



Emne: Høringssvar og Facebook debat til Mobilitetsplan 2018-2030, samt Teknik & Miljøs bemærkninger hertil.

Dato: 22.6.2018	Sagsbehandler: LACBU/RITSI/ARNMO/PABLA		Behandlingsdato: 27.6.2018
Udvalg: TU	Antal sider i alt incl. denne: 148		

Høringssvar nr. 1

Emne: Vejændringer

Afsender: Dan Nielsen

Resumé

Afsender ønsker Vestergade åbnet igen for kørsel i begge retninger. Afsender mener, at ensretningen bevirker stor omvejskørsel i midtbyen, og at det var en fejl at gøre halvdelen af gaden til gågade.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Det sydlige stykke af Vestergade er gågade, mens gaden på det nordlige stykke er åbent for trafik i begge retninger. Vejens nuværende funktion er en væsentlig del af kommunens overordnede ønske om at fredeliggøre midtbyen. Vestergade indgår som gågade og cykelforbindelse i det overordnede mobilitetsnet i Vejle Midtby 2030. Der er ikke planer om at ændre gadens forløb.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 2

Emne: Petersmindevej Planetbyen

Afsender: Jesper Mortensen, Petersmindevej 35, Vejle

Resumé

Afsender er generet af trafik og støjniveau ved sit hjem. Afsender oplever tæt og tung trafik fra tidlig morgen og til midnat dagligt og oplever, at trafikken til Planetbyen kører hurtigt og er med til at forstærke problematikken.

Afsender forstår ikke, at der ikke som minimum er opsat chikaner på Petersmindevej af hensyn til beboere og skolebørn.

I tidligere planer har afsender set en vej fra Mælkevejen til Høgsholtvej. Denne vej ville ifølge afsender skabe mulighed for at fredeliggøre Petersmindevej og skabe en sikker skolevej. Samtidig vil det give mulighed for at lukke Petersmindevej ved Mælkevejen.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafiksikkerhedsplan.

Med etablering af Forbindelsesvejen, som forløber vest om byudviklingsområdet fra Jellingvej og sydpå til Vardevej, forventes Petersmindevej aflastet. Af trafikberegningerne foretaget i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplan fremgår, at den forventede gennemsnitlige trafikmængde i 2030 på Petersmindevej ved skolen over et døgn vil være 600 køretøjer mod 1100 køretøjer i dag, forudsat at planens projekter gennemføres.

Koblingen mellem Høgsholtvej og Mælkevejen er fremgået af overordnede strukturplaner for området som en mulighed for at aflaste Petersmindevej. Med etablering af Forbindelsesvejen og den forventede aflastning af Petersmindevej vurderes denne vejforbindelse ikke relevant og er derfor ikke medtaget i den videre lokalplanlægning.

I den videre planlægning og projektering af Forbindelsesvejen vil der blive taget stilling til eventuelle ændringer af detailudformningen af Petersmindevej, herunder sikring af skoleveje.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 3

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Hornstrup Menighedsråd

Resumé

Hornstrup Menighedsråd er bekymrede for den stigende trafik af køretøjer på Kirkebyvej mellem det fredede kirkedige på den nordlige side og det fredede bindingsværkshus på Kirkebyvej 65. Stedet er ifølge menighedsrådet præget af dårlige oversigtsforhold for både kørende og krydsende fodgængere. Der er på strækningen etableret vejbump, men ifølge menighedsrådet har bumpene ikke nogen effekt på trafikanternes hastighed. Menighedsrådet ønsker en besigtigelse af stedet sammen med kommunen.

Menighedsrådet er positive over for linjeføringen af sidste etape af Ring 3, når de manglende undersøgelser er færdiggjort. Menighedsrådet foreslår at arbejdet begyndes fra begge ender af ringvejene. Indtil Ring 3 er etableret, foreslås det, at der etableres en forlængelse/forbindelse mellem Ny Solskovvej over den gamle Viborgvej til Ny Hornstrupvej, eventuelt kombineret med en forbedring/udbedning af den eksisterende vej gennem skoven fra Grejsdalen.

Samtidig foreslås skiltning med henvisning til E45 og rute 18 og de fremtidige virksomheder ved Hornstrup Mølleby og Vejle N for at kunne guide trafikken ud på det større vejnet.

På Ny Solskovvej ønskes etableret adgang til de nye virksomheder i området for at mindske trafikken gennem Hornstrup Kirkeby, som Menighedsrådet mener er belastet af ekstra trafik til den nye Grundet Skovby.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Hvis man politisk beslutter at gennemføre Ring 3, vil rækkefølgen af de enkelte etaper skulle politisk prioriteres. Vælges det at etablere enkelte etaper ad gangen, vil der blive set på, hvordan trafikken i området op til kan afhjælpes.

Som beskrevet i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen side 37-38 kan man vælge at opgradere Skovruten gennem Grejsdalen, når forbindelsen mellem Vardevej til Mælkevejen i Planetbyen er etableret, således at den kan klare mere gennemkørende trafik i perioden frem til at de efterfølgende etaper af den nordvestlige del af Ring 3 realiseres. I en eventuel videre planlægning vil det blive undersøgt, om den eksisterende vej kan justeres, så den trækkes længere væk fra byen.

Ønsket om etablering af skiltning vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Ønsket om besigtigelse af Kirkevej vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 4

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Hornstrup Lokalråd

Resumé:

Hornstrup Lokalråd udtrykker tilfredshed med at være indbudt til dialogmøde og sætter pris på at være i dialog med kommunen.

Lokalrådet udtrykker bekymring over udsigten til en etapeopdeling af Ring 3, hvor sidste del af vejen først etableres i 2028. Lokalrådet udtrykker bekymring ift., om projektet vil blive gennemført og at Kirkebyvej og Ny/Gl. Hornstrupvej via Skovruten vil blive anvendt som en del af Ring 3 indtil 2028. Begge scenarier vurderer lokalrådet vil betyde en voldsom stigning i trafikken gennem Hornstrup Kirkeby og Hornstrup. Derfor ønsker Lokalrådet Ring 3 gennemført i én etape og gerne inden 2028.

Hvis der arbejdes med en etapeopdeling, opfordrer Lokalrådet til at etablere en vej fra den planlagte rundkørsel i krydset Ny Solskovvej-Viborgvej-Gl. Hornstrupvej til Ny Hornstrupvej. Vejen skal afhjælpe trafikgener og støj- og luftforurening i Hornstrup Kirkeby og Hornstrup. Vejen vil også efter etablering af Ring 3 kunne aflaste trafikken i de to byer.

Hornstrup Lokalråd opfordrer derudover til, at der foretages tryghedsskabende og hastighedsdæmpende tiltag på Keglekærvej, Ny/Gl. Hornstrupvej samt Kirkebyvej snarest muligt.

I det videre arbejde med Mobilitetsplanen opfordrer Lokalrådet til, at der arbejdes mere målrettet med integrering mellem Grejs og Hornstrup området. Samtidig opfordres til at arbejdet med konkrete linjeføringer opstartes snarest, af hensyn til bolig- og lodsejere i området. I denne proces opfordrer Lokalrådet kommunen til at tilbyde forhåndsekspropriering til de berørte lodsejere.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Hvis man politisk beslutter at gennemføre Ring 3, vil rækkefølgen af de enkelte etaper skulle politisk prioriteres. I en eventuel etablering af enkelte deletaper vil der blive set på, hvordan trafikken på de omkringliggende veje bedst planlægges og afvikles.

Etablering af Skovruten forventes at medføre en mindre stigning i køretøjer på ca. 1000 biler på Kirkebyvej. I en eventuel videre planlægning vil det blive undersøgt, om den eksisterende vej kan justeres, så den trækkes længere væk fra byen.

Ønsket om tryghedsskabende og hastighedsdæmpende tiltag på Keglekærvej, Ny/Gl. Hornstrupvej samt Kirkebyvej vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 5

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3, Andet (nye overgange ved banen)

Afsender: Boye Andreasen, Grejsdalsvej 279, Vejle, på vegne af Grejsdalens Grundejerforening og Antennelaug

Resumé

Afsender ønsker, at den planlagte bro over Grejsdalen flyttes længere mod nord væk fra Boligforeningen Nytoft.

Afsender ønsker desuden nye overgange over banen, ved hhv. Ny Grejsdalsvej og Skakvej.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3 og broen over Grejsdalen, vil den præcise linjeføring blive vurderet. Der vil skulle gennemføres en VVM proces med dertil hørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at der medtages to stiforbindelser på tværs af Grejsdalen over jernbanen mellem Vejle og Ny Hornstrupvej.

Høringssvar nr. 6

Kategorier: Cykelstier m.m., Vejændringer, Mobilitetsplan generelt

Afsender: Bo Ulrick Madsen, Glentevej 11, Vejle

Resumé

Afsender udtrykker tilfredshed med kommunens arbejde for at håndtere den stigende trafik i byen, samt tilfredshed med mobilitetsplanens fokus på gående, cyklende, bilister og offentlig transport.

Afsender mener, at den nuværende udformning af cykelstien mellem Havnegade, Kirkegade og Blegbanken er *livsfarlig*, da cyklisterne presses af biltrafikken på ruten. Afsender foreslår, at strækningen ensrettes, eller at biltrafikken helt fjernes.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Problematikken om den konkrete udformning af cykelstien mellem Havnegade, Kirkegade og Blegbanken vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 7

Emne: Vejændringer, Overordnede veje

Afsender: Erik Skallerup

Resumé

Afsender ønsker at forbyde venstresving fra Roms Hule ud på Horsensvej, da der ifølge afsender ofte opstår farlige situationer i krydset med venstresvingende bilister. Afsender foreslår at lukke midterrabbatten på Horsensvej i krydset.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Problematikken om udformning af krydset Horsensvej – Roms Hule vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 8

Emne: Cykelstier m.m., Overordnede veje

Afsender: Stine Rauff Søndergaard

Resumé

Afsender påpeger, at stien gennem skoven er et godt alternativ til at cykle på Jellingvej.

Afsender ønsker bedre faciliteter for cyklister på Vesterbrogade, på strækningen mellem Boulevarden og Vedelsgade, hvorved der vil blive skabt bedre sammenhæng med eksisterende cykelstinet bl.a. til Uhrhøj.

Afsender foreslår, at de eksisterende parkeringspladser langs Vesterbrogade nedlægges og omdannes til cykelstier.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Som del af Mobilitetsplanen planlægges, at Skovstien langs Jellingvej opgraderes, så der opnås en højere komfort i forhold til hældning og det generelle udtryk på stien. Dette skulle gerne gøre stien mere attraktiv for cyklister.

Kommunen er opmærksom på problemerne på Vesterbrogade, og Vesterbrogade indgår derfor som en indsats i kommunens handlingsplan for trafiksikkerhed.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 9

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Signe Timm

Resumé

Afsender gør opmærksom på, at kortgrundlaget på to figurer i tegningsbilaget er forældet (side 3 og side 8). Flere veje i den vestlige del af Uhrhøj mangler på figuren på side 3, herunder Skorpionen, Skytten, Stenbukken, Fisken, Krebsen samt dele af Gimlevej og Galaksen.

På luftfotoet på side 8 mangler der ifølge afsender bebyggelse på Adonisvej, Trojavej, Medeavej og Erosvej. Afsender kritiserer kommunen for at benytte forældet kortmateriale, da figurerne dermed ikke giver et retvisende billede af den nuværende arealanvendelse i områderne, som berøres af Ring 3. Afsender indstiller til, at kortmaterialet opdateres.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Til kortet side 3, der skal vise miljøforhold, er anvendt miljødatakort, som er centralt registreret og ikke kan tilpasses af Vejle Kommune. Det centrale på dette kort er derfor den beskyttede natur og de foreslåede linjeføringer.

På luftfotoet side 8 er indtegnet vejfordelingen til den manglende bebyggelse og således skitseret, hvordan bebyggelsen vil komme til at være, når den er fuldt udbygget.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 10

Kategorier: Vejændringer, Overordnede veje

Afsender: Søren Agger, Sdr Villavej 3, Vejle

Resumé

Afsender har en række forslag til tiltag, med det overordnede mål er at reducere trafikken i byen, særligt den tunge og gennemkørende trafik.

- Industri med tung trafik flyttes væk fra midtbyen, herunder industrihavnen.
- Den vestgående trafik føres vest om byen ad en ny omfartsvej.
- Kirkegade lukkes for biltrafik, for at skabe en sammenhængende gågade og bedre bymiljø på torvet. Afsender undrer sig desuden over den manglende terrorsikring ved Kirkegade.
- Kiddesvej lukkes ved Koldingvej.
- Flere mindre veje herunder Kiddesvej bør gøres blinde, for at fredeliggøre de mindre veje og flytte trafikken over på det overordnede vejnet.
- Overordnede veje vil blive overdækket og støjværnsdæmpet, og motorstøj vil forsvinde i kraft af elbilens dominans.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I Mobilitetsplanen arbejdes med etablering af en sammenhængende Ring 3 vest om Vejle. Formålet med ringen er, at nuværende og kommende trafikanter uden ærinde i Vejle Midtby får mulighed for at køre uden om byen via den nye forbindelse. Ringen kan desuden også indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest.

Kirkegade er omdannet til cykelgade, hvor der er fokus på cyklister og bløde trafikanter. Kirkegade udgør én af kun tre øst-vestgående vejforbindelser i midtbyen, hvorfor forbindelsen har stor betydning for byen. Eventuelt kapacitetsmæssige tiltag på Skovgade vil mindske presset på Kirkegade, og Ring 3 vil mindske presset på både Kirkegade og Skovgade. Indtil andre tiltag er bragt i spil er Kirkegade en vigtig øst-vestforbindelse for biler og vil derfor på nuværende tidspunkt ikke kunne lukkes for biltrafik. Hvis andre tiltag senere muliggør en større reduktion af biltrafikken gennem Kirkegade, bør der på dynamisk vis i særlige tilfælde kunne åbnes fuldt op for biler, for herved at skabe en vis robusthed i byens trafikafvikling ved f.eks. en trafikal hændelse på Skovgade.

Spørgsmålet om terrorsikring af Kirkegade ved gågaden vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed.

Generelt er der i Mobilitetsplanen fokus på at flytte trafikken over på det overordnede vejnet.

Elbiler vurderes ikke at reducere støjen fra overordnede veje, da støj ved højere hastigheder er relateret til rullestøjen (dækstøj) og ikke motorstøjen. Ved lavere hastigheder vil el-biler betyde en reduktion af støjen fra trafikken.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 11

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt

Afsender: Lise Lærke Hatting, Adonisvej 72, Vejle

Resumé

Afsender undrer sig over manglende svar fra ordstyreren på det afholdte møde den 14-05-2018 angående mobilitetsplanen, hvor der ifølge afsender blev henvist til fremtidige undersøgelser som svar på alle spørgsmål.

Afsender kritiserer desuden mobilitetsplanen for at være uden visioner, og for at fokusere for meget på at løse fremtidens udfordringer med stigende trafik, i stedet for at fokusere på at mindske stigningen i biltrafikken.

Afsender bakker op om etableringen af en omfartsvej for at få bilerne væk fra byen og opfordrer politikerne til at træffe det bedste valg ud fra miljøhensyn og fornuft.

Afsender indstiller til, at der igangsættes tiltag, der kan mindske biltrafikken eller konsekvenserne heraf:

- Etabler solceller på kommunens bygninger, inkl. p-husene og brug strømmen herfra til gratis opladning af el-biler
- Indfør El-pendler busser fra alle bydele til banegården, med mulighed for at medbringe cykel
- Etabler aflåselige cykelparkeringer ved alle p-huse
- Indfør gratis parkering ved nyt p-hus ved rensningsanlægget for togpendlere
- Understøt tog- og bustrafik til omegnsbyerne

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Mobilitetsplanen opererer på et overordnet strategisk niveau. Mange udformninger og løsninger vil derfor først blive undersøgt og besluttet i de videre undersøgelser.

De overordnede visioner for udviklingen af Vejle sker som en del af de politiske beslutninger.

I Mobilitetsplanen er fremhævet en række teknologier og udviklingsmuligheder, som vil blive fulgt i den kommende periode. Herunder er også el-biler fremhævet.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 12

Kategorier: Cykelstier m.m., Mobilitetsplan, generelt, Andet

Afsender: Thomas Drivsholm, Niels Skousvej 14, Vejle

Resumé

Afsender bemærker, at Mobilitetsplanen alene dækker Vejle by, og undrer sig over, hvad der skal ske med resten af kommunen.

Derudover mener afsender, at fordelingen af de planlagte investeringer til hhv. veje, stier og øvrige er "skæv" og indstiller til, at en større del af investeringerne går til cykelstier, dels i Vejle by og dels mellem byerne i kommunen.

Afsender ønsker desuden, at kommunen udvikler en mobil-app med cykelstikort i kommunen.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Mobilitetsplanen har ganske korrekt kun fokus på Vejle by. Dette betyder dog ikke, at der ikke er planer og projekter for de resterende byer i Vejle Kommune. Blandt andet omfatter kommunens Trafiksikkerhedsplan hele kommunen.

Fordelingen af midler til de planlagte investeringer sker som del af de politiske forhandlinger i forbindelse med de årlige budgetforhandlinger.

Kommunikation af mobilitetsmuligheder er et af fokusområderne i Mobilitetsplanen. Borgere og besøgende skal oplyses om de tilbud, de har i Vejle. Erfaringer viser, at mange i dag ikke kender de tilbud, der allerede findes. Oplysning kan ske gennem kort, apps, turistinformation eller kampagner om eksempelvis nye ruter, sammenhænge og tilbud. Idéen med cykelstikort i en app kunne derfor udvikles som en del af dette arbejde.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 13

Kategorier: Petersmindevej, Planetbyen, Forbindelsesvej/Ring 3, Vejændringer, Mobilitetsplan, generelt

Afsender: Bjarke Lassesen, Rørsangervej 5, Østengård, Vejle

Resumé

Afsender udtrykker stor tilfredshed med det afholdte borgermøde den 14-05-2018, samt stor tilfredshed med de politikere og embedsmænd, der deltog i mødet.

Afsender foreslår, at Ring 3 flyttes mod vest, vest for Julius Jepsens Vej. Dette skal ske ved at forbinde lossepladsvejen (Vestre Engvej) med Knabberupvej, og føre vejen videre over Høgsholt til det foreslåede knudepunkt ved Jellingvej. Afsender fremhæver erfaringer fra Skibet, hvor mange bilister fra Uhrhøj ifølge afsender kører over Høgsholt til Jennumvej og ud på motortrafikvejen.

Derudover foreslår afsender, at der åbnes op for flere byggegrunde i Planetbyen, samt at der etableres et nyt boligområde på Høgsholt.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM tilladelsen.

Vejle Kommune har netop gennemført et udbud af byggegrunde på Krebsen. I første budrunde blev over halvdelen af grundene solgt. Der har desuden netop været en lokalplan i høring for et boligområde nord for Mælkevejen i høring.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 14

Kategorier: Petersmindevej, Planetbyen, Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Ulrik Dalgas og Peder Toft Nielsen, på vegne af Vejgruppen Planetbyen 1 og 2

Resumé

Afsender har en række bekymringer angående Ring 3:

- Ring 3 vil fungere som en ringvej med større trafikbelastning til følge end forudsat i VVM-undersøgelsen, hvor vejen havde funktion som forbindelsesvej til Uhrhøj
- Vejen føres meget tæt på bebyggelse ved Planetbyen
- Vejen vil have store konsekvenser for naturområdet sydvest for Planetbyen (Uhre Skov), herunder adgangen hertil samt faunaen
- Stamveje i området, herunder Stenbukken, Mælkevejen og Petermindevej vil blive adgangsvej til Ring 3, og vil som følge heraf opleve store stigninger i trafikken. Den ekstra trafik vil være til fare for de mange børn, der færdes i området, særligt til og fra skole

Afsender ønsker derfor, at linjeføringen for Ring 3 flyttes længere mod vest og følger linjeføring "Vest A+B", som blev belyst i VVM'en fra 2008. Afsender mener, at den i VVM'en undersøgte linjeføring vil kunne aflaste Jellingvej i samme omfang som den nye linjeføring. Afsenderne fremhæver desuden, at igangsættelse af en ny undersøgelse af linjeføringen ikke bør forsinke etableringen af Ring 3.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertil hørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Forbindelsesvejen kan muligvis planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes lidt længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj og det visuelle udtryk.

I en eventuel videre undersøgelse af Ring 3 vil der blive taget hensyn til natur og omgivelser og udført afværgeforanstaltninger.

Af trafikberegningerne foretaget i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplan 2018 fremgår, at den forventede gennemsnitlige trafikmængde i 2030 på Petersmindevej ved skolen over et døgn vil være 600 køretøjer mod 1100 køretøjer i dag, forudsat at planens projekter gennemføres. På Stenbukken forventes 600 biler i døgnnet 2030. Planens projekter forventes derfor at mindske trafikken på Petersmindevej i forhold til situationen i dag på trods af, at området forventes udbygget med flere boliger.

I kommuneplanen er der arbejdet med en linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 15

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt, Forbindelsesvej/Ring 3, Overordnede veje, Cykelstier m.m., Andet

Afsender: Niels Reiter, Hover Kirkevej 49, Vejle

Resumé

Afsender ønsker, at strækninger på Ring 3, der løber gennem naturfølsomme områder, nedgraves i tunnel i størst muligt omfang, for at mindske påvirkningen på naturen.

Derudover ønsker afsender, at der lægges større vægt på løsninger, der mindsker biltrafikken, herunder:

- Parkeringspladser ved de store indfaldsveje, hvor bilister kan parkere deres bil, og tage resten af turen ind til byen vha. cykel, taxa, bus eller kabelbane.
- Kabelbaner eller minibusser skal køre i pendulfart med høj frekvens (hvert 5. minut)
- Varetransport i midtbyen bør i større omfang ske vha. (el)-cykelbude
- Udarbejde en strategi for at ændre folks kørselsvaner
- Ændre mødetidspunkter, for at mindske trængslen i spidstimerne
- Større fokus på bløde trafikanter, herunder bedre parkeringsmuligheder for cyklere
- Cykle under broen mellem Bredballe og Vinding
- Kabelbane fra Uhrhøj til stationen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Generelt har Vejle Kommune et stort fokus på naturen og at udvikle mulighederne for, at borgerne kan få naturoplevelser. Ved etablering af nye veje sker etableringen under hensyntagen til naturen.

En tunnelloøsning på strækninger af Ring 3 vil betyde en betydelig fordyrelse af de planlagte projekter, som samtidig vil være en teknisk krævende løsning. Projektet er derfor ikke en del af Mobilitetsplanen.

I Mobilitetsplanen arbejdes med knudepunkter, som kan være samkørselspladser ved de større indfaldsveje, hvor det netop skal være muligt at kombinere bilen med andre transportformer.

Kabelbaner indgår som en teknologi, der vil blive holdt øje med i Mobilitetsplanen. En af mulighederne kunne være at etablere urbane "elevatore" - for eksempel i form af kabelbaner eller rullende fortove, der kan fragte både cyklister og gående op ad bakkerne.

Mulighederne for at cykle via Vejlefjordbroen indgår som et element i Mobilitetsplanen. Kommunen ønsker med Mobilitetsplanen at sætte gang i undersøgelser af, hvilke muligheder der er for en stibro på Vejlefjordbroen. Disse undersøgelser skal bl.a. være med til at afdække mulige bredder, placering af stibroen, mulighed for pendlertransport, kobling med stier, afskærmning, og design.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at det tydeliggøres i Mobilitetsplanen, at cyklen har en vigtig rolle i Mobilitetsplanen generelt.

Høringssvar nr. 16

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt, Cykelstier m.m.

Afsender: Carl Emil Grum-Nymann

Resumé

Afsender mener, at Mobilitetsplanen fokuserer for meget på at løse fremtidens udfordringer med stigende trafik, i stedet for at fokusere på at mindske stigningen i biltrafikken og løse de klimamæssige konsekvenser af bilernes CO₂-udledning.

Afsender indstiller til at gøre offentlig transport og cyklen mere attraktiv som transportform, for derved at mindske biltrafikken.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at det tydeliggøres i Mobilitetsplanen, at cyklen har en vigtig rolle i Mobilitetsplanen generelt.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at CO₂ – udfordringen medtages i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 17

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Kristine Bøegh Larsen, Julius Jepsensvej

Resumé

Afsender oplyser, at området omkring Julius Jepsensvej er et "sumpområde", og er derfor bekymret for, hvilken påvirkning etableringen af Ring 3 kan have, i form af ekstra vand til området og i undergrunden.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Hverken Forbindelsesvejen vest om Uhre eller en evt. senere fortsættelse med Ring 3 er tænkt etableret nær Julius Jepsensvej. Området omkring Julius Jepsensvej vurderes derfor ikke at blive påvirket af ekstra vand.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 18
Kategorier: Andet
Afsender: Kem Kristensen
Resumé Afsender foreslår, at der etableres parkeringspladser i udkanten af byen, hvorfra man kan gå, cykle eller tage en bus ind til midtbyen.
Teknik & Miljø's bemærkninger I Mobilitetsplanen arbejdes med knudepunkter, som kan være eksempelvis samkørselspladser ved de større indfaldsveje, hvor det netop skal være muligt at kombinere bilen med andre transportformer herunder cykel og bil. Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 19

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3, Cykelstier m.m.

Afsender: Uhre Lokalråd , Casper Nielsen

Resumé

Afsender påpeger, at man i Uhrhøj i mange år har ønsket en forbindelsesvej til aflastning af Jellingvej, men udtrykker bekymring over, at den foreslåede linjeføring for Ring 3 vil fungere som omfartsvej, og ikke som en forbindelsesvej, som vejen ifølge afsender tidligere har været omtalt som. Afsender frygter, at den ændrede linjeføring vil medføre store trafikmængder på Ring 3, og som følge heraf tung trafik og støj, som særligt vil genere beboere tættest på vejen, samt beboere i Planetbyen og Uhrhøj, hvoraf mange er børnefamilier. Derudover er afsender bekymret for vejens påvirkning på naturen i området, herunder Uhre Skov og Lille Høgsholt Bæk, i form af luftforurening, vandafledning og støj. Afsender er ligeledes bekymret for, hvorvidt Ring 3 vil få konsekvenser for områdets adgang til de førnævnte naturområder.

Afsender udtrykker også bekymring for, at den foreslåede linjeføring vil være problematisk ift. fremtidig udstykning af byggegrunde nord og vest for Planetbyen, da disse vil være afskåret fra Uhrhøj.

På baggrund af ovenstående bekymringer, har afsender en række ønsker til Ring 3-projektet:

- Linjeføringen flyttes, så den følger linjeføringsforslaget "Vest A+B" som beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2008 – dog med den ændring at linjeføring flyttes vest om overdrevet. Flytningen foreslås primært for at mindske generne i form af støj og forurening og flytte denne så langt væk som muligt fra bebyggelsen i Planetbyen.
- Såfremt linjeføringsforslag "Vest A+B" ikke er mulig, foretrækkes linjeføringsforslag "Øst A+D". En evt. besparelse ved valg af denne linjeføring foreslår afsender at bruge på støjreducerende og visuelt forskønnende tiltag.
- Såfremt en østlig linjeføring vælges, foreslås det, at linjeføring flyttes længere mod øst end foreslået i tidligere VVM-undersøgelse, samt at vejen nedgraves mest muligt i terræn, og at der etableres beplantede støjvolde. Desuden bør vejen anlægges med støjdæmpende belægning.
- Forbindelsesvejen til Ring 3 bør ikke tilkobles boligveje, men i stedet en facadeløs vej.
- Etableringen af Ring 3 skal ikke medføre stigninger i trafikken på eksisterende veje i området, herunder Petersmindevej, Høgsholtvej og Hovertoften.

Afsender understreger, at mange beboere i området har et stort ønske om, at der etableres en vejforbindelse til Vardevej.

Afsender ønsker desuden, at forholdene omkring flere eksisterende kryds og strækninger i området omkring Uhrhøj og Planetbyen undersøges nærmere og evt. forbedres:

- Der mangler cykelsti på hele Petersmindevej, særligt på strækningen fra Mælkevejen til Petersmindeskolen.
- Jellingvejs smalle vejprofil og dårlige oversigtsforhold gør det farligt for cyklister at færdes på vejen.
- Krydset Hovertoften/Høgsholtvej er farlig at krydse for cyklister.
- Der er dårlige oversigtsforhold i krydset Hovertoften/Petersmindevej, og gående og cyklister har svært ved at orientere sig og placere sig i krydset.
- Udbakkende og ulovligt parkerede biler ved Petersmindeskolen giver farlige situationer, særligt om morgenen. Der er desuden for få parkeringspladser ved Gemmavej.
- Oversigtsforholdene ved overgangen ved Plutovej/Gemmavej er dårlige, og vejen meget trafikeret, hvilket gør det farligt for børn at krydse vejen. Det samme er tilfældet for krydset Plutovej/Uranusvej.
- Generelt ønskes infrastrukturen i hele Uhrhøj undersøgt nærmere, med særligt fokus på skolebørn samt faciliteter for cyklende og gående.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertil hørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen.

