved skole for at undgå u-vending.
2. Bredballe Privatskole:  
A: Dårlig oversigt ved indkørsel til skolen. Parkeringsforbud minimum i morgenspidstimen. (Handlingsplan 2025)  
B: Krydsningsheller for cyklister på Karl Bjarnhofs Vej
3. Hældagerskolen har været gennem flere trafiksikkerhedsprojekter og er godt betjent af stier og kollektiv trafik





# C. Forbedring af stinettet

## Videreudvikling af stinettet

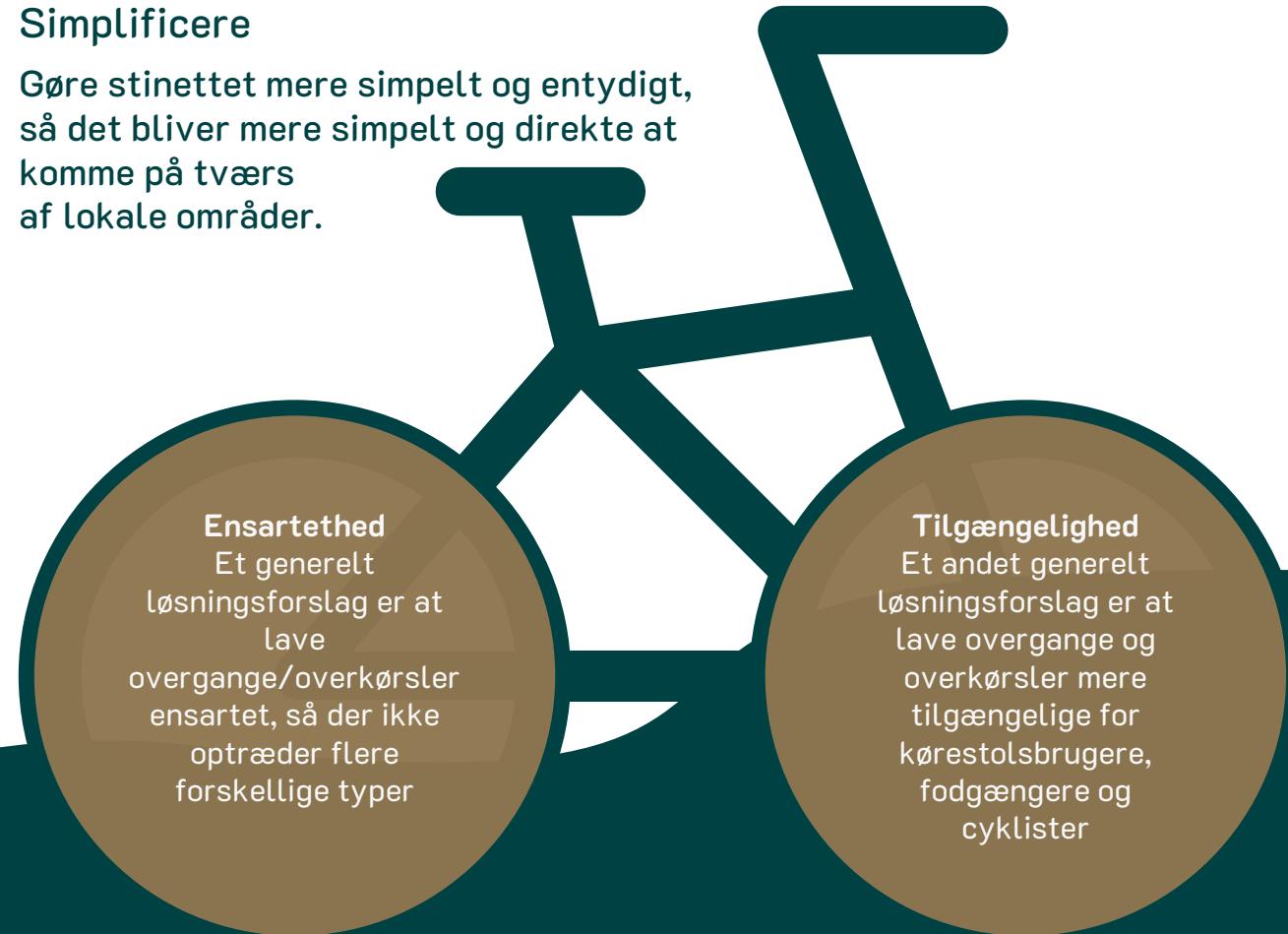
Stier er et stort fokusområde i Trafikplan Bredballe. Udbygning af stier medfører i de fleste tilfælde flere cyklister. En videreudvikling af stinettet spiller tæt sammen med adfærds- og skolevejsprojekter.

