

Gruppe:



Forside til skannet bilag



Recno=170125



SamlLbnr=20042



Udvalg=TRU



Bilagsnr=, Bilag 190



Dobbeltsidet=N



Sider=41

Dokument titel: Henvendelse af 20. og 27 maj 2005 fra Stubdrupgruppen og Borgergruppen Vejle
Syd vedrørende Borgmestervejen i Vejle
Antal sider: [41]
Dobbeltsidet: [N]
Sagens udvalg: TRU
Sagens nummer
Sagens titel ' TRU alm. del
Bilagsnr: Bilag 190
Dokumenttype: Henvendelse
Samling: 20042
Recno: 170125
Gruppe: []

Stubdrupgruppen + Borgergruppen Vejle Syd

v/Gunnar Kyed, Stubdrupvej 79, 7100 Vejle ☎ 75 86 30 67

v/Ilse Larsen, Svinholtvej 8, 7100 Vejle ☎ 75 85 99 49

Trafikudvalget
Folketinget, Christiansborg
1240 København K

Vejle, den 27. maj 2005

Vedr.: Ødsted – Ny Højen – Vinding motortrafikvej (Borgmestervejen) i Vejle

I forbindelse med vort foretræde tirsdag, den 31. maj 2005, har vi følgende spørgsmål til Transport- og Energiministeren, som vi venligst beder Trafikudvalget få belyst:

Spørgsmål:

- 1. Har Staten indvilget i at ville betale for Borgmestervejen, såfremt denne vedtages af Vejle Amtsråd?**
- 2. Kan Ministeren bekræfte, at han vil overtage og anlægge Borgmestervejen, såfremt denne vedtages af Vejle Amtsråd?**

Baggrunden for vore spørgsmål er, at det fra lokalt politisk hold forlyder, at Ministeren har givet tilsagn om at ville overtage og betale for vejen.

Vi beder venligst, i henhold til Lov om Offentlighed, om kopi af denne aftale.

Da Regionplantillæg nr. 1 skal behandles på Amtsrådets ordinære møde 24.06.2005, beder vi venligst om svar på spørgsmålene inden denne dato.

På forhånd tak!

Med venlig hilsen

Ilse M. Larsen

Gunnar Kyed

CC.: Transport- og Energiminister Flemming Hansen

Stubdrupgruppen + Borgergruppen Vejle Syd

v/Gunnar Kyed, Stubdrupvej 79, 7100 Vejle ☎ 75 86 30 67

v/Ilse Larsen, Svinholtvej 8, 7100 Vejle ☎ 75 85 99 49

Trafikbelastning i Vejle by i forbindelse med Borgmestervejen

Følgende tal er udarbejdet med udgangspunkt i Vejle Amt og Vejle Kommunes tekniske VVM-redegørelse for motortrafikvejen Ødsted – Ny Højen – Vinding, august 2003, dokument nr. 55203-01, rev. 05. I det følgende er kun anvendt tal, som omhandler stykket E45 – Ødsted og ikke forlængelsen til Vinding.

Trafik aflastning/merbelastning i Vejle Syd området

Aflastning	Fredericiavej mellem motorvejen og Sønderdalen	1.000 biler/døgn
Merbelastning	Grønlandsvej	1.600 biler/døgn

Denne opgørelse giver en **merbelastning** af Vejle Syd området med 600 biler/døgn; hertil kommer 4.900 biler/døgn, som kører på den nye motortrafikvej også i Vejle Syd området.

Man kunne godt tage Fredericiavej vest for motorvejen med i regnestykket. Her er aflastningen på 2.400 biler/døgn, altså en nettoaflastning på 800 biler/døgn, men med 4.900 biler/døgn på den nye motortrafikvej vil det stadigvæk betyde en merbelastning af Vejle Syd området.

Der er yderligere det faktum, at merbelastningen af Grønlandsvej ikke er særlig nøjagtig, idet den kun medtager trafik til og fra E45 S. Det skyldes bl.a., at detaljeringsgraden i modellens zonesystem ikke er godt nok.

Trafik aflastning/merbelastning i Vejle Nord området

Aflastning	Horsensvej	1.400 biler/døgn
Merbelastning	Vejle fjord broen	1.300 biler/døgn

Denne aflastning ligger inden for usikkerheden for modellen, så Vejle Nord området forbliver uberørt af vejen.

Trafik merbelastning uden for Vejle by

Merbelastning	E20 Lillebælt – Skærup	1.800 biler/døgn
Merbelastning	E45 Skærup – Vinding	1.600 biler/døgn
Merbelastning	Rute 441 Ødsted – Vingsted – Bredsten	3.000 biler/døgn
Merbelastning	Ny motortrafikvej Ny Højen – Ødsted	5.300 biler/døgn

Ovennævnte er trafikale konsekvenser for Vejle området. En analyse af den deraf følgende yderligere støjmæssige belastning for hele Vejle området og byerne langs E45 fra Kolding til Vejle, sammenholdt med den støjbelastning, E45 i dag påfører området, vil sandsynligvis stille krav til støjdæmpende foranstaltninger på de bestående vejanlæg.

Stubdrup, 20. maj 2005
Gunnar Kyed
Civilingeniør, M.Sc.Eng.