Forbindelsesvejen kan planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes lidt længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj og det visuelle udtryk.

Med etablering af Forbindelsesvejen, som forløber vest om byudviklingsområdet fra Jellingvej og sydpå til Vardevej, forventes Petersmindevej aflastet. Af trafikberegningerne foretaget i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplan 2018 fremgår, at den forventede gennemsnitlige trafikmængde i 2030 på Petersmindevej ved skolen over et døgn vil være 600 køretøjer mod 1100 køretøjer i dag, forudsat at planens projekter gennemføres. På Høgsholtvej forventes trafikken med etablering af Mobilitetsplanens projekter at stige fra i dag 400 køretøjer i døgn til 900 køretøjer i døgn, idet den forventes tilsluttet Ring 3.

I en eventuel videre planlægning og projektering af Forbindelsesvejen vil der blive taget stilling til eventuelle ændringer af detailudformningen af Petersmindevej, herunder sikring af skolevejen.

De konkrete udpegede steder i Uhrhøj, hvor der ønskes sikkerhedstiltag, vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 20

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Kim Yde Larsen

Resumé

Afsender er beboer i Planetbyen.

Ønsker at gøre indsigelse mod den planlagte ring 3 vest om Uhre. Grundlaget for vejforløbet er baseret på en forældet VVM-rapport. Omgivelserne og boligområderne har ændret sig markant siden 2008.

Afsender føler, at han har købt parcelhusgrunden på et forkert grundlag. Havde snakket med Vejle Kommune inden køb af grund.

Kommunen lever ikke op til deres ansvar, når de fortsætter planerne om en ring 3 så tæt på et boligområde, når argumentationen er en gammel VVM-rapport, hvori der kun indgår en forbindelsesvej og ikke en ringvej.

Ønsker et vejforløb længere væk fra bebyggelsen.

Der bør laves en ny VVM-rapport, der kan synliggøre nye vejforløb, og som bygger på en opdateret viden om lokalområdet i Uhre.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Der, hvor kommunen har etableret Vejledalen, er det et teknisk krævende sted at bygge, hvorfor det har taget lang tid at bygge, fordi jorden skulle have tid til at sætte sig. Dette er forklaringen på, hvorfor projektet har taget lang tid. Etableringen af den resterende del af Forbindelsesvejen anses derfor som en videreudbygning af et allerede påbegyndt projekt gennem forlængelse af strækningen fra Vejledalen. Kommunens vurdering er derfor på nuværende tidspunkt, at VVM-tilladelsen for Forbindelsesvejen fortsat er gældende.

I salgsmaterialet for grundene i Planetbyen er der blevet gjort opmærksom på planerne om en vej vest om området. Forbindelsesvejen kan muligvis planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og dels det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj, natur og det visuelle udtryk.

Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3, vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar 21

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Teit Klitgaard

Resumé

Beboer i Planetbyen.

Afsender foreslår en anden linjeføring af Forbindelsesvejen, som tager udgangspunkt i Øst B+C, men følger Vest A+B mod Jellingvej, hvor der bor færrest mennesker. Planetbyens huse har alle Genvexanlæg, hvormed luften udskiftes 24/7. Med en vestenvind 80% af året vil der komme megen udstødningsforurenede luft ind i husene.

Flyttes vejen om på den anden side af skoven vil den tage mere af forureningen og støjen. Afsender mener, at hvis der fortsættes som nu, så vil huset falde med 500.000-700.000 kr., hvis Ring 3 kommer.

Teknik & Miljø's bemærkninger

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen.

Undersøgelser underbygger, at der kan være tale om en belastning ift. luftforurening, når man bor mindre end 50 m fra en befærde vej med mere end 20.000 køretøjer i døgnet. På Forbindelsesvejen ud for Planetbyen forventes der, som det er beskrevet i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen, ca. 7.400 køretøjer, forudsat planens projekter gennemføres. Gener ift. luftforurening forventes derfor ikke at være aktuelle.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 22

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Anders Nordstrøm

Resumé

Afsender er uforstående overfor, at der planlægges en ny ringvej nordvest om Vejle, mens en ny Ring 3 vil være sammenfaldende med Ring 2 fra krydset Koldingvej/Damhaven til krydset Damhaven/Boulevarden. Dette vil lede megen trafik ad Koldingvej til et af de mest trafikerede kryds.

Afsender foreslår, om det i stedet kan lade sig gøre at lave tunnelforbindelse mellem Koldingvej nedenfor Vejle Mølle og Ribe Landevej mellem Damhaven og Gammel Ribevej. På denne måde vil der skabes en sydlig Ring 3.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Etableringen af Ring 3 kan indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest. Denne forbindelse vurderes dog at ligge ud over Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030, og er derfor ikke medtaget i planen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 23

Kategorier: Cykelstier m.m.

Afsender: Anders Nordstrøm

Resumé

Afsender mener, at livet som cyklist er farligt i Vejle. Der er for få cykelstier i midtbyen. Der mangler især en sikker nord/syd- forbindelse for cyklister nordfra fra Jellingvej/Grejsdalsvej, og som skal krydse byen via Vedelsgade. Ligeledes mangler der en sikker øst/vest-forbindelse for cyklister langs Vardevej/Vesterbrogade.

Afsender mener, at ideen om nord/syd-forbindelse via Enggade er en god idé, men bør måske fremrykkes tidsmæssigt. Hvis stien etableres, skal der ligeledes etableres en sikker krydsning af Jellingvej fra Grejsdalsvej til Enggade – disse krydsninger kan etableres allerede nu.

Ligeledes fremsætter afsender ideer til en øst/vest-forbindelse, hvor der kunne inddrages parkeringspladser, og den nyanlagte sti langs Grejsdalsvej bør forlænges.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Der arbejdes i Mobilitetsplanen med etablering af en sti- og oplevelsesforbindelse langs omløbsåen til Enghavevej. Stiforbindelsen begynder ved Jellingvej og går via Enggade til Vesterbrogade. Med etablering af stien bliver der en sammenhængende stiforbindelse fra Vejle midtby mod nord. Stien foreslås i Mobilitetsplanen etableret i 2022-2023. Det endelige tidspunkt for etablering vil afhænge af, hvornår projektet politisk prioriteres, og der afsættes midler som led i den årlige budgetforhandling.

Ønsket om at forbedre trafiksikkerheden og forholdene for cyklister på en øst-vest forbindelse og forbedre stien langs Grejsdalsvej videregives til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til vurdering i forbindelse med kommunens trafiksikkerhedsplan.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 24

Kategorier: Vejændringer

Afsender: Anders Nordstrøm

Resumé

Afsender bor tæt på Buchsvej. Buchsvej benyttes som en smutvej mellem Jellingvej og Vesterbrogade.

Afsender foreslår, at Buchsvej ensrettes i retningen fra Jellingvej til Vesterbrogade, og der bør alene tillades højresving ud på Vesterbrogade fra Buchsvej.

Teknik & Miljø's bemærkninger

I Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen fremgår, at der planlægges en sanering af Vesterbrogade, hvor der vil blive set på at arbejde med eksempelvis begrænsninger af svingmuligheder til og fra de tilstødende veje. I dette arbejde vil forholdene ved Buchsvej også blive vurderet.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 25

Kategorier: Vejændringer

Afsender: Anders Nordstrøm

Resumé:

Afsender foreslår, at en renovering af Vedelsgade fra Ved Anlægget og frem til Vesterbrogade tages med i planen. Den har et potentiale for at blive en attraktiv handelsgade.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Vedelsgade er i Mobilitetsplanen udpeget som en del af Ring 1.

Ved at sikre god fremkommelighed på Ring 2, skabes der grundlag for at kunne flytte trafik fra Ring 1 og dermed fra midtbyen ud på et mere overordnet vejnet, som er indrettet til at klare en større trafikmængde. Ring 2 kan derved aflaste strækninger i midtbyen som eksempelvis Dæmningen og Vedelsgade, hvorved disse veje omdannes til mere byrumsmæssige formål og under hensyntagen til alle trafikanttyper. Derfor forventes Mobilitetsplanens projekter også at kunne være med til at gøre Vedelsgade til en mere attraktiv gade for bymæssige aktiviteter.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 26

Overordnede veje

Afsender: Thomas Bilet

Resumé

Afsender foreslår en tunnel under den nye posthusgrund, hvor vejen mellem Koldingvej og Dæmningen ligger i dag. Lav tunnel til trafikken under det ny stykke gågade ifm. Posthusgrunden. På denne måde kan alt trafik køre ligeud i stedet for at skulle rundt om Gammelhavn. Tunnelen kan etableres fra starten af Koldingvej.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Rammerne for vejbetjeningen af Posthusgrunden er fastlagt i lokalplan nr. 1225, som blev vedtaget den 5. oktober 2016. Tunneler er ikke en del af det aktuelle detailprojekt.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 27

Kategorier: Overordnede veje

Afsender: Michael Christensen

Resumé

Afsender oplever, at det er u hensigtsmæssigt, at der krydser godstog ved rundkørslen Østerbrogade/Havnegade/Toldbodgade lidt i kl. 8 hver morgen. Dette skaber kø til Horsensvej. Dette er bragt op på et møde med kommunen. Kommunen var opmærksom på dette, men det kunne ikke ændres pga. DSB's togplaner.

Afsender opfordrer til at stoppe u hensigtsmæssige trafikforsinkelser, så de eksisterende veje udnyttes, inden det planlægges at bygge nye.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Problemet med krydsende godstog bliver sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse og fornyet kontakt til Banedanmark.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 28

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt

Afsender: Jesper Graversen

Resumé

Afsender savner, at der i Mobilitetsplanen indtænkes alternativer til bilen. Den store pendling til og fra Vejle giver udfordringer. Afsender opfordrer til, at tognettet tænkes ind i den fremtidige mobilitet for at få reduceret trængsel i Vejle.

Teknik & Miljøs bemærkning

I Mobilitetsplanen arbejdes bl.a. med knudepunkter, hvor det døgnet rundt skal være let at skifte mellem transportformer. Vejle Trafikcenter er et af de udpegede knudepunkter, hvor det døgnet rundt skal være let at skifte mellem tog og andre transportmidler.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at der i Mobilitetsplanen tilføjes et afsnit om kollektiv trafik med fokus på de kommunale udviklingsmuligheder, men også samspillet mellem kommunal, regional og national kollektiv trafik.

Høringssvar nr. 29

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt

Afsender: Thomas Drivsholm

Resumé

Afsender opfordrer til, at Vejle Kommune ikke kun tænker i, hvordan biler hurtigt og effektivt kommer fra a til b. Da det er en byudvikling, skal det hele sammentænkes - miljø, økonomi og det sociale liv. Hvordan skal byen være for beboere? Dette skal være hovedfokus. Der skal bygges i højden, og der skal skabes gode byrum, og der skal arbejdes for at ændre adfærden mht. biler inde i byen. Afsender opfordrer kommunen til at gå i dialog med Aarhus Kommunes Center for Byudvikling og Mobilitet.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Mobilitetsplanen har et stort fokus på adfærd og på, at mobilitet skal understøtte det gode liv. Der er også i planen nævnt en række adfærdsregulerende tiltag såsom differentierede p-takster, parkering i p-huse i midtbyen mv.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 30

Emne: Mobilitetsplan generelt, Forbindelsesvej/Ring 3, Cykelstier m.m., Andet

Afsender: Enhedslisten Vejle afdelingen, Flemming Leer Jakobsen

Resumé

Der henvises til Mobilitetsplanens formål, som afsender mener er mere af det, byen allerede har - det som skaber trængsel, luftforurening og støj.

Afsender mener ikke, at planen lever op til de forventninger, man kan have til en kommune, som vil være på forkant mht. bæredygtighed, klimahensyn, CO₂-reduktion, grøn profilering og energi samt er resiliensby. Tallene i planen dokumenterer den, efter afsender mening, fejlagtige prioritering af bilismen.

I planen er det ikke nævnt, at Danmark skal være fri for fossile brændstoffer i 2050. Med en mobilitetsplan kun til 2030 undgås der at tage stilling til, om trafikudviklingen falder eller stiger til 2050, hvilket kan betyde forkerte trafikinvesteringer i Vejle by i forhold til omstillingen til et fossilfrit samfund.

I planen er kun afsat 2,2% til lappeløsninger af den kollektive trafik. Planen lever ikke op til kommunens egne mål for den forrige plan (2000-2012) om at forbedre forholdene for busserne på Dæmningen.

Der er afsat 7,7% til forbedring af stier, cykler og gående, og det er positivt, men de bruges fortrinsvist i yderområderne, mens forholdene for cyklister på de trafikerede veje i midtbyen kun forbedres minimalt.

Der er intet afsat til nye transporttrends, selvom det er nævnt i planen.

Afsender mener, at planen kun fokuserer på Vejle By, og er for kortsigtet i forhold til trængselsproblemerne.

Afsender mener, at det er uforståeligt, at beslutningen om en ringvej baseres på en 10 år gammel VVM-tilladelse.

Mobilitetsplanen skal miljøscreenes og konsekvensvurderes i forhold til Natura 2000.

Visioner og forslag til en helt anden plan

Enhedslisten i Vejle har udarbejdet et alternativt forslag, som en langsigtet trafikplanlægning kan tage udgangspunkt i. Målet er at gøre Vejle til den første by, der løser trængselsproblematikken, vender udviklingen og gør det attraktivt ikke at køre bil. Målet er ligeledes at sikre Vejles bidrag til nedbringelse af faktorer, der påvirker klimaet negativt.

Forslaget har 6 elementer:

1. Borgerinddragelse og adfærdsregulerende tiltag

Planen skal påvirke borgernes transportvaner med nye mobilitetstilbud og adfærdsregulerende tiltag via borgerinddragelse og bevillinger.

Der skal være opbakning fra en stor del af befolkningen, og det skal ske med utraditionelle høringsmodeller, hvor kommunen hyppigere skal mødes med borgerne i en respektfuld dialog, gennem større offentlige arrangementer og i mindre grupper med dem, der vil blive berørt af ændringerne. Eksisterende organisationsstrukturer som f.eks. lokalråd, faglige organisationer, foreningsliv og erhvervslivets organisationer skal udnyttes.

2. Styrkelse af den kollektive trafik

Afsender mener ikke, at Vejle Kommune lever op til Sydtrafiks visioner. Busserne er gamle, og der er forsinkelser til gene for passagerne og chaufførerne.

Den kollektive trafik skal fornyes og nytænkes herunder trafikcenteret og infosystemer.

Afsender foreslår:

- Vognparken fornyes med mindre, eldrevne busser, på sigt førerløse.
- Flere ruter og hyppigere afgange.
- Shuttlebusser fra indfaldsvejene til centrum.
- Busserne skal have forkørselsret.
- Billetpriiserne sænkes og gøres gratis på sigt.
- Flextrafik-ordningen skal udbygges.
- Infosystemer skal gøres funktionsdygtige og pålidelige.
- Mulighed for at medbringe cykler i busser og/eller oprettelse af låncykler centralt.
- Kollektiv trafik i kommunen skal være kommunalt ejet og drevet.

3. Begrænset mulighed for bilkørsel i Midtbyen (Ring 1)

Byen vil ikke kunne gøres fuldstændig bilfri, men flere initiativer vil begrænse trafikken:

- Bymidten kunne lukkes for kørende trafik mellem 10 og 21.
- Biltrafikken gennem Kirkegade kunne føres under gågaden.
- Kirkegade kan blive gågade.
- Vandstanden i Grejs å langs Dæmningen skal hæves til gadeniveau.
- Trafik, der ikke har et direkte ærinde i Vejle midtby, skal på en attraktiv måde ledes udenom.
- Varelevering skal begrænses til bestemte tidspunkter.
- Der skal køre shuttlebusser i pendulfart rundt i byen og til/fra parkeringspladser i byens yderområder.
- Der skal være cykler, elcykler og ladcykler til rådighed, herunder gode p-forhold for cykler.
- Grønne områder i stedet for p-pladser.
- Underjordiske p-pladser for beboere i midtbyen.
- Ladestationer for elbiler og cykler.

4. Ringvej med krydsning af Vejle fjord

For at fjerne trafikken i Midtbyen foreslår afsender en række tunneler og dæmninger uden for midtbyen, der samtidig løser de stigende vandstande og bidrager til byudviklingen.

5. Bedre forhold for cyklister og sikring af skoleveje

Afsender er positiv over for planens forslag om nye cykelstier. Der skal udarbejdes en plan og igangsættes anlægsarbejder, der sikrer skolebørn sikker transport til og fra skole i hele kommunen. Mange cykelstier er i dårlig stand, og der bør investeres i vedligehold af alle cykelstier.

6. Forsøg med nye mobilitetsformer og initiativer

Afsender foreslår følgende initiativer, der ikke er nævnt tidligere:

- Etablering af transformere og spoler i vejbanen, der oplader elbiler og busser, mens de kører.
- Gratis p-hus i midtbyen for elbiler med mulighed for opladning.
- Rullende fortov eller gondoler.
- Forsøg med delebiler.
- Forsøg med delebusser i landdistrikterne.

- Letbane til Billund.
- Lastbiler over en vis vægtgrænse kan kun køre i begrænset tidsrum i midtbyen.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Processen for Mobilitetsplanen har haft stort fokus på borgerinddragelse. Der er afholdt dialogmøder, borgermøde, mulighed for indsendelse af høringsvar og dialog på Facebook.

I Mobilitetsplanen ses den kollektive trafik som et velfungerende alternativ til bilen. Der skal være kollektiv trafik til alle bydele med direkte ruter og høj frekvens. Busserne skal køre, hvor der er mange passagerer, og flextrafik og lignende, hvor der er færre passagerer.

Mobilitetsplanen prioriterer de forskellige transportformer i ringsystemet. Indenfor Ring 1 er det de lette trafikanter og bilister med ærinder, der prioriteres højest. Mellem Ring 1 og Ring 2 er der plads til alle, og der skal være god fremkommelighed for den kollektive trafik og biler. Mellem Ring 2 og Ring 3 er det især bilernes forhold, der prioriteres.

Tunnelløsninger vil betyde en betydelig fordyrelse af projekterne og samtidig være teknisk meget krævende løsninger. Tunnelløsninger er derfor ikke en del af Mobilitetsplanen.

I Mobilitetsplanen er der et målrettet ønske om at få flere til at vælge cyklen. Der skal skabes et godt hovedstinet, hvor de enkelte bydele forbindes. Hovedstinettet skal som minimum bestå af attraktive stier med god bredde, sikre vejkrydsninger, fast belægning og god belysning. Manglende stier skal etableres, og dårligt fungerende stier skal opgraderes.

Nye transporttrends, som er i kommunens regi, og som der allerede arbejdes med, er f.eks. ITS-løsninger (Intelligente Transport Systemer).

Etableringen af den resterende del af Forbindelsesvejen anses som en videreudbygning af et allerede påbegyndt projekt gennem forlængelse af strækningen fra Vejledalen. Kommunens vurdering er derfor på nuværende tidspunkt, at VVM-tilladelsen for Forbindelsesvejen fortsat er gældende.

Mobilitetsplanen er ikke en plan, der er et lovmæssigt krav om at udarbejde, og opererer på et overordnet strategisk niveau. Mange udformninger og løsninger vil derfor først blive undersøgt og besluttet i de videre undersøgelser. Mobilitetsplanen vurderes derfor ikke at være omfattet af miljøvurderingsloven. For konkrete anlæg vil det blive vurderet, om projektet skal screenes for miljøvurdering og/eller miljøvurderes.

Mobilitetsplanen lægger op til at prøve nye ting af i det små med henblik på at kunne skalere op, hvis forsøget viser sig bæredygtigt.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at Mobilitetsplanen tilføjes et afsnit om kollektiv trafik med fokus på de kommunale udviklingsmuligheder, men også samspillet mellem kommunal, regional og national kollektiv trafik.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at der medtages et afsnit i Mobilitetsplanen om cykelfremme.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at der tilføjes et afsnit om CO2-udfordringen Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 31

Emne: Overordnede veje

Afsender: Pia Frederiksen

Resumé

Afsender foreslår en omfartsvej rundt om Vejle, så den trafik, som ikke har ærinde i midtbyen, ledes udenom.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I Mobilitetsplanen arbejdes med etablering af en sammenhængende Ring 3 rundt om Vejle. Formålet med ringen er, at nuværende og kommende trafikanter uden ærinde i Vejle Midtby får mulighed for at køre uden om byen via den nye forbindelse. Ringen kan desuden også indgå som et led i en senere forbindelse med sydvest.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 32

Emne: Mobilitetsplan generelt

Afsender: Britta Edelberg

Resumé

Afsender mener, at elcyklerne ændrer billedet på, hvor langt mange kan cykle – et transportmiddel mellem en cykel og en bil. I mobilitetsplanen er der ikke taget højde for dette transportmiddels muligheder.

Afsender oplister punkter, der fortæller, hvorfor elcykler er fordelagtige på ture mellem 2-15 km på landet, bl.a. ift. rejsetid, energieffektivitet, CO2-udledning, støj, motion, transport af varer og økonomi.

Hvis borgere i centerbyer og landsbyer inspireres til at tage elcyklen ind til Vejle, er det en udvikling, der har potentiale til at mindske biltrafikken væsentligt. Ligeledes er det et godt alternativ i stedet for bil nr. 2. For at missionen med flere elcykler skal lykkes, skal cykelstierne udbygges, gøres sikre og gerne placeres med egne ruter helt væk fra bilernes støj og os.

Der kan måske være et potentiale til en halvering af trafikken fra Børkop, Brejning, Skærup, Ødsted, Bredsten, Jelling, Grejs, Lindved og Hedensted.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Mobilitetsplanen arbejder geografisk med Vejle by, som består af midtbyen og de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger.

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel også uden for midtbyen. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer. Målet er desuden at sammenbinde de enkelte bydele uden for Ring 2 og gøre dem lettilgængelige for cyklister.

På alle stier skal der arbejdes med komfort for cyklisterne som eksempelvis fodhvilere og ladestandere til el-cykler.

Elcykler anses dermed som en af mulighederne for at få flere til at cykle.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at det tydeliggøres i Mobilitetsplanen, at elcykler vurderes til at kunne få flere til at vælge cyklen, hvis vej- og stiforhold understøtter det. Dette skal være med til at fremhæve cyklens vigtige rolle i Mobilitetsplanen generelt.

Høringssvar nr. 33

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Lene List Andersen, Hans Peter Hau Hansen, Susanne Jepsen, Torben Wittrup Jepsen, Kristine Bøegh Larsen, Mads Sommer, Hanne Broholm, Peter Nørgaard, Edel Baagøe, Jan Peters, Vicki Lundgaard og Helge Rahbek (Beboere i Mellem Knabberup)

Resumé

Afsenderne bor vest for den planlagte vej og ønsker en alternativ linjeføring i stedet for Øst B. Den foretrukne linjeføring er linjeføring Øst A.

Afsenderne påpeger, at det er et meget naturskønt område, hvorfor der er stor interesse i ikke at have en stor ringvej i baghaven.

Afsenderne udtrykker, at de er uforstående over for valget af linjeføring gennem Uhre Skov, som er den mest bynære skov i Vejle. Beboerne udtrykker undren over ikke at være blevet inviteret til dialogmøder i forbindelse med planerne om linjeføringen.

Alle interesserede inviteres ud til byen, så de kan få syn for sagen.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I forhold til at vælge en anden linjeføring til forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen.

Til dialogmøder er det valgt kun at invitere etablerede foreninger. Der er dog også afholdt borgermøde, hvor alle har kunnet møde op.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 34

Emne: Petersmindevej Planetbyen, Forbindelsesvej/Ring 3, Cykelstier m.m.

Afsender: Admir Hrnjic

Resumé

Afsender savner fokus på flere forskellige løsninger til at skabe et bedre trafikflow ud over fokus på grøn bølge.

Om morgenen oplever afsender ofte "piskesmældseffekt" på bl.a. følgende strækninger:

- Bilister som kommer fra Damhaven til Enghavevej og vil dreje ind til Region Syddanmarks parkeringsplads
- Bilister som kommer kørende fra Enghavevej og vil dreje til venstre ad Vestre Engvej på Enghavevej
- Bilister som kører på Buchsvej og vil dreje til venstre ind på Jellingvej
- Bilister som kører på Buchsvej og vil dreje til venstre ind på Vesterbrogade
- Bilister som kommer fra Høgsholtvej og vil dreje til venstre ind på Jellingvej – de har mange andre muligheder via Hovertoften. Derudover giver venstresvingende dårligt vejoverblik for højresvingende bilister.

Samtidig fremhæves, at mange bilister er blevet bange for at standse for rødt lys, så de triller i flere meter med 2 km i timen.

Der efterspørges en løsning på de mange bilister, der parkerer på Jellingvej lige før Buchsvej. Der opleves dagligt farlige situationer, eftersom de ikke må holde på fortovet længere, og der dermed er pladsmangel på strækningen.

Cyklister på Jellingvej

Der er for få cyklister, der bruger cykelstien mellem Høgsholtvej til Gl. Jellingvej. De fleste bruger Jellingvej, hvilket medfører farlige situationer. Dette skyldes bl.a. bilister, der skærer gennem svingene, pladsmangel grundet parkerede biler, dårlige oversigtsforhold. Det bør undersøges, hvordan vi kan få flere cyklister til at bruge cykelstien frem for Jellingvej.

Cykelstien

Der efterspørges en cykelsti på Petersmindevejen og frem til Gimlevej, som vurderes at ville øge sikkerheden på strækningen og skabe bedre overblik for alle trafikanter.

Omfartsvej vest om Uhrhøj

Linjeføringerne Øst B-C og Øst A-D kommer for tæt på parcelhuse, især da det er en omfartsvej, da der vil være mange gener i form af støj og øget trafik gennem området. Afsender vil anbefale Vest A-B linjeføringen, som tilgodeser mange interessenters behov.

Hvis linjeføringerne i øst vælges, bør der etableres tæt beplantning mellem vejen og parcelhusene, og der bør investeres i støjdæmpende foranstaltninger på strækningen.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Der arbejdes løbende med at forbedre trafikflowet i Vejle, og arbejdet med ITS-løsninger (Intelligente Transport Systemer), hvor trafikken kan påvirkes, og fremkommeligheden i udvalgte kan forbedres, er et løbende fokus for kommunen og også en del af Mobilitetsplanen.

Ønsket om en løsning af forholdene med parkerede biler på Jellingvej før Buchsvej vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Som del af Mobilitetsplanen planlægges, at Skovstien langs Jellingvej opgraderes, så der opnås en højere komfort i forhold til hældning og det generelle udtryk på stien. Det er vurderingen, at det vil gøre stien mere attraktiv for cyklister.

Der er planer om at etablere en stiforbindelse fra Jellingvej/Petersmindevej, som kan fungere som cykelrute til det fremtidige boligområde ved Gimlevej.

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. I forbindelse med en eventuel videre planlægning vil det være muligt at indarbejde forskellige løsninger som f.eks. beplantninger og forskellige former for støjdempering. Valg af løsninger vil ske på det tidspunkt.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 35

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Lea Bonde Jensen

Resumé

Afsender mener ikke, at Ringvejen bør gå lige igennem "Hover By". Der er tegnet tre ruter. Hvis det skal være en af disse, bør det være den, der er mest vestlig. Dvs. den lilla stiplede. Alternativt bør der ses på en 4. mulighed, som ligger endnu mere vest på.

Afsender mener ikke, at den grønne rute under nogen omstændigheder kan komme på tale. Det påpeges, at den ikke virker gennemtænkt, da det er den, der generer flest og går alt for tæt på en række beboelser. Det må også være den, der koster mest i forbindelse med diverse erstatninger.

Teknik & Miljø's bemærkninger:

Hvis det politisk besluttet at etablere hele Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet. I den forbindelse vil der skulle vurderes forskellige linjeføringer som f.eks. afsenders forslag. Der vil skulle gennemføres en VVM-proces med dertil hørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 36

Emne: Mobilitetsplan generelt

Afsender: Johan Tolstrup Jensen

Resumé

Afsender er imod at nedlægge naturområder for at forbedre mobiliteten i Vejle Kommune. Det påpeges, at der er en stigning i beboelsesbyggerier rundt omkring i byen. Dette må tyde på noget økonomisk vækst, som bl.a. også giver mulighed for at forbedre byens mobilitet. Afsender mener, at dette er en god ting, men det frygtes, hvad der sker med byens skove – f.eks. Uhrhøj. Vejle Kommune bør være forsigtige med at bygge på naturområder. Det påpeges, at fremtidige generationer måske vil ønske, at der var taget større hensyn til naturen, som er nemmere at ødelægge end at genoprette.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Generelt har Vejle Kommune et stort fokus på naturen og at udvikle mulighederne for, at borgerne kan få naturoplevelser. Ved etablering af nye boligområder og nye veje sker etableringen så vidt muligt under hensyntagen til naturen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 37

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Tina Bols

Resumé

Afsender påpeger, at Grejsdalen er en tragt ift. støj, og lyden forstørres. Afsender bor ved Grejs Bakke og fremhæver, at det er et stort ønske, at støjgener begrænses mest muligt ift. trafik på en bro over dalen. Der foreslås en tunnelbro i støjdæmpende materiale, hastighedsbegrænsning eller en egentlig tunnel frem for en bro.

