



# TRAFIKPLAN BØRKOP

FORSLAG – OFFENTLIG HØRING 21. JUNI 2023

MAJ 2023

# Indhold

Indledning	3
Kort fortalt	5
Vores tilgang til mobilitet	9
Udgangspunktet	13
Vision og mål	19
Projekter	23
Realisering af planen	47

## SE FORSLAGET

På Vejle Kommunes  
hjemmeside kan du se  
forslaget:  
[www.vejle.dk/hoeringer](http://www.vejle.dk/hoeringer)  
fra 21. juni 2023

## HØRINGSPERIODE

Forslaget er i offentlig høring i  
4 uger fra 21. juni 2023 til og  
med 18. juli 2023. Du kan  
sende idéer og kommentarer til  
forslaget inden  
høringsperiodens udløb til  
[trafik@vejle.dk](mailto:trafik@vejle.dk)



# Indledning

Børkop er en by med mange kvaliteter. Naturen ligger lige udenfor hoveddøren, og det samme gør den aktive bymidte og stationen. Eller i hvert fald tæt på. Afstandene er korte og nærheden til såvel byfunktioner som natur og overordnet infrastruktur har, sammen med et rigt foreningsliv og et godt fællesskab, vist sig attraktivt.

Børkop er nemlig en populær bosætningsby, og har gennem flere år haft voksevækst. Efterspørgslen på nye boliger er stor, og byen udvikler sig stadig. I 2019 vedtog byrådet byvisionen "Naturbyen – en byklynge ved Vejle Fjord" der sætter en fælles retning for byens fremtidige udvikling med naturen i centrum. I 2021 er "Helhedsplan Børkop Vest" vedtaget, og beskriver den videre udvikling af den vestlige del af Børkop med nye boligområder der fortsat understøtter visionen om Naturbyen.

Flere mennesker betyder også mere trafik, og en god mobilitet er en vigtig ingrediens i at skabe en både bære- og levedygtig provinsby. En god mobilitet sikrer både adgangen til naturen, men er også med til at få hverdagslivet med transport til/fra arbejde, skole/uddannelse, fritidsaktiviteter mv til at hænge sammen for det enkelte menneske. De seneste mange års øget brug af privatbiler landet over påvirker også Børkop. For mange biler forstyrrer f. eks. oplevelsen af en god bymidte, skaber utrygge skoleveje og reducerer den kollektive trafik eksistensgrundlag.

I Trafikplan Børkop præsenterer vi en ny vision for et bæredygtigt mobilitetssystem i Børkop, som skal støtte yderligere op om planerne for udviklingen af Børkop og Naturbyen. Målet er at flere skal gå, cykle, køre sammen og benytte den kollektive trafik, så Børkop også i fremtiden forbliver en attraktiv by.

Visionen omsættes indenfor 5 indsatsområder der beskriver konkrete initiativer, der kan fremme brugen af grønne transportformer. Det skal være vores fælles retning for udviklingen af mobiliteten i Børkop de kommende år.

God fornøjelse!







Munkebjerg Hotel  
Englystskolen  
Svømmehal

**KORT FORTALT**



# Kort fortalt

## Hvad er Trafikplan Børkop for en størrelse?

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

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

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

Trafikplanen afgrænser sig til Børkop by, men berører også Gauerlund. I Gauerlund, lige nord for Børkop, ligger nemlig Fælleshåbsskolen, som skoledistriktsmæssigt har optag af elever fra det nordlige Børkop. Øvrige skolebørn i byen hører til Englystskolen i Børkop. I Gauerlund ligger også Gauerlund Idrætscenter der danner rammerne omkring idræts- og sportsaktiviteter i området.





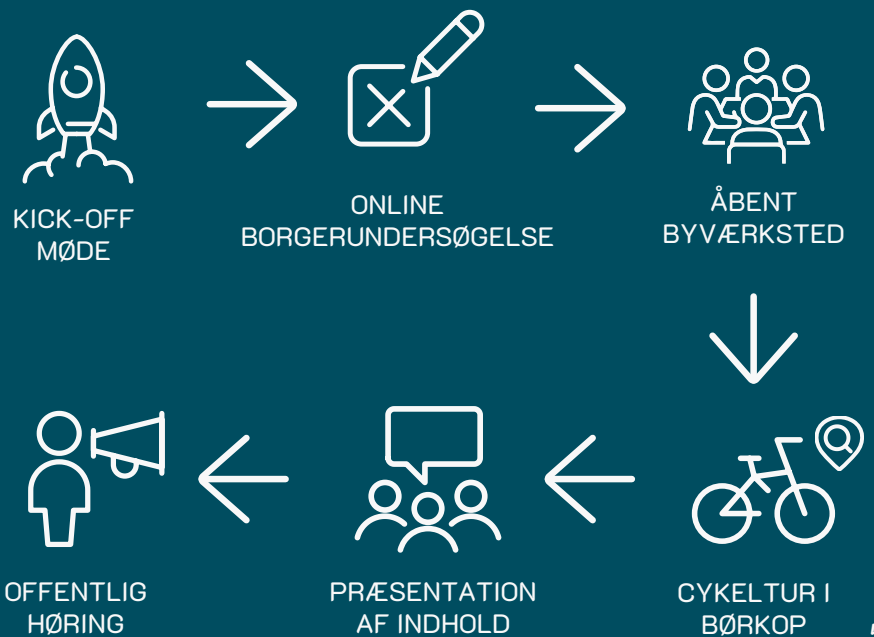


## Sådan er Trafikplan Børkop blevet til

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

Det bærende element i den lokale involvering har været en trafik-samarbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Børkop Lokalråd, Englystskolen, Fælleshåbsskolen og Cyklistforbundet. Derudover har lokale ildsjæle været en del af samarbejdsgruppen, som har fulgt og bidraget gennem hele processen.

1.775 borgere fra Børkop har bidraget gennem en digital spørgeundersøgelse. Derudover har en række borgere givet input på et åbent byværksted på Torvet i Børkop.









# VORES TILGANG TIL MOBILITET



# Vores tilgang til mobilitet

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

## 10 dogmer for grøn mobilitet

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

## De 10 dogmer for grøn mobilitet

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



## Mobilitetspyramiderne

Ved siden af har vi vist de to såkaldte mobilitetspyramider. Mobilitetspyramiderne illustrerer hvordan vi som udgangspunkt prioriterer mellem hhv. transportformerne og virkemidler.

Mobilitetspyramiderne skal forstås på samme måde som den velkendte madpyramide. Vi skal have mest af det fra bunden, og mindst af det fra toppen. Det er der nemlig god fornuft i når vi snakker både klima, økonomi, sundhed, miljø og meget andet.