## Sammenhæng i stinettet

I forhold til den interne trafik i Bredballe skal fokus være på at skabe sammenhæng i stinettet, og sikre krydsninger af veje hvor dette ikke sker niveaufrit. Nogle steder vil det ikke være muligt eller realistisk at etablere stier. Her kan der arbejdes med at skabe trygge forhold ved at nedsætte hastigheder eller benytte andre typer af cykelvenlige gadedesigns.

## Simplificere

Gøre stinettet mere simpelt og entydigt, så det bliver mere simpelt og direkte at komme på tværs af lokale områder.









## C. Forbedring af stinettet

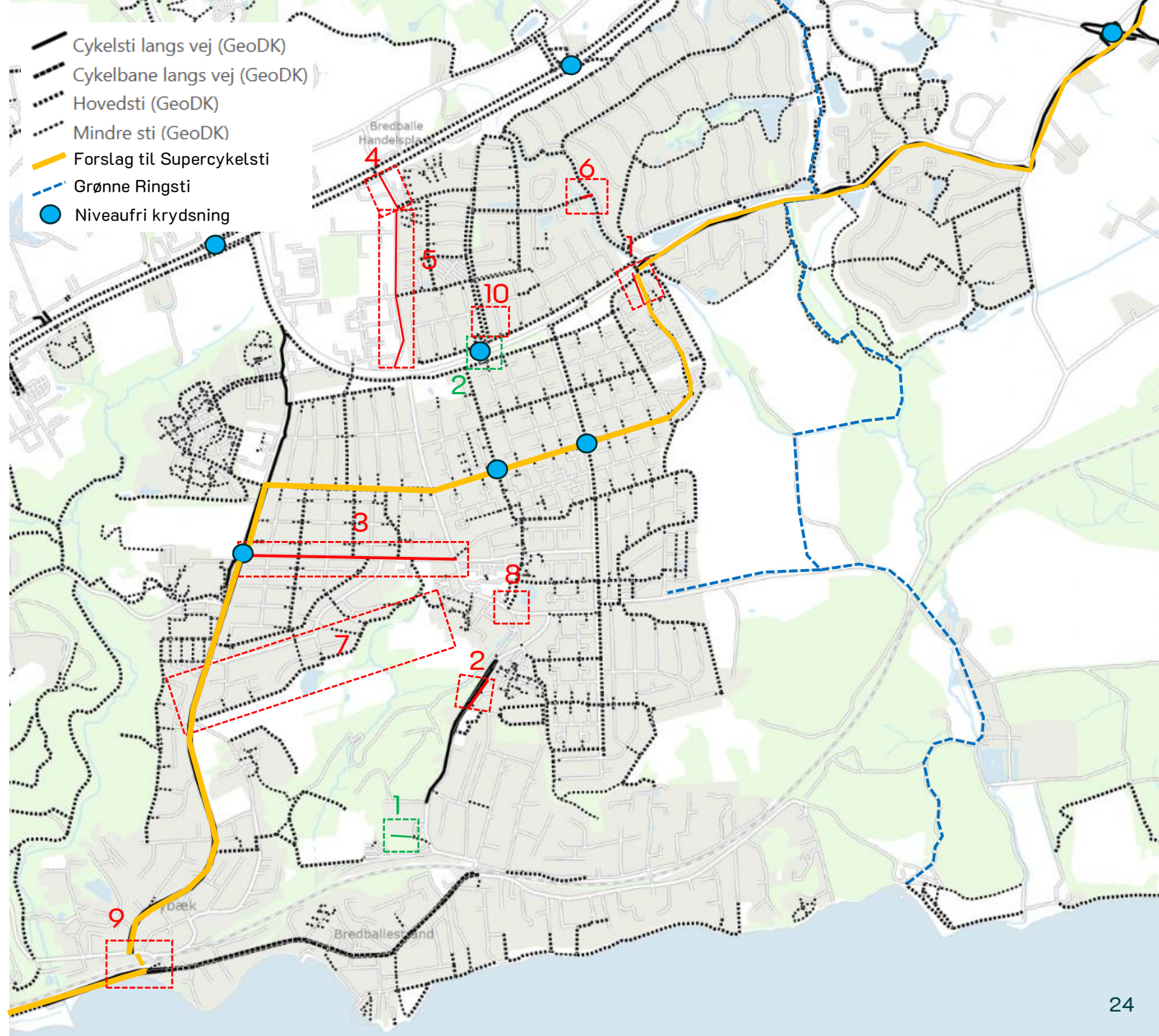
### Cykelstiforslag

1. Anlæg af ny sti langs grønt område fra Juulsbjergvej til Hegngårdsvej
2. Opgradering af eksisterende smal cykelbane ved Bredballe Kirke i østlig side
3. Cykelsti på Skelvangen
4. Sti på den nordlige del af Rosas Minde vej i østlig side til Solbærhaven (Handlingsplan 2025)
5. Sti på Rosas Minde Vej fra Solbær Haven til Juulsbjergvej
6. Forbinde Johannebjergparken med Frydenlund via sti over åløb. (Udført)
7. Belysning på rekreativ sti
8. Forbedring af oversigtsforhold ved stiumunding
9. Forprojekt: Cykelsti under jernbanen (missing link) og kobling til Tirsbæk Strandvej
10. Krydsningshelle for bløde trafikanter på Sofienbjergvej