Afsender udtrykker forståelse for en aflastning af midtbyen, men mener, at der ligeledes skal tages hensyn til at bekæmpe støjforurening i dette naturskønne område.

Teknik & Miljø's bemærkninger:

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet og herunder også behovet for støjdæmpende foranstaltninger på strækningen. Der vil skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse. Teknik & Miljø er opmærksomme på, at der i en eventuel videre planlægning skal være stort fokus på at få lavet detaljerede beskrivelser af støjforholdene og dertilhørende støjdæmpende foranstaltninger.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 38

Emne: Petersmindevej Planetbyen

Afsender: Martin Grum-Nymann

Resumé

Afsender oplever, at boligudbygning på Uhrhøj og tendensen til at køre mere i bil har bevirket, at der er mere gennemkørselstrafik på tværs af Uhrhøj ad Petersmindevej og Hovertoften samt på tværs ad Jellingvej. Den øgede trafik er til gene for borgerne langs vejene og ligeledes de bløde trafikanter.

Afsender opfordrer til, at trafikplanlægningen bør ske, så biltrafikken ledes mest muligt ud på ringveje og motorveje og ikke gennem boligkvarterer. Der bør desuden arbejdes mere på at lede trafikken over til alternativer til kørsel alene i bil for at gavne miljø og trængsel.

Teknik & Miljø's bemærkninger:

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel også uden for midtbyen. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer.

Samtidig indeholder planen også tiltag til at sikre, at den gennemkørende trafik ledes udenom byen. Med etablering af Forbindelsesvejen, som forløber vest om byudviklingsområdet fra Jellingvej og sydpå til Vardevej, forventes Petersmindevej aflastet. Af trafikberegningerne foretaget i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplan 2018 fremgår, at den forventede gennemsnitlige trafikmængde i 2030 på Petersmindevej ved skolen over et døgn vil være 600 køretøjer mod 1100 køretøjer i dag, forudsat at planens projekter gennemføres.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 39

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Knud Riis

Resumé

Afsender bor mindre end én kilometer fra broen over Grejsdalen, og ønsker ikke broen bygget, da den vil skæmme det fredede naturområde.

Ydermere påpeges, at anlæggelsen af en bro vil være til stor støjgene for beboere i området. Hvis broen skulle blive en realitet, skal der allerede fra projekteringen sikres en effektiv støjafskærmning, så de stressende gener for beboerne i området undgås.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet og herunder også behovet for støjdæpende foranstaltninger på strækningen og broens æstetik. Der vil skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 40

Emne:

Afsender: Peter Wade på vegne af stigruppen Hover-Uhrhøj

Resumé

Stigruppen påpeger navneforvirring omkring Ring 3 – der bruges forskellige navne i mobilitetsplanen, VVM og kommuneplanen.

Stigruppen mener ikke, at den udførte VVM er gyldig, da der ikke har været tale om kontinuerligt anlæg af projektet, som lovgivningen kræver. Der skal en ny VVM-tilladelse til.

VVM-rapporten fra 2008 er ikke retvisende på flere punkter, herunder påpeger stigruppen, herunder:

Rekreative interesser:

I VVM er Uhre Skov beskrevet som et friluftss- og udflugtsområde – men benyttes ikke som et rekreativt udflugtsmål. Ligeledes beskrives etableringen af Forbindelsesvejen som en mulighed for øget tilgængelighed til de rekreative områder. Trafikstøjen fra en forbindelsesvej vil kunne høres i dele af skovarealerne, hvilket har en mindre betydning for de rekreative værdier.

Siden 2008 har offentligheden fået adgang til skovområdet, efter det er overgået fra privat til offentligt eje. Ovenstående tekst er meget modsigende. Da VVM-rapporten blev lavet, var der ikke kendskab til skoven, da der ikke var adgang til området. Fra 2010 til 2018 fik stigruppen og borgerne større kendskab til området, og antallet af besøgende til området er vokset kraftigt. Det er et populært udflugtsmål. Kommunens vurdering i den udførte VVM er fejlet, og området bør beskyttes. Siden 2010 er der udarbejdet et stisystem (billeder vedlagt). Stigruppen ønsker, at vejføringen genovervejes, så de rekreative værdier i skoven beskyttes mod støj fra Forbindelsesvejen/Ringvejen. I VVM side 99 – området er klassificeret som værdifuld natur, og i VVM står ligeledes, at disse friholdes fra bebyggelse og anlæg.

Fund af sjældne arter

Fra 2010 -2018 er der fundet en sjælden bille – Bøgeløber samt tegn på Birkemus. En ny vurdering af områdets naturværdier bør foretages.

Støj

I en revideret udgave eller en ny VVM for vejen til Uhre vil der være behov for belysningen af støjpåvirkninger af de rekreative interesser. Ligeledes bør der gennemføres nye støjberegninger for boliger, da trafikgrundlaget i dag er anderledes end dét, der blev brugt i 2008.

Sammenhængende stisystem

I 2008 formulerede stigruppen en vision om etablering af et sammenhængende stisystem rundt om Uhrhøj og Hover. Heri indgår stierne ved Lille Høgsholt Bæk også. Stigruppen m.fl. indsendte ideer til stier, som vandt et projekt, der var med til at gøre Vejle til "Danmarks Friluftskommune" i 2009.

Et vejanlæg, der skærer igennem Hover og Uhrhøj, vil skabe udfordringer for visionen om et sammenhængende stisystem og for tilgængeligheden på kryds og tværs i området.

De ønsker svar på, hvorledes Himmelpind kan forbindes med Lille Høgsholt Bæk og videre mod Hover Kirke og tilbage til Hovertoften uden at man skal over en meget trafikeret vej?

Den prioriterede linjeføring af vejen

Kommunen har udbygningsplaner for området, hvilket vil betyde, at ringvejen vil gå gennem et stort boligområde, til gene for mange beboere.

Iflg. VVM har den vestlige linjeføring flest naturmæssige konsekvenser, men lægges vejen udenom det beskrevne overdrev, kan den rekreative natur bevares. Fastholdes linjeføringen øst for Lille

Høgsholt Bæk er det stigruppens holdning, at linjeføringen skal trækkes ud af skoven ved området, der er markeret på figuren med orange ellipse. Ydermere er en alternativ rute vist med sort.



Vejen skal gerne holdes væk fra skoven eller graves ned, så støjen mindskes.

Bynær natur

Den bynære natur gør et boligområde attraktivt, modsat trafikstøj.

Risikovirkning

Der er stor risiko ved en ringvej i forhold til en forbindelsesvej, og den østlige linjeføring vil give flere farlige situationer, når folk må krydse ringvejen for at nå ind til det rekreative område.

Der inviteres på en guidet tur i området.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Der, hvor kommunen har etableret Vejledalen, er et teknisk krævende sted at bygge, hvorfor det har taget lang tid at bygge, fordi jorden skulle have tid til at sætte sig. Dette er forklaringen på, hvorfor projektet har taget tid. Etableringen af den resterende del af Forbindelsesvejen anses derfor som en videreudbygning af et allerede påbegyndt projekt. Kommunens vurdering er derfor på nuværende tidspunkt, at VVM-tilladelsen fortsat er gældende. Hvis det politisk besluttes at etablere Forbindelsesvejen, vil væsentligheden af nye forhold som f.eks. sammenhængende stisystemer og fundet af Bøgeløberen blive vurderet nærmere.

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM tilladelsen. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM.

Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale en præcisering af benævnelserne for forbindelsesvejen vest om Uhre, omfartsvejen, Ring 3 og vejen til Planetbyen, således at strækningen fra Vardevej til Jellingvej benævnes forbindelsesvejen vest om Uhre, og strækningen fra Jellingvej til Ny Solskovvej benævnes Ring 3.

Høringssvar nr. 41

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Henning Timm

Resumé

Afsender er beboer i villakvarter på Urhøj med skov og bæk som nabo og er bekymret for den planlagte ringvej, som vil tilføre meget støj. Afsender mener ikke, at løsningen på midtbyens trængsel skal ske på bekostning af et roligt villakvarter.

Der opfordres til at finde en løsning, hvor vejen placeres længere væk fra beboelse og naturen, også for at gøre plads til flere udstykninger. Trængslen kunne måske løses med mere og bedre kollektiv trafik samt cykelstier.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I Mobilitetsplanen arbejdes med en sammenhængende Ring 3, som vil skabe en alternativ rute for den gennemkørende trafik på Ring 2, som ikke kan rumme fremtidens stigende antal biler. Samtidig vil vejen også fungere som forbindelsesvej og aflaste Jellingvej. Nuværende og kommende trafikanter uden ærinde i Vejle midtby får mulighed for at køre uden om via den nye forbindelse. Ring 3 er således også tiltænkt den gennemkørende trafik. Samtidig indeholder planen også målsætninger gennem konkrete projekter og initiativer om at styrke både den kollektive trafik og brugen af cykel.

Forbindelsesvejen kan muligvis planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes lidt længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj og det visuelle udtryk.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 42

Emne: Cykelstier m.m.

Afsender: Carsten Willow Sørensen

Resumé

Afsender oplever, at cykelstierne omkring Planetbyen er irriterende at cykle på. Dette skyldes høje og skarpe kantsten samt chaussesebelagte rendesten, der krydser cykelstierne ved enden af stikvejene på fx Stenbukken. Stierne har ydermere skarpe sving ved alle "frakørsler" – dette resulterer i, at mange hellere vil cykle på vejen med den risiko, dette medfører, og at børnene bliver kørt i skole.

Afsender oplever, at flere stier må undergå reparation, allerede inden de er taget i brug. Det opleves, at fokus på arkitektoniske hensyn går forud for effektive løsninger. Der efterspørges en løsning, som vil få folk til at bruge cykelstierne både på kort og på lang sigt.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Ønsket om komfortforbedringer og sikkerhedsforbedringer af cykelstierne omkring Planetbyen vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

I kommunens planlægning forsøges generelt at finde løsninger, der både er effektive og har fokus på det arkitektoniske. Samtidig er der også stort fokus på god fremkommelighed på udvalgte ruter som supercykelstier.

I Mobilitetsplanen fremgår direkte, at manglende stier skal etableres, og dårligt fungerende stier skal opgraderes.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 43

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Rasmus Lyngroes Fladmose, på vegne af borgere i Lille Høgsholt

Resumé

En gruppe borgere i Lille Høgsholt føler sig truet af Planetbyens pres for at ændre de planer, som kommunen lagde for snart 10 år siden. Den klare holdning hos beboerne er, at man skal gennemføre den planlagte Øst C løsning omkring Uhrhøj hurtigst muligt. Allerhelst ønskes det, at kommunen vælger en Øst A eller Øst B løsning. Af respekt for de fastlagte planer foreslås det at fastholde Øst C, som er den kendte og allerede prioriterede løsning.

Beboerne er ikke begejstrede for planerne om en rundkørsel så tæt på, men der er forståelse for, at en udvidelse af Vejle har konsekvenser.

Gruppen har på borgermødet den 14. maj 2018 hørt, at der blev lagt op til at flytte Forbindelsesvejen 60 meter længere væk fra Planetbyen og bruge overskydende jord til at etablere støj- og synsvolde. Disse tiltag støtter gruppen, men de frygter, at den afviste Vest rute kan bringes i spil igen. Gruppen ønsker at bevare deres område og lille samfund.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I kommuneplanen er der arbejdet med en linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Hørings svar nr. 44

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3, Vejændringer

Afsender: Michael Poulsen

Resumé

Afsender spørger til, hvordan trafik-flowet og trafikmængden på Horsensvej og i midtbyen vil se ud, hvis:

- Ring 3 udelades
- Med tilslutning til Horsensvej ad Roms Hule samt Østerbrogade laves til en dobbeltsporet rundkørsel (Illustreret på tilsendt figur 1)
- Cykelstier/gangstier føres under kørebanen i ovenstående (Henvises til eksempel fra Haderslev Kommune)
- Fodgængerfeltet over Horsensvej ved Vejle friskole fjernes og erstattes med gang/cykelsti under ovennævnte rundkørsel. Samtidig skiltes mere tydeligt til den gangtunnel, der eksisterer under Horsensvej.
- Fodgængerfelt ved Lille Grundet Hulvej føres over Horsensvej med en cykel/gangbro. (Illustreret på tilsendt figur 2 og 3 ift. at skabe en blød bue). Alternativt foreslås en rundkørsel med underført gang/cykelsti.
- Krydset Horsensvej-Nørrebrogade/Skovgade/Skyttehusgade laves til en dobbeltsporet rundkørsel med underført gang/cykelsti. (Illustreret med eksempel fra Haderslev Kommune på tilsendt figur 4). En mindre del af parkeringsarealet skal muligvis inddrages for at bibeholde svingbane ad Skovgade separat til rundkørslen for at lette afvikling.
- Midterrabbatten i Skovgade tæt ved jernbanebroen fjernes, så de to vestlige spor kan udvides til tre, hvoraf en bane benyttes som svingbane op ad Beriderbakken.
- I østlig retning under jernbanen flyttes én vejbane til der, hvor cykelstien i dag passerer. Cykel- og fodgængerpassagen flyttes lidt i sydlig retning. (Illustreret på tilsendt figur 5 og 6).
- Ved krydset Skovgade/Gormsgade/Vestergade etableres en cykel- og fodgængerbro i en blød bue over Skovgade. (Illustreret på tilsendt figur 7)

Afsender vurderer, at ovenstående forslag vil forbedre afviklingen af biltrafikken og øge trafikikkerheden for de bløde trafikanter.

Afsender ønsker svar på følgende spørgsmål:

- Med hvor snævert et politisk flertal kan kommunen acceptere ikke at lave en ny VVM rapport ifm. påbegyndelsen af Ring 3, når den nuværende er baseret på gamle data?
- Er det en fornuftig repræsentation af borgernes interesse at basere den første del af en kommende ringvej på en forældet VVM-rapport, uden 2/3 af det nuværende byråds samtykke, når den samlede etablering af Ring 3 vil strække sig over flere valgperioder?
- Det blev nævnt på borgermødet den 14. maj, at den gennemsnitlige indkomst i kommunen ligger over landsgennemsnittet. Kan det flotte gennemsnit fastholdes, såfremt borgere/tilflyttere, der køber grunde i og af kommunen, bliver mødt af, at en vej i umiddelbar fremtid ændrer klassificering fra forbindelsesvej til ringvej, kort tid efter købet er gennemført?
- Er det undersøgt, om en ringvej med placering Vest A + B kan flyttes 50-100 meter vest om overdrevet? Hvis nej, er det så kommunens hensigt at gennemføre en ny VVM mhp. en sådan placering?

- Hvordan vil fundet af den EU-beskyttede birkemus midt i den påtænkte linjeføring Øst C påvirke placeringen af linjeføringen? Efter fundet af musen burde området i skoven syd for Planetbyen ikke klassificeres som N1?
- Er der ikke sandsynlighed for, at den trafiktælling (19/9-17), som danner grundlag for fremskrivningerne i trafikmodellen, har talt samtlige håndværkere/lastbiler mv., som har medvirket til at bygge selve planetbyen, med? Bør det ikke antages, at denne trafikmængde vil forsvinde, når Uhrhøj er fuldt bebygget?
- Såfremt en screening af de markant ændrede forudsætninger vurderer, at der ikke er behov for en ny VVM, hvordan får man aktindsigt i, hvordan de mange forudsætninger, som har ændret sig siden 2007, er blevet vægtet af politikere og embedsfolk?

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Udelades Ring 3, er vurderingen, at det vil kræve store projekter på Skovgade. I forhold til de konkrete foreslåede forbedringer på Horsensvej skal det bemærkes, at rundkørsler ikke giver mulighed for at styre trafikstrømmene så godt som i et signalreguleret kryds. Særligt ved en skæv fordeling mellem strømmene vil det medføre risiko for vanskelig afvikling af trafikken. Samtidig kræver selve rundkørslen et større areal end et signalreguleret kryds. Derfor anses det ikke som en relevant løsning på Horsensvej.

I forhold til det politiske flertal, så stilles der ikke særlige krav til flertallets størrelse. Et politisk flertal kan vedtage at gennemføre en VVM for en anden linjeføring end den allerede vedtagne.

En del processer i det kommunale system strækker sig over flere valgperioder, og et byråd vil derfor ofte skulle arbejde videre efter beslutninger truffet af tidligere byråd.

Til spørgsmålet om salg af grunde kan det oplyses, at Vejle Kommune netop har gennemført et udbud af byggegrunde på Krebsen, der er den udstykning, der ligger nærmest den vedtagne linjeføring af Forbindelsesvejen. I første budrunde blev over halvdelen af grundene solgt og heraf flere til overbud.

I VVM-redegørelsen er der vurderet på en række forskellige forslag og linjeføringer, men ikke en placering af Vest A+B flyttet 50-100 meter vest om overdrevet. Et politisk flertal kan vedtage at gennemføre en VVM for en anden linjeføring end den allerede vedtagne.

Birkemusen blev fundet på den lokalitet, som i VVM-redegørelsen blev vurderet til at være et sandsynligt levested for Birkemusen. Derfor er der beskrevet afværgeforanstaltninger, så Birkemusen ikke påvirkes væsentligt.

I trafiktællingen 19. september er alle køretøjer på strækningen talt med. Af den samlede trafik vurderes håndværkere til planetbyen at udgøre en lille del.

I forhold til spørgsmålet om vurderingen af behovet for en ny VVM, så vil en evt. screeningsafgørelse blive offentliggjort med klagemulighed. Alle borgere har i øvrigt altid ret til at begære aktindsigt jf. offentlighedsloven.

Høringssvar nr. 45

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Aage Degn

Resumé

Afsender oplevede på borgermødet den 14. maj en god orientering om nye veje, nye cykel- og gangstier samt om nye p-pladser/p-huse i midtbyen.

På mødet var nogle utilfredse med for kort afstand mellem den nye vej, Ring 3 og deres egne bebyggelser. Andre var utilfredse med for kort afstand mellem den nye vej, Ring 3 og naturen. Afsender mener, at dette problem skal løses.

Det ønskes, at Vejle Kommune sætter en undersøgelse i gang om muligheden for en tunnel fra Vardevej til Høgsholtvej. En rundkørsel/et lyskryds mellem bebyggelsen Saturnvej/Atlasvej og Petersmindevej ved Høgsholt ønskes.

Ydermere mener afsender, at landskaberne/bakkerne kan lokke til en undersøgelse med en tunnel fra Høgsholtvej til Jellingvej, øst for Bøgevej, da terrænet her er meget højt. Herfra kan den fortsætte, som det er planen med Ring 3. En tunnelløsning vil udvide bebyggelsesområdet og Planetbyen.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

En tunnelløsning vil betyde en betydelig fordyrelse af de planlagte projekter, og vil samtidig være en teknisk krævende løsning. Projektet er derfor ikke en del af Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 46

Emne: Cykelstier m.m.

Afsender: Aage Degn

Resumé

Afsender udtrykker tilfredshed med, at Vejle Kommune vil undersøge muligheden for etablering af en stibro på Vejlefjordbroen.

Afsender ønsker en kombineret cykel- og gangbro. Broen vurderes at have værdi for både pendlere og fritidsture.

Afsender spørger til placering af broen på Vejlefjordbroen og afskærmning for vind, snavs og vand fra bilerne og aflukning af den.

Afsender mener, stibroens fulde længde skal være mellem Horsensvej og Fredericiavej, måske med forbindelse til Nørremarksvej.

Afsender har tidligere haft indlæg om en stibro på Vejlefjordbroen i VAF.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Kommunen ønsker med Mobilitetsplanen at sætte gang i undersøgelser af, hvilke muligheder der er for en stibro på Vejlefjordbroen. Disse undersøgelser skal bl.a. være med til at afdække mulige bredder, placering af stibroen, mulighed for pendlertransport, kobling med stier, afskærmning, og design.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 47

Emne: Mobilitetsplan generelt, Forbindelsesvej/Ring 3, Cykelstier m.m.

Afsender: Danmarks Naturfredningsforening, DN Vejle, Uffe D. Rømer

Resumé

DN er utilfreds med tiden, der blev brugt på at fremlægge planen på mødet den 30. april 2018.

DN påpeger, at størstedelen af de økonomiske midler vil gå til bedre fremkommelighed for endnu flere biler.

I planen tages der ikke stilling til, at en stor del af CO₂ emissionen kommer fra trafiksektoren. Denne skal reduceres, hvis voldsomme klimaforandringer skal undgås. Vejle Kommune bør derfor medtænke dette i mobilitetsplanen – på nuværende tidspunkt er det ikke nævnt i planen.

Der er fra E45 en betydelig støjforurening på hele dens forløb som en del af Ring 3, og støjafskærmninger har ikke kunnet reducere denne væsentligt. Da trafikmængden stiger, vil støjforureningen ligeledes stige. DN er imod et nordvestligt forløb af Ring 3, der vil betyde, at endnu flere bolig- og naturområder vi opleve støjforurening. DN Vejle anbefaler stærkt, at hastigheden på den nordvestlige del af Ring 3 begrænses til max 60 km/t i stedet for de 80 km/t for at reducere støj.

DN Vejle appellerer til, at Forbindelsesvejen, såfremt den etableres, ikke bliver belyst. En væsentlig årsag til, at folk bosætter sig i Vejle, er naturen. Derfor må naturen – herunder også den bynære natur ikke forurenes med støj fra den nye Ring 3.

Der henvises til teksten i den udførte VVM, hvori Uhre Skov blev beskrevet som et sted, der ikke er et rekreativt udflugtsmål. Dette har ændret sig siden, og der er fri færdsel for offentligheden i skoven med etablerede stier.

Linjeføringen Øst C vil være ødelæggende for det rekreative naturområde omkring Lille Høgsholt Bæk, da linjeføringen vil bibringe en betydelig støjforurening i området.

DN Vejle foretrækker linjeføringen Øst A, da denne vurderes at være bedst ud fra et naturmæssigt og landskabeligt synspunkt. Denne linjeføring har færrest naturmæssige konsekvenser. Den maksimale stigning på strækningen kan nedsættes ved en nedgravning sydvest og vest for Planetbyen – herved vil støjforureningen også mindskes.

Der er sket ændringer siden VVM-redegørelse i 2008. Bøgebillen og Birkemusens er fundet i området. Ydermere er privat skov ændret til offentlig skov. Tidligere regnede man med en trafikmængde på 3.500 køretøjer i døgnet på forbindelsesvejen. Dette tal var på dialogmødet 2018 ændret til 10.000 køretøjer i døgnet, når hele Ring 3 er etableret.

Afsættes der midler i budget 2019, og der fortsættes med anlægsarbejder uden nye høringsprocesser, vil DN anmode om en ny VVM-tilladelse.

Bro over Grejsdalen

En bro over Grejsdalen er problematisk ud fra et landskabeligt synspunkt, men dog ikke ødelæggende for naturværdierne. Den vigtigste negative effekt herfra er dog vejstøjen fra broen.

Stier

DN Vejle bifalder, at stinettet for gående og cyklister udbygges i Mobilitetsplanen. Der appelleres dog til, at rekreative naturstier ikke belægges med asfalt, samt at kommunen er tilbageholdende i brugen af belysning på stinettet.

Cykelstien på tværs af E45 er spændende, men bekostelig – DN Vejle anbefaler, at de økonomiske midler anvendes på forbedring og udbygning af cykelstierne i og omkring Vejle samt andre steder i kommunen.

I mobilitetsplanen er det nævnt, at muligheden for etablering af ny stiforbindelse fra Storerstisystemet til Højstrupvej kan undersøges. DN Vejle gør opmærksom på, at der allerede er en stiforbindelse fra Højstrupvej og op til stien syd for Skovager og langs Panorama-skoven.

Der er mangel på en cykelsti fra Bredballe langs Tirsbækvej. Biltrafikken på Tirsbækvej er steget stærkt, da denne ses som en smutvej. En cykelsti på denne strækning vil være befordrende for, at langt flere fra Bredballeområdet vil bruge cyklen til skov og strand.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I en eventuel videre planlægning af Ring 3 vil der blive taget stilling til støjafskærmning og design.

Belysning af veje sker for at skabe sikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Eventuel udformning af belysning af Forbindelsesvejen og Ring 3 vil ske som led i den videre planlægning under bedst mulig hensyntagen til natur og omgivelser.

Forbindelsesvejen og Ring 3 vil fungere som forbindelser rundt om byen, primært udenfor bymæssig bebyggelse. En hastighedsbegrænsning på 60 km/t anses derfor ikke som realistisk eller relevant på hele strækningen. Det kan vurderes at indføre hastighedsbegrænsninger på kortere delstrækninger.

I kommuneplanen er der arbejdet med en linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. den godkendte VVM tilladelse. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM.

Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet og herunder også behovet for støjdæpende foranstaltninger på strækningen og broens æstetik. Der vil skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Teknik & Miljø er opmærksomme på, at der i en eventuel videre planlægning skal være stort fokus på at få lavet detaljerede beskrivelser af støjforholdene, dertilhørende støjdæpende foranstaltninger og det æstetiske udtryk.

Kommunen er bekendt med stiforbindelserne fra Højstrupvej til Skovager, men ønsker at opgradere disse, så de også kan anvendes af cyklister.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at CO₂ – udfordringen medtages i Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at der medtages ny stiforbindelse i det østlige Bredballe til Tirsbæk Strand.

Høringsvar nr. 48

Emne: Vejændringer

Afsender: Jørgen Roed Jakobsen

Resumé

Afsender ønsker bedre trafikforhold for Vejle og især Mølholm og Vinding.

Afsender kommer med forslag til konkrete forbedringer af fire forskellige ruter og to kryds:

Rute 1:

Den alternative ringvej: Fredericia-Stenkisten-Mølholm Landevej-Hesselbjerg-Niels Skousvej-Stampesvej

Et alternativ er:

Fredericiavej-Stenkisten-Mølholm Landevej-Fredericiavej ved Mølholm Landevejs udmunding eller ved Trianglen via Hesselbjerg-Niels Skousvej. Der kan spares op til 20 min. ved at køre parallelt med Fredericiavej.

Problem: Fredericiavejs trængselsproblemer eksporteres til Mølholm. Dette er uhensigtsmæssigt, da det er et område med skoleveje. Afsender foreslår samarbejde med Vejdirektoratet for at lette trafikpresset på Fredericiavej.

Rute 2:

Fredericiavej-Stenkisten-Lundhusvej-Jædersbæk-Vindinggaard. Ringvej/Fredericiavej-Stenkisten-Mølholm Landevej-Jædersbæk-Vindinggaard Ringvej.

Problem: Krydset Fredericiavej/Vindinggaard Ringvej har en utilstrækkelig kapacitet, så mange sandsynligvis vælger denne rute, når de skal til Vindinggaard Center eller til en af institutionerne. Afsender foreslår at øge kapaciteten i krydset, og at ruten føres gennem til Mølholm Landevej over for Mølholm skole som tidligere planlagt.

Rute 3:

Fredericiavej-Stenkisten-Mølholm Landevej-Ulvehavevej

Problem: Ruten benyttes som adgangsvej til industrikvarteret af både personbiler og lastbiler. Skiltet om ingen kørsel for uvedkommende lastbiler respekteres ikke. Afsender mener ikke, at krydset Fredericiavej/Ulvehavevej øst for motorvejen fungerer efter hensigten, da en del benytter denne adgang til industrikvarteret.

Rute 4:

Industrikvarteret-Ulvehavevej-Mølholm Landevej/Hesselbjerg-Niels Skous Vej - Stampesvej eller Fredericiavej.

Problem: Mange trafikanter fra industrikvarteret benytter ikke Fredericiavej efter arbejdstid pga. trængselsproblemer med forsinkelse til følge. Der køres meget stærkt ad Ulvehavevej i begge retninger, trods byzone. En løsning vil være at gøre det mere indbydende at benytte Fredericiavej og gøre ruten gennem boligområdet mere besværlig.

Krydset Fredericiavej-Vindinggaard Ringvej

Problem: Der er for lidt plads på stykket mellem Fredericiavej og Vindinggaard Ringvej, hvilket giver kødannelser på både Fredericiavej og Vindinggaard Ringvej. Særligt udkørslen til Ringvejen er farlig, og oversigtsforholdene er dårlige.