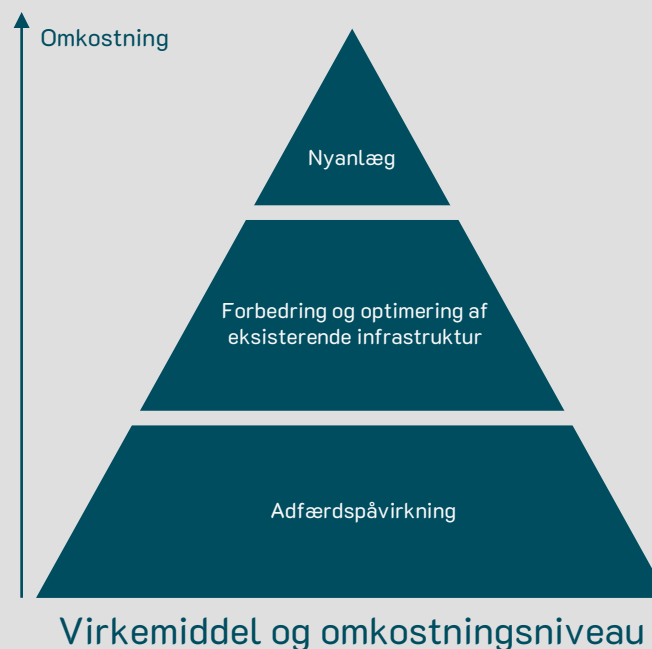
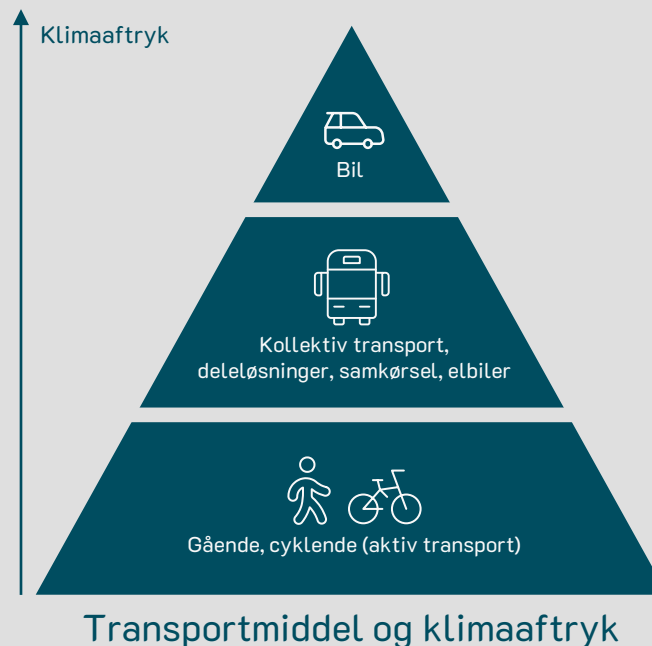
## Vi prioriterer de aktive transportformer højest

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

## Adfærd kommer før anlæg

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

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







UDGANGSPUNKTET



# Udgangspunktet

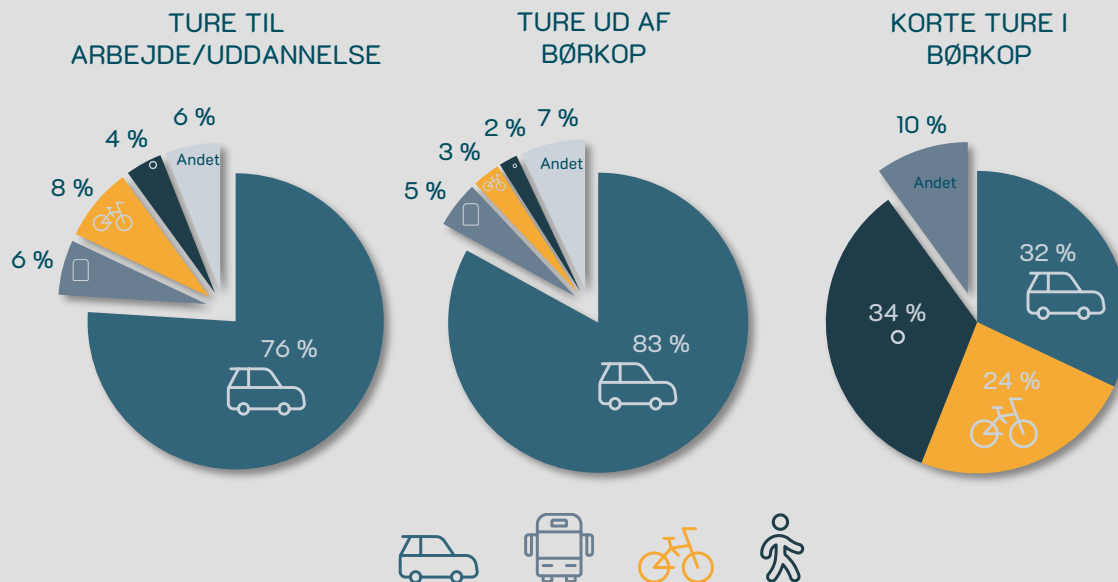
## Borgernes transportvaner

Hvordan bevæger borgerne i Børkop sig i dag? Har de overhovedet en cykel? Og hvad mener de selv der skal til for at fremme de grønne transportvaner? Alt det og meget mere har vi spurgt borgerne i Børkop om i en webbaseret spørgeundersøgelse. Det har vi gjort for at blive klogere på hvordan det står til med mobiliteten i dag. Således har vi et godt afsæt for at foreslå nye initiativer og ændringer der kan forbedre mobiliteten.

Borgerne transporterer sig ofte i mange forskellige sammenhænge og på forskellige måder. Til arbejde/uddannelse og på ture ud af Børkop by viser transportvaneundersøgelsen at privatbilen er det mest benyttede transportmiddel. Størstedelen af disse ture går til Vejle. På korte ture i Børkop bliver bilen ofte også brugt, men tæt på lige så ofte tages de korte ture til fods eller på cykel.

Andelen af ture med kollektiv trafik er generelt lav, og bus og tog benyttes naturlig nok kun på ture ud af Børkop.

Med mange ture som foretages i bil kommer det ikke overraskende at næsten alle husstande i Børkop har minimum en bil. Næsten halvdelen af byens husstande har endda 2 eller flere biler. Heldigvis har de fleste også adgang til en cykel i husstanden.



96 %

Af husstandene i Børkop har minimum 1 bil

78 %

Af husstandene i Børkop har minimum 1 cykel

## Passagerer i den kollektive trafik

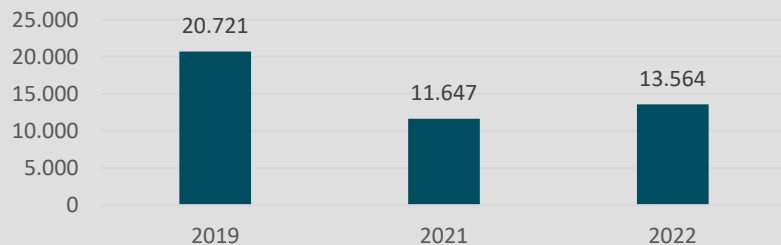
Det kollektive trafiktilbud i Børkop består af regionaltog fra Børkop Station mod Vejle/Aarhus, Fredericia og Esbjerg. Derudover kører Sydtrafiks busrute 204 Vejle – Børkop – Fredericia med 11 afgangene dagligt på hverdage.

Coronapandemien har de seneste år haft store betydninger for den kollektive trafik, der generelt har oplevet en stor nedgang i passagertallene. Tendensen er dog at passagererne så småt er på vej tilbage om end man ikke har nået det tidligere niveau. Dette gør sig også gældende i Børkop.

På Børkop Station viser nyeste data at der i 2022 var ca. 64.000 påstigere mod 78.600 i 2019 (før coronapandemien). Den markant største rejserelation fra Børkop Station er ikke overraskende til Vejle Station, som godt 60 % af rejserne foretages imellem.

Rejsekortdata fra 2019-2022 benyttes til at vise antallet af påstigere på busrute 204 i Børkop og Gauerslund. På de i alt 11 stoppesteder i Børkop er der i 2022 registreret 13.600 påstigere. I Vejle Kommune benyttes Rejsekort på ca. 80 % af alle rejser. Det reelle antal påstigere vil derfor være højere.