Projekt 1 og 9 vil resultere i en supercykelstistrækning fra Engum til Vejle

### Fortovsforslag

1. Fra Kirkebakken til Kirkebakkehallen (Handlingsplan 2025)
2. Fjerne fodgængerfelt og bibeholde krydsningsmulighed af trafikikkerhedsmæssige årsager





## D. Kollektiv trafik og knudepunkter

### God trafikbetjening

Generelt er Bredballe godt betjent af busser med en høj frekvens i spidstimerne. Stoppesteder er placeret langs de mest befærdede strækninger.

På kortet ses busruterne og placeringen af stoppesteder og station. Til trods for en relativt god kollektiv trafikbetjening af byen indikerer den gennemførte spørgeundersøgelse at kun få benytter den kollektive trafik som deres primære transportmiddel til hverdag. Det vurderes på baggrund af spørgeundersøgelsen og input fra borgerne, at der er potentiale for en større anvendelse af den kollektiv trafik.

### Gentænkning af den kollektive trafik

Den kollektive trafik i Vejle Kommune har været gennem en stor proces i 2023/2024, hvilket får betydning for busnettet i Bredballe. Planen har været i høring og der har været mange kommentarer og input, som er blevet behandlet og derfor indeholder dette emne ikke ønsker til køreplansændringer.

### Attraktive knudepunkter

For at understøtte og fremme brugen af den kollektive trafik blandt borgere og besøgende i Bredballe, skal der etableres attraktive knudepunkter. Et knudepunkt er et sted, hvor både offentlige og private transportformer mødes, og som understøtter at effektive skift kan ske, så forskellige mobilitetsformer kobles til en samlet rejse. Alt efter hvor knudepunktet er placeret vil der være forskellige tilbud tilknyttet. Nogle knudepunkter vil være mødesteder for samkørsel mens andre både vil omfatte bus, cykelparkering mv.

Foruden etableringen af et nyt knudepunktsnet, bør det sikres at busstoppestederne i byen er indrettet, så de understøtter skift fra cykel til bus og opsamling af en blaffer. I den sammenhæng skal det sikres at stinettet også skaber gode koblinger til den kollektive trafik.