Afsender mener, at samarbejde med Vejdirektoratet kan være en løsning, og fremhæver, at der foreligger en tidligere plan for en adgangsvej til Mølholm Landevej fra krydset eller i nærheden.

Krydset Niels Skousvej-Fredericiavej ved Trianglen

Problem: Udkørsel til Fredericiavej er farlig, da oversigtsforholdene er dårlige. Som løsning foreslår afsender etablering af et lyskryds.

Yderligere fremhæver afsender følgende to temaer og nedenstående generelle overvejelser:

Vindinggaard Center

Centret er vokset ud over sin kapacitet, og i spidstimen er der især kødannelser i centerområdet og i tilknytning hertil. Infrastrukturen her er et kommunalt anliggende, og populariteten af centret giver i flere perioder en intensiv trafikbelastning. Grundet dette må centrets adgangsvej samt parkeringskapacitet udvides.

Lastbiler

Skilt på Stenkisten respekteres ikke. Det gælder især udenlandske lastbiler, der ofte må vende om, når de ikke kan komme længere. Ydermere er lastbiltrafikken meget problematisk på skoleveje.

Generelle overvejelser

Det er u hensigtsmæssigt med meget uvedkommende trafik og farligt for de mange børn, der færdes i området på vej til og fra skole eller institution. Fredericiavejs kapacitetsproblemer smitter af på omgivelserne. Trængselsproblemerne forplanter sig til midtbyen i begge retninger.

Uforstående overfor, at der er indlagt "bremseklodser" for trafikken på Fredericiavej ved den kommende udkørsel fra pladsen Fundersvej og det ny kryds fra Fredericiavej til Gammelhavn. En lukning af Søndergade og endnu et lyskryds vil ikke løse problemerne i Vejle bymidte.

God idé med planlagt Ringvej fra Billundvej og op over Vardevej og videre herfra.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Fredericiavej mellem Toldbodvej og Enghavevej er en af de veje, som i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen er udpeget som belastet af trængselsproblemer i morgen- og eftermiddagsspidstimerne. En nummerskrivningsanalyse viser, at andelen af gennemkørende trafik ad Fredericiavej mod Bredstenvej er knap 20 %.

Som led i Mobilitetsplanen er der derfor planer om at aflaste ruten gennem opgradering af Havneruten til fire spor på strækningen fra Horsensvej til Ibæk Strandvej.

Fredericiavej er en statsvej, og det vil derfor være Vejdirektoratet, der som vejmyndighed står for gennemførelse af projekter her. Vejle Kommune er dog som beskrevet opmærksomme på problemet og indgår løbende i dialog med Vejdirektoratet om forbedringer.

Problemet med skiltning på Stenkisten vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 49

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Freja Nordentoft, Butiksejer i Grejsdalen

Resumé

Afsender har en butik i Grejsdalen og oplever, at kunder kører bevidst af motorvejen, igennem Grejsdalen, igennem Vejle og kører på motorvejen i Vinding, da de synes, denne rute er flot. Dette medvirker til flere biler gennem midtbyen. En ringvej vil ikke flytte disse bilister, da de vælger ruten, da den er flot, og ikke af trafikale årsager.

Evt. som i andre storbyer kunne man indføre: Miljøzone i midtbyen med betalingszone – dette vil ligeledes få flere på cyklen. Flere biler vil således blive på motorvejen og kører dermed forbi og ikke igennem Vejle.

Det foreslås, at Grejsdalen laves til et område kun med ærindekørsel eller forbudt for store køretøjer, da der er andre muligheder, når ringvejen kommer. Dette kunne udligne en del af den støj, som en kommende bro vil bibringe i et område, hvor naturen er vigtig.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Af Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen fremgår, at trafikmodellering viser, at den nuværende trafikmængde i Grejsdalen er 3100 køretøjer i gennemsnit i døgnet. I en fremtidig situation i 2030 med etablering af tiltagene og Ring 3 forventes denne trafikmængde at falde til 1600-1700 køretøjer i gennemsnit i døgnet. Trafikken forventes derfor at falde på strækningen – og det forventes ikke, at de daglige brugere vil vælge en langsommere rute.

I Mobilitetsplanen arbejdes der fortsat med en lang række tiltag til at få flere til at cykle – og disse tiltag er vigtige sammen med de foreslåede forbedringer af infrastrukturen for biler.

I en eventuel videre planlægning af Ring 3 vil der blive taget stilling til støjafskærmning og design.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 50

Emne: Mobilitetsplan generelt, Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Signe Timm

Resumé

Afsender har spørgsmål angående linjeføringen for Uhre-etapen, Ring 3:

Afsender er uforstående overfor, at der i Kommuneplan 2017-2029 står, at naturen skal sikres, og at bevaringsværdige landskaber som hovedregel friholdes for byggeri og anlæg, men at linjeføringen for Ring 3 alligevel går lige igennem et område med bevaringsværdige landskaber og særlige værdifulde naturområder.

Hvordan kan Mobilitetsplan 2018-2030 og Kommuneplan 2017-2029 arbejde i hver sin retning indenfor samme tidsramme?

Hvordan er de støjmæssige gener af Ring 3 estimeret, nu hvor den foreliggende VVM-redegørelse er baseret på en forbindelsesvej med 3.500 køretøjer/døgn og ikke en Ringvej med tre gange så meget trafik?

Er der sat penge af til støjreducerende asfalt, nu hvor linjeføringen vil ligge tæt op ad et boligområde?

I VVM-redegørelsen beskrives: der er enkelte beboelser langs en forbindelsesvej, som vil blive påført markante stigninger i vejstøjsniveauet – er denne vurdering stadig gyldig efter så massive udbygninger af Planetbyen siden 2008?

Af "Vejleblomsten" ses det, at der fortsat er planer om udbygning på Uhrhøj. Disse attraktive byggegrunde devalueres ved anlæggelsen af en ringvej. Afsender mener, at hvis det skal være fremtidsorienteret, bør Ring 3 ledes vest om skoven, så nuværende og fremtidige parceller skånes for støj- og trafikgener, og skoven bevares.

Anerkender behov for en vej, der forbinder Planetbyen og Vejle midtby, men den foreslåede linjeføring strider mod kommunens egne visioner og interesse i fremtidigt grundsalg for Uhrhøj. Der bør foretages en ny VVM-redegørelse.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Afvejningen mellem naturhensyn og beboere i forbindelse med etablering af Forbindelsesvejen og Ring 3 vil være en politisk beslutning. Generelt har Vejle Kommune et stort fokus på naturen og at udvikle mulighederne for, at borgerne kan få naturoplevelser.

Hvis det politisk besluttet at etablere hele Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet, og hensyn mellem natur/beboelse vil blive vurderet som en del af den politiske behandling. Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse. I en eventuel videre planlægning af Ring 3 vil der blive taget stilling til støjafskærmning og design.

Der, hvor kommunen har etableret Vejledalen, er et teknisk krævende sted at bygge, hvorfor det har taget lang tid at bygge, fordi jorden skulle have tid til at sætte sig. Etableringen af den resterende del af Forbindelsesvejen anses derfor som en videreudbygning af et allerede påbegyndt projekt. Kommunens vurdering er derfor på nuværende tidspunkt, at VVM-tilladelsen fortsat er gældende.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Hørings svar nr. 51

Emne: Mobilitetsplan generelt, Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Morten Fruelund, kontaktperson. På vegne af 5 borgere bosiddende i Grejsdalen.

Resumé

Afsender mener, at det er en forkert prioritering at etablere en nordvestlig ringvej og en bro over Grejsdalen ift. natur og det landskab, der ødelægges, og de økonomiske omkostninger.

Området, hvori linjeføringen vil ligge, er i kommuneplanen 2017-2029 udpeget som bevaringsværdigt landskab, værdifulde naturområder og kulturmiljøer.

Broen over Grejsdalen vil ligge tæt på Natura 2000-området Øvre Grejs Ådal. Dette er ikke sammenhængende med beskrivelsen i Vejle Kommunes "Erhvervs- og udviklingsstrategi, Vejle Ådal og Vejle Fjord".

Alternative løsninger, hvor der ikke etableres en bro, burde belyses bedre, inden der træffes beslutning om mobilitetsplanen. Et alternativ er at byudvikle andre steder i kommunen end i Uhre. Dette kunne have indflydelse på bosættelsen i kommunen. Der bør ses på byudvikling ved centerbyerne, og ved en evt. vestjysk motorvej.

I mobilitetsplanen side 6: Afsender påpeger, at trivsel er meget andet end mobilitet. Natur, landskab og ro har også betydning for trivsel og den måde, som vi lever på.

Bilag 3, "Mobilitetsanalyse, baggrundsrapport" (side 111):

Mobilitetsplanen er på flere punkter en alt eller intet plan med kun én løsning på en lang række projekter. Mobilitetsplanen bør udbygges med flere alternative løsninger, og der bør gøres mere ud af at beskrive, hvorvidt der er indbyrdes afhængighed mellem projekterne eller ej.

Konsekvenserne af og alternativerne til en nordvestlig Ring 3 er ikke belyst.

Visualiseringer bør laves fra vinkler, hvor man som beboer vil færdes og se broen, og ikke blot fra fugleperspektiv, da dette kan nedtone påvirkningen af landskabet. Ligeledes skal der laves visualiseringer i vintertiden.

Bilag 2, "Mobilitetsplan, baggrundsanalyse" (side 105):

Det bør præciseres, hvor meget skov der skal ryddes, for at Ring 3 og broen over Grejsdalen kan etableres.

Det bemærkes, at trafikmodellen er lavet på baggrund af 75.000 indbyggere i Vejle. Dette er dog 13,6 % flere end de 66.000 indbyggere, som ifølge mobilitetsplanen er den estimerede befolkning i Vejle i 2030. Trafikmodellen bør laves på baggrund af det forventede indbyggertal på 66.000 for at give et retvisende billede af fremtidens trafik.

Trafikmodellen for 2030 fremgår kun i én samlet udgave – det er derfor ikke muligt at se effekten for hvert enkelt trafikalt tiltag. Det ønskes, at der udføres simuleringer, så effekten for hver enkelt tiltag fremgår.

I den fremtidige trafikmodel for 2030, hvor mobilitetsplanen er implementeret, ser der ud til at være forbindelse mellem Ring 3 og Grejsdalsvej, hvor Ring 3 krydser Grejsdalsvej. Trafikken på østsiden af Grejsdalsvej estimeres til 5900, mens trafikken på vestsiden estimeres til 9300. 3400 biler i modellen kører således ad Ring 3 ved Grejsdalsvej. Trafikmængden nord for broen er større end trafikmængden syd for broen. Trafikmodellen giver en misvisende effekt af Ring 3, da mobilitetsplanen foreslår, at Ring 3 krydser Grejsdalsvej via en bro, og at der ikke etableres forbindelse mellem Ring 3 og Grejsdalsvej.

Der bør udarbejdes yderligere simuleringer af scenarier for fremtidens trafik, så beslutningerne tages på et bedre oplyst grundlag.

Trafiksimuleringerne bør udarbejdes med og uden de to økonomisk tunge projekter Ring 3 og Havneruten. Endvidere bør flere scenarier for byudvikling afprøves og ikke blot ét, som det er tilfældet.

Det bemærkes, at mobilitetsplanen ikke tager højde for en eventuel etablering af en vestjysk motorvej og dennes effekt på trafik og bosætning i Vejle Kommune.

Afsender mener, at der bør laves en screening for miljøvurdering eller en miljøvurdering af den samlede mobilitetsplan.

Forkert prioritering at etablere en nordvestlig ringvej og en bro over Grejsdalen ift. natur og landskab, der ødelægges, og de økonomiske omkostninger.

Følgende bør belyses bedre, inden der træffes beslutning om mobilitetsplanen:

- Realistiske visualiseringer af en bro over Grejsdalen fra punkter, hvor den faktisk kommer til at blive set
- Præcision af, hvor meget skov samt beskyttet natur, der ødelægges
- Simuleringer på flere scenarier af mobilitetstiltag, herunder effekten af de enkelte større projekter
- Der bør laves en screening for miljøvurdering eller en miljøvurdering af mobilitetsplanen

Teknik & Miljø's bemærkninger

Afvejningen mellem naturhensyn og beboere i forbindelse med etablering af Ring 3 vil være en politisk beslutning.

Der er i trafikmodelberegningerne vist en kobling ved Grejsdalen mellem Ring 3 og Grejsdalsvej. Koblingen vurderes nødvendig af hensyn til at give trafikanterne på Grejsdalsvej muligheden for at benytte Ring 3. Detailudformningen af dette vil blive nærmere bestemt i en eventuel videre undersøgelse. I trafikmodelberegningerne vurderes den præcise placering dog at være en mindre tilpasning, og tallene vil fortsat give et overblik.

Hvis det politisk besluttet at etablere hele Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet og herunder også behovet for støjdæmpende foranstaltninger på strækningen. Teknik & Miljø er opmærksomme på, at der i en eventuel videre planlægning skal være stort fokus på at få lavet detaljerede beskrivelser af støjforholdene og dertilhørende støjdæmpende foranstaltninger. I en eventuel videre planlægning vil konsekvenserne for skov og natur også blive nærmere vurderet og analyseret. I en videre planlægning vil en række visualiseringer fra forskellige retninger og niveauer desuden indgå.

I Mobilitetsplanen er anvendt 75.000 indbyggere i prognosemodel 2030. Dette er sket på baggrund af, at der er en forventning om 100.000 indbyggere i Vejle by inkl. forstæder i 2050. I befolkningsfremskrivningen på 66.000 indbyggere i 2030 er der ikke taget hensyn til visionen om at være 100.000 indbyggere i 2050. Derfor er der i trafikmodelberegningerne taget hensyn til dette og taget udgangspunkt i 75.000 indbyggere i 2030 for at give beregningerne robusthed.

I forbindelse med de enkelte projekter i Mobilitetsplanen vil der blive gennemført trafikmodelberegninger for at klarlægge trafikudviklingen i nærområderne og hvilke evt. afledte foranstaltninger, der skal etableres.

Det er ikke en forudsætning for Ring 3, at der sker en fortsat udbygning af Uhre/Hover området, men en robust infrastruktur giver mulighed for yderligere byudvikling i området. Arealreservation til byudvikling sker i kommuneplanen, der revideres hvert fjerde år.

Mobilitetsplanen er ikke en plan, der er et lovmæssigt krav om at udarbejde, og opererer på et overordnet strategisk niveau. Mange udformninger og løsninger vil derfor først blive undersøgt og besluttet i de videre undersøgelser. Mobilitetsplanen vurderes derfor ikke at være omfattet af miljøvurderingsloven. For konkrete anlæg vil det blive vurderet, om projektet skal screenes for miljøvurdering og/eller miljøvurderes.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 52

Emne: Mobilitetsplan generelt, Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: SF, Lone Myrhøj

Resumé

Afsender mener, at det er et stort indgreb i de særlige naturværdier i området fra Vardevej over Grejsdalen til området ved motorvejen og Viborg Hovedvej. Allerede nu skal der ske en vurdering af de miljømæssige forhold, også påvirkning af naturværdier på hele strækningen. Det er en væsentlig mangel i planen.

Der er ikke nok alternative løsninger i planen. Der skal sættes på mindre asfalt, og andre muligheder er ikke prioriteret tilstrækkeligt.

De økonomiske overslag i planen tager ikke hensyn til følgeomkostningerne i forbindelse med planen og de andre tanker/udbygningsplaner, der lægges op til. Anlægsinvesteringen på godt 1,3 mia. kr. er undervurderet, da en del projektet i planen henføres til andre mulige investeringer.

Afsender antager, at planen er sendt i høring hos de statslige myndigheder.

Afsender har følgende spørgsmål og bemærkninger:

1. Bliver der efter behandlingen i Byrådet en ny høringsrunde? Mobilitetsplanen har ikke været behandlet i politisk udvalg, men kun på diverse temadage, hvor der ikke er mødepligt. Mobilitetsplanen må derfor anses som et rent administrativt oplæg?
2. Er der anvendt samme trafikprognoser for planen og VVM-rapport for Forbindelsesvejen vest om Uhre? Hvis ikke, hvad er årsagen?
3. Hvorfor er der ikke foretaget en økonomisk forrentning af planen tilsvarende statslige projekter?
4. Hvor stor er usikkerheden omkring de nye trafikprognoser, og er der sammenhæng mellem de prognoser, Vejdirektoratet anvender, og de trafikprognoser, der ligger bag Mobilitetsplanen. Hvor meget betyder eventuelle ændringer af udbygningstakten for nye boligområder?
5. Hvor meget indgår trafikken fra områderne Vinding-Smidstrup-Børkop-Brejning-Gårslev, og hvor stor boligtilvækst er der regnet med i disse områder i forhold til fremskrivningen af trafikmængden?
6. Hvordan ville trafikprognoserne se ud, såfremt boligvæksten blev placeret i ovennævnte område, hvor der er direkte adgang til tre motorvejskorridorer?
7. Hvornår er en ny VVM-rapport nødvendig for Forbindelsesvejen vest om Uhre? Hvornår er den første anlægsbevilling givet til udbygningen/opfyldningen af strækningen mellem Deponivejen og Vardevej?
8. Hvad er den forventede hastighed på omfartsvejen, særligt fra Vardevej til området nord for planetbyen, herunder forventet tung trafik. Er Vejle Kommune enig i, at vejstrækningen ikke kan sammenlignes med Horsensvej?
9. Har indsigelsen fra Fødevarer/Erhverv til lokalplan nr. 1033 nogen betydning for realiseringen af omfartsvejen? I så fald, hvad er konsekvenserne? Kan der på det foreliggende grundlag ses bort fra indsigelsen?
10. Har det beskyttede dige, som er omtalt i lokalplan nr. 1033, nogen indflydelse på anlæggelse af Forbindelsesvejen? Skal Vejle Kommune søge dispensation i forbindelse med diget?
11. I et svar i forbindelse med Forbindelsesvejen vest om Vejle oplyser kommunen, at en forlængelse af vejen ikke er en del af VVM-rapporten fra 2008. Er VVM-rapporten uaktuel med planen om forlængelse af vejen og med de andre forudsætninger i den samlede vejkorridor og Mobilitetsplanen?

12. Giver Forbindelsesvejen vest om Uhre fortsat ikke anledning til at ændre på forholdene omkring Bøgeagervej, for så vidt angår de fysiske forhold og skiltning jf. oplysninger i forbindelse med svar m.v. i forbindelse med VVM-rapporten fra 2008?
13. Indgår der i det økonomiske overslag for projektet en beregning om at sænke længdeprofilen nord for Høgsholtvej?
14. Indeholder rapport fra 2012; Odder, Birkemus og Hasselmus af Morten Elmeros & Julie Dahl Møller & Helle Vilhelmsen nye oplysninger i relation til forekomst/spredningskorridorer for Birkemus og Hasselmus på strækningen forbindelsesvej vest om Uhre eller generelt omkring omfartsvejen fra Bredstenvej og til området ved Høgsholt?
15. Er Vejle Kommune enig i, at den tidligere konsulent omkring Birkemusundersøgelsen i 2009 har givet udtryk for (citater): "... kan jeg som konsulent for Vejle Kommune ikke stå inde for, at der på forsvarlig vis er undersøgt forekomsten af birkemus i forbindelse med linjeføringen "?
16. Giver fund af Bøgeløberen jf. artikel i VAF den 5. februar 2018 alene anledning til, at der skal udarbejdes en ny VVM-rapport for delstrækningen omfartsvejen vest om Uhre? Hvilken beskyttelse er der omkring Bøgeløberen?
17. Tilgodeser Mobilitetsplanen og Forbindelsesvejen ønsket fra 2008 fra indsigere om at flytte vejføringen?
18. Hvorledes er der økonomisk sammenhæng mellem oplysningerne i VVM-rapporten for Forbindelsesvejen vest om Uhre og oplysninger i materialet omkring Mobilitetsplanen tillige med oplysningen om allerede afholdte udgifter til strækningen mellem Vardevej og Bredstenvej?
19. Hvor stor usikkerhed er der omkring anlægsudgifterne, da der i forbindelse med Forbindelsesvejen er nævnt en række forhold, som ikke synes medtaget i anlægsoversigten?
20. Side 38 i Baggrundsrapporten: Hvor mange tidligere overslag er der udarbejdet, og på hvilket grundlag jævnfør bl.a. overslag fra 2015?
21. Indgår spunskonstruktionen i det økonomiske overslag, og i så fald hvor meget vil en spunskonstruktion udgøre økonomisk?
22. Er der afsat midler i de økonomiske overslag til midlertidige løsninger under anlægsarbejder, og i så fald hvor meget er der afsat?
23. Er det korrekt opfattet ud fra fotos, at broen over Grejsdalen har større krumninger end broen ved Linå? Udgør broen over Linå kun 1/3 af en eventuel bro over Grejsdalen? Er der større højdeforskel ved broen over Grejsdalen? Er beregninger foretaget ud fra 280 eller 300 meter? Er broen også beregnet til gående? Hvad vil det koste at flytte broen? Hvor meget skal yderligere eksproprieres, såfremt broen flyttes? Hvilke sikkerhedsforanstaltninger skal der etableres, når broen skal over en befærdet vej?
24. Hvor mange steder på omfartsvejen er der etableret holdepladser, og hvor meget udgør de i den samlede anlægssum?
25. Hvilke foranstaltninger er der lagt op til i forbindelse med større uheld, herunder hvor nærmiljøet trues? Vil der blive særlige adgangsveje for redningskøretøjer?
26. I forbindelse med Hornstrupetapen står, at trafikken på Ring 2 ikke forventes påvirket i betydelig grad som følge af etableringen af Grejsdaletapen. Hvad menes der konkret, og hvad lægges der i ordet "betydelig"?
27. Hvorfor er de økonomiske aspekter ved vejprojekterne i forbindelse med Posthusgrunden, der vel koster over 100 mio.kr., samt opgradering af Damhaven i og omkring Boulevarden, ikke indregnet?
28. Burde Havneruten med fire spor forlænges til Fredericiavej, og hvorfor beregnes der ikke på dette?
29. Indebærer indsnævring fra fire til to spor på strækningen mellem Ibæk Strandvej og Fredericiavej risiko for store kødannelser?
30. Udgiften til Østerbrogades overføring over banen burde indgå i de samlede beregninger i planen.

31. Er der foretaget beregninger over mertid ved, at den tunge trafik fra havnen til E45 skal via Østerbrogade – Horsensvej og til E45?
32. Såfremt alternativ 2 ved Sjællandsgade etableres, vil merudgiften være yderligere 6 mio. kr.
33. Hvornår fremlægges en parkeringsstrategi/plan som nævnt i Mobilitetsplanen?
34. Er vurderingen om, at borgere er villige til at acceptere gåafstande op til 400 meter, hvis opholdet er omkring 3 timer, og hvis opholdet afgrænses til 1 time, accepteres gåafstand op til 250 meter, tidligere anvendt?
35. Afsender noterer med tilfredshed, at deres forslag fremsat i forbindelse med kommuneplaner og budgetter om en sti mellem Bredsten Landevej til Ribe Landevej og Vejledalen er med i planen.
36. Er der i forbindelse med diverse stier og lignende vurderet, at disse skal være asfalteret og dermed mere bliver en regulære cykelstier?
37. I forbindelse med projektet Å-stien fra Jellingvej over Vesterbrogade m.v. som en del af et sammenhængende system, tales der om en merpris på 10 mio. kr. Hvad udgør den oprindelige pris for det af SLA udarbejdede projekt?
38. Vil der være afledte anlægsudgifter omkring linjeforslagenes sammenhæng med de øvrige veje osv. jævnfør afsnit 8.5 i planen?
39. Mobilitetsplanen bør beskrive forudsætningerne nærmere omkring forventninger til fremtidig udbygning, antal boliger m.v. Er der sammenhæng mellem diverse udviklingsplaner og Mobilitetsplanen?
40. Der satses for meget på biltrafikken i stedet for alternative løsninger.
41. Afsnittet omkring den kollektive trafik bør uddybes væsentligt, og der burde være en konsekvensberegning ved at udvide den kollektive trafik.
42. Planen bør indeholde konsekvenser omkring CO₂ udledning, og om hvilke konsekvenser der vil være, såfremt der anvendes flere elektrificerede transportmidler.
43. Er der foretaget beregninger for at mindske trafikken ved indførelse af en trængselsafgift?
44. I rapporter fra udlandet tales der ofte om, at ændret teknologi m.v. på arbejdspladserne medfører ændret arbejdsmobilitet. Er der danske undersøgelser der kan understøtte dette, og hvilken virkning til det have for en by som Vejle?
45. Er det udarbejdet en oversigt over spidsbelastninger på vejnettet i Mobilitetsplanen?
46. Burde der ikke være en vis kontinuitet, for at nuværende VVM-rapport og anlæggelse af Forbindelsesvejen vest om Uhre fortsat er gældende?
47. Er det korrekt, at en VVM-rapport ikke kan sammenlignes med en anlægslov for etablering af større anlæg?

Teknik & Miljøs bemærkninger:

Ad 1: Byrådet vedtog 18. april 2018 i sag nr. 107 at sende foreløbig udgave af Mobilitetsplan 2018-2030 i høring. Om der skal gennemføres en ny politisk behandling, er et politisk spørgsmål.

Ad 2: Trafikmodellen er til brug i Mobilitetsplanen blevet opdateret og genkalibreret, men vækstrater og fremskrivning er sammenlignelige.

Ad 3: Der er ikke lavet en samlet samfundsøkonomisk beregning af forrentningen af projekterne i Mobilitetsplanen. Det kan besluttes, at der ved gennemførelse af de enkelte projekter laves en sådan beregning.

Ad 4: Kommunens trafikmodel er en kapacitetsafhængig døgnmodel med beregninger af spidstimetrafik. Vejdirektoratet bygger deres trafikprognoser på landstrafikmodellen, som er en døgnmodel, hvilket vanskeliggør en direkte sammenligning mellem vækstfaktorer og prognoser. I forhold til Vejdirektoratets generelle fremskrivningsfaktorer bygger kommunens fremskrivning på

en mere detaljeret beskrivelse af fremtidens byudvikling, hvor Vejles visioner for vækst er indregnet.

Ad 5: Områderne indgår på samme detaljeringsniveau som de øvrige områder i kommunen, hvorved der også er indregnet eventuelle specifikke byudviklingsområder.

Ad 6: Dette scenarie er der ikke beregnet på, men det vil naturligt øge trafikken lokalt i områderne. Samtidig vil Vejle midtby fortsat opleve en trafikal vækst, da en betydelig del af trafikken fortsat vil have mål her.

Ad 7: Der kan ikke gives et entydigt svar på, hvornår det vil være nødvendigt at udarbejde en ny VVM-redegørelse. Hvis Byrådet beslutter at anlægge resten af Forbindelsesvejen vest om Uhre, vil projektet skulle vurderes nærmere i forhold til evt. ændrede forhold m.v. siden udstedelsen af VVM-tilladelsen. Byrådet gav den 27. april 2011 i sag nr. 64 anlægsbevilling til første etape fra Vestre Engvej til Vardevej.

Ad 8: Der vil i forbindelse med det videre arbejde blive besluttet, hvilken hastighed vejen skal anlægges efter. På det foreliggende grundlag vurderes det, at vejen vil få en skiltet hastighed på 50-60 km. Andelen af tung trafik vurderes at være ca. 5-10 %, hvilket er forudsat i trafikmodellen. Om vejstrækningen kan eller ikke kan sammenlignes med Horsensvej, er desværre ikke et spørgsmål, der kan besvares uden viden om hvilke parametre, der skal sammenlignes med?

Ad 9: Indsigelsen fra Fødevarerhverv omhandlede varetagelse af de jordbrugsmæssige interesser, der på dette tidspunkt var stor fokus på. Den gennemsnitlige parcelstørrelse, incl. friarealer og veje i lokalplan nr. 1033 var ca. fire gange så stor, som Fødevarerhverv anså for rimeligt. En af grundene hertil var det store friareal mellem Uhre Skov og den yderste parcelrække. Vejle Kommune imødekom indsigelsen ved at bevare området i landzone, og ved at fastsætte bestemmelser om, at det ikke måtte bebygges. Indsigelser vurderes ikke at have betydning for realiseringen af omfartsvejen.

Ad 10: Såfremt et vejanlæg berører et dige i landzone, skal der søges om dispensation til dette ved Vejle Kommune.

Ad 11: I VVM-redegørelsen fra 2008 er nævnt muligheden for at fortsætte linjeføringen Øst C videre mod øst som en mulig fremtidig forbindelse til det overordnede vejnet. En sådan videre forbindelse var ikke vedtaget på daværende tidspunkt og blev derfor heller ikke vurderet nærmere i VVM-redegørelsen. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse. Mobilitetsplanen er en visionsplan, der peger på en række mulige projekter, der hver især vil kunne bidrage til at løse Vejles trafikale udfordringer. Mobilitetsplanen er ikke bindende for dette eller kommende byråd, og det vil være i forbindelse med bevillingssager, at der træffes beslutning om at gennemføre de enkelte projekter. VVM-tilladelsen for Forbindelsesvejen vest om Uhre vurderes derfor ikke at blive uaktuel på baggrund af mobilitetsplanen.