ANTAL PÅSTIGERE PÅ BUSRUTE 204 I BØRKOP OG GAUERSLUND





# Udgangspunktet

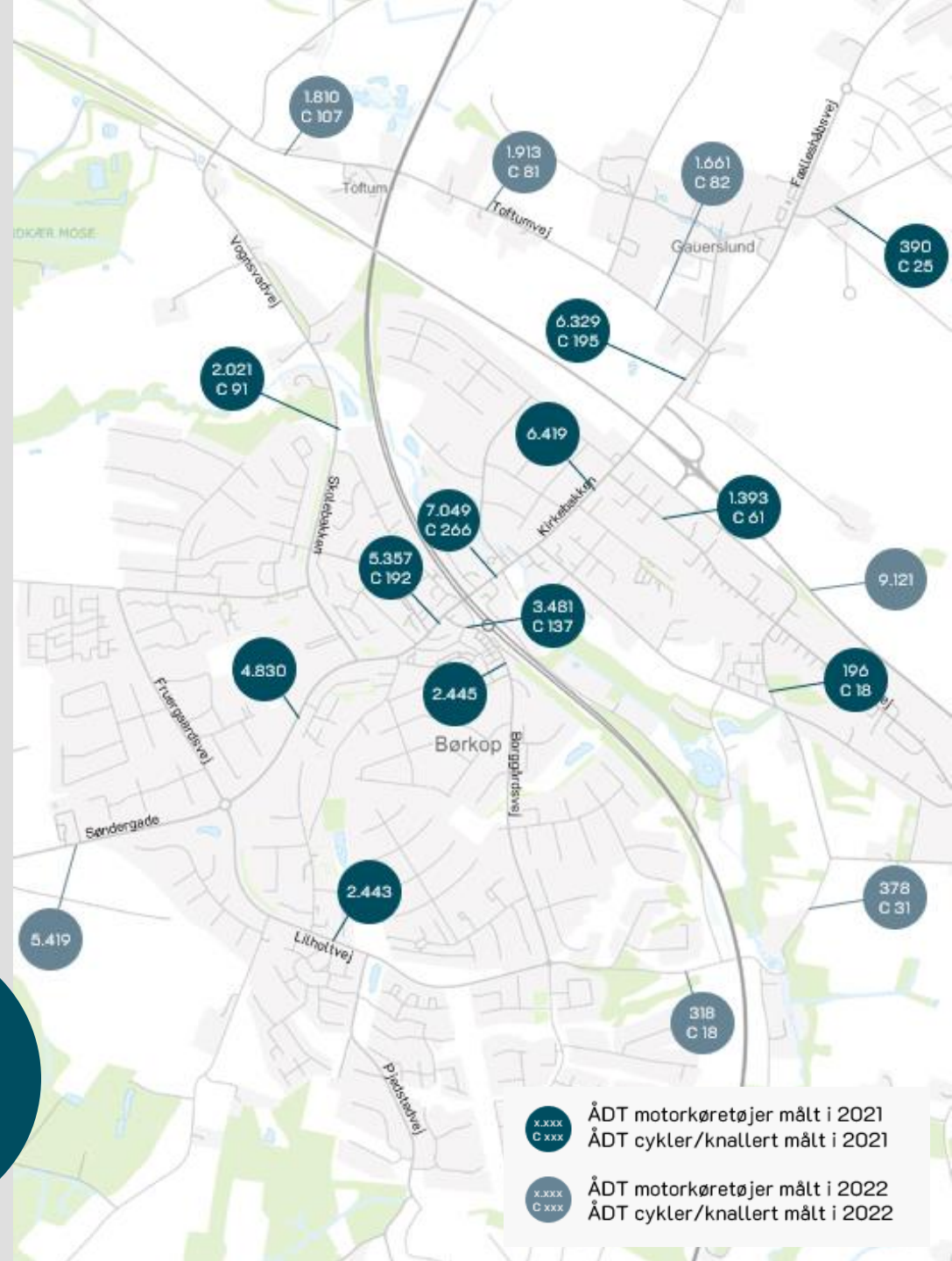
## Trafikmængder på veje og stier

Generelt er metoderne til tælling af trafik bedst udviklet for motortrafik, hvorfor dataene for antallet af cyklister er beskedne. For gangtrafik findes der pt. ingen data fra Børkop. Cykeltrafikken er målt enkelte steder. Fx på Ågade-Søndergade hvor der i 2021 er registreret ca. 250 daglige cyklister.

Indfaldsvejene til Børkop bærer naturligt de størst trafikmængder. På Kirkebakken-Fælleshåbsvej kører dagligt ca. 6.400 køretøjer og på Søndergade vest for Børkop ca. 5.400 køretøjer/døgn. Vognsvadvej udgør en mindre indfaldsvej og afvikler dagligt ca. 2.000 køretøjer.

Borggårdsvej, Lilholtvej og Fruergårdsvej bærer ligeledes en væsentlig del af vejtrafikken, idet disse veje skaber forbindelse til mange boligområder i det sydvestlige Børkop. På disse veje ligger trafikmængderne omkring 2.000-3.000 køretøjer/døgn.

Kortet til højre viser årsdøgntrafikken i udvalgte snit. Årsdøgntrafik (forkortet ÅDT) er trafikken pr. døgn opgjort som et gennemsnit over hele året.



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

x.xxx  
C xxx

ÅDT motorkøretøjer målt i 2021  
ÅDT cykler/knallert målt i 2021

x.xxx  
C xxx

ÅDT motorkøretøjer målt i 2022  
ÅDT cykler/knallert målt i 2022

# Udgangspunktet

## Potentialer og barrierer

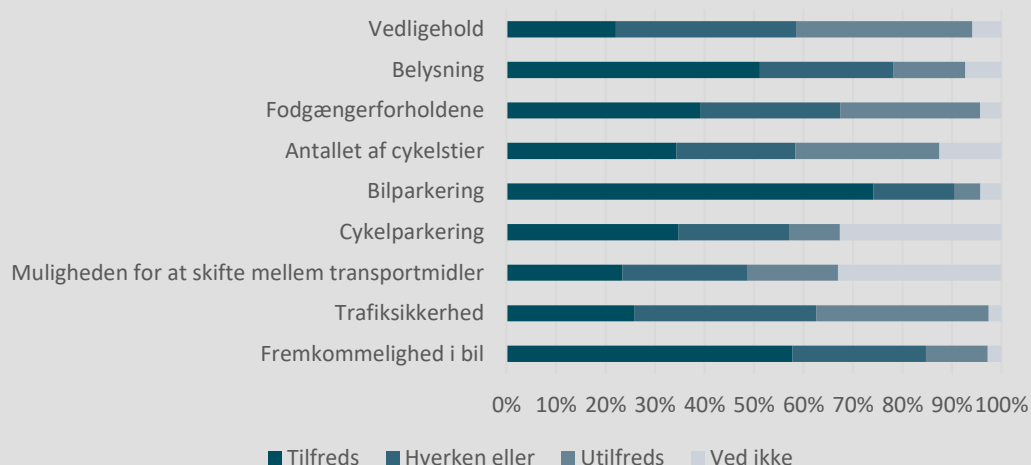
I forbindelse med den gennemførte transportvaneundersøgelse blandt borgerne i Børkop spurgte vi respondenterne til, hvilket transportmiddel de ville vælge, hvis de skulle vælge et andet end det de benytter i dag. Selvom ca. hver tredje svarer at de ikke vil ændre transportmiddel angiver i gennemsnit 25 % at ville skifte til cyklen – en positiv indikation af at cyklen faktisk er et muligt alternativt for en del.

At potentialet for at få flere til at cykle er stort, underbygges yderligere af en undersøgelse af bilture der starter eller slutter i Børkop. Her viser data at mere end 40 % af alle bilture i Børkop er kortere end 5 km – en distance for mange vil være overkommelig på cykel.

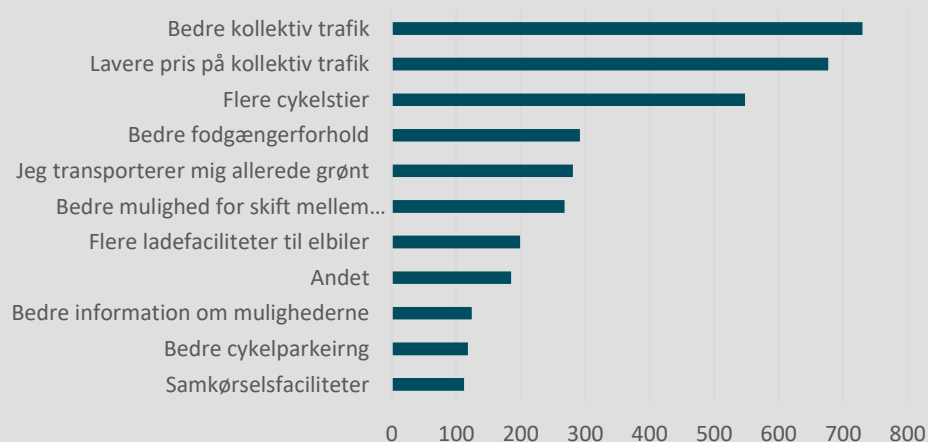
Både den gennemførte transportvaneundersøgelse og de input trafik-samarbejdsgruppen har givet viser, at markant flere er utrygge ved at færdes på cykel frem for med andre transportmidler. Det tegner et billede af, at der generelt er behov for at arbejde med forholdene for cyklende. Særligt efterspørgslen på flere cykelstier er stor, ligesom tilfredsheden med trafiksikkerhed og vedligehold af veje og stier generelt er lav.