BREDBALLE  
VARMECENTRAL

VEJLE  
KOMMUNE

#fællesklimaet

JEG ER EN ELBUS

SYDTRAFIK

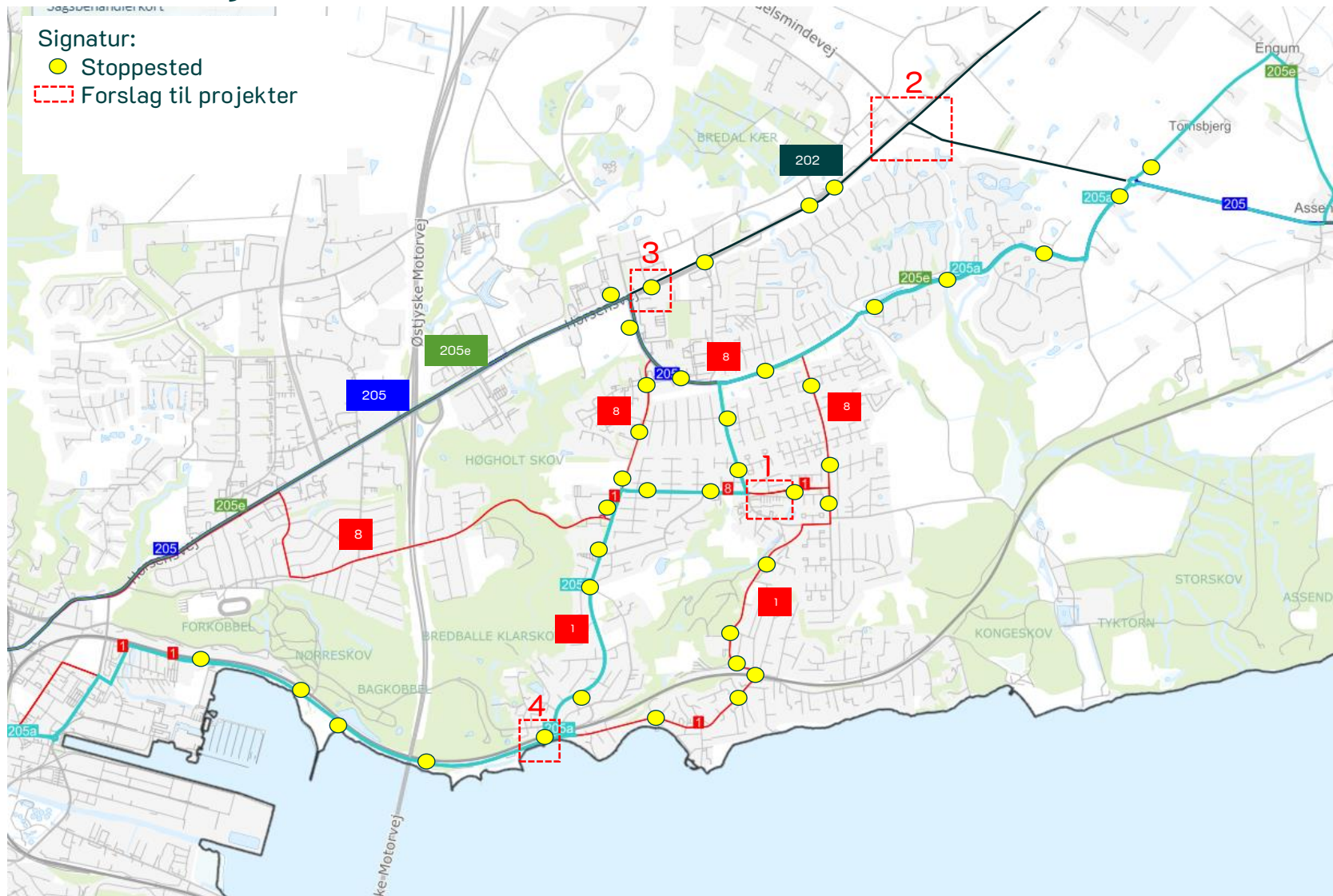
# Kollektiv trafik og knudepunkter



Det nye busnet trådte i kraft i sommer 2024 og ser ud som på figuren.

Ønsker:

1. Forbedring af knudepunkt ved Bredballe Centeret med bedre cykelparkering
2. Forslag til stoppested for at dække det nordøstlige område af Bredballe
3. Mulighed for opsamling samt cykelparkering i begge retninger på Horsensvej
4. Mulighed for opsamling samt cykelparkering i begge retninger på Tirsbæk Strandvej





# E. Vejnet og hastighed

## Vejnet og hastighed

Indgår som et samlet emne, men opdelt i Vejnet og hastighed, som hver især har en stor betydning for trafikplanen.

## Vejnet

Selv om visionen og målet er at flere skal transportere sig til fods, på cykel eller med kollektiv trafik, har vi stadig brug for at et velfungerende vejnet. Meget af den trafik vi betragter som kollektiv trafik skal fortsat køre på vejene, ligesom mange cyklister også i fremtiden vil benytte vejnettet som en del af deres transportsystem.

Det betyder, at der skal findes en balance imellem at sikre forbindelser der er attraktive for lette trafikanter, og samtidigt skabe effektive og fremkommelige korridorer for den motortrafik der fortsat skal afvikles.

## Hastighed

Der er et stort ønske om at reducere hastigheder i denne type byområde, som også har sin berettigelse viser al forskning på området. Fremkommeligheden bliver reduceret, men tryghed, trafiksikkerhed og bylivet øges markant.

På nuværende tidspunkt er dette koncept udfordret, da der endnu ikke er hjemmel til hastighedsnedsættelse uden yderligere foranstaltninger. Dette koncept udfordres i øjeblikket som en prøveperiode i flere af de store danske byer og udenlandske byer, men hastighedsgrænser under 50 km/t i byer kan ikke uden videre etableres.

Ambitionen om en generel hastighedsnedsættelse må komme på et senere tidspunkt, når der er hjemmel til det. Indtil da sigter planen om at afvikle de største trafikmængder på de største veje.

*Målinger af hastigheden på vejnettet i Bredballe er undersøgt for at udpege eventuelle steder, hvor der sker overskridelser af hastighedsgrænsen. Der er analyseret på hastighedens 85 %-fraktil, der angiver den hastighed som 85 % af trafikanterne holder sig under. Denne værdi benyttes typisk til trafikundersøgelser, da den erfaringsmæssigt svarer godt til den hastighed trafikanter subjektivt oplever at trafikken har. 85 %-fraktilen er typisk noget højere end gennemsnitshastigheden.*