Ad 12: I Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen er Skovruten beskrevet som alternativ rute over Grejsdalen. Skovruten forløber via Frederikshøjvej, og afhængig af udbygningstakten af Forbindelsesvejen vest om Uhre vil både Frederikshøjvej og Bøgeagervej spille en trafikal rolle, der kan medføre fysiske ændringer og ny skiltning.

Ad 13: Anlægsoverslaget er lavet på et foreløbigt grundlag, som skal verificeres i det videre arbejde, herunder når det endelige længdeprofil er fastlagt. I det arbejde vil der kunne laves alternative kalkulationer på forskellige længdeprofiler.

Ad 14: Rapporten fra 2012 indeholder ikke nye oplysninger i relation til forekomst/spredningskorridorer for birkemus og hasselmus på strækningen forbindelsesvej vest om Uhre eller generelt omkring omfartsvejen fra Bredstenvej og til området ved Høgsholt.

Ad 15: I forhold til konsulentens udtalelser, så er det korrekt, at hun i januar 2009 anbefalede at foretage yderligere undersøgelser i sommeren 2009. På den baggrund hyrede Vejle Kommune konsulenten til at foretage yderligere undersøgelser, hvorunder Birkemusen blev fundet på den lokalitet, som i VVM-redegørelsen blev vurderet til at være et sandsynligt levested for Birkemusen. Derfor er der beskrevet afværgeforanstaltninger, så Birkemusen ikke påvirkes væsentligt.

Ad 16: På baggrund af oplysninger om fund af Bøgeløber i området har Vejle Kommune igangsat en undersøgelse af udbredelsen af Bøgeløberen i området. Hvis det politisk besluttes at etablere Forbindelsesvejen, vil væsentligheden af nye forhold som f.eks. fundet af Bøgeløberen blive vurderet nærmere.

Ad 17: Det er det nuværende plangrundlag, der ligger til grund for linjeføringen af Forbindelsesvejen vest om Uhre. I Mobilitetsplanen fortsættes Forbindelsesvejen med en Ring 3 til Ny Solskovvej. Under dialogmøderne og borgermødet er det tilkendegivet, at muligheden for at rykke vejen mod vest og sænke den i terrænet undersøges nærmere.

Ad 18: Strækningen fra Bredstenvej til Vardevej er ikke sammenlignelig med strækningen fra Varde til Planetbyen, idet de geotekniske forhold, længde- og kurveprofilet er meget forskellige.

Ad 19: Anlægsoverslagene bygger på fysikestimater tillagt 20% i usikkerhed og 20% i administration. Overslag er baseret på enhedspriser fra lignende projekter. Specifikke forhold som jordbundsforhold, forurening, grundvand, fremmedledninger m.m. er ikke indregnet i overslagene.

Ad 20: Udarbejdelsen af anlægsoverslag er en iterativ proces, så der kan ikke svares på, hvor mange overslag, der er beregnet på.

Ad 21: Anlægsoverslagene bygger jf. ad: 19 på enhedspriser fra lignende projekter. På det detaljeringsniveau, der arbejdes på nu, kan der ikke siges noget om det økonomiske omfang af spunsonstruktioner. Dette vil indgå i en eventuel detailprojektering.

Ad 22: Eventuelle udgifter til midlertidige anlæg under etableringsfasen vil blive fastlagt i en eventuel videre detailprojektering.

Ad 23: Den viste bro er et meget foreløbigt bud på, hvordan en bro kunne se ud på det pågældende sted. Den endelige placering og udseende vil først blive undersøgt i en eventuel kommende detailplanlægning.

Ad 24 Fastlæggelsen af placeringen af holdepladser vil først blive fastlagt i en eventuel detailprojektering.

Ad 25: Vejens endelige udstyr og adgangsveje vil først blive fastlagt i en eventuel detailprojektering, men der er forudsat, at vejanlægget er svarende til øvrige nye vejanlæg i kommunen.

Ad 26: Med "ikke betydelig påvirkning" menes, at ændringen ikke vil have indflydelse på den oplevede fremkommelighed på Ring 2.

Ad 27: Vejprojektet omkring Posthusgrunden er ikke en del af mobilitetsplanen og er således ikke medtaget i handlingsplanen. Derimod er Damhaven medtaget til udførelse i 2022.

Ad 28: Da kapaciteten på Sjællandsgade og Ny Gammelhavn forøges vurderes det tilstrækkeligt til at kunne afvikle den fremtidige trafik, set i forhold til den nødvendige anlægsinvestering.

Ad 29: Ved en eventuel videre planlægning af havnetunnel vil der blive taget stilling til behovet for justeringer af omkringliggende kryds.

Ad 30: Der er indgået aftale med Banedanmark i forbindelse med elektrificeringsprojektet for en række broer i kommunen, herunder også finansiering. Der henvises til Byrådssag nr. 169 den 16. august 2017.

Ad 31: Der er ikke foretaget beregninger. Den overordnede fremkommelighed i byen forventes forbedret, og derfor undgår man også stop for den tunge trafik.

Ad 32: Korrekt der er en prisforskel på 6 mio. kr. på anlægsskønnet på de to alternativer.

Ad 33: Gennemførelsen af en parkeringsstrategi/plan er ikke besluttet endnu. Der fremsættes formentlig senere en sag til TU om dette.

Ad 34: De anvendte gangafstande i forhold til parkering er nogle almindeligt anvendte værdier i parkeringsplanlægning.

Ad 35: Muligheden for en krydsning af Bredsten Landevej skal undersøges nærmere.

Ad 36: Af Mobilitetsplanen fremgår det, at manglende stier skal etableres, og dårligt fungerende stier skal opgraderes.

Ad 37: Overslagsprisen var i 2014 ca. 25 mio. kr. Park ved Gormsgade ca. 5 mio. kr. Jellingvej-Vesterbrogade-Nyboesgade ca. 20 mio. kr. Priserne har udviklet sig siden, så i 2018-priser er overslagsprisen 28-30 mio. kr.

Ad 38: Anlægsoverslagene indeholder tilpasning af det eksisterende vejnet i tilslutningspunkterne til nye veje.

Ad 39: I Mobilitetsplanen er anvendt 75.000 indbyggere i prognosemodel 2030. Dette er sket på baggrund af, at der er en forventning om 100.000 indbyggere i Vejle by inkl. forstæder i 2050. I befolkningsfremskrivningen på 66.000 indbyggere i 2030 er der ikke taget hensyn til visionen om at være 100.000 indbyggere i 2050. Derfor er der i trafikmodelberegningerne taget hensyn til dette og taget udgangspunkt i 75.000 indbyggere i 2030 for at give beregningerne robusthed. I Baggrundsrapporten afsnit 3.3 er der redegjort for den estimerede byudvikling på baggrund af udviklingsplaner, der er lagt til grund i beregningerne.

Ad 40: Synspunktet er noteret.

Ad 41: **Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at Mobilitetsplanen tilføjes et afsnit om kollektiv trafik med fokus på de kommunale udviklingsmuligheder, men også samspillet mellem kommunal, regional og national kollektiv trafik.**

Ad 42: **Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at CO₂ – udfordringen medtages i Mobilitetsplanen.**

Ad 43: Der er ikke beregnet på en trængselsafgift. Politiske beslutninger må afgøre, om der skal arbejdes i den retning.

Ad 44: Der er ikke kendskab til danske undersøgelser af teknologi på arbejdspladsens betydning for pendling.

Ad 45: Trafikmodellen beregner kapacitetsmæssigt i spidstimerne, hvorfor analyserne også er foretaget på spidstime-niveau.

Ad 46: Der, hvor kommunen har etableret Vejledalen, er et teknisk krævende sted at bygge, hvorfor det har taget lang tid at bygge, fordi jorden skulle have tid til at sætte sig. Dette er forklaringen på, hvorfor projektet har taget tid. Etableringen af den resterende del af Forbindelsesvejen anses derfor som en videreudbygning af et allerede påbegyndt projekt. Kommunens vurdering er derfor på nuværende tidspunkt, at VVM-tilladelsen fortsat er gældende.

Ad 47: Anlægsprojekter, der vedtages som anlægslov, er undtaget planlovens VVM-regler, idet VVM-kravene opfyldes i forbindelse med lovgivningsprocessen.

Høringssvar nr. 53

Afsender: Preben Potempa

Resumé

Afsender påpeger, at til borger- og vælgermøde i september 2017 blev det lovet, at der ville blive arbejdet for vejen fra Vardevej til Uhrhøj. Afsender ønsker derfor ikke, at politikerne ændrer beslutningen nu. Der er for meget trafik på Jellingvej, og dette kan ende ud i flere dødsulykker. Da trafikken på Jellingvej er så massiv, ledes trafikken ind over det gamle Uhrhøj.

En naturlig løsning for at aflaste skolevejen Petersmindevej er at benytte Hovertoften, der er bredere og bedre til at lede tung samt unødigt trafik uden om skolen.

Udkørslerne til Petersmindevej ved Høgsholtvej og Merkurvej er farlige grundet den megen trafik og dét, at vejene er smalle. Ydermere har Petersmindevej ikke fortov og cykelsti i begge sider af vejen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Med etablering af Forbindelsesvejen, som forløber vest om byudviklingsområdet fra Jellingvej og sydpå til Vardevej, forventes Petersmindevej aflastet. Af trafikberegningerne foretaget i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen fremgår, at den forventede gennemsnitlige trafikmængde i 2030 på Petersmindevej ved skolen over et døgn vil være 600 køretøjer mod 1100 køretøjer i dag, forudsat at planens projekter gennemføres.

I en eventuel videre planlægning og projektering af Forbindelsesvejen vil der blive taget stilling til eventuelle ændringer af detailudformningen af Petersmindevej, herunder sikring af skolevejen.

Ønsket om en løsning af forholdene med parkerede biler på Jellingvej vil blive sendt videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 54

Emne: Mobilitetsplan generelt, Vejændringer

Afsender: Karsten Jacobsen

Resumé

Afsender påpeger, at der bør tages hensyn til trængselsproblemerne syd for Vejle Å – både på Fredericiavej og i krydset med Damhaven samt Sønderbrogade.

Følgende bør undersøges/revurderes:

- En 4-sporet vejtunnel under Fredericiavej.
- En sydlig ringvej fra motortrafikvejen til Fredericia.
- Lukningen af Sønderbrogade bør aflyses – da denne bibringer forøget trængsel på Fredericiavej.
- En udvidelse af Boulevarden er tiltrængt. Den bør mindst udvides til 4 spor.
- At droppe adgangen fra Havnegade til Toldbodgade-Windfeld-Hansens Gade vil forringe fremkommeligheden. Det samme er gældende for den eksisterende lukning af Strandgade.
- Forbindelsesvej mellem Ring 1 og Ring 2 er ført tværs over parkeringspladsen til Føtex i Windfeld-Hansens Gade.
- Dæmningen bør bevares.
- Sønderbrogade-Torvegade-Nørregade-Vestergade bør ikke anføres som en cykelforbindelse. Det er allerede nu et problem for fodgængere, at gågaden anvendes som cykelsti.
- Forhold nævnt på side 27 i planen omkring teknologiudvikling burde være forudsætninger for planen.

Teknik & Miljø's bemærkninger:

Fredericiavej mellem Toldbodvej og Enghavevej er en af de veje, som i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen er udpeget som belastet af trængselsproblemer i morgen og eftermiddagsspidsstimerne. En nummerskrivningsanalyse viser, at andelen af gennemkørende trafik ad Fredericiavej mod Bredstenvej er knap 20 %.

Fredericiavej er en statsvej, og det vil derfor være Vejdirektoratet, der som vejmyndighed står for gennemførelse af projekter her. Vejle Kommune er dog som beskrevet opmærksomme på problemet og indgår løbende i dialog med Vejdirektoratet om forbedringer.

Etableringen af Ring 3 kan indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest. Denne forbindelse vurderes dog at ligge ud over Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030.

Lukningen af Sønderbrogade er en del af Gammelhavnsprojektet og besluttet som en del af lokalplan nr. 1225, som blev vedtaget den 5. oktober 2016.

Etableringen af Havneruten forventes at aflaste Boulevarden med ca. 1.000 køretøjer i døgnet, og derfor er der ikke planer om en udvidelse af Boulevarden til 4 spor, men derimod at indarbejde klimaløsninger og fremkommelighedsløft til lette trafikanter.

Strandgade er lukket for biltrafik, men der er etableret cykelsti i forbindelse med supercykelstiprojektet. Det er fortsat muligt som bilist at køre fra Østerbrogade til Strandgade til Føtex' parkeringsplads. Denne mulighed forventes forbedret, når dele af parkeringspladsen omdannes til butik og boliger.

Der vil fortsat være mulighed for trafik på Dæmningen i fremtiden. Projekterne i Mobilitetsplanen giver mulighed for at nedrosle trafikken på Dæmningen og dermed fredeliggøre strækningen, hvis det er ønsket.

Det er i gågaden tilladt at cykle udenfor butikkernes åbningstider. Erfaringerne med dette er positive, så ordningen planlægges ikke ændret. Udenfor butikkernes åbningstider er mængden af gående reduceret, og samtidig kan cyklisterne også være med til at skabe ekstra social tryghed.

Vejle Kommune vil have løbende fokus på de teknologiske muligheder og arbejde med en videre udbygning af disse også undervejs i planlægningen. Effekten af de oplyste teknologier vurderes dog ikke at have væsentlig påvirkning på forudsætningerne for Mobilitetsplanen, der arbejder med tidshorizonten 2030.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 55

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt, Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Lokal "vej-gruppe" i Planetbyen 1+2, Johan Laursen

Resumé

Afsender sender på vegne af en lokal vej-gruppe, som er etableret på tværs af grundejerforeningerne i Planetbyen 1 og 2.

Afsender mener, at vejprojektets præmis er ændret radikalt fra at være en forbindelsesvej til Uhrhøj til nu at være et ringvejsprojekt, der skal aflaste midtbyen.

VVM-rapporten er forældet i forhold til kommunens ændrede planer, og afsender ønsker en ny VVM-rapport, hvor man genundersøger en linjeføring Vest A+B.

VVM-rapporten er forældet i forhold til 3-års-reglen i miljøvurderingsloven. Den beskedne del, der er udført af vejen, er proforma, og den bør derfor ikke anses som påbegyndt.

Der er nu tale om en decideret ringvej, hvor det daglige trafikantal anslås at blive 10.000 biler i døgnet mod tidligere ca. 3.500 biler. Der vil være mere tung og støjende trafik samt en hastighedsændring fra 50 km/t til 80 km/t.

Planetbyen er udbygget væsentligt siden udarbejdelsen af eksisterende VVM-rapport, og der bør tages hensyn til områdets mange beboere. Afsender gør opmærksom på, at Planetbyen er indtegnet forkert i VVM-rapporten, hvilket vil kunne have konsekvenser for støjgener samt trafikafviklingen. Af VVM-rapporten s. 47 fremgår desuden, at alle trafikberegninger er baseret på, at krydset ved Buldalen lukkes.

Ringvejen vil opdele de eksisterende boligområder fra kommende boligområder, så ringvejen skal krydses af bl.a. skolebørn. Det understøtter, at den skal placeres længere mod vest.

Afsender mener ikke, at beboerne i Planetbyen til fulde har været oplyst om ringvejen i forbindelse med køb af grundene.

Et argument for ringvejen har været en aflastning af Jellingvej. Jævnfør Mobilitetsplanens baggrundrapport har der i perioden 2000-2017 været en naturlig aflastning af Jellingvej, hvorfor trafikmængden har været nedadgående over de seneste år. Af VVM-rapporten fremgår desuden, at aflastningen af Jellingvej vil være hhv. 23% og 22% ved en østlig og vestlig linjeføring. Med den usikkerhed, der er på trafikestimater, vil det derfor ingen betydning have for trafikintensiteten på Jellingvej at linjeføring Vest A+B vælges frem for en østlig linjeføring.

I VVM-rapporten står fejlagtigt, at Uhre Skov stort set ikke anvendes til rekreative formål.

Det er ikke et argument, at en vestlig linjeføring vil give en større stigningsprocent end en østlig. I VVM-rapporten fremgår, at de anbefalinger, der findes i vejregler vedr. maksimal stigning, overskrides for alle undersøgte linjeføringer i VVM-rapporten.

I forhold til støjgener fremgår det i VVM-rapporten, at den primære støjanalyse (s. 114) ikke finder forskelle mellem østlig og vestlig linjeføring. Den tager dog ikke højde for den langt hyppigere vestenvind i området, hvilket kan øge støjen i Planetbyen, da disse boliger ligger øst for vejen.

Såfremt linjeføring Vest A+B ikke vælges, bør vejen flyttes så lang væk fra boligerne som muligt, nedgraves, og der bør etableres en beplantet støjvold.

Såfremt forbindelsesveje ikke udelades, bør der indtænkes hastighedsnedsættende reguleringer, og en gentænkning af den overordnede trafikintegration bør vægtes højt.

Som en del af svaret, er der medsendt en underskriftsindsamling "Etabler Ring 3 på et oplyst grundlag, tak!" med 248 underskrifter. 48 underskrifter har en medfølgende bemærkning.

Der underskrives på, at Vejle Kommune opfordres til at tage en beslutning omkring Ring 3 Uhre etape på et opdateret/oplyst grundlag. Placeringen bør ikke baseres på en 10 år gammel VVM-rapport, hvor forudsætningerne er ændret. Der mangler informationer om:

- Hvilke konsekvenser Ring 3 vil have for skoleveje og områdets mange skolebørn.
- Det er uklart, hvilken påvirkning forskellige forbindelsesveje vil have på trafikflowet gennem området.
- Planetbyen er siden 2008 udbygget væsentligt, og områdets natur samt beboere med mange børnefamilier bør tages i betragtning.
- Ring 3 vil have en meget afskærmende virkning for det grønne skovområde syd for Planetbyen samt for sammenhæng med evt. kommende boligområder vest for Planetbyen, ikke mindst med en negativ effekt for bløde trafikanter.

Underskriftsindsamlingen er ikke en modstand mod udvidelse af byens infrastruktur og naturlige udvikling. Det er et håb om samarbejde, til gavn for områdets beboere, samt i respekt for den skønne natur.

De 48 bemærkninger handler hovedsageligt om, at vejen skal flyttes, at VVM-rapporten er for gammel, og at der ikke tages hensyn til naturen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen.

Vejledalen er anlagt et teknisk krævende sted, hvor jorden har skullet sætte sig, og denne proces har taget længere tid end forventet. Dette er forklaringen på, hvorfor projektet har taget lang tid. Etableringen af den resterende del af Forbindelsesvejen anses derfor som en videreudbygning af et allerede påbegyndt projekt gennem forlængelse af strækningen fra Vejledalen. Kommunens vurdering er derfor på nuværende tidspunkt, at VVM-tilladelsen for Forbindelsesvejen fortsat er gældende.

Forbindelsesvejen kan muligvis planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og dels det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj og det visuelle udtryk. I den videre planlægning vil også forholdene ift. forbindelsesveje blive undersøgt.

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafiksikkerhedsplan. Med etablering af Forbindelsesvejen, som forløber vest om byudviklingsområdet fra Jellingvej og sydpå til Vardevej, forventes Petersmindevej aflastet. Af trafikberegningerne foretaget i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplan 2018 fremgår, at den forventede gennemsnitlige trafikmængde i 2030 på Petersmindevej ved skolen over et døgn vil være 600 køretøjer mod 1100 køretøjer i dag, forudsat at planens projekter gennemføres. I en videre planlægning og projektering af Forbindelsesvejen vil der blive taget stilling til eventuelle ændringer af detailudformningen af Petersmindevej, herunder sikring af skolevejen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 56

Kategorier: Mobilitetsplan, generelt, Cykelstier, m.m.

Afsender: Grønt Forum opsamling fra borgermøde den 8. maj om bæredygtig mobilitet, Britta Edelberg

Resumé

Afsender indsender sin opsamling af alle input fremlagt på borgermødet den 8. maj 2018.

Hovedpunkterne:

- Der skal arbejdes for færre biler i byen
- Understøtte folkesundhed, natur og godt byliv ved planlægning af infrastruktur
- Gøre, hvad vi kan, for at få børn til at cykle
- Flere voksne skal cykle på arbejde
- Gøre det let og attraktivt at være cyklist

Ideer:

- Etablering af opsamlingspladser i periferien af byen. Her skal det være let at komme af med bilen og let at stige om til andet transportmiddel: shuttlebusser, førerløse biler, elcykler, aflæste rum til egne cykler, luftpumper, cykelservice, kabelbane til centrum.
- Lav byplanlægning, der nedsætter behov for biltransport
- Forbind grønne kiler med cykel og gangstien
- Etabler gode cykelmuligheder fra satellitbyer og centerbyer
- Stien langs åen i Vejle er med dårlig bund, og der er u hensigtsmæssig snerydning. Det er besværligt at komme over Vardevej og Vesterbrogade for cyklister
- Entydig skiltning af cykelstier
- Tænk flere økonomiske fordele ind i anlægsoverslagene, som eksempelvis sundhed og livsglæde
- Sikre skoleveje i Vejle Centrum og på landet – gør det besværligt at aflevere børn i bil
- Supercykelsti = al magt til cyklister
- Cykelstierne i centrum er usammenhængende
- P-huse under jorden
- Byplan, der ikke ødelægger livet i bydelene på Vejles bakker
- Tænk de bløde trafikanter ind i en helhedsplan
- Bilfri bymidte
- Luk Kirkegade for motortrafik
- Byliv skabes ved at flytte de tunge infrastrukturveje ud af bymidten
- Mod til at smide bilerne ud
- Differentierede mødetider i skoler, institutioner og på arbejdspladser
- Cykelbudkørsel/varekørsel til håndværkere
- Bedre oplevelse af at køre med bus – mere direkte ruter
- Letbane, gang og cykling er det mindst pladskrævende
- Opfordre firmaer til at have cykler til medarbejdere
- Koncept for delebiler
- Cykelbiblioteker

Adfærdsregulerende indsatser:

- Udviklingsafdeling i Vejle Kommune til at fremme adfærdsændringer
- Projektmidler og pilotprojekter
- Politikere, der cykler
- Kommunalt tilskud til elcykler
- Fremme de grønne helte og superkræfter til cyklister
- Samkørselsordninger for landsbyer

- Prøve 365 dage på cykel – forsøg i Aarhus Kommune
- Aktiviteter for børn og kampagner på skoler
- Lokal "Vi cykler i skole"-kampagne for skolerne i kommunen
- Gå- og cykelbusser
- Samarbejde mellem Anlæg & Infrastruktur og skolerne
- Understøt cykelturisme
- Skab gode forbindelser på tværs og i sammenhæng med Bindeballestien
- Gode cykelmuligheder på tværs af ådalen
- Cykelruter for motionister og turister
- Cykel-racerbane til leg og sport.

Mobilitetsplanen:

- Ringvejen skal laves, inden der lukkes veje i centrum
- Omfartsvejen må ikke blive en barriere for cykeltrafik ind og ud af Vejle
- Anbefaler som lokalråd, at der kigges på Aarhus-løsningen omkring Brabrand – indenom/udenom søen
- Anlæggelse af tunneller, hvor boliger eller natur ødelægges ved vejanlæg

Teknik & Miljøs bemærkninger

Teknik & Miljø takker for sammenskrivningen og har i arbejdet med de konkrete projekter og tiltag i planen inddraget og bygget videre på mange af de interessante idéer, der blev drøftet på mødet den 8. maj 2018.

Mange af de foreslåede tiltag kan derfor findes i Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at der i Mobilitetsplanen tilføjes et afsnit om cykelfremme, eksempelvis elcyklens betydning, ITS-løsninger med cyklistprioritering, nudgingtiltag og udvalgte højresving for rødt.

Høringssvar nr. 57

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Martin Busch

Resumé

Afsender ønsker, at det sikres, at der efter gennemførelsen af Mobilitetsplanen også er fin natur at komme ud i. Naturen er en af de væsentligste årsager til bosætning i Vejle og til, at mobiliteten ønskes.

Afsender ønsker, at der ved en eventuel anlæggelse af Grejsdalsbroen sikres så meget som muligt mod støj, så den ikke ødelægger geologi og natur.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Generelt har Vejle Kommune et stort fokus på naturen og at udvikle mulighederne for, at borgerne kan få naturoplevelser. Ved etablering af nye veje sker etableringen under hensyntagen til naturen.

I en eventuel videre planlægning af broen vil der blive taget stilling til støjafskærmning og design.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 58

Kategorier: Mobilitetsplan generelt

Afsender: Handicaprådets handicaprepræsentanter vedr. mobilitetsplan

Resumé

Handicaprådet ønsker fokus på:

- Hvordan personer med handicap færdes i Vejle
- Fokus på handicappladser
- Tilgængelighed for personer med handicap – kontrast i belægningen, og trafikfyr skal placeres i den rigtige side af fodgængerfeltet for at hjælpe svagtseende.

Teknik & Miljø's bemærkninger

At sikre, at alle har mulighed for at færdes i byen er et vigtigt fokus for kommunen. Med Mobilitetsplanen er der fokus på at skabe gode mobilitetstilbud, der skal være med til at understøtte det gode liv.

Detaljløsninger til at sikre dette, som eksempelvis placering af trafikfyr og kontrast i belægninger, vil blive sikret og udformet i den videre planlægning.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at det i Mobilitetsplanen understreges, at der skal sikres gode mobilitetstilbud for alle borgere uanset livssituationen og fysiske begrænsninger.

Høringssvar nr. 59

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Lokalrådet i Grejs, Arne Poulstrup

Resumé

Grejs Lokalråd har stor forståelse for nødvendigheden af en omfartsvej vest om Vejle for at aflaste Vejle bykerne.

Lokalrådet vil gerne gøre opmærksom på, at en etapeløsning, hvor vejen bygges i etaper over flere år bl.a. vil indebære en stigende trafikmængde i en længere periode på Grejsdalsvej og øge trafikbelastningen op ad Grejs Bakke og gennem Grejs By. Denne belastning påpeger Lokalrådet i Grejs, at den smalle og snoede vej gennem Grejs By ikke er bygget til, og trafikken vil samtidig betyde dårlig trafiksikkerhed for skolebørn og ældre i byen.

Lokalrådet i Grejs opfordrer Vejle Byråd og udvalg til at sikre så hurtig en færdigbygning af omfartsvejen som muligt for at undgå generne for Grejs og formentlig også Hornstrup.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Hvis man politisk beslutter det at gennemføre Ring 3, vil rækkefølgen af de enkelte etaper skulle politisk prioriteres. Vælges at etablere enkelte etaper ad gangen, vil der blive set på, hvordan trafikafviklingen i tilgrænsende områder sikres afviklet tilfredsstillende.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 60

Kategorier: Cykelstier m.m.

Afsender: Martin Busch

Resumé

Afsender påpeger, at én af Vejleblomstens blade med knudepunkt mangler cykelstiforbindelse. I Mobilitetsplanen er der en fin vision om at forbinde alle blade i Vejleblomsten. Grejs er udpeget som knudepunkt – der mangler dog en forbindelse mellem den eksisterende cykelsti i Grejsdalen og Grejs. Stien vil være til glæde for både turister, skolebørn og andre.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Cykelstiforbindelsen mellem Grejsdalen og Grejs er, som afsender påpeger det, i tråd med Mobilitetsplanens visioner om at skabe forbindelse mellem bladene i Vejleblomsten.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at der i Mobilitetsplanen medtages en ny stiforbindelse mellem Grejsdalen og Grejs.

Høringssvar nr. 61

Kategorier: Cykelstier m.m.

Afsender: Martin Busch

Resumé

Afsender opfordrer til at samle inspiration fra Amsterdam by mht. løsninger for at gøre Vejle til en attraktiv cykelby.

Opfordrer Vejle til at være modige og gøre hele bymidten indenfor Ring 1 bilfri med gode cykel- og gangforbindelser.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Kommunen følger generelt udviklingen i ind- og udland for at samle inspiration og gode eksempler til løsninger i Vejle.

I Mobilitetsplanen arbejdes netop med, at det inden for Ring 1 skal være de gående og cyklisterne, der skal være fokus på. En 100% bilfri bymidte er på nuværende tidspunkt ikke en del af de politisk vedtagne planer.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 62

Kategorier: Cykelstier m.m.