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

TILFREDSHED MED FORSKELLIGE TRAFIKALE FORHOLD I BØRKOP



FAKTORER, SOM KAN MOTIVERE TIL GRØNNERE TRANSPORTMIDDELVALG









# VISION OG MÅL



# Vision og mål

## Vision

Trafikplan Børkop er blevet til i et samarbejde med lokale aktører i byen, der har sat ord på et fremtidsbillede for mobiliteten i Børkop. De ord har vi sammensat i en formulering af visionen, som kan læses på næste side. Det korte af det lange er, at Trafikplan Børkop skal skabe et Børkop hvor det er realistisk for alle at bo og leve uden egen bil.

## Målsætninger

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

Derudover skal Trafikplan Børkop spille op imod byvisionen "Naturbyen – en byklynge ved Vejle Fjord" og "Helhedsplan for Børkop Vest".

## Grønt visionstillæg

I tillæg til den gældende Mobilitetsplan 2018-2030, der alene dækker Vejle by, er det besluttet at udarbejde et visionstillæg. Tillægget forventes godkendt af byrådet i 2023.

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

Af de nye 2030-mål kan bl.a. nævnes:

- Der er etableret supercykelsti mellem Børkop og Vejle/Fredericia og hovedruter mellem til de mindre byer.
- Der er etableret delebilsordning i Børkop samt knudepunkter til skift mellem bil, bus, samkørsel og cykel.
- Alle børn kan cykle når de starter i skole
- Mindst 90 % af alle børn transporterer sig selv i skole

## Trafiksikkerhedsplan

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

## Klimaplan

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

- **Vækst i indbyggerantal er afkoblet fra vækst i fossil transport.**
- 25 % af ture kortere end 5 km foregår på cykel eller på elcykel.
- 30 % af personbiltransporten er omstillet til el i 203



## Vision for Trafikplan Børkop

”

*I fremtiden er de grønne transportformer det naturlige førstevalg og de foretrukne mobilitetsformer for såvel børn som voksne der bor og lever i Børkop.*

*Det er attraktivt at cykle og gå, fordi stinettet er sammenhængende, trygt og sikkert, og giver god adgang til både by og natur.*

*Den kollektive trafik understøtter transportbehovet på de længere afstande. Koblingen mellem stinet og de kollektive trafiktilbud i effektive trafikknudepunkter skaber optimale muligheder for at skift mellem transportmidler.*

*Med et velfungerende bæredygtigt mobilitetssystem er fremtidens Børkop et sted med realistiske alternativer til privatbilismen.*







**PROJEKTER**





# Projekter

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

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

Trafikplanens projekter kan opdeles i 5 indsatsområder afhængigt af hvilket tema de enkelte projekter vedrører.



A. Adfærdspåvirkning



B. Forbedring af stinettet



C. Kollektiv trafik og knudepunkter



D. Vejnet og hastighed



E. Trafiksikkerhed





# A. Adfærdspåvirkning

## Det starter med os selv

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

Her kommer det med adfærden ind i billedet. De mobilitetsudfordringer vi har udpeget i forbindelse med arbejdet med trafikplanen for Børkop, er vi selv med til at skabe. Vi har alle et transportbehov som vi løser med en transportadfærd. Men måske kan vi ændre den transportadfærd til det bedre?

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

## Kampagner, kommunikation, information repeat ...

At ændre adfærd er et langt sejt træk der kræver en løbende og vedholdende indsats. Heldigvis er der organisationer som Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet og andre der hjælper arbejdet på vej og støtter kommunerne.

Vejle Kommune deltager hvert år i en lang række af de landsdækkende kampagner såsom "Sænk farten –bare lidt", "Børn på vej" og "Kør bil, når du kører bil". Disse kampagner kommer også ud i Børkop-området.

Det skal vi blive ved med, men også udvikle nye målrettede kommunikationskampagner der kan skubbe til indgroede mobilitetsvaner. Kommunikationskampagner kan nemlig være et effektivt værktøj til at skabe opbakning og synlighed omkring nye mobilitetsløsninger. Særligt hvis kampagner og information målrettes de rette målgrupper, udvikles i fællesskaber, tilbyder gratis muligheder for fx prøvekursler eller fungerer som tidsbegrænsede konkurrencer viser erfaringerne at det virker!



# A. Adfærdspåvirkning

## Pisk eller gulerod?

Som udgangspunkt er de adfærdspåvirkende initiativer vi ofte arbejder med i den ”bløde” ende af skalaen, hvor mobilisten stadig selv vælger. Men vi arbejder også med skrappe tiltag fx at opstille regler og love der skal overholdes. Det kan være nedsættelser af hastighedsbegrænsninger, ændret biladgang, fjerne parkeringsmuligheder og lignende. Som eksempel har der i forhold til Englystskolen været drøftet mulighederne for at arbejde med en tidsbegrænset bilfri zone.

## SAMKØRSEL MED NABOGO

Vejle Kommune har gjort samkørsel nemt og gebyrfrit for kommunens borgere, ved at indgå et samarbejde med Nabogo. Nabogo er en app, der gør det let og smart at finde andre at dele turen med.

## 7 TING DU KAN GØRE, HVIS DU VIL TRANSPORTERE DIG GRØNNERE

- 1. Giv dit transportmiddelvalg en ekstra tanke:** Er bilen dit primære transportmiddel og faste følgesvend? Hvis ja, så er det måske blevet mere en indgroet vane at tage bilen, end et udtryk for at bilen er den eneste mulighed. Prøv i en periode, om du kan cykle eller tage bussen i stedet.
- 2. Lær dine børn at færdes sikkert trafikken:** Børn der er selvtransporterende oplever en større grad af frihed, selvstændighed og ansvar. De er sundere og mere velfungerende. For dig som forældre giver det mere frihed og fleksibilitet i hverdagen, hvis dit barn fx selv kan cykle hjem fra skole. Og når du kører dit barn i skole, bidrager du selv til trafikken ved skolen til ulempe for alle.
- 3. Skift bilen ud med bussen og toget – evt. i kombination med cyklen eller bilen:** Det kan være hårdt at køre langt, og svært at finde en ledig p-plads. Ved at tage bussen eller toget giver du dig selv en velfortjent pause eller mulighed for at klare lidt arbejde i transporttiden. Du slipper også for at skulle lede efter en fri p-plads.
- 4. Skift bilen ud med (el)cykel eller undgå bil nummer to og tre:** Undersøgelser viser at mere end 50 % af de bilture der foretages, er under 5 km – en distance som for mange nemt ville kunne tilbagelægges på cykel eller elcykel. Cyklen er sundere og mindsker trængsel.
- 5. Kør flere sammen:** Mange kører den samme rute på ca. samme tidspunkt 5 dage om ugen. Måske har du prøvet at sidde i kø og vinke til naboen i bilen ved siden af? Samkørsel er blevet meget nemmere med eksempelvis Nabogo-appen – prøv den!
- 6. Skift fossilbilen ud med elbil:** Hvis bilen alligevel står for udskiftning, så overvej om det ikke er tid til en elbil. Elbiler forurener og støjer mindre – det gør vore byer bedre at være i og hjælper klimaet.
- 7. Sæt farten ned når du kører bil :** Med elbil hhv. benzinbil kan du spare 19 % hhv. 16 % ved at køre 110 km/t fremfor 130 km/t. Trafiksikkerhedsmæssigt er der også store gevinster ved at nedsætte hastigheden.