# E. Hastighedskort

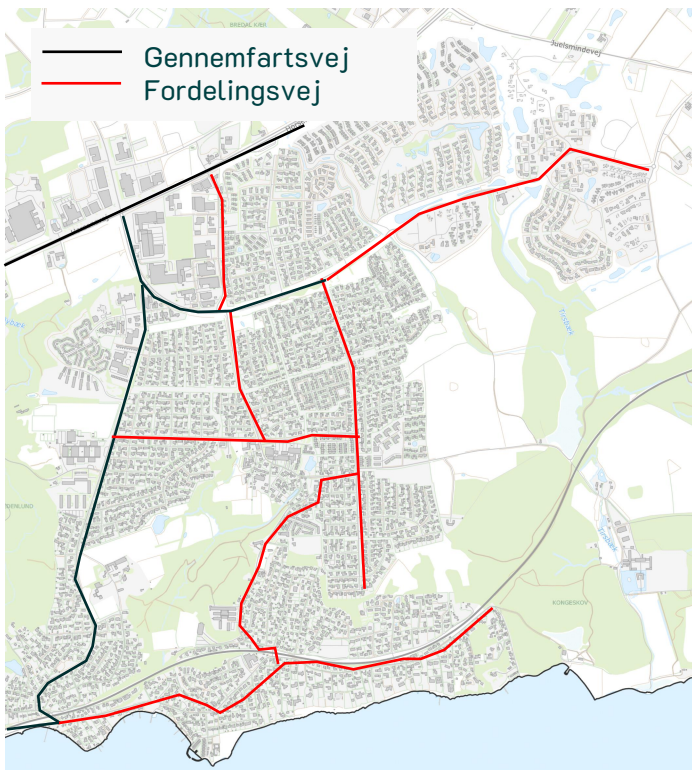


## Oversigtskort figur 2



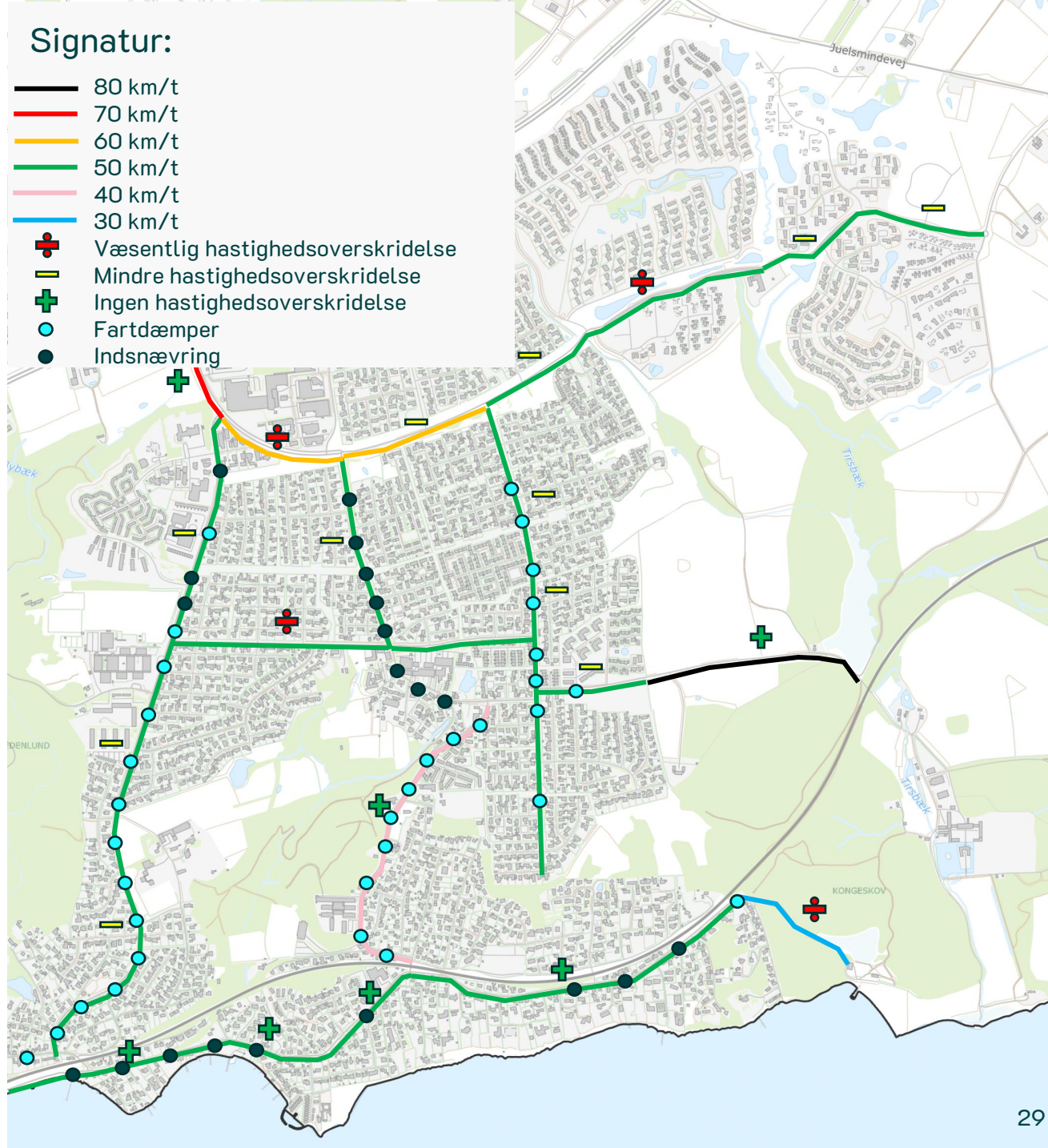
**Figur 1:** Viser klassificering af det overordnede vejnet som hænger sammen med antallet af trafikanter. På *gennemfartsveje* og *fordelingsveje* skal der opretholdes en høj fremkommelighed for alle trafikanter. Gennemfartsveje skal tilvejebringe gennemkørende trafik og fordelingsveje skal have en høj fremkommelighed, men skal fordeles til boligområder.