Afsender: Højen Lokalråd, Helge Tell

Resumé

Med en ny motorvejsafkørsel 61b er Højen blevet et knudepunkt. Lokalrådet ønsker at påpege følgende:

- En ændring af trafik i området syd og vest for Grønlandsvej herunder Horsted og Klattrup. En løsning er at lede tung trafik fra afkørsel 61b og via Grønlandsvej og Koldingvej. Påpeger også behov for en vej, der syd for Vejle by fører vestpå fra motorvejsafkørslen.
- Gl. Kolding Landevej – en dejlig plet midt i naturen med for meget trafik og for høj hastighed. Løsninger er at opsætte skilte med, at det er naturområde af særlig værdi, vej med mange sving, hastigheden kan nedsættes til 60 km/t samt brug af afstribning i midten af vejen.
- Større sikkerhed for de bløde trafikanter på Koldingvej og Højen Kirkevej. En løsning er at etablere en cykel-, løbe- og spadseresti fra Vejle til Højen og videre mod syd til Koldings kommuneegrænse.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Mobilitetsplanen dækker Vejle by, som består af midtbyen og de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger. De konkrete foreslåede løsninger på Gl. Kolding Landevej, Koldingvej og Højen Kirkevej vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Etableringen af Ring 3 kan indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest med kobling til motorvejen som foreslået. Denne forbindelse vurderes dog at ligge ud over Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer i Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 63

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Rasmus Lyngroes Fladmose, på vegne af borgere i Lille Høgsholt, Høgsholtvej 161, Høgsholtvej 149, Høgsholtvej 155, Høgsholtvej 157, Høgsholtvej 165. Afsender gør opmærksom på, at det er revideret ift. høringssvar nr. 43, som der kan ses bort fra.

Resumé

En gruppe borgere i Lille Høgsholt føler sig truet af Planetbyens pres for at ændre de planer, som kommunen lagde for snart 10 år siden. Den klare holdning hos beboerne er, at man skal gennemføre den planlagte Øst C løsning omkring Uhrhøj hurtigst muligt. Allerhelst ønskes det, at kommunen vælger en Øst A eller Øst B løsning. Af respekt for de fastlagte planer foreslås det at fastholde Øst C, som er den kendte og allerede prioriterede løsning.

Beboerne er ikke begejstrede for planerne om en rundkørsel så tæt på, men der er forståelse for, at en udvidelse af Vejle har konsekvenser.

Gruppen har på borgermødet den 14. maj 2018 hørt, at der blev lagt op til at flytte Forbindelsesvejen 60 meter længere væk fra Planetbyen og bruge overskydende jord til at etablere støj- og synsvolde. Disse tiltag støtter gruppen, men frygter, at den afviste Vest-rute kan bringes i spil igen. Gruppen ønsker at bevare deres område og lille samfund.

Indsendelsen er suppleret af udsagn fra beboerne på Høgsholtvej 161, Høgsholtvej 149, Høgsholtvej 155 og Høgsholtvej 165.

Teknik & Miljøs bemærkninger:

I kommuneplanen er der arbejdet med en linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM-redegørelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 64

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Bjarke Nordentoft Madsen

Resumé

Ring 3 og Grejsdalsbroen vil berøre få mennesker hårdt, særligt pga. støj og skygge. Bropilledelen rammer få matrikler, hvor beboerne er ved at blive stavnsbundet.

Ønsker nyt høringsmøde inden den endelige beslutning træffes. I budgettet skal ligeledes indregnes kompensation til disse ejere.

Andre forslag er en lukket bro og hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet, og herunder vil støj, skyggeforhold, evt. ekspropriationer blive inddraget i planlægningen. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 65+66

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Henrik Olsson, Høringssvar nr. 66 indeholder supplerende kort til forslag

Resumé

Afsender påpeger:

- Den planlagte ringvej vil gå direkte igennem det fremtidige Uhrhøj. Dette er ikke en hensigtsmæssig løsning ifht. støj og sikker skoletrafik. Påpeger, at Ring Uhrhøj skal være den lokale forbindelse, mens afsender foreslår en ringvej placeret længere mod vest.
- Lad byen vokse ud til ringvejen, som skal placeres længere mod vest, og udvid tidshorizonten i Mobilitetsplanen til 2040.
- Efterspørger en vej til Billund.
- Flytte ringvejen længere ud og med en hastighed på 100 km/t (løsning er vedlagt på kort).
- Der var på borgermødet stor fokus på pendlere og servicering af disse. Det ønskes, at disse ledes udenom Uhrhøj og ikke igennem, da problemerne ellers vil være de samme om 10-15 år.
- Kommunen bør tænke mere fremtidsikkert. Afsender efterspørger om der er tænkt en helhed i en bymodning og udvikling af fremtidens nye Uhrhøj ind i planen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Ved en eventuel etablering af Ring 3 vil der blive set nærmere på linjeføringen, herunder vil det dog samtidigt være vigtigt, at vejen ligger så tæt på Vejle, at den fortsat vil kunne fungere som adgange til de enkelte bydele og aflaste trafikken her.

Et byudviklingsområde af den påtænkte størrelse nord for Planetbyen vil kræve betydelige vejanlæg for at sikre et tilstrækkeligt serviceniveau. Forbindelsesvejen vest om Uhre og Ring 3 påtænkes som facadeløse veje, og derfor vil der skulle etableres sideveje, stamveje og boligveje. Der skal indtænkes gode og trafiksikre krydsningsmuligheder for lette trafikanter – gerne niveaufrie i tunneller eller på brooverføringer.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringsvar nr. 67

Kategorier: Cykelstier m.m.

Afsender: Thomas Skouenborg

Resumé

Afsender ønsker en sammenkobling af cykelstierne i Bredballe med Tirsbæk Bakker med asfalterede stier. Påpeger, at ruten samtidig er skolevej til Hældagerskolen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I Mobilitetsplanen er det hensigten at skabe et godt hovedstinet, hvor de enkelte bydele skal forbindes, så det er let at komme fra bydel til bydel. Manglende stier skal etableres, og dårligt fungerende stier skal opgraderes.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at der medtages en stiforbindelse i Bredballe langs Tirsbækvej i Mobilitetsplanen. Stiforbindelsen vil give sammenhæng i stinettet til Tirsbæk Bakker.

Høringssvar nr. 68

Kategorier: Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Steen Meldgaard Laursen

Resumé

Afsender opfordrer til:

- Udnyttelse af eksisterende veje gennem eksempelvis skiltning og mindre udbygninger. Et eksempel på dette er skiltningen fra motorvejen, hvor man, når man kommer fra syd, ledes gennem byen for at komme til Billund på trods af den nye afkørsel. Koldingvej har kapacitet til mere trafik, så trafikken skal dermed gennem skiltning i højere grad ledes denne vej, samtidig med at parkeringspladserne på den nordlige del af vejen bør fjernes.
- Etablering af forbindelse mod vest til Billund fra motorvej til rundkørslen på motortrafikvejen mod Billund.
- At Fredericiavej ikke ændres. Den fungerer efter afsenders mening fint og går gennem et villakvarter, hvor mange familier bor tæt på vejen.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Opfordringen til bedre skiltning og reduktion af parkering sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse og evt. inddragelse af Vejdirektoratet, der som vejmyndighed på statsveje har ansvaret for skiltningen på motorvejen.

Etableringen af Ring 3 kan indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest. Denne forbindelse vurderes dog at ligge udover Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030, og er derfor ikke medtaget i planen.

Fredericiavej mellem Toldbodvej og Enghavevej er en af de veje, som i Baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen er udpeget som belastet af trængselsproblemer i morgen- og eftermiddagsspidstimerne. Fredericiavej er en statsvej, og det vil derfor være Vejdirektoratet, der som vejmyndighed står for gennemførelse af projekter her. Vejle Kommune er dog som beskrevet opmærksomme på problemet og indgår løbende i dialog med Vejdirektoratet om forbedringer med særligt fokus på den indre del.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Hørings svar nr. 69

Kategorier: Cykelstier m.m.

Afsender: Cyklistforbundet i Vejle, Claus Behrendsen

Resumé

Cyklistforbundet opfordrer til at tænke mobilitet på tværs af de kommunale områder, og ikke kun som infrastruktur.

Cyklistforbundet ser det som en central målsætning, at Vejle Kommunens mobilitetsplan understøtter en aktiv livsstil og arbejder målrettet med at øge andelen, der benytter aktiv transport.

Cyklistforbundet påpeger nødvendigheden af, at sundhedsmæssige og samfundsmæssige gevinster ved at cykle inddrages.

Cyklistforbundet opfordrer til en tidlig indsats hos børn for at sikre, at cykelvaner grundlægges i en tidlig alder. Der foreslås opprioritering af sikkerhed og fremkommelighed gennem stiforbindelser omkring skoler og fritidsaktiviteter.

Derudover opfordres til følgende indsatser:

- Der ønskes sammenhængende og hurtige cykelstier fra indfaldsveje ind mod Vejle Trafikcenter.
- Ring 1 og Ring 2 skal indrettes, så cyklister prioriteres, herunder Vedelsgade og Langelinie.
- Elcykler bør indtænkes.
- Understøtte en tidlig indsats for at motivere børn og unge til at cykle. Herunder fokus på at integrere cyklen i skolehverdagen og sikre stiforbindelser.
- Begræns bilisme og varetransport på tværs af midtbyen, da midtbyen skal være et attraktivt sted at opholde sig.
- Etablering af knudepunkter med samkørselspladser, pendlerbusser og aflåst parkering.
- Omlæg varetransport, så lastbiler og større køretøjer ikke kører i midtbyen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Med Mobilitetsplanen ønskes det netop at betragte transport som et led i vores dagligdag og et led i at sikre det gode liv og den attraktive by. Mobilitet er, som det vises på figuren s. 7 i planen, med til at understøtte en lang række af kommunens fagområder, og derfor er tværgående samarbejder en nødvendighed.

De sundhedsmæssige og samfundsmæssige gevinster ved at cykle og andre former for aktiv transport indgår som et væsentligt element i arbejdet med at fremme aktiv transport.

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafiksikkerhedsplan.

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel også uden for midtbyen. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer. Målet er desuden at sammenbinde de enkelte bydele uden for Ring 2 og gøre dem lettilgængelige for cyklister.

Vedelsgade er i Mobilitetsplanen udpeget som en del af Ring 1. Ved at sikre god fremkommelighed på Ring 2, skabes der grundlag for at kunne flytte trafik fra Ring 1 og dermed fra midtbyen ud på et mere overordnet vejnet, som er indrettet til at klare en større trafikmængde. Ring 2 kan derved aflaste strækninger i midtbyen som eksempelvis Dæmningen og

Vedelsgade, hvorved disse veje omdannes til mere byrumsmæssige formål under hensyntagen til alle trafikanttyper.

I Mobilitetsplanen arbejdes netop med, at det indenfor Ring 1 skal være de gående og cyklisterne der skal være fokus på.

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer. På alle stier skal der arbejdes med komfort for cyklisterne som eksempelvis fodhvilere og ladestandere til elcykler. Elcykler anses dermed som en af mulighederne for at få flere til at cykle.

I Mobilitetsplanen arbejdes med knudepunkter, som kan være samkørselspladser ved de større indfaldsveje, hvor det netop skal være muligt at kombinere transportformer.

Et af formålene med Ring 3 er at mindske den gennemkørende trafik i midtbyen herunder også varetransport i midtbyen.

Høringsvaret giver anledning til at anbefale, at det tydeliggøres i Mobilitetsplanen, at el-cykler vurderes til at kunne få flere til at vælge cyklen, hvis vej- og stiforhold understøtter det. Dette skal være med til at fremhæve cyklens vigtige rolle i Mobilitetsplanen generelt.

Høringssvar nr. 70 (Indkommet efter høringsperioden)

Kategorier: Mobilitetsplan generelt

Afsender: Diana Myllerup

Resumé

Ændring af skiltning, så trafik nordfra på motorvejen mod centrum ledes fra ved Vejle Nord.

Teknik og Miljø bemærkninger

Opfordringen til bedre skiltning sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse og evt. inddragelse af Vejdirektoratet, der som vejmyndighed på statsveje har ansvaret for skiltningen på motorvejen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. 71 (Indkommet efter høringsperioden)**Kategorier:** Forbindelsesvej/Ring 3

Afsender: Erik Dalsgaard Eriksen

Resumé

Afsender sår tvivl om, hvorvidt kommunen kan dirigere trafikken udenom Vejle via Ring 3, da den korteste rute stadig vil være den lige linje. Derudover har afsender følgende detailkommentarer:

Mobilitetsplanen:

Side 9: Kommunen bør bruge de offentlige vejnumre samt rutenumre. Vardevej bør tegnes videre mod Skibet.

Side 11: Samme bemærkninger som til side 9. I O3s forløb beskrives ikke tilslutningen til MV18, hvor TSA2 indgår.

Side 15: Samme som side 9.

Side 19 og side 21: Brug officielle farver ved de offentlige P-huse og P-pladser – blå ved de offentlige og sorte ved de private selskabers pladser.

P-husene ved sygehusene må være private – også skiltemæssigt. Cykelparkeringer bør også have et cykelsymbol for at tydeliggøre dette.

Side 31:

Under 3/Ring3: Bredsten Landevej - denne ligger i den tidligere Give Kommune.

Under 2/Ring2: Beriderbakken nævnes – bør staves: Beriderbakken.

Under 1/Ring1: VTC kunne man oversætte til: Borgvold og Vejle Trafikcenter, Ombygning.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Trafikmodelberegninger er som et led af Baggrundsrapporten for Mobilitetsplanen foretaget for at vise den effekt, Ring 3 vil have på trafikken i Vejle. Oversigtskort med forventede trafikmængder fremgår af baggrundsrapporten.

På kortene er valgt at sætte vejnavne på indfaldsvejene, da det er vurderingen, at vejnavnene gør det lettere at orientere sig på kortet end vejnumrene.

På kortet side 9 er Vardevej vest for Forbindelsesvejen/Ring 3 ikke indtegnet, da Bredstenvej her vil være den primære forbindelse.

I beskrivelsen af Ring 3 på side 11 beskrives, at Ring 3 tilsluttes E45. Som beskrevet i baggrundsrapporten er planen at skabe en tilslutning i Ny Solskovvej og dermed E45, hvor der også skabes forbindelse til rute 13/18. Den nærmere udformning vil ske som et led i den eventuelle videre planlægning.

Kortene side 19 og 21 skelner ikke mellem offentlige og private p-huse, da målet med kortet er at give et overblik over samtlige p-muligheder. Cykelparkering kunne være tegnet ind, men er placeret så mange forskellige steder i byen, at det ikke vil være muligt at indtegne i dette målestoksforhold.

I handlingsplanen s. 31 og i Mobilitetsplanen foreslås Bredsten Landevej ændret til Bredstenvej. Stavningen af Beriderbakken foreslås ændret til Beriderbakken og VTC skrives ud som Vejle Trafikcenter i handlingsplanen.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at Bredsten Landevej på side 31 ændres til Bredstenvej, Beriderbakken ændres til Beriderbakken og VTC skrives som Vejle Trafikcenter.

Høringssvar FB1

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Hanna Wemmelund

Resumé

Trådstarter er bosat i Ny Højen. Bilister og cyklister er ofte på kollisionskurs på de små veje – især på vejene til og fra motorvejsafkørsel 61B. Trådstarter ønsker, at topografien i Vejle udnyttes til at lave et attraktivt område for cykelsport – både for cykelferiegæster, racercyklister og mountainbikecyklister. Nærværende cykelruter kan afmærkes mere tydeligt.

Ønsker samtidig cykelkort med indtegning af ruter, overnatningssteder, pit stops, toiletter mv.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Kommunen er opmærksom på de særlige muligheder, som topografien i Vejle skaber.

Kommunikation af mobilitetsmuligheder er et af fokusområderne i Mobilitetsplanen. Oplysning kan ske gennem kort, apps, turistinformation eller kampagner om eksempelvis nye ruter, sammenhænge og tilbud. Idéen med cykelstikort til turister kunne derfor udvikles som en del af dette arbejde.

Ønsket om bedre afmærkning af cykelruterne i området sendes videre til kommunens vejmyndighed og Natur & Friluftsliv til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB2

Emne: Andet

Trådstarter: Rikke Nørulf, kommentarer: Maria Stilund Sommer, Johannes Engers Gregersen.

Resumé

Trådstarter håber, at byrådet vil satse på mere støjsvag, renere og pladsbevarende transport. Der kan etableres selvkørende små elbusser i konstant pendulfart mellem pendlerpladser ved indfaldsveje og midtbyen. Opfordrer til, at der stilles elcykler og almindelige cykler til disposition ved stationen.

Der kommenteres på, at ideen er god, og at Vindinggård Centret er oplagt for et park-and-ride mellem E45 og bymidten. På denne måde kan der bygges større, gratis parkering udenfor byen og laves gratis pendling via elbiler ind til bymidten.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I Mobilitetsplanen arbejdes med knudepunkter, som kan være eksempelvis samkørselspladser ved de større indfaldsveje, hvor det netop skal være muligt at kombinere forskellige transportformer. Vindinggård centeret er netop udpeget som et af disse knudepunkter.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB3

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Vejle Kommune – cyklisme, kommentarer: Johannes Engers Gregersen, Mikkel Smith, Kirsten Lehd, Joan Grejsen Troth, Tina Kusk Baasch.

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge, hvordan det kan blive bedre at være cyklist i Vejle.

Der kommenteres på prioritering af rydning og saltning. Utilfredshed med, at saltning for cyklister sker efter saltning for biler.

Der kommenteres på skoleveje - På Uhrhøj er skolevejene farlige, og mange vil ikke lade børnene cykle. (Læserbrev med over 100 underskrifter)

Bomme fra Nyboesgade mod Bindeballestien står så tæt, at der må køres udenom. Dem, der står i den anden ende ud til Boulevarden, står perfekt. Bindeballestien er dårlig med mange bump, så der køres på gaden i stedet.

Der kommenteres på den generelle stand af cykelstier. Alle andre cykelstier end den fra Fredericiavej fra byen mod Vinding trænger til eftersyn – huller og revner.

Der kommenteres på ringe udsyn på cykelstien Harresø-Givskud. Ligeledes er der mange biler og høj fart.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafiksikkerhedsplan. Med en etablering af Forbindelsesvejen, som forløber vest om byudviklingsområdet fra Jellingvej og sydpå til Vardevej, forventes Petersmindevej aflastet.

Kommentarerne om forholdene på Nyboesgade mod Bindeballestien og på cykelstien Harresø-Givskud sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre behandling.

Kommentarerne om den generelle vedligeholdelsestilstand på cykelstierne og ønskerne til bedre saltning sendes videre til kommunens driftsafdeling til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB4

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Mette-Rose Kongstad, kommentarer: Claus Behrendsen

Resumé

Trådstarter opfordrer til at ændre cykelskiltene i gågaden, så de er nemmere at afkode. Det lader til, at der er forskellige regler for hver enkelt gade i gågaden, og at reglerne er forskellige, alt efter om man kører ind eller ud af byen ad den samme gade.

Det kommenteres, at der er hensynsfuld cykling i gågaden kl. 18-10. Det fungerer uden problemer i det tidsrum. Skiltningen er dog modstridende.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Henvendelsen om skiltningen i gågaden sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse og oprydning, så skiltningen kan blive ensrettet.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB5

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Trådstarter: Søren Thyboe Thorsen, kommentarer: Jakob Lønbæk Nygaard Christensen, Søren Thyboe, Rikke Nørulf, Jan Kragssig Møller

Resumé

Trådstarter er imod en bro over Grejsdalen - det vil ødelægge et af Danmarks smukkeste steder. Foreslår i stedet at se på strækningen: Jellingvej – Lerbæk Møllevej – Brandbjergvej – Højgårdsvej. Anlæg en ny vej, der går nord om Grejs og over til rundkørslen. Løsningen kan være en fordel for trafikken fra Jelling.

Det kommenteres på, at uanset hvor vejen anlægges, vil det gå ud over Grejsdalen. Ved ovenstående forslag skal flere veje udvides voldsomt, og den kommer ind over området Bakkedal. Det er nok billigere, men tror den vil føles som en omvej.

Der kommenteres på, at hvis trafikken holdes ved jorden, vil skoven begrænse lydgenerne. Skoven hjælper ikke på støj fra en bro – forslaget vil dog gå gennem fredet natur.

Der kommenteres på, at en bro vil skæmme landskabet. Uanset afskærmning vil der være støjgener. Der er ikke noget virkeligt godt alternativ – det er dog sørgeligt med permanent skade på et stykke unik natur. Der må være andre løsninger.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Generelt har Vejle Kommune et stort fokus på naturen og at udvikle mulighederne for, at borgerne kan få naturoplevelser. Ved etablering af nye veje sker etableringen under hensyntagen til naturen.

Hvis det politisk besluttet at etablere hele Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet. I den forbindelse vil der skulle vurderes forskellige linjeføringer. Der vil skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

I en eventuel videre planlægning af broen vil der blive taget stilling til støjafskærmning og design.

Ved en eventuel etablering af Ring 3 vil der blive set nærmere på linjeføringen, herunder vil det dog samtidigt være vigtigt, at vejen ligger så tæt på Vejle, at den fortsat vil kunne fungere som adgange til de enkelte bydele og aflaste trafikken her.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB6

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Mette-Rose Kongstad, kommentarer: Kirsten Lehd, Claus Behrendsen, Allan Friis Andersen, Bo Jensen, Allan Harboe

Resumé

Trådstarter påpeger, at når der køres langs Mariaparken og ad Flegborg mod Musikteatret, så forsvinder cykelstien. Kan man afmærke en lille stribe langs vejen på Flegborg hen til rundkørslen?

Der kvitteres i kommentarerne med enighed. Det er det værste sted i Vejle for cyklister – ligeledes har fodgængere også problemer. Det foreslås, at der burde være en gennemgående cykelsti hele vejen mellem Damhaven og Vesterbrogade. Den rute har central betydning for mange af byens cyklister og bilister. Vedelsgade er et mareridt for cyklister. Parkeringsbåse i Vedelsgade burde afskaffes. Forløbet burde laves, så det ikke går over brosten – det farligste punkt er ud for Orla Lehmannsgade, cyklisterne bør ledes ud på vejen her i stedet for på brosten. Det kommenteres, at rabat og skilt ikke er cykelvenligt.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Kommunen er opmærksomme på udfordringerne på Flegborg. Vejen er desværre ikke bred nok til, at man kan afmærke en cykelbane på stedet, men kommunens projektliste med stier indeholder et ønske om stier på Flegborg.

I Mobilitetsplanen er der planer om etablering af en højklasset cykelforbindelse langs åen. Vil denne ikke kunne realiseres, vil der blive set på mulighederne for at etablere cyklistfaciliteter i Vedelsgade.

Henvendelsen om rabat og skilt på Vedelsgade sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB6A+34

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune – buskørsel med kommentarer, kommentarer: Allan Harboe, Erna Storgaard, Kiki Gammelgaard Falck, Claus Behrendsen, Mariann Hansen, Jesper Licht, Brian N Eriksen og Søren Iversen.

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge: "Hvordan kan din bustur blive bedre?"

Der kommenteres på, hvor ofte bussen benyttes. Nogle bruger den aldrig, nogle bruger den ofte – og ville køre mere med bus, hvis der var seler, så børn kunne spændes fast til autostole. Busserne bør være større, så der er plads til mere end kun to barnevogne. Ydermere bør chaufførerne have ny kørselsviden – de skal mindes om, at børn og ældre også er med. Chaufførerne kører stærkt og bremser hårdt.

Der bør ses på mulighederne fra omegnsbyerne/lokalområderne – her skal børn med 06.40 – de er fremme næsten en time før de skal møde – ikke optimalt. (Bor i Vonge). Beboere i Kollerup kan slet ikke bruge offentlige transportmidler – vedkommende møder kl. 06.00.

Det kommenteres, at den kollektive trafik kan være en af løsningerne på Vejles trængselsproblemer. Helt fair og nødvendigt at prioritere busser frem for biler – busbaner kan være en god idé. Pendlerparkering med hurtigtgående prioriterede busforbindelser ind til centrum er et bud på at løse problemerne på Horsensvej og Fredericiavej.

Ydermere kommenteres der på utilfredshed med prioritering af busser – kun cykler og busser prioriteres, og resten virker lige meget. Busserne bør indordne sig efter trafikken ligesom alle andre. Kommer man tit for sent, kan man jo tage en tidligere bus.

Der kommenteres på at være bange for de busser i byen, der kører over for rødt og ignorerer fodgængere – oplever dette tit!

Teknik & Miljøs bemærkninger

Teknik & Miljø takker for de konkrete input, og inputtene vil blive givet videre til de personer, der arbejder med at gøre den kollektive trafik bedre i Vejle.

Forslaget om pendlerparkering med hurtigtgående prioriterede busforbindelser ind til centrum indgår som et led i kommunens fokus på at skabe knudepunkter, hvor det skal være muligt at kombinere bilen med andre transportformer herunder eksempelvis offentlig transport.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB7

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Nanna Jahn Larsen

Resumé

Trådstarter savner bedre muligheder for at krydse vejen fra Dyreskoven over til Skyttehuset – som fodgænger og cyklist. Ved P-pladsen er det ligeledes svært at krydse.

Savner bedre cykelforhold i centrum – f.eks. ved Vedelsgade, fra rundkørslen op mod Mariaparken. Der skal gøres noget ved de lange ventetider ved lyskrydsene generelt.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Den konkrete henvendelse om krydsningsmulighederne ved Skyttehuset videregives til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre undersøgelse.

I Mobilitetsplanen er der planer om etablering af en højklasset cykelforbindelse langs åen. Vil denne ikke kunne realiseres, vil der blive set på mulighederne for at etablere cyklistfaciliteter i Vedelsgade.

Der arbejdes løbende med at forbedre trafikflowet i Vejle, og arbejdet med ITS-løsninger (Intelligente Transportsystemer), hvor trafikken kan påvirkes, og fremkommeligheden i udvalgte kan forbedres, er et løbende fokus for kommunen og også en del af Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB7A

Emne: Andet

Trådstarter: Erna Storgaard, Kommentarer: Allan Harboe, Martin Egeskov Pedersen, Julie Eckholdt Gosvig.

Resumé

Trådstarter spørger, om det kun er trafikken i Vejle By, der er fokus på. Trådstarter mener, at der skal ses på hele Vejle Kommunes trafik. Der bør ses på fartdæmpende foranstaltninger eller andet, som gør det mere sikkert at være beboer ud til meget befærdede veje.

Kommentar viser uenighed i brugen af bump. Nogle vil have, at de slet ikke er eksisterende.

Kommentarer viser, at nogle mener, det ikke er bedste løsning, men virker ikke, og til slut ønsker nogle flere bump og chikaner, så hastigheden nedsættes.

Der kommenteres på, at det bør gøres som i Norge. Her måles gennemsnitshastigheden i stedet for farten i øjeblikket. Der mangler en forbedring i forhold til trafikken i Vinding, når børn skal til og fra skole. Chikanerne, der er blevet sat op, har gjort det hele meget værre.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Mobilitetsplanen arbejder geografisk med Vejle by, som består af midtbyen og de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger. Dette betyder dog ikke, at der ikke er planer og projekter for de resterende byer i Vejle Kommune. Blandt andet omfatter kommunens Trafiksikkerhedsplan hele kommunen.

Brugen af hastighedsdæmpende vejtekniske foranstaltninger som bump, chikaner og lignende vil altid ske under hensyntagen til vejens brug og udformning i øvrigt. Politiet bruger herudover en række metoder til hastighedskontrol så som fotovogne og stærekasser, som opsættes på vejstrækninger med mange uheld.

Den konkrete henvendelse om chikanerne i Vinding videregives til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB8

Emne: Andet

Trådstarter: Tina Von Elling, kommentarer: Thomas Sejer Hansen, Jakob Lønbæk Nygaard Christensen

Resumé

Trådstarter ønsker busrute fra Vejle til Kolding Sygehus.

Der kommenteres på, at en løsning er at tage bussen til Kolding og køre med bybus til sygehuset. Problemet er det samme for dem fra Kolding, der har ærinde på Vejle Sygehus – her stopper bybussen dog ved hovedindgangen.

Det kommenteres, at kommunen ikke har indflydelse på regionalruterne.

Utilfredshed med, at det tager 1,5 time i bus for en tur, der tager 20 minutter i bil, og at der skal skiftes mange gange. Det kan ikke svare sig at tage toget mellem Vejle og Kolding. Brug 103 eller 900x til Kolding.