## Nye projekter

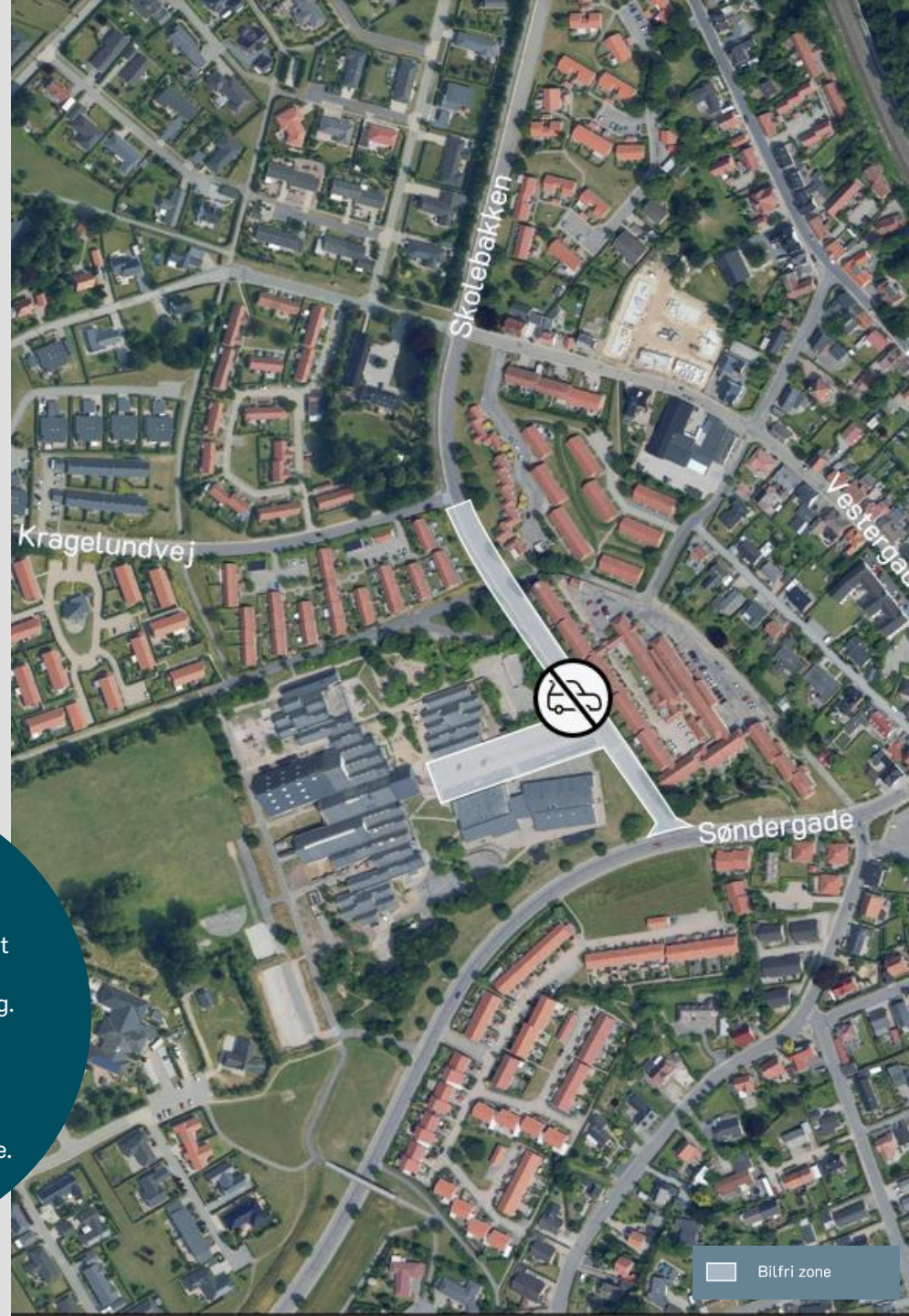
A1. Adfærdskampagner udvikles i samarbejde med Børkop Lokalråd, skolerne m.fl. Der vil være fokus på at finde lokale ambassadører og skabe incitament til grøn transportadfærd.

A2. Bilfri zone ved Englystskolen

### BILFRI ZONE

En bilfri zone er overordnet set et område, hvor biler i højere grad ikke har adgang.

Det kan være gennemkørselsforbud, indkørselsforbud, parkeringsforbud og tidsbestemt lukning af veje.







# B. Forbedring af stinettet

## Vi vil videreudvikle på stinettet

I store dele af Børkop er det eksisterende stinet veludbygget. Særligt i de nyere dele af byen har stier separeret fra veje været en integreret del af byudviklingen de senere år, ligesom krydsninger af veje mange steder er anlagt med stitunneler eller broer. Det betyder, at udgangspunktet for at fremme de aktive transportformer som gang og cykling er godt.

Der er dog potentiale for forbedring. Det eksisterende stisystem i Børkop ønskes videreudviklet, så endnu flere vil finde det attraktivt at hoppe på cyklen eller tage turen til fods.

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

## Fokus på skoleankomstområderne

I dag er biltrafikken omkring skolerne så dominerende at det opleves farligt at færdes der. Det skal være trygt og sikkert for forældre at sende deres børn i skole til fods eller på cykel.

Omkring Englystskolen vil det være muligt at arbejde med en tidsbegrænset bilfri zone nærmest skolen. Dette kan være med til at begrænse eller regulere biltrafikken, og dermed gøre det mere fordelagtigt at cykle eller gå til skole.

Ved Fælleshåbsskolen er der allerede gennemført en række tiltag til forbedring af skolevejen. Der er dog brug for mindre justeringer omkring Kiss & Ride pladsen.

## Gode forbindelser til Vejle og Fredericia

Cyklen er også relevant som transportmiddel på de lidt længere distancer såsom mellem Børkop og Vejle/Fredericia, hvor mange arbejder eller går på uddannelse. Her skal der arbejdes med etablering af supercykelstier (højklassede cykelpendlerruter). På meget af ruterne er der allerede i dag cykelstier, men niveauet kan hæves ved at etablere vejvisning, øge komforten for cyklisterne eller forbedre vedligeholdelsen. En screening af ruterne skal kortlægge mulighederne for at øge kvaliteten af ruterne.



# B. Forbedring af stinettet

## Nye projekter

B1. Anlæg af dobbeltrettet cykelsti langs Lilholtvejs sydside mellem Børkop Skovvej og Pjedstedvej.

B2. Fodgængerovergang med torontoanlæg, 50 km/t hastighedsbegrænsning, evt. hævet flade i krydsning.

B3. Etablering af enkeltrettede cykelstier i begge vejsider samt sikkert krydsningspunkt ved start på dobbeltrettet cykelsti.

B4. Afmærkning af kantbaner til cyklende (hastighedsdæmpende foranstaltninger er beskrevet i andet projekt)

B5. Etablering af dobbeltrettet cykelsti

B6. Blåt cykelfelt på tværs af Tømmervej langs Kirkebakken, dialog med tankstation omkring banner mv som skaber dårlig oversigt, evt. lukning af en af adgangene til tankstationen, evt. nedsætte hastighed lidt nord for krydsområdet

B7. Tydeliggørelse af 30 km/t zone + evt. fartdæmpende belægning i nuværende belægningskift på strækningen. Tydeliggørelse af adskillelse mellem kørende og cyklende trafik. (særskilt projekt for krydset Søndergade/Jernbanegade)

B8. Etablering af cykelbaner/kantbaner fra Søndergade og så langt muligt mod øst. Eksisterende fortov i nordlig vejside forlænges mod øst. Krydset med Tømmervej/Brøndsted Møllevej forbedres.

B9. Vejindsnævring til ét spor omkring krydsningspunkt, evt. bump/hævet flade.