## Klassificering af veje figur 1



**Figur 2:** Viser hastighed og fartdæmpere.

- Signatur:**
- 80 km/t
  - 70 km/t
  - 60 km/t
  - 50 km/t
  - 40 km/t
  - 30 km/t
  - ✚ Væsentlig hastighedsoverskridelse
  - ▬ Mindre hastighedsoverskridelse
  - ✚ Ingen hastighedsoverskridelse
  - Fartdæmper
  - Indsnævring





## E. Vejprojekter

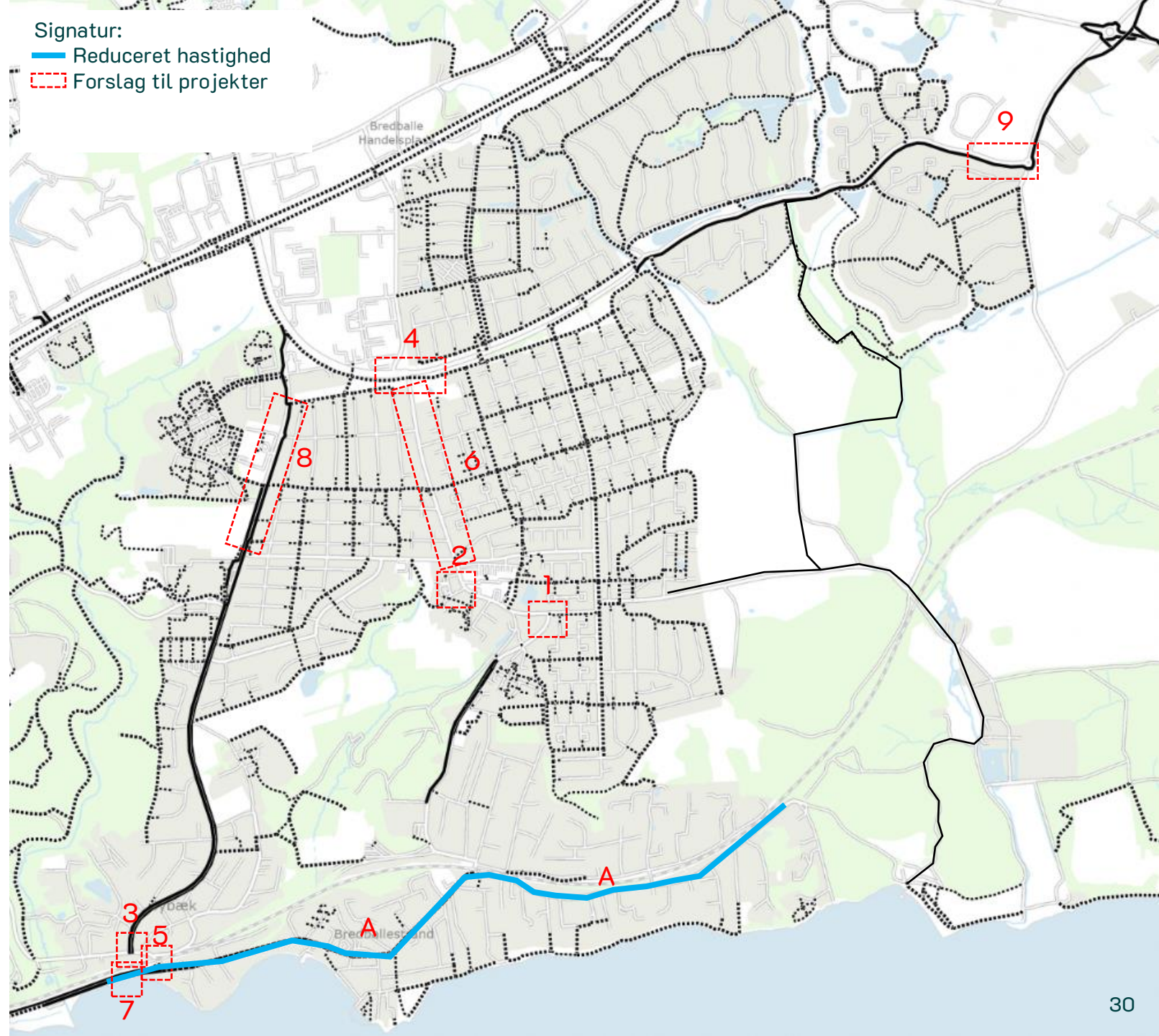
### Vejprojekter:

1. Bredballe Byvej/Kirkebakken: Opstramning af T-kryds
2. Bredballe Byvej: Spærre for gennemkørende trafik.
3. Bybækvej/Hældager: Opstramning af kryds og forbedre oversigt og skal ses i sammenhæng med supercykelstipprojekt (se kort over stipprojekter, Handlingsplan 2025)
4. Juulsbjergvej/Bredballe Mark Vej: Højresvingsbane, krydsningshelle og fremrykket udkørsel fra Bredballe Mark Vej
5. Strandvejen – Opstramning af kryds
6. Bredballe Mark Vej – Ændring af forløb pga. oversigt- og udkørselsudfordringer
7. Tirsbæk Strandvej - Nedlægge indsnævring grundet vejklassificering og erstatte med pudebump (Handlingsplan 2025)
8. Forslag om at nedlægge indsnævringer og erstatte med ikke-kapacitetsreducerende hastighedsdæmpere, da stitrafikken har niveaufri krydsning. Hældagervej skal fremover kunne håndtere mere trafik (vejklassificering)
9. Gennemkørselsforbud for tung trafik

### Hastighedsprojekter

- A. Tirsbæk Strandvej – Nedsættelse af hastighedsgrænse til 40 km/t fra byzonetavlen (vest) til Selsbjergvej (øst)

Signatur:  
— Reduceret hastighed  
- - - Forslag til projekter





# F. Trafiksikkerhed

Vi sætter ind der hvor ulykkerne sker

Vejle Kommune har gennem mange år arbejdet systematisk med at forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje og stier, ved at målrette indsatser mod aktuelle udfordringer. Generelt er ønsket, at ingen må blive dræbt eller komme til skade på kommunens veje.

Arbejdet med trafiksikkerhed tager afsæt i politiregistrerede trafikulykker. Vi taler altså i denne sammenhæng ikke om steder hvor det opleves eller føles utrygt at færdes, men om steder hvor der rent faktisk sker trafikulykker som kommer til politiets kendskab.

På kortet på næste side fås et overblik over alle politiregistrerede trafikulykker i Bredballe de seneste 5 år. Der er generelt et stort mørketal for ulykker med lette trafikanter, da politiet sjældent bliver informeret om disse ulykker. Der kan derfor være sket flere ulykker, end vist på kortet. Desuden ses også et mindre mørketal for materielskadeuheld med køretøjer.

Vejle Kommune gennemfører ca. hvert 2. år en såkaldt sortpletudpegnings, hvor uheldsbelastede lokaliteter i hele kommunen udpeges og analyseres.

En lokalitet udpeges som uheldsbelastet efter følgende kriterier:

- **Kryds:** Politiet har i løbet af de seneste 5 år registreret mindst 5 person- og/eller materielskadeuheld i et kryds. Uheldene skal være sket i selve krydset eller på de tilstødende veje op til krydset, og skal relatere sig til krydset.
- **Strækninger:** Politiet har i løbet af de seneste 5 år registreret mindst 5 person- eller materielskadeuheld på en strækning inden for en afstand af 500 meter. Uheldene må ikke være sket i eventuelle kryds med betydelig sidevejstrafik.





Bybækvej

N  
Bør

## F. Trafiksikkerhed



### Signatur:

- ★ Personskade
- ★ Materielskade
- ★ Ekstraueheld

#### Løsningsforslag:

##### 1. Skelvangen/Centeret

Gøre det mere trygt for alle trafikanterne i krydset.

Adfærdsanalyse af krydset er nødvendig.