Teknik & Miljøs bemærkninger

En rute mellem Vejle og Kolding Sygehus vil være en regional busrute, som Vejle Kommune ikke har direkte indflydelse på planlægningen af. En mulighed vil være, som der kommenteres på, at tage bussen til Kolding og herfra bybussen til sygehuset.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB9

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Kirsten Lehd

Resumé

Trådstarter påpeger, at forholdene på Bindeballestien ikke duer til en 3-hjulet ladcykel. Ønsker, at stien etableres, så "store" cykler også kan køre derud.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Henvendelsen om Bindeballestien sendes videre til kommunens driftsafdeling til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB10

Emne: Forbindelsesvej/Ring 3

Trådstarter: Kristine Bøegh Larsen, kommentarer fra Anne Merethe Lyngroes Fladmose, Vicki Lundgaard, Jørgen Otto Kongerslev, Christian Dalgaard Aastrup, Rasmus Lyngroes Fladmose, Martin Rasmussen

Resumé

Trådstarter ønsker, at forbindelsesvej til Uhrhøj skal være Øst A frem for Øst B. Denne linjeføring vil efter trådstarters opfattelse være mere skånsom for dyreliv og bedre kunne bevare stisystem.

Der kommenteres på enighed i Øst A frem for Øst B fra Uhre Lokalråd. 1. prioriteten er for dette stadig en vestlig løsning. Uhre lokalråd er enige i Øst A frem for Øst B. 1. prioriteten er dog stadig en vestlig løsning. Der er dog uenighed om den vestlige løsning i kommentarerne – nogle mener, at denne vil ødelægge familiers drømme og visioner.

Der kommenteres på, at Ring 3 går direkte gennem boligkvarter – denne løsning menes ikke at være sikkerhedsmæssigt holdbar ift. skolebørn – der må udarbejdes en ny VVM.

Der opfordres til, at man ikke åbner det første lille stykke, men laver vejen helt færdig ud til Jellingvej. Det anbefales, at man ikke bruger en villavej som tilkørselsvej til Ring 3 - for at undgå farlige situationer.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. Hvis det politisk besluttet at etablere Forbindelsesvejen, vil væsentligheden af nye forhold som f.eks. sammenhængende stisystemer og dyreliv blive vurderet nærmere.

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet. Der vil skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Hvis man politisk beslutter at gennemføre Ring 3, vil rækkefølgen af de enkelte etaper skulle politisk prioriteres. Vælges det at etablere enkelte etaper ad gangen, vil der blive set på, hvordan trafikken i området skal tilpasses etaperne.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB11

Emne: Andet

Trådstarter: Mette Holm Pedersen

Resumé

Man kan gøre det muligt at forespørge om et ekstra stop på ruten i ydertimerne – dermed kan man blive sat af nærmere ens destination.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Af Sydtrafiks hjemmeside fremgår, at du udenfor bygrænsen altid kan vinke til de regionale (blå) busser eller give tydeligt tegn, hvis du gerne vil med. Det er afgørende, at du står et sted, hvor chaufføren lovligt kan holde ind. Enkelte regionale ruter samler ikke folk op, og det fremgår af rejseplanens oversigt og køreplaner.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 12

Emne: Overordnede veje

Trådstarter: Flemming Leer Lømmel Jakobsen, Kommentar: Lars Munch

Resumé

Trådstarter fremlægger, at Enhedsliste Vejle har en anden tilgang til Mobilitetsplanen. De ønsker tunnelloøsninger. 19 % af biltrafikken i Vejle By er gennemgående trafik, der skal ledes udenom byen. (Link til artikel i Vejle Amts Folkeblad)

Det kommenteres, at det er et spændende forslag. En tunnel mellem Trædballe og Grejsdalen vil fredeliggøre Uhre-området, men vil samtidig gøre det vanskeligt for beboere i dette område at benytte den nye vej.

Teknik & Miljøs bemærkninger

En tunnelloøsning på strækninger af Ring 3 vil betyde en betydelig fordyrelse af de planlagte projekter, og vil samtidig være en teknisk krævende løsning. Projektet er derfor ikke en del af Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 13

Emne: Andet

Trådstarter: Tina Petersen, kommentarer: Pia Jakobsgaard-Iversen

Resumé

Trådstarter slår en grafik op omkring forskellen i rejsetid i Kbh. med henholdsvis kollektiv trafik (tog), cykel og bil og siger, at det garanteret også gælder i Vejle. Cykel er hurtigst efterfulgt af bil og sidst tog.

Det kommenteres, at det gælder, så længe det går ned ad bakke.

Det påpeges, at elcykel hjælper den anden vej.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer. På alle stier skal der arbejdes med komfort for cyklisterne som eksempelvis fodhvilere og ladestandere til elcykler. Elcykler anses dermed som en af mulighederne for at få flere til at cykle

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at Mobilitetsplanen tilføjes et afsnit om cykelfremme, eksempelvis elcyklens betydning, ITS-løsninger med cyklistprioritering, nudgingtiltag og udvalgte højresving for rødt.

Høringssvar nr. FB 14

Emne: Overordnede veje

Trådstarter: Vicki Lundgaard, kommentarer: Jørgen Otto Kongerslev, Mads Frøsig Kjær Boisen og Tommy W Rasmussen.

Resumé

Trådstarter spørger, om ikke naturen skal beskyttes mest muligt. Der er planer om, at Ring 3 skal skære igennem Uhre skov, men der er et forslag om en mere østlig forbindelse, der er 20 millioner billigere. Trådstarter opfordrer til, at denne linjeføring bruges, selvom det vil resultere i gradienter på 8 % imod linjeføringen i skoven, der er på 7%, hvilket er begrundelsen for valget i VVM'en.

I kommentarerne påpeges det, at stigningen på trådstarters foreslåede linjeføring måske vil blive mindre, hvis vejen graves ned forbi boligkvarteret, som kommunen har lovet. Ved en nedgravning vil man ændre på højden i toppen og derfor ændre gradienterne i forhold til den gamle VVM. Ligeledes påpeges det, at Vejle Kommune har lavet deres egen undersøgelse, der viser at den valgte linjeføring går igennem habitat for Birkemusen, der er fredet og på EU's rødliste. Det kommenteres, at Uhre Lokalråd synes, den østlige løsning er den mest "spiselige" – ellers går der for meget natur tabt igennem skoven.

En anden ønsker en tunnelloøsning.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I forhold til at vælge en anden linjeføring til forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM-redegørelse.

Forbindelsesvejen kan planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og del det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj og det visuelle udtryk.

Birkemusen blev fundet på den lokalitet, som i VVM-redegørelsen blev vurderet til at være et sandsynligt levested for Birkemusen. Derfor er der beskrevet afværgeforanstaltninger, så Birkemusen ikke påvirkes væsentligt.

En tunnelloøsning er en teknisk krævende løsning, som samtidig vil betyde en betydelig fordyrelse af projektet. Projektet er derfor ikke en del af Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 15

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune, kommentarer: Hanne Rasmussen, Ib Allan Holck, Poul-Erik Karlskov, Tina Køhrsen, Marie Sunesen

Resumé

Vejle Kommune starter tråden ved at spørge til, hvordan parkeringen i Vejle fungerer?

Kan du nemt og hurtigt komme af med din bil, når du har brug for det?

Det kommenteres, at det nye p-system i "Trondur" og "Albert" fungerer rigtig godt, og at der ønskes noget lignende ved Lystbådehavnen, hvor parkeringsmulighederne er dårlige. Det er ofte umuligt at finde en 3-timers parkeringsplads, og der er trængsel om de pladser, de fastboende er blevet tildelt. Dette giver parkeringer på brandveje og byggepladser – der er for få pladser i området, hvilket kun bliver værre til højsommer med turister, der også skal bruge parkering.

Der kommenteres, at der er problemer med, at der er betaling på helligdage, der falder på hverdage, hvilket lige skal bringes i orden. Har dog fået refunderet de gange, det er sket.

En kommenterer på, at man heldigvis kan gå eller cykle ind til byen.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Kommentarerne om problemer med betaling på helligdage, der ligger på hverdage på de kommunale p-pladser, bringes videre til kommunens driftsafdeling til videre behandling.

Ønsket om implementering af nyt p-system ved Lystbådehavnen tages med som et input til kommunens parkeringsstrategi, som der med Mobilitetsplanen lægges op til at udarbejde.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 16

Emne: Mobilitetsplan, generelt

Trådstarter: Gert Kristiansen, kommentarer fra Caroline og Henrik, Allan Harboe, Johannes Engers Gregersen, Lars Munch og Bo Jensen

Resumé

Trådstarter mener, at mobilitetsplanen misser den del af trafikudviklingen, der kommer fra den sydlige tilslutning til E45, og den trafik, der kommer ind ad Grønlandsvej. Den ekstra trafik fra syd belaster et allerede meget belastet kryds mellem Koldingvej og Damhaven. Kommer med forslag om at planlægge en vej uden om krydset, som kan tage al den trafik, der i dag kører vest i krydset. En sådan vej kan tilsluttes ved den nye rundkørsel ved hovedvej 28 og Vejledalen, eller også ved den nye lysregulering, som i disse dage bygges ved Skibet. Det kan overvejes at anvende Petersholms Alle som start på denne del af Ring 3 - alternativt at lave en ringvej i forlængelse af Grønlandsvejs udløb i Koldingvej og uden om Petersholm. Den del af Ring 3, der løber gennem krydset, kan ikke vente 15-20 år med ud-/ombygning.

I kommentarerne er der uenighed i holdningen til trådstarters forslag. Der kommenteres på, at der ikke skal flere veje ned til en flaskehals og der ses problemer i, hvordan Grønlandsvej skal forlænges ad Mørkedalsvej-Sandagervej/Skibetvej til Rute 28.

Der kommenteres og er uenighed om, hvorvidt det er et problem, at Kongens Kær ligger mellem Rute 28 og Petersminde. Borgmestervejen er en alternativ mulighed – en vej mod Billund fra Vejle Syd.

Der kommenteres med et konkret forslag til en linjeføring:

”Derfra, hvor Petersholms Alle kommer ned til Ribe Landevej, skulle man så have en vej over til rute 28. Hvis den skal ramme rundkørslen, kommer den i karambolage med den østligste del af Knabberup Sø, men hvis den rammer rute 28 lidt østligere - der, hvor Vejle Å løber under rute 28 - kan den komme uden om både Knabberup Sø og Kongens Kær. Hvis man i stedet leder denne vej mere vestpå langs sydkanten af ådalen / nordkanten af skoven og rammer rute 28 længere ude, kan den lede trafikken fra Vejle Syd mod Billund, men den bliver ikke rigtigt en integreret del af Ring 3.”

Det kommenteres, at løsningen bliver meget dyr, da den skal krydse to åer.

Der kommenteres på enighed i de kommenterendes synspunkter, men mener, at Vejle Kommune bør forholde sig til problematikken. Der kommer mere trafik fra syd de kommende år. Den rette løsning vil også kunne aflaste Fredericiavej.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Etableringen af Ring 3 kan desuden også indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest og fungere som en sydvestlig omfartsvej omkring byen, som trådstarter efterspørger. Denne forbindelse vurderes dog at ligge udover Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030.

Som led i Mobilitetsplanen planlægges ombygninger af krydset Damhaven/Boulevarden for at sikre vejens rolle som en del af Ring 3. Ombygningen vil medføre etablering af 2 ligeud spor i hver retning.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 17

Emne: Andet

Trådstarter: Flemming Leer Lømmel Jakobsen

Resumé

Trådstarter gør opmærksom på, at der har været kritik af Vejle Kommunes manglende oplysninger i forbindelse med salg af byggegrunde i Planetbyen om forslag til Ringvejen. Tidligere er Odense Kommune dømt for manglende oplysninger ved salg af byggegrunde i nærheden af fremtidig ringvej.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I salgsmaterialet for grundene i Planetbyen er der blevet gjort opmærksom på planerne om en vej vest om området.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 18

Emne: Mobilitetsplan, generelt

Trådstarter: Mette-Rose Kongstad

Resumé

Trådstarter kan ikke finde noget i Mobilitetsplanen omkring en opfølgning på "de tossede gågade-cykelskilte".

Teknik & Miljøs bemærkninger

Henvendelsen om skiltningen i gågaden sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse og oprydning, så skiltningen kan blive ensrettet.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 19

Emne: Forbindelsesvejen/Ring 3

Trådstarter: Rasmus Lyngroes Fladmose, kommentarer fra Carsten Sørensen og Ulrik Dalgas.

Resumé

Trådstarter undrer sig over, at nybyggere ikke sætter sig ind i, hvilke planer der er for det område man bosætter sig i, og efterfølgende forsøger at ændre planer om allerede besluttede vejføringer (Øst C). Kan ikke forstå, der skal undersøges nye linjeføringer, og at hensyn til en gruppe tilflyttere vejer tungere end hensyn til lokalsamfund, der allerede er etableret.

Der kommenteres på forståelse af trådstarters synsvinkel, men syntes, man skal finde en løsning, der kan tilgodese alle. Trådstarter mener dog, at løsningen er fastsat for 9 år siden, og de der har købt jord har haft mulighed for at sætte sig ind i planerne. Dette er der dog ikke enighed om i tråden, og det påpeges, at de trafikale forudsætninger siden er øget med mange % i forhold til det, der er gældende i VVM-rapporten, som derfor anses som forældet.

Trådstarter har forståelse for, at Planetbyen ønsker at begrænse støjniveauet og synes det er fornuftigt, at kommunen bruger penge på at flytte vejen 200 meter og lave støjvolde m.m. Dette burde Planetbyen stille sig tilfreds med, og alle burde anerkende den indsats, der er gjort fra embedsværket og politisk for at få den vejforbindelse, der er behov for.

En kommentar går på, at 1) det var en forbindelsesvej, der var tanker om dengang, 2) VVM-rapporten ville selvsamme politikere kunne vurdere som værende forældet efter eget forgodtbefindende og 3) vejanlæggets (manglende) beskrivelse i salgsmaterialet forbyder sig mod markedsførings- og købeloven ved ikke at være tilstrækkelig tydeligt beskrevet for købere.

Til borgermødet havde embedsfolkene én holdning og politikerne en anden. Det efterlader alle borgere i en uafklaret situation. Forudsætningerne i de beskrevne modeller for placering af vejen baserer sig ikke på anvendeligt materiale.

Trådstarter håber, uanset løsning, at det undgås at smadre Lille Høgsholt. Ydermere mener trådstarter, at en ny VVM vil sænke processen, som der allerede er ventet længe på – vil gerne have projektet afsluttet.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I forhold til at vælge en anden linjeføring til Forbindelsesvejen, så er der i kommuneplanen vedtaget linjeføring Øst C til Planetbyen. Det er denne linjeføring, der kan arbejdes med på nuværende tidspunkt ift. VVM-tilladelsen. Tages der politisk beslutning om en anden linjeføring, vil der skulle udarbejdes en ny VVM.

Forbindelsesvejen kan muligvis planlægges placeret i afgravning på det stykke langs Planetbyen, hvor den vil komme tættest på bebyggelse, af hensyn til dels støj og dels det visuelle udtryk. I en eventuel videre planlægning vil det også blive undersøgt, om vejen kan rykkes længere væk fra boligområderne, og det vil blive undersøgt, om det er muligt at grave vejen yderligere ned under hensyntagen til støj og det visuelle udtryk.

Hvis det politisk besluttet at etablere hele Ring 3, vil den præcise linjeføring blive vurderet, og hensyn mellem natur/beboelse vil blive vurderet som en del af den politiske behandling. Etableringen af Ring 3 ligger ift. Mobilitetsplanens Handlingsplan længere ude i fremtiden. Ved en politisk beslutning om at gå i gang med at etablere Ring 3 vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertil hørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

I salgsmaterialet for grundene i Planetbyen er der blevet gjort opmærksom på planerne om en vej vest om området.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 20

Emne: Overordnede veje

Trådstarter: Søren Thyboe Thorsen, Kommentarer fra Kenneth Dupont, Martin Egeskov Pedersen, Lars Munch og Claus Behrendsen.

Resumé

Trådstarter fremlægger forslag til, at man nedlægger cykelsti og eventuelt fortov på Fredericiavej, så der kan være plads til to spor i hver retning. Dette kunne måske videreføres ud ad Damhaven? Det kunne aflaste Horsensvej samt trafik ned via Dæmningen og Havnen. Færre lyskryds og intelligente lyskurver kunne fremme køretiden. Cyklister henvises til alternative parallelveje, og skal Fredericiavej krydses, skal det ske ude af niveau.

Der kommenteres på udformningen. Herunder foreslås, at den alternativt laves som to spor ind om morgenen og to ud om eftermiddagen – herved kan der blive plads til cykelsti og fortov, eller at der i stedet nedlægges en vognbane, og at der etableres en ekstra cykelsti for at motivere til at cykle. Der kommenteres på, at der er mange huse med adgang til Fredericiavej, der skal have adgang med cykel og til fods. Gennemgående cyklister og fodgængere kan ledes ad andre veje, men der skal være mulighed for lokaltrafik. Trådstarter er enig i dette og bakker op om forslaget med et variabelt antal spor i hver retning afhængigt af tidspunktet.

Der kommenteres på, at cyklistforholdene skal opgraderes, hvis flere skal cykle, og Fredericiavej er en vigtig pendlerrute fra Mølholm, Vinding og Skærup-/Børkopområdet. El-cykler øger potentialet for 5-15 km pendlerture. Så der skal motiveres til cykling i stedet for at gøre det mere besværligt.

Der kommenteres på enighed i at fremme lokalcyklisme, men alle bilerne ser Vejle som en gennemkørselsby, og vil ikke kunne flyttes over på cykler.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Fredericiavej anses som en central cykelforbindelse og indgår også i det udpegede overordnede stinet i Mobilitetsplanen, så derfor ønskes der her gode forhold for cyklisterne. Fredericiavej er en statsvej, og det vil derfor være Vejdirektoratet, der som vejmyndighed står for gennemførelse af projekter her. Vejle Kommune er dog som beskrevet opmærksomme på trængselsproblemerne og indgår løbende i dialog med Vejdirektoratet om forbedringer.

Et af formålene med Ring 3 er at mindske den gennemkørende trafik i midtbyen og gøre denne mere attraktiv for cyklister og gående.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 21

Emne: Andet

Trådstarter: Søren Thyboe Thorsen

Resumé

Trådstarter spørger, om alle emner i forummet bliver indlemmet i høringssvar.

Vejle Kommune: Ja alle spørgsmål og kommentarer fra gruppen bliver indlemmet som høringssvar.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Alle spørgsmål og kommentarer fra gruppen bliver indlemmet som høringssvar.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 22

Emne: Andet

Trådstarter: Claus Behrendsen

Resumé

Trådstarter gør opmærksom på, at ingen byer har løst de trafikale udfordringer ved at udvide vejnettet, da trafikken bare stiger tilsvarende eller mere, end kapaciteten øges. Bruger Vejlefjordbroen som eksempel, hvor udvidelsen til tre spor allerede er for lidt igen. Det samme vil ske i Vejle Midtby, hvis der bygges større veje og p-huse. Opfordrer til at være visionær og mindske trafikken og lave midtbyen med små åndehuller og oaser, så borgerne vælger et aktivt liv. Cyklning er en god investering – Statens beregninger viser, at hver cyklet km er en samfundsøkonomisk investering på 7 kr. (Kilde: Den nationale cykelstrategi)

Teknik & Miljøs bemærkninger

Et af hovedmålene med Mobilitetsplanen er at mindske den gennemkørende trafik i midtbyen og gøre denne mere attraktiv for cyklister og gående. Udbygning af vejene for biler indgår som et af redskaberne i planen, men kombineres med bl.a. udbygninger af cykelstinettet, forbedringer af den kollektive trafik og udbygning af knudepunkter, der skal gøre det let at skifte mellem transportmidler.

De sundhedsmæssige og samfundsmæssige gevinster ved at cykle og andre former for aktiv transport indgår som et væsentligt element i arbejdet med at fremme aktiv transport.

Høringssvaret giver anledning til at anbefale, at det tydeliggøres i Mobilitetsplanen, at cyklen har en vigtig rolle i Mobilitetsplanen generelt.

Høringssvar FB23

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune – velkomstopslag med kommentarer fra Anne Merethe Lyngroes Fladmose, Allan Harboe, Claus Behrendsen, Viola Rau Gram Jakobsen, Ole Døssing, Ivan Svensson.

Resumé

Trådstarter starter debatten ved at byde velkommen til "Trafik i fremtidens Vejle". Har du en god idé eller mening om vores – så del det i gruppen.

Der kommenteres på åbenlyse forbedringsmuligheder på supercykelstien fra Lystbådehavnen til DGI-huset. Ydermere fremsættes flere forslag/problemstillinger: Fjern lysregulering ved Føtex og Treschowsgade – der er for lang ventetid. Giv fast grønt lys til cyklister og fodgængere i lysregulering ved Føtex og Strandgade.

Skilte og trapper på Havnegade er ikke befordrende for fremkommeligheden på cykelstien.

Ujævn belægning fra Fredericiavej til Horsensvej langs havnen – det samme gælder langs Boulevarden.

For lang ventetid i krydset ved Vesterbrogade/Gormsgade.

Flere stier i Bredballe er i dårlig stand og ikke velegnede som cykelstier.

For lang ventetid i krydset Viborgvej/Grundet Ringvej.

Cykelstier og cykelbaner bliver generelt dårligt fejlet – flere punkterer.

Der foreslås en gang- og cyklisttunnel under Østerbrogade. Ventetiden ved Østerbrogade er ikke forenelig med cykelstiens ambitioner.

Der kommenteres på, hvis man er bosat i Grejsdalen, og børn går i skole i Sct. Norbert i midtbyen. Turen til skole går fint, men ikke hjemad. De kan enten køre ad Vedelsgade eller Vestergade. Vedelsgade er meget trafikeret. På Vestergade skal de krydse for enden. Der er undren over de dårlige cykelforhold på disse strækninger – er der nogle planer for disse strækninger?

Der kommenteres på, at hvis det går som det plejer, får borgerne ikke indflydelse med henvisning til Posthusgrunden og byggeriet på Funders Rebslageri.

Der kommenteres og foreslås evt. etablering af en cykellift – som i Trondheim i Norge.

Teknik & Miljøs bemærkninger

De konkrete henvendelser om fremkommelighedsmæssige forbedringer ved Føtex og Treschowsgade, Strandgade, skiltning og trapper på Havnegade, for lang ventetid i krydset Vesterbrogade/Gormsgade og for lang ventetid i krydset Viborgvej/Grundet Ringvej videregives til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Henvendelsen om fejning af stier, ujævn belægning fra Fredericiavej til Horsensvej langs havnen og langs Boulevarden videregives til kommunens driftsafdeling til videre undersøgelse.

I Mobilitetsplanen er der planer om etablering af en højklasset cykelforbindelse langs åen. Vil denne ikke kunne realiseres, vil der blive set på mulighederne for at etablere cyklistfaciliteter i Vedelsgade.

Høringsperioden er en mulighed for borgere at komme med deres input og kommentarer til planerne. Politikerne har derefter mulighed for at forholde sig til kommentarer og input, inden planen viderebehandles i det politiske system.

Kabelbaner indgår som en teknologi, der vil blive holdt øje med i Mobilitetsplanen. En af mulighederne kunne være at etablere urbane "elevatore" - for eksempel i form af kabelbaner eller rullende fortove, der kan fragte både cyklister og gående op ad bakkerne.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 24

Emne: Mobilitetsplan, generelt

Trådstarter: Olav Bach, kommentarer fra Flemming Leer Lømmel Jakobsen og Lone Johansen.

Resumé

Trådstarter takker for et godt oplæg, men har et par opklarende spørgsmål.

- Hvilke veje er kommunale, og hvilke er statslige, og hvilke problemer giver det kommunen?
- Hvilken afgrænsning arbejder Teknik & Miljø med ved betegnelsen "Vejle Midtby"?
- Hvem er ansvarlig for sammenhængen mellem kommuneplan, lokalplaner og Mobilitetsplan?
- Hvordan beregner man rentabiliteten i bybuslinjerne.

Kommentarer henviser til "hvem ejer vejene"! på Vejdirektoratets hjemmeside med tilhørende link. Oplyser at Damhaven og Fredericiavej samt motortrafikvejen mod Billund er statsveje.

Det kommenteres, at det er fair, hvis trådstarter får svar på sine spørgsmål, inden høringsfristen udløber.

Teknik & Miljø's bemærkninger

I det kommenterede henvises til Vejdirektoratets hjemmeside, hvor det fremgår, hvilke veje der er statsveje og kommuneveje.

Mobilitetsplanen dækker Vejle by med midtbyen, de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger.

Udarbejdelsen af kommuneplaner, lokalplaner og Mobilitetsplan sker som led i Teknik & Miljø's arbejde, og det er derfor også som led i dette arbejde, at planerne koordineres.

Der laves ingen direkte beregninger af rentabiliteten i den kollektive trafik. Kommunen er forpligtet til at sørge for kollektiv trafik. Der arbejdes naturligvis hele tiden med at få mest muligt kollektiv trafik for så mange som muligt inden for de givne økonomiske rammer.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 25

Emne: Andet

Trådstarter: Olav Bach

Resumé

Trådstarter har et par spørgsmål til politikerne i byrådet:

- Hvorfor anvender I en passiv fremskrivning af mobilitetstallene, når der skal laves en plan?
- Hvilke visioner har I fx omkring fordeling af personer på de forskellige transportformer i fremtiden?
- Har I svært ved at forestille jer, at Vejle opskalerer til Odense, København eller Hamborg, og at I derfor mener, at byudvikling sker i midtbyen, mens resten skal være rekreative parcelhuskvarterer, hvor folk protesterer over, at der kommer en vej i nærheden samtidig med at de selv pendler i hver sin bil?

Teknik & Miljøs bemærkninger

I baggrundsrapporten til Mobilitetsplanen i kapitel 3, herunder afsnit 3.3, kan læses mere om forudsætningerne for fremskrivningerne af trafiktallene. I tallene er der bl.a. for de bynære udviklingsområder taget udgangspunkt i en reduceret bilbrug på baggrund af en højere andel lejligheder, gode cykelmuligheder og større anvendelse af kollektiv trafik.

I Mobilitetsplanen er anvendt 75.000 indbyggere i prognosemodel 2030. Dette er sket på baggrund af, at der kan være op til 100.000 indbyggere i Vejle by inkl. forstæder i 2050.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 26

Emne: Overordnede veje

Trådstarter: Allan Harboe

Resumé

Trådstarter ønsker, at den 4-sporede strækning på Juulsbjergvej frem mod Rosas Minde Vej føres videre derfra og frem til Storager. Der skal etableres de fornødne svingbaner (til Sofienbjergvej og Storager), og der skal etableres buslommer på den nye 4-sporede strækning, så fremkommeligheden højnes optimalt. Skrænten ved udkørslen fra Storager bør desuden tilpasses.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Der indgår i Mobilitetsplanen ikke projekter om opgradering af Juulsbjergvej, men forslaget sendes videre til kommunens vejmyndighed til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB27

Emne: Mobilitetsplan, generelt

Trådstarter: Lars Munch

Resumé

Trådstarter påpeger, at kort side 19 i plan viser Dæmningen som sivegade – fint. Det kræver blot, at den nuværende trafik på Dæmningen ledes andre steder hen. Samme kort viser strækninger, der skal håndtere "P-søgning på Ring 1". Det påpeges, at det er svært at se, hvordan disse gader skal kunne tage trafikken fra Dæmningen – mere realistisk at få denne trafik ud på Ring 2, når denne udbygges til 4 spor. Der skal skabes et simpelt og logisk vejforløb fra Koldingvej til Ring 2. Kort side 19 viser også ny vejforlængelse af Borgvold. Denne vej kan i kombination med Sjællandsgade også lede vejen over til Ring 2. Vejforløbet bør ændres lidt, så den rammer Fredericiavej så langt mod vest og så tæt på krydset ved Koldingvej som muligt. En vej fra Koldingvej ved møllen, forbi Tyrelodspynten direkte til Toldbodvej kunne løse problemet med at lede trafikken fra Koldingvej mod havnen, men vil muligvis blive stejl. Trådstarter spørger til hvor stejl.

Teknik & Miljøs bemærkninger

En stor del af trafikken på Dæmningen flyttes til Havneruten og den øvrige del af Ring 2, hvor der foreslås fremkommelighedsforbedringer på Vesterbrogade og Damhaven. De øvrige foreslåede tiltag vurderes ikke mulige at gennemføre.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 28 (FB36)

Emne: Vejændringer mm.

Trådstarter: Poul Boysen Hansen, kommentarer fra Julie Eckholdt Gosvig og Olav Bach.

Resumé

Trådstarter ønsker, at Soldalen gøres til blind vej ved Vindingvej 61-63. Ruten benyttes af forældre, der kører deres børn i skole. Der køres tit stærkt på Vindingvej og rundt om Soldalen. Vinding skole vil ikke bruge ressourcer på at etablere skolepatrulje.

Der kommenteres på enighed i, at der køres meget stærkt på strækningen, og der opleves mange farlige situationer. Mener at hele Vindingvej trænger til et eftersyn i forhold til trafiksikkerheden for børn. I forhold til forslaget om at lukke Vindingvej kommenteres på, at det bare vil skabe mere kø oppe ved krydset til Sønderdalen. Ligeledes vurderes det, at forslaget bliver aktuelt tidligere end som så med politiskolens start.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafiksikkerhedsplan.