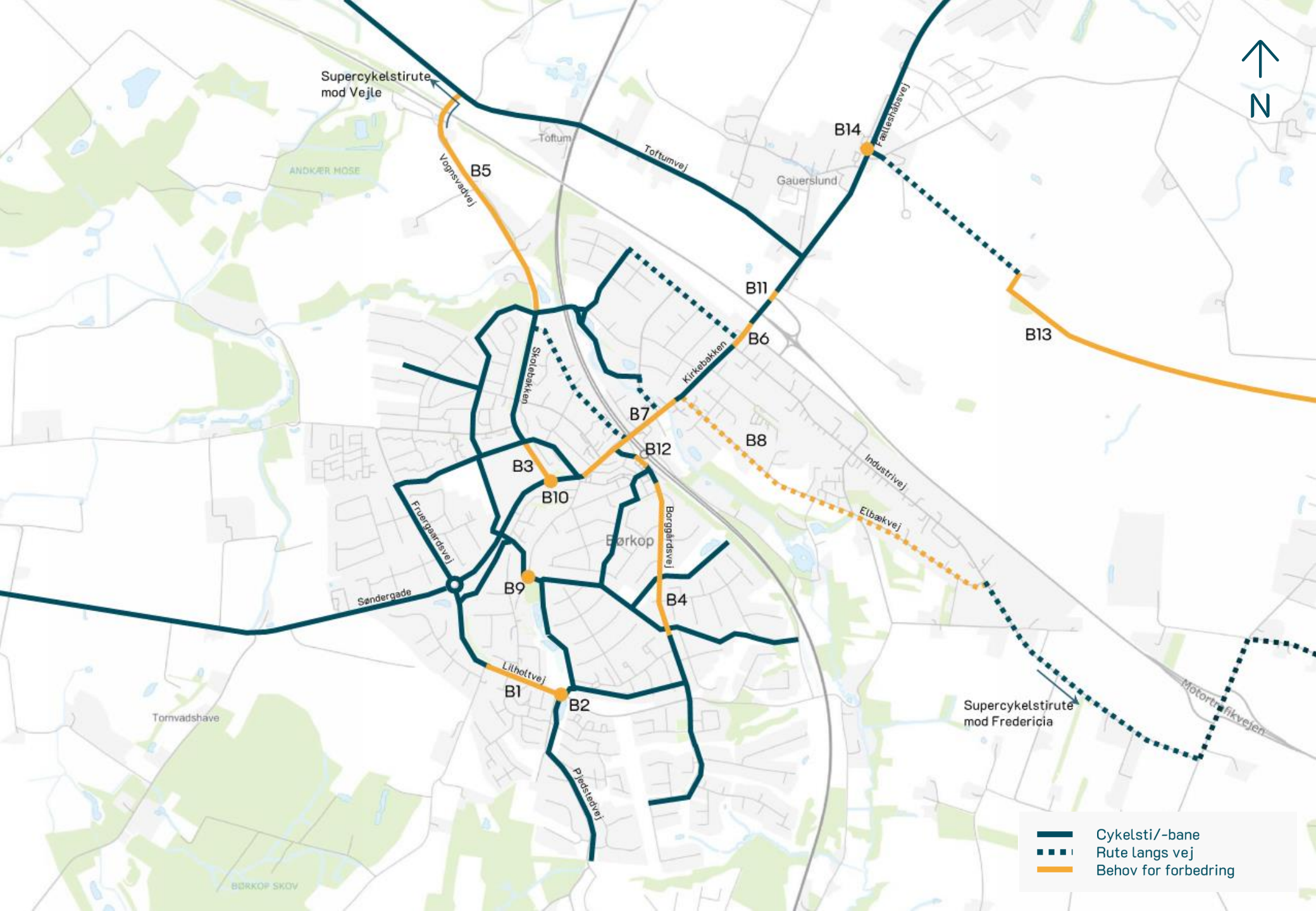
B10. Etablering af hævet flade i krydset.

B11. Blåt cykelfelt langs Kirkebakken på tværs af tilfart mod motortrafikvejen.

B12. Etablering af sikker krydsning af Jernbanegade ved stationen.

B13. Anlæg af cykelsti mellem Gårslev og Gauerslund.

B14. Adgangen til parkeringspladsen og udformningen af Kiss & Ride pladsen forbedres med afmærkning, således at der skabes en bedre trafikafvikling.



-  Cykelsti/-bane
-  Route langs vej
-  Behov for forbedring







# C. Kollektiv trafik og knudepunkter

Den kollektive trafik skal i fremtiden spille en større rolle for hverdagsmobilerne i Børkop. Vejle Kommune arbejder netop nu på en radikal gentænkning af den kollektive trafik i hele kommunen, hvilket også vil få betydning for Børkop. Fokus er på omdannelse af traditionel bus- og togdrift samt flextrafik, til et kollektivt trafiktilbud der består af en bred vifte af offentlige og private aktører.

Vi skal i langt højere grad vænne os til at bruge fælles løsninger. De løsninger skal fremmes så det bliver muligt og attraktivt at bo i Børkop uden at eje sin egen bil. Det betyder, at vi skal køre mere sammen, bruge delebiler og det skal være let at skifte mellem de forskellige transportmuligheder. Bus og tog vil også fremadrettet udgøre en central del af den kollektive trafik, men skal altså udvides til også at omfatte andre deletransportløsninger.

For at imødekomme udviklingen har vi udpeget en række knudepunkter som planlægningsmæssigt ligger fordelagtigt for pendlere, og som understøtter de transportkorridorer, der findes i dag. Knudepunkternes præcise placeringer skal fastlægges og samtænkes med pladser til delebiler, ladeinfrastruktur, busstoppesteder, blafferstoppesteder og Nabogos virtuelle opsamlingssteder. Knudepunkterne kan både være simple skilte med tilhørende cykelparkering og mere omfattende anlæg med læskærm, ladeinfrastruktur, pakkeboks o.lign.

Børkop by har udviklet sig meget mod syd og vest de seneste år, og der ligger yderligere planer om mere byudvikling mod vest. For at skabe et mere attraktivt kollektivt trafiktilbud kan det overvejes at omlægge busrute 204, således at de syd- og vestlige dele af byen får kortere afstand til bussen.



# C. Kollektiv trafik og knudepunkter

## Nye projekter

C1. Busstoppestedet på Søndergade ligger midt i et uheldsbelastet kryds. For at afværgede trafikikkerhedsmæssige udfordringer flyttes stoppestedet længere mod sydvest ad Søndergade.

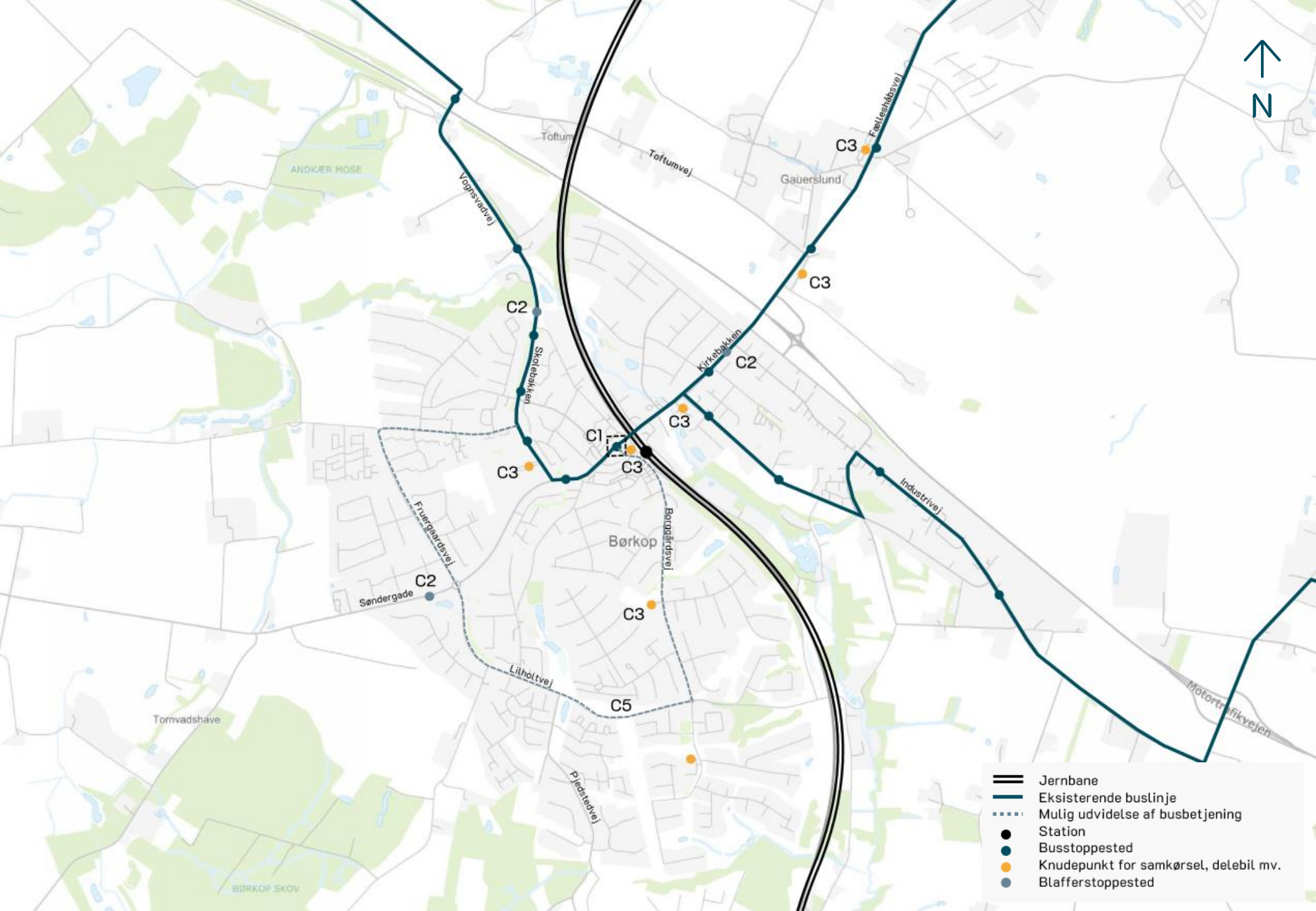
C2. Etablering af blafferstoppesteder. I samarbejde med Børkop Lokalråd og øvrige lokale udpeges lokaliteter hvor blafferstoppestedsskilte opsættes. Der gennemføres en lanceringskampagne med tilhørende løbende kommunikation.