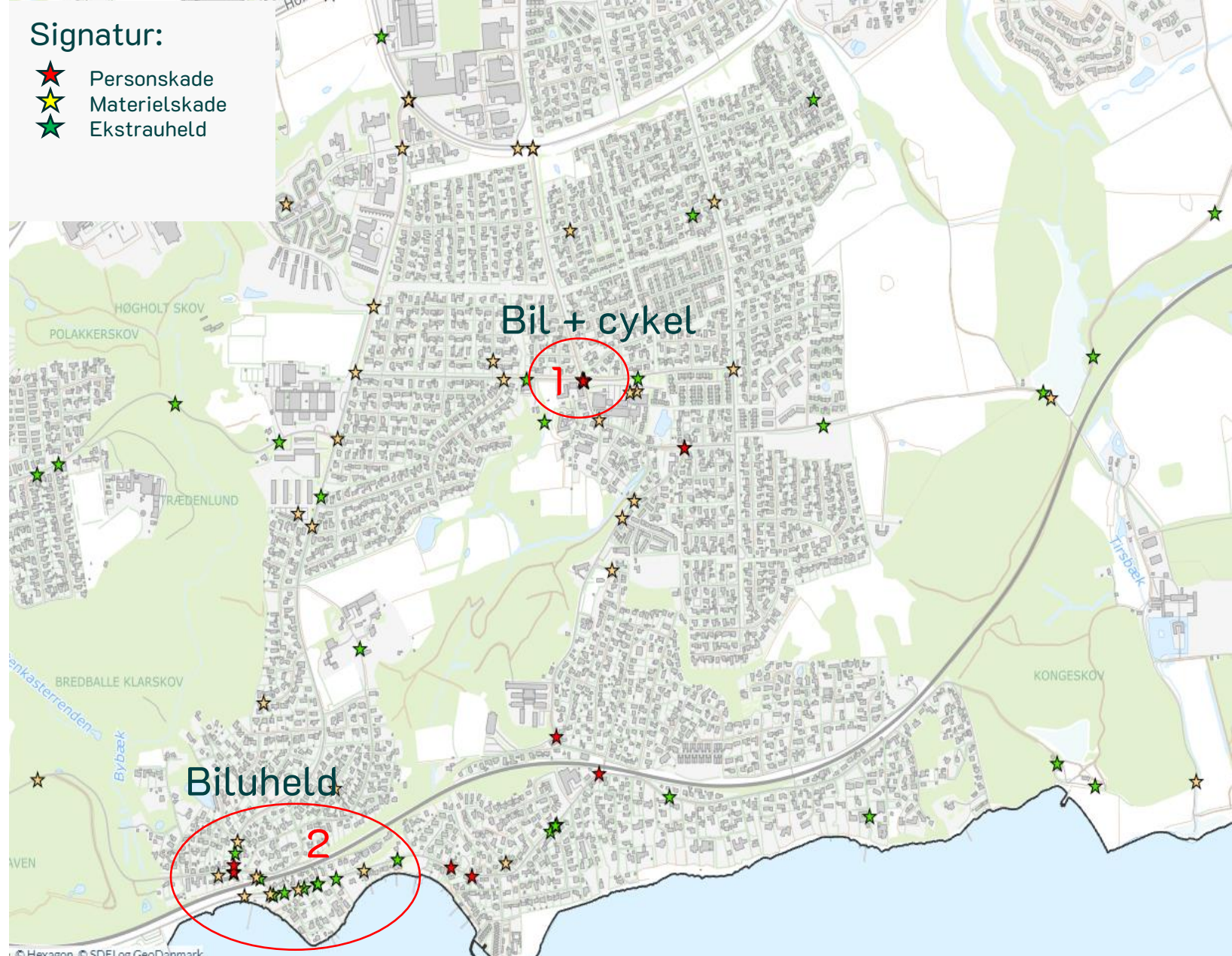
Hastighedsdæmpende tiltag på Skelvangen med tiltag op til krydset med en anbefalet hastighed på 40 km/t

(Handlingsplan 2025)

##### 2. Hastighedsbegrænsning på Strandvejen

Der er store udfordringer på strækningen, som kan afhjælpes med en generel hastighedsnedsættelse.

Derudover skal krydset strammes op mellem Hældagervej/Strandvejen og det skal kigges på fremkommeligheden gennem tunnellen.



Kilde: Kun politiregistreret uheld  
2013-2022

# Realisering af planen

Bredballe står nu med en ny trafikplan der rummer såvel konkrete projekter som mindre definerede handlinger, der skal bidrage til den fælles vision.

Virkemidlerne spænder bredt. Der skal arbejdes med adfærdspåvirkning gennem nudging/dialog/kampagner og der skal investeres i fysiske forbedringer på vej- og stinettet.

Hertil kommer at den fremtidige udvikling af Bredballe reguleres gennem den fysiske planlægning, som også skal spille sammen med trafikplanen. Derfor kræver trafikplanen en opfølgning gennem en bred og koordineret indsats. Den indsats vil være forankret hos kommunens tekniske forvaltning, der har trådt ud til de lokale aktører i Bredballe og til kommunens politikere.

Projekterne beskrevet i planen skal ses i sammenhæng, men udføres enkeltvist eller i passende bidder. De er undersøgt og beskrevet på et overordnet niveau, og med en vis elasticitet. Det betyder, at de skal kvalificeres og detailplanlægges yderligere før realisering. Der kan være forhold der gør, at enkelt projekter er urealiserbare, hvis der er modstand fra politi eller andre aktører.

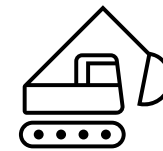
Midlerne til realiseringen af Trafikplan Bredballe skal bevilges af politikerne i Teknisk Udvalg. De præsenteres årligt får en prioriteret liste med alle kommunens projektønsker, og beslutter hvilke projekter der skal udføres ud fra en vedtaget prioriteringsmodel.



Plan



TU  
Prioriteringsliste



Realisering