Den konkrete henvendelse om Vindingvej vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 29

Emne: Andet

Trådstarter: Mie Pedersen m.fl., kommentarer fra Vigand Rasmussen

Resumé

Trådstarter erkender, at henvendelsen ikke omhandler noget, der er en del af Mobilitetsplanen. Hun gør opmærksom på, at Jennumvej mellem Skibet Skole og Fårupvej er for smal til den megen trafik, der er begyndt at køre der. Ligeledes er der kaos omkring Skibet Skole om morgenen med forældre der lægger børn af, taxa/busser m.v. DeT er derfor en udfordring at færdes som cyklist. Især fra cirka 500 meter efter Skibet Skole er det problematisk, da cykelstien ophører. Hun ønsker en bredere vej og cykelsti i stedet for, at rabatten reableres, hvorefter der hurtigt kommer huller igen. Hele vejarealet er hullet og trænger til "en kærlig hånd".

Der kommenteres på enighed med trådstarter. Kører ofte på strækningen, og der er kaos om morgenen.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Mobilitetsplanen arbejder geografisk med Vejle by, som består af midtbyen og de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger.

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafiksikkerhedsplan.

Den konkrete henvendelse om Jennumvej vil blive sendt videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB30

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune – besigtigelser med kommentarer, kommentarer fra Annelise Marloth Timm, Rune Bønnelykke, Peter Lærke Ravn, Lone Palm.

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge: Hvad skal der til for, at Vejle kan rumme fremtidens trafik?

Der kommenteres på, at der tages ikke hensyn til den bynære, smukke natur – det bør der.

Rosas Minde Vej i Bredballe, som smadres af tung trafik fra byggeområder på 3. år – dette bør ændres.

Byrådet inviteres til at tage en tur i Skibet.

En ringvej er fint, men den skal udenom skov. Det er ikke særligt visionært.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Generelt har Vejle Kommune et stort fokus på naturen og at udvikle mulighederne for, at borgerne kan få naturoplevelser. Ved etablering af nye veje sker etableringen under hensyntagen til naturen.

Henvendelsen om tilstanden på Rosas Minde Vej sendes videre til kommunens driftsafdeling til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB31

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune – invitation til gruppe med kommentarer, kommentarer fra Martin Hendrup, Kirsten Elsebeth Hansen, Tine Sundgaard Hansen, Mette Scheel Bech Nielsen

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge til: Hvordan sørger vi for, at der fortsat er plads til os alle i trafikken?

Der kommenteres på, at der bør være grønne bølger gennem byen, og der bør ses nærmere på Jellingvej – vejen er meget trafikeret, og der er mange cyklister.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Der arbejdes løbende med at forbedre trafikflowet i Vejle, og arbejdet med ITS-løsninger (Intelligente Transportsystemer), hvor trafikken kan påvirkes, og fremkommeligheden i udvalgte kryds kan forbedres, er et løbende fokus for kommunen og også en del af Mobilitetsplanen.

Som del af Mobilitetsplanen planlægges, at Skovstien langs Jellingvej opgraderes, så den bliver mere attraktiv for cyklister, der så ikke behøver køre på Jellingvej.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB32

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune – invitation til gruppe med kommentarer, kommentarer fra Hans Jørgen Augustenborg, Kurt Nyborg, Hanne Fredslund Kristensen, Erna Storgaard, Anne Mette Bjørn Nielsen, Vlad Maltsev, Lasse Rend, Roland Christensen.

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge til: Hvordan sørger vi for, at der fortsat er plads til os alle i trafikken?

Der kommenteres med forskellige forslag/holdninger:

Havnegade - meget larm af MC'er uden indmad i lyd-potten og alt for hurtig kørsel af MC og biler om aftenen.

Påhængt cykelsti på Vejlefjordbroen kan få mange, der arbejder på den anden side af fjorden, til at bruge cyklen.

Ideen med at lukke Sønderbrogade bør droppes.

Gør den offentlige transport mere attraktiv mellem områderne omkring Vejle. Mange har to biler, og oftest har de studerende også en.

Der bør være kampagne for folk, der bor i byen og arbejder i byen, så de kan cykle på arbejde – det vil aflaste lidt. Sænke hastigheder i byen.

Hvad med en hel løsning i Børkop først – i stedet for den halve, I lægger op til?

Teknik & Miljøs bemærkninger

Henvendelsen om hurtigkørende biler på Havnegade om aftenen vil blive fulgt op af en trafiktælling.

Kommunen ønsker med Mobilitetsplanen at sætte gang i undersøgelser af, hvilke muligheder der er for en stibro på Vejlefjordbroen. Disse undersøgelser skal bl.a. være med til at afdække mulige bredder, placering af stibroen, mulighed for pendlertransport, kobling med stier, afskærmning, og design.

Lukningen af Sønderbrogade er en del af Gammelhavnsprojektet og besluttet som en del af lokalplanen.

I Mobilitetsplanen arbejdes der med at sikre fremkommeligheden for busserne, skabe forbindelse mellem midtbyen og Vejles bydele og skabe knudepunkter, hvor det er effektivt at skifte mellem transportformer.

Mobilitetsplanen arbejder geografisk med Vejle by, som består af midtbyen og de tilgrænsende bydele, indfaldsveje og motorvejstilslutninger. Børkop er derfor ikke en del af fokusområdet for Mobilitetsplanen.

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel også uden for midtbyen. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer. Målet er desuden at sammenbinde de enkelte bydele uden for Ring 2 og gøre dem lettilgængelige for cyklister.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Hørings svar FB33

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Vejle Kommune, cyklisme, kommentarer fra Christopher Skovsende Nielsen, Anne Mai, Tina Kusk Baasch, Vita Duus, Mikkel Niess, Renee Danielle Boysen, Anders Rosenkilde, Morten Mejsen Westergaard, Lenette Ulstrup, John Larson, Børge Baggesgaard Jensen, Bo Nielsen, Henrik Vincent Persson, Mette Rudebeck Karlsson, René Pedersen, Thomas Skou, Kim Jensen, Hanne Hedensted, Rasmus Andreasen, Søren Heggelund Wind, Allan Harboe, Jørgen Vinther, Kasper Hansen, Brian Lykke Hansen, Sofie Hjort-Hansen, Kristina Lissau Thomsen, Pernille Smed, Heidi Jensen, Natalia Richter Schandorff, Bjarne Damgaard Andreassen, Mette Sørensen

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge til: Hvordan kan det blive bedre at være cyklist i Vejle?

Der kommenteres med forskellige forslag:

Flere cykelstier i midtbyen. En del gader og veje, der mangler.

Der har været kontakt med Vejdirektoratet angående lyssignal for cyklister ved Vejle fjordbroen. Der er stadig ikke sket noget.

Cykelsti fra Harresø-Givskud ville højne trafiksikkerheden for elever til Givskud skole.

Videreføre cykelsti på Hældagervej fra fodgængerfeltet midt på Hældagervej og op til Juulbjergvej. Stykket er livsfarligt.

Lav den første del af cykelstien mod Munkebjerg ad Ibæk Strandvej. Det meste er lavet, men der mangler det sidste stykke ud af Ibæk Strandvej. Cykelstierne bør fejles, så man ikke punkterer. Ellers intet at klage over – godt med stigningsangivelser.

Krydsningen fra Skyttehusgade mod Skovgade foregår i to etaper. Lysreguleringen er lang tid om at skifte til grønt for cyklister og gående – mange krydser derfor vejen for rødt. Kan intervallet for lysskiftet ikke reguleres?

Der kommenteres på, at cyklister trykker for grønt og venter så længe, at de kører overfor rødt. Bilerne holder for rødt, uden der er cyklister. Kan der ikke etableres to muligheder for at krydse højresvingbanen?

Lysregulering i myldretid, hvor cyklister skal vente på grønt. Overgang for cyklister uden lysregulering men med vigepligt.

Der kommenteres på, at det virker, som om lysreguleringen er sat til et fast interval – det har ingen effekt, at man trykker for at få grønt lys.

Der kommenteres med ros til Vejle Kommune, der gør det godt. Ved kryds over motorvej (Fredericiavej) virker rød og grøntid ikke. Mange kører over for rødt.

Vejle Kommune kommenterer, at det er Vejdirektoratet, der har ansvaret for dette lyskryds. Der er taget kontakt.

Det kommenteres, at Vejle og omegn er en fantastisk cykelby. Et par observationer: Ved cykelsti ved fodgængerovergang Grejsdalsvej/Ny Hornstrupvej er der placeret et fodgængerskilt næsten midt på cykelstien – kan ende galt. Fredericiavej, de to lyskryds ved Skovkrogen og Mølholm Landevej er røde i alle retninger, når der ikke er biler på vejene – det er lidt besværligt at stoppe for fodgængergrønt og vente. Der er uenighed om, hvorvidt det er en fantastisk cykelby. Ofte ender cykelstien ud i en højresvingsbane – dette er ikke optimalt.

Forløbet af cykelsporet på Enghavevej mod Flegborg, hvor cyklister skal ind gennem børn og fodgængere, er tåbeligt. Der er ligeledes risikabel sammenfletning af cykel og øvrig trafik på Flegborg. Kom i gang!

Cykelstierne bør fejles oftere – der ligger mange glasskår, især omkring centrum.

Som motionscyklist i Vejle er det en rigtig dejlig by at cykle i. Super initiativ med de blå bakker.

Vejle har fantastiske ruter og bakker i omegnen, men Vejle by er en rædsel i forhold til andre byer, når der ses på cykelpendling.

Supercykelvejen på Kirkegade er kaos. Der er alt for mange biler, og flettereglerne fungerer ikke. Der er lang ventetid i lyskryds i Vinding ved motorvejsafkørslen.

Der skal ses på asfalten rundt omkring i byerne – stier er ujævne, og der er mange huller.

Der bør smides penge efter mountainbike og lette administrationen, så frivillige kan komme i gang.

De eksisterende cykelstier er meget smalle – to cykler kan dårligt passere hinanden.

Cykelstier på Vestre Engvej bør få ordnet asfalten. Der bruges for mange penge på cykelstier i forhold til, hvor mange der bruger dem.

Flere højresving i lyskryds, så man ikke skal vente på grønt.

Strandvejen i Bredballe er farlig for cyklister. Ingen cykelstier og helleanlæg gør, at bilerne kommer meget tæt på. Chikanerne chikanerer bilister og er livsfarlige for cyklister.

Det kan da ikke blive bedre med alle de penge, der postes i det. Det kan til gengæld ikke blive værre at være bilist.

Vejle er cykelbyen fra helvede, især hvis man skal øst-vest.

Cykelsti ”under” broen – fra Horsensvej til Fredericiavej.

Forbedr gangstien på Helligkildevej ved Nørreskoven (asfalt i stedet for grus). Lyst til at cykle på vejen grundet det ujævne underlag.

Lader ikke børn cykle på Uhrhøj. Der mangler steder, hvor børn kan krydse Jellingvej, uden forældre frygter for sikkerheden. Uhrhøj er generelt mangelfuld i henhold til cyklister.

Enighed angående lyskryds. Krydset ved Bryggen/Damhaven/Fredericiavej/Koldingvej: Når man skal over til det store kryds, går der lang tid, før lyset skifter.

Ændr cykelstien ved Skyttehuset på vej mod byen. Bilisterne kommer ud midt på cykelstien, når de kommer fra Helligkildevej og skal ud på Strandvejen. Der bør være et bump, så biler stopper inden cykelstien.

Giv førgrønt for cyklister, så biler ikke når at mase sig frem i deres højresving. Der bør etableres flere lyskryds med fri højresving for cyklister.

Kombineret cykel- og gangsti gennem Nr. Vilstrup. Meget tung trafik, der gør det utrygt at cykle på den smalle vej.

Cykelstien på Horsensvej. Man kan holde der længe, når man skal ned i byen, medmindre der kommer en fodgænger fra den anden retning og trykker.

Åbenlyse forbedringsmuligheder på supercykelstien fra lystbådehavnen til DGI-huset.

Fjern lysregulering ved Føtex og Treschowsgade – der er for lang ventetid.

Giv fast grønt lys til cyklister og fodgængere i lysregulering ved Føtex og Strandgade.

Skilte og trapper på Havnegade er ikke befordrende for fremkommeligheden på cykelstien.

Ujævn belægning fra Fredericiavej til Horsensvej langs havnen – det samme gælder langs Boulevarden.

For lang ventetid i krydset ved Vesterbrogade/Gormsgade.

Flere stier i Bredballe er i dårlig stand og ikke velegnede som cykelstier.

For lang ventetid i krydset Viborgvej/Grundet Ringvej.

Cykelstier og cykelbaner bliver generelt dårligt fejlet – flere punkterer.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Mobilitetsplanen indeholder mål om at få flere til at vælge cyklen som transportmiddel også uden for midtbyen. Cyklen skal være et reelt alternativ til andre køretøjer. Målet er desuden at sammenbinde de enkelte bydele uden for Ring 2 og gøre dem lettilgængelige for cyklister.

Derudover indgår en række konkrete projekter, som skal være med til at styrke cyklismen i kommunen. Kommunen ønsker med Mobilitetsplanen at sætte gang i undersøgelser af, hvilke muligheder der er for en stibro på Vejlefjordbroen. Disse undersøgelser skal bl.a. være med til at afdække mulige bredder, placering af stibroen, mulighed for pendlertransport, kobling med stier, afskærmning, og design.

Alle de konkrete input om stønser, forbedringer, drift og vedligehold vil blive sendt videre til kommunens trafikplanlægger til videre undersøgelse.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar FB34

Emne: Kollektiv trafik

Trådstarter: Vejle Kommune, Kommentarer fra Malene Jæger, Claus Behrendsen, Mariann Hansen, Jesper Licht, Brian N. Eriksen, Søren Iversen

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge til: Hvordan kan din bustur blive bedre?

I kommentarer ønskes at den kollektive trafik kan være en af løsningerne på Vejles trængselsproblemer og at det er rimeligt at en fyldt bybus prioriteres i trafikken.

Det kommenteres, at cykler og busser skal kunne komme frem, men at resten af trafikken ikke må glemmes.

Busser må indordne sig efter trafikken ligesom alle andre.

fungerer uden problemer i det tidsrum. Skiltningen er dog modstridende.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I Mobilitetsplanen ses den kollektive trafik som et velfungerende alternativ til bilen. Der skal være kollektiv trafik til alle bydele med direkte ruter og høj frekvens. Busserne skal køre, hvor der er mange passagerer, og flextrafik og lignende, hvor der er færre passagerer.

Mobilitetsplanen prioriterer de forskellige transportformer i ringsystemet. Indenfor Ring 1 er det de lette trafikanter og bilister med ærinder, der prioriteres højest. Mellem Ring 1 og Ring 2 er der plads til alle, og der skal være god fremkommelighed for den kollektive trafik og biler. Mellem Ring 2 og Ring 3 er det især bilernes forhold, der prioriteres.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 35

Emne: Andet

Trådstarter: Vejle Kommune (Hovedside), kommentarer: Poul Nielsen, Kenneth Fredslund Petersen, Jimmy Nielsen og Aase Marie Madsen.

Resumé

Vejle Kommune starter debatten ved at spørge til: Hvordan fungerer parkeringen i Vejle?

I kommentarer ønskes der definition af offentlig parkering. Kender flere steder, hvor det koster fra første minut, og det oplyses, at det er gratis de første to timer på offentlige p-pladser. På nogle er det gratis hele tiden.

Der kommenteres på, at vedkommende er kørt til Vejle fra Fredericia nogle gange. Det irriterer ham, at der er forudbetaling i Vejle, hvilket ikke er tilfældet i Fredericia. Han irriteres over, at han kommer til at betale for meget for sin parkering. Ligeledes ønskes det at vide, hvor der kan parkeres 2 timer gratis i byen – dette besvares af en anden kommentar: Trondúr, Bryggen og Alberts P-huse er gratis de første to timer, og der er bagudbetaling.

Ydermere kommenteres der på, at det bør være gratis at parkere i Vejle Kommune for at få flere til at gide at køre til Vejle Kommune.

Teknik & Miljøs bemærkninger

På <https://www.vejle.dk/borger/mit-liv/trafik-og-parkering/parkering/hvor-kan-jeg-parkere/> findes en oversigt over offentlige og private parkeringspladser. På siden kan det også ses, om det er gratis parkering eller betalingsparkering.

Hvis du betaler med betalingskort eller tilmelder din nummerplade, betaler du kun for den tid, du parkerer på de kommunale parkeringspladser.

Parkeringstakser og gratisparkering er et politisk spørgsmål.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB36 (FB28)

Emne: Vejændringer mm.

Trådstarter: Poul Boysen Hansen, kommentarer fra Julie Eckholdt Gosvig og Olav Bach.

Resumé

Trådstarter ønsker, at Soldalen gøres til blind vej ved Vindingvej 61-63. Ruten benyttes af forældre, der kører deres børn i skole. Der køres tit stærkt på Vindingvej og rundt om Soldalen. Vinding skole vil ikke bruge ressourcer på at etablere skolepatrulje.

Der kommenteres på enighed i, at der køres meget stærkt på strækningen, og der opleves mange farlige situationer. Mener at hele Vindingvej trænger til et eftersyn i forhold til trafikikkerheden for børn. I forhold til forslaget om at lukke Vindingvej kommenteres på, at det bare vil skabe mere kø oppe ved krydset til Sønderdalen. Ligeledes vurderes det, at forslaget bliver aktuelt tidligere end som så med politiskolens start.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Vejle Kommune har generelt stort fokus på at sikre skolevejene, og skolevejene er et vigtigt fokus i kommunens trafikikkerhedsplan.

Den konkrete henvendelse om Vindingvej vil blive sendt videre til kommunens trafikikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 37

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Claus Behrendsen, kommentarer fra Bo Jensen

Resumé

Trådstarter ønsker, at der skabes et sammenhængende net af cykelstier og cykelbaner fra alle Vejles indfaldsveje og ind mod byens centrum og trafikcentret. Ring 1 og Ring 2 bør have førsteprioritet. Generelt bør forholdene flere steder i byen forbedres for cyklister, hvis man ønsker, at vejlerne skal benytte cyklen i højere grad.

Der kommenteres på, at cyklister ikke nødvendigvis følger Ring 1 eller Ring 2, hvis disse opgraderes. Derfor bør alle veje være egnede cykelruter, hvis Vejle skal være cykelvenlig by.

Trådstarter påpeger, at Ring 1 og 2 er vigtige cykelkorridorer, der visse steder mangler cykelstier. Tidligere pointe uddybes med, at cykelstiforbindelser ind til centrum udbygges med fokus på fremkommelighed og trafiksikkerhed – visse korridorer prioriteres særligt. Enig i, at alle veje bør være cykelvenlige ruter, men for at være realistisk bør der prioriteres et sammenhængende netværk først.

Der kommenteres på, at de penge, der bliver brugt på supercykelstier, kan bruges mere fornuftigt, hvis de deles ud på de strækninger, hvor der er et større behov for udbedringer.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Vejle Kommune har et løbende fokus på, at eksisterende stier også har et acceptabelt vedligeholdelsesniveau.

I Mobilitetsplanen s. 16 fremhæves også, at manglende stier skal etableres og dårligt fungerende stier skal opgraderes.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 38

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Allan Friis Andersen, kommentarer fra Mette-Rose Kongstad, Allan Friis Andersen, Bente Lind og Bo Jensen

Resumé

Trådstarter har flere ønsker:

- Cykelstier langs Vedelgade, hvor både fodgængere og cyklister mangler plads.
- Ordning på afslutning af cykelsti fra Mariaparken. Nuværende løsning er farlig.
- Lave Vestergade til gågade.
- Etablere tunnel eller lignende fra Vestergade til Gormsgade. Eksisterende lysregulering har for lang rødtid, og der går over for rødt. Farligt at cykelsti ender ud i et fodgængerfelt.

Der kommenteres om enighed i betragtning omkring krydset ved Vestergade, hvor cykelstien munder ud i fodgængerfelt, og cyklister skal trække over.

Teknik & Miljøs bemærkninger

I Mobilitetsplanen er der planer om etablering af en højklasset cykelforbindelse langs åen. Vil denne ikke kunne realiseres, vil der blive set på mulighederne for at etablere cyklistfaciliteter i Vedelsgade.

Den konkrete henvendelse om afslutningen af cykelstien fra Mariaparken og afslutning af stien fra Gormsgade-Vestergade sendes videre til kommunes trafiksikkerhedsmedarbejder til videre undersøgelse.

Det sydlige stykke af Vestergade er gågade, mens gaden på det nordlige stykke er åbent for trafik i begge retninger. Vestergade indgår som gågade og cykelforbindelse i det overordnede mobilitetsnet i Vejle Midtby 2030. Der er ikke planer om at ændre gadens forløb opdeling/status pt.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 39

Emne: Cykelstier mm.

Trådstarter: Mette-Rose Kongstad

Resumé

Trådstarter synes, at cykelsti på Nørretorv bør forlænges hen til Højbanetorvet på en måde, så der ikke cykles direkte ind der, hvor fodgængerne venter på grønt lys.

Generel betragtning om, at hvor fortov er 3-4 fliser bred, bør det halveres og etableres cykelsti (eks. Ågade og Vedelsgade).

Teknik & Miljøs bemærkninger

Det konkrete ønske om forbedringer i krydset Nørretorv-Højbanetorvet videresendes til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre undersøgelse.

I Mobilitetsplanen er der planer om etablering af en højklasset cykelforbindelse langs åen. Vil denne ikke kunne realiseres, vil der blive set på mulighederne for at etablere cyklistfaciliteter i Vedelsgade.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 40

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Søren Heggelund Wind, Kommentarer fra Carsten Sørensen

Resumé

Trådstarter fremfører, at han endnu en dag har ventet op til 8 min. for at passere Fredericiavej på cykel, da alternativet er at cykle en lang omvej for at krydse til fods i signalregulering.

Der kommenteres på enighed, og det fremføres, at hvis man vil have vejlenserne op på cyklen, skal der være "noget i det for mig". Er det for besværligt, tager folk hellere bilen. Især børn skal opleve værdi ved at cykle, hvis de skal fortsætte igennem livet med det.

Teknik og Miljø's bemærkninger

Der arbejdes løbende med at forbedre trafikflowet i Vejle, og arbejdet med ITS-løsninger (Intelligente Transport Systemer), hvor trafikken kan påvirkes, og fremkommeligheden i udvalgte kryds og strækninger kan forbedres, er et løbende fokus for kommunen og også en del af Mobilitetsplanen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 41

Emne: Forbindelsesvejen/Ring3

Trådstarter: Carsten Sørensen

Resumé

Trådstarter fremlægger, at forbindelsesvejen vil blive en omfartsvej mellem Vardevej og motorvejen gennem Uhrhøj og Grejsdalen med væsentlig trafikstigning til følge. Han foreslår, at dele af strækningen lægges i tunnel, så generende støj undgås. Støj resulterer i stress, hvilket imødekommes samtidig med, at naturen skånes. Arealer, der ikke skal benyttes til vej, kan i stedet udstykkes med indtjening til kommunen.

Teknik & Miljøs bemærkninger

En tunnelløsning på strækninger af Ring 3 vil betyde en betydelig fordyrelse af de planlagte projekter, og vil samtidig være en teknisk krævende løsning. Projektet er derfor ikke en del af Mobilitetsplanen.

I en eventuel videre planlægning af vejen vil der blive taget stilling til støjafskærmning, og etableringen vil ske under hensyntagen til naturen.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 42

Emne: Andet

Trådstarter: Dorte Marie Brinkmann, kommentar fra Olav Bach

Resumé

Trådstarter ønsker en forlængelse af busruten til Frydenlund, hvor der sker udstykninger.

Der kommenteres på, at det bør være en selvfølge i forbindelse med nye udstykninger og lokalplaner.

Teknik & Miljø's bemærkninger

Generelt bliver kollektiv trafikbetjening altid undersøgt som en del af lokalplanlægningen.

Den konkrete henvendelse om ønske om forlængelse af busruten til Frydenlund videregives til den ansvarlige for kollektiv trafik.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 43

Cykelstier m.m.

Trådstarter: Olav Bach, kommentar fra Allan Harboe og Anders Boel Pedersen

Resumé

Trådstarter ønsker en kombineret gang- og cykelsti langs Rosas Minde Vej mellem Horsensvej og Juulbjergvej, så bløde trafikanter kan komme til busholdepladsen ved Bredballe Handelsplads. Stien bør være belyst.

I kommentarerne bifaldes forslaget, og der kommenteres på, at belægningen på strækningen er under al kritik og bør opgraderes. Ydermere er vejen smal og benyttes af lette trafikanter og tung trafik.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Den konkrete henvendelse om ønsket om gang- og cykelsti langs Rosas Minde Vej mellem Horsensvej og Juulbjergvej videresendes til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 44

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Berit Lind Jensen

Resumé

Trådstarter ønsker en mere sikker cykelsti langs Boulevarden – Bilister, der skal svinge ind til tankstationer og uddannelsessteder, ser ikke cyklisterne.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Den konkrete henvendelse om sikring af cykelstierne ift. svingende biler sendes videre til kommunens trafiksikkerhedsmedarbejder til videre behandling.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 45

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Mette-Rose Kongstad

Resumé

Trådstarter giver forslag til, hvorledes der kan etableres cykelstier langs vejene. Medsender inspiration fra Odense i form af billeder fra Vindegade i Odense, hvor der er anlagt smal kantbane og areal til venstresvingende cyklister.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Takker for inspirationen. De viste billeder er afmærkning af smalle kantbaner, som ift. bredden ikke kan betegnes som cykelbaner, men kan være en mulighed på meget smalle steder.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 46

Emne: Overordnede veje

Trådstarter: Klaus Gram Jørgensen

Resumé

Trådstarter foreslår, at man laver en ydre ringvej hele vejen rundt om Vejle. Trådstarter ved, at der kan være problemer med at krydse Kongens Kær og Ådalen, men tilsvarende er løst andre steder.

Trådstarter ønsker ligeledes, at beslutningstagerne inddrager dem, som kører i trafikken dagligt, da han selv er chauffør.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Med Mobilitetsplanen er der planer om i fortsættelse af en forbindelsesvej fra Vardevej til Jellingvej at etablere en Ring 3 fra Jellingvej til Ny Solskovvej (E45).

Hvis det politisk besluttet at etablere Ring 3, vil der skulle gennemføres en VVM-proces med dertilhørende offentlighedsfaser og borgerinddragelse.

Etableringen af Ring 3 kan desuden også indgå som et led i en senere forbindelse med sydvest og fungere som en sydvestlig omfartsvej omkring byen. Denne forbindelse vurderes dog at ligge udover Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB47

Emne: Forbindelsesvej/Ring3

Trådstarter: John Drejer Rasmussen

Resumé

Giver ikke mening at planlægge en Ring 3 ind gennem byen. Ring 1, 2 og 3 støder sammen ved Koldingvej – dette vil give en flaskehals. En Ring 3 bør slet ikke komme ind til byen. Forslag med forlængelse af Grønlandsvej giver god mening.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Etableringen af Ring 3 kan indgå som et led i en senere forbindelse mod sydvest og fungere som en sydvestlig omfartsvej omkring byen, som trådstarter efterspørger. Denne forbindelse vurderes dog at ligge ud over Mobilitetsplanens tidshorisont indtil 2030.

Krydset Koldingvej/Sønderbrogade planlægges i forbindelse med posthusprojektet ombygget til et trebenet kryds med væsentlig højere kapacitet end i det nuværende firbenede kryds.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB48

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Bente Lene Hansen, kommentarer: Claus Behrendsen

Resumé

Der bør sættes gode og robuste cykelstativer op på de fine cykelparkeringspladser – der ligger hver dag væltede cykler.

Det kommenteres, at der er opsat 300 nye cykelparkeringer i Vejle, men ærgerligt, hvis der stadig er cykler på jorden. Henvendelsen sendes videre.

Det menes, at cykelparkeringerne er ok, men der mangler cykelstativer på dem, så cyklen kan låses fast på dem. Ligeledes ville overdækning være et godt initiativ.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Ønsket om mere cykelparkering, idéen om bedre muligheder for at låse cyklen fast til cykelstativerne og en øget grad af overdækning sendes videre til kommunens trafikplanlægger.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.

Høringssvar nr. FB 49

Emne: Cykelstier m.m.

Trådstarter: Olav Bach

Resumé

Trådstarter fremlægger, at man skal projektere en direkte gang- og cykelsti eventuelt også buslinje, fra nye boligområder, inden der laves trafikveje og etableres boliger.

Teknik & Miljøs bemærkninger

Generelt bliver trafikbetjening altid undersøgt som en del af lokalplanlægningen herunder gang- og cykelstiforbindelserne.

Høringssvaret giver ikke anledning til at anbefale ændringer af Mobilitetsplanen.