C3. Etablering af knudepunkter for samkørsel, delebil, ladeinfrastruktur mv. Knudepunkterne udvikles efter et samlet koncept for hele Vejle Kommune. Det kan være relevant at samarbejde med private aktører omkring arealer og faciliteter.

C4. Der har vist sig behov for at øge tilgængeligheden for brugerne af Børkop Station som ejes og driftes af Banedanmark. Der indledes en dialog med Banedanmark med henblik på at afsøge mulighederne for at forbedre tilgængeligheden.

C5. Børkop er vokset meget mod vest. Ved at omlægge busbetjeningen kan en større del af byen busbetjenes.





- Jernbane
- Eksisterende buslinje
- - - - Mulig udvidelse af busbetjening
- Station
- Busstoppested
- Knudepunkt for samkørsel, delebil mv.
- Blafferstoppested







# D. Vejnet og hastighed

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

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



## Fordeling af trafikken

Vi bygger videre på den opdeling af vejnettet som Børkop allerede er udviklet efter; Gennemfartsveje, Fordelingsveje og øvrige veje.

Motortrafikvejen og Fredericiavej udgør gennemfartsvejene i tilknytning til Børkop. Begge sikrer en effektiv, trafiksikker og ugeneret afvikling af trafik uden ærinding i Børkop, og er desuden effektivt tilkoblet Børkop via fordelingsvejnettet.

Fordelingsvejene skaber forbindelser fra gennemfartsvejene til Børkop og på tværs af Børkop. De primære indfaldsveje er Søndergade fra sydvest og Kirkebakken fra nordøst. Derudover er der Vognsvadvej fra nordvest (Andkær) og Industrivej fra sydøst (Gårslev), som også i praksis fungerer som indfaldsveje, og dermed fordelingsveje. Internt i byen udgør Borggårdsvej, Lilholtvej, Fruergårdsvej og Kragelundvej desuden som en del af fordelingsvejnettet.



# D. Vejnet og hastighed

## Sikring af et acceptabelt hastighedsniveau

Motortrafikkens hastighed kan medvirke til stor utryghed blandt især gående og cyklende i trafikken, og i særdeleshed på veje uden stier. For at fremme gang og cykling vil vi derfor sikre at de tilladte hastigheder overholdes.

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

Foruden at gennemgå det faktuelle hastighedsniveau på vejene har vi vurderet om de gældende hastighedsgrænser er passende. Mange borgere peger på at hastighedsgrænserne på vejnettet på og omkring Lilholtvej og Fruergaardsvej skaber utryghed og forvirring. På Lilholtvej og Fruergaardsvej er den tilladte hastighed i dag 60 km/t. På de dele af vejene hvor der ikke er stier færdes både cyklende og gående på kørebanen, ligesom der ved Pjedstedvej er mange krydsende lette trafikanter på tværs af vejen. I samarbejde med Politiet skal der findes en løsning hvor de lette trafikanter på langs og på tværs af vejene sikres bedre.

## Nye projekter

D1. Rundkørslen tilpasses så den er mindre dynamisk at gennemkøre. Der suppleres med fartdæmpere i tilfarterne. Cyklisterne flyttes ud i cirkulationsarealet og fortovsarealerne tilpasses.

D2. Der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger der dels skal nedbringe trafikken hastighed dels skal reducere gennemkørende trafik.

D3 og D4. Kantstensparkerede biler i de smalle gader skaber problemer. Det skal undersøges nærmere om ensretning af gaderne (cyklister undtaget) kan forbedre forholdene og sikre gode cykelforbindelser på tværs af byen.

D5. Vejen med tilhørende stisystem opgraderes i forbindelse med udviklingen af nye byområder nord for vejen.

D6. Bakkende lastbiler med varer til Netto skaber utryghed. Der indgås en dialog med Netto omkring hvordan varelevering kan foregå på mere sikker vis.

D7. Ny afmærkning af kantbaner på nordlig del med fuldt optrukket kantlinje. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

D8. Hastigheden omkring krydsningen reduceres og krydsningspunktet tydeliggøres herunder tydeliggørelse af vigepligtsforholdene. Projektet udføres i sammenhæng med projekt B2.

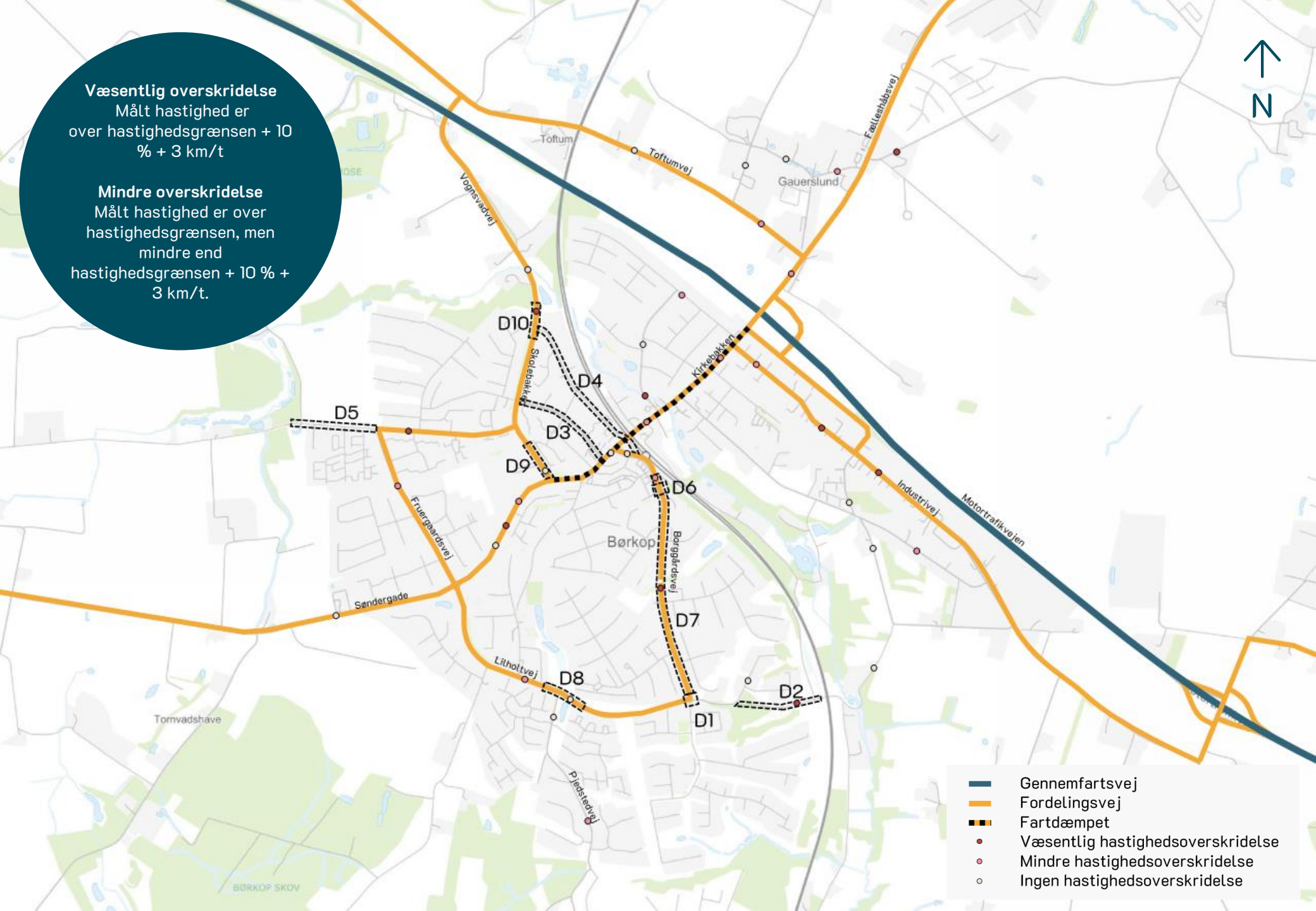
D9. Der etableres en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t + evt. hastighedsdæmpende tiltag omkring skolen.







D10. Etablering af byport og/eller fartdæmpende foranstaltninger.



**Væsentlig overskridelse**  
Målt hastighed er over hastighedsgrænsen + 10 % + 3 km/t

**Mindre overskridelse**  
Målt hastighed er over hastighedsgrænsen, men mindre end hastighedsgrænsen + 10 % + 3 km/t.



-  Gennemfartsvej
-  Fordelingsvej
-  Fartdæmpet
-  Væsentlig hastighedsoverskridelse
-  Mindre hastighedsoverskridelse
-  Ingen hastighedsoverskridelse





# E. Trafiksikkerhed

## Vi sætter ind der hvor ulykkerne sker

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

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

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

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

En lokalitet udpeges som uheldsbelastet efter følgende kriterier:

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

Den seneste udpegnings er foretaget i 2022, og udpeger i Børkop ét kryds, hvor der over en 5-årlig periode er politiregistreret 5 uheld, nemlig krydset Søndergade/Jernbanegade. Der er ikke udpeget nogen uheldsbelastede strækninger.

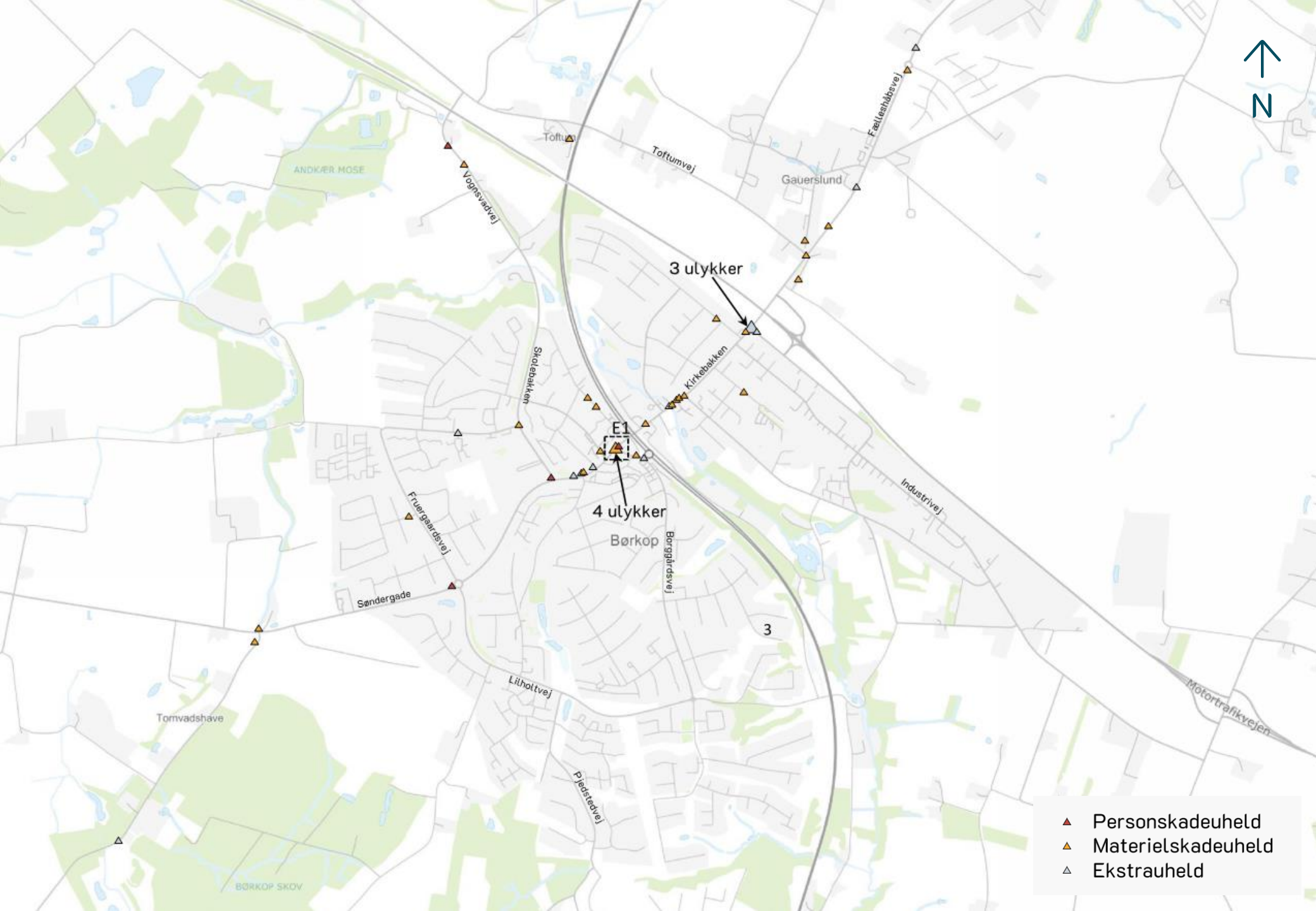


# E. Trafiksikkerhed

## Nye projekter

E1. Krydsets kompleksitet og trafikmængderne er sandsynligvis årsagen til trafiksikkerhedsproblemerne i krydset. Det foreslås at p-pladserne i krydset nedlægges og buslommen flyttes. Derudover skal der arbejdes med øget synlighed af 30 km/t zonen og opstramning af krydshjørnerne. Cykelstien føres desuden igennem krydset evt. hævet, således at bilisternes opmærksomhed skærpes og hastigheden nedsættes.





ANDKER MOSE

Toftum

Toftumvej

Gauerslund

Fælleshøvevej

Vognsvævej

3 ulykker

Skolebakken

Kirkebakken

E1

4 ulykker

Børkop

Industrivej

Fruergaardsvej

Søndergade

3

Liholtvej

Pæstedevej

Motortrafikvejen

Tomvadshave

BØRKOP SKOV

- ▲ Personskadeuheld
- ▲ Materielskadeuheld
- △ Ekstrauheld





# Realisering af planen

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

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

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

Projekterne beskrevet i planen skal ses i sammenhæng, men udføres enkeltvist eller i passende bidder. De er undersøgt og beskrevet på et overordnet niveau, og med en vis elasticitet. Det betyder, at de skal kvalificeres og detailplanlægges yderligere før realisering.

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