Fra: Ilse M. Larsen [iml@tranbergssystem.com]
Sendt: 27. april 2005 11:12
Til: Flemming Schiller (fsch@trm.dk)
Cc: 'Gunnar Kyed'; Gunnar Kyed; 'Erling Madsen'; Inge
Emne: VS: Anmodning om svar på henvendelser om Borgmestervejen - Vejle Amt/Vejle Kommune

Vedhæftede filer: Flemming Schiller 140405 Borgmestervejen.htm; Flemming Schiller 130405 Borgmestervejen - tillægsspørgsmål.htm; Flemming Schiller - 130405 VS Borgmestervejen - HASTER!.htm

Vi tillader os endnu engang at anmode om svar på vore spørgsmål, jf. nedenstående samt vedlagte.

Med venlig hilsen
P.v.a.
Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen
Ilse M. Larsen
Svinholtvej 8
7100 Vejle
Job: 75 85 83 80
Priv.: 75 85 99 49

Fra: Ilse M. Larsen [mailto:iml@tranbergssystem.com]
Sendt: 20. april 2005 09:02
Til: Flemming Schiller (fsch@trm.dk)
Emne: Anmodning om svar på henvendelser om Borgmestervejen - Vejle Amt/Vejle Kommune

Vi tillader os hermed at minde om vor tidligere email korrespondance (vedlagt), da vi gerne vil have svar på vore spørgsmål.

På forhånd tak!

Med venlig hilsen
P.v.a.
Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen
Ilse M. Larsen
Svinholtvej 8
7100 Vejle
Job: 75 85 83 80
Priv.: 75 85 99 49

Fra: Ilse M. Larsen [iml@tranbergssystem.com]
Sendt: 14. april 2005 11:18
Til: Flemming Schiller (fsch@trm.dk)
Cc: 'Gunnar Kyed'; Gunnar Kyed; 'Erling Madsen'
Emne: Borgmestervejen
Kære Flemming Schiller!

I forlængelse af vore tidligere fremsendte emails samt vor telefonsamtale g.d., hvor du oplyste, at der ikke var blevet udarbejdet referat af møde 31.03.2005 mellem Transport- og Energiministeren samt borgmestre fra Vejle Amt, skal vi venligst jf. Lov om Offentlighed, § 6 bede dig oplyse, om der forefindes et notat fra mødet. Såfremt dette ikke er tilfældet, vil vi bede dig oplyse begrundelse for, at mødet ikke har vurderet at være pligtigt til at gøre notat af mødet. Såfremt der er gjort notat, skal vi for en god ordens skyld i henhold til Lov om Offentlighed bede om aktindsigt, idet vi beder om en kopi heraf.

Vi ser frem til at modtage din besvarelse.

Med venlig hilsen
P.v.a.
Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen
Ilse M. Larsen
Svinholtvej 8
7100 Vejle
Job: 75 85 83 80
Priv.: 75 85 99 49

Fra: Ilse M. Larsen [iml@tranbergssystem.com]

Sendt: 13. april 2005 14:05

Til: Flemming Schiller (fsch@trm.dk)

Emne: Borgmestervejen - tillægsspørgsmål

Vi beder dig venligst oplyse, hvem der deltog fra Vejle Amt/Kommunerne i Vejle Amt i mødet den 31. marts 2005.

På forhånd tak!

Med venlig hilsen

P.v.a.

Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen

Ilse M. Larsen

Fra: Ilse M. Larsen [iml@tranbergssystem.com]
Sendt: 13. april 2005 13:33
Til: Flemming Schiller (fsch@trm.dk)
Cc: 'Gunnar Kyed'; Gunnar Kyed; 'Erling Madsen'; Inge
Emne: VS: Borgmestervejen - HASTER!

Prioritet: Høj

Vedhæftede filer: Borgmestervejen Skærup 06040002.PDF; Byråd 20050412dub1.pdf
Som aftalt pr. telefon d.d. genfremsendes hermed vore mails. Jeg vedlægger dagsorden til Vejle Byråds møde g.d., hvor det blev besluttet at tage stykket fra E45 i vest til Vinding ud af forslag til regionplantillæg (vi overværede mødet).

Vi ser frem til at høre fra dig.

Med venlig hilsen
P.v.a.
Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen
Ilse M. Larsen

Fra: Ilse M. Larsen [mailto:iml@tranbergssystem.com]
Sendt: 7. april 2005 13:26
Til: Transport- og Energiministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Transport- og Energiminister Flemming Hansen (min@trm.dk); 'Gunnar Kyed'; Gunnar Kyed; 'Erling Madsen'
Emne: VS: Borgmestervejen - HASTER!
Prioritet: Høj

Vi genfremsender hermed vor email af g.d., idet Vejle Kommune d.d. har lagt vedlagte dagsorden til Økonomiudvalgsmøde 11.04.05 ud på internettet.

Heraf fremgår det, at mødet mellem de 5 borgmestre og Transport- og Energiministeren blev afholdt den 30. marts.

På baggrund af vedlagte, skal vi venligst bede Transport- og Energiministeren begrunde følgende vurderinger, jf. dagsordenen:

01. Med hvilken begrundelse vurderer Ministeren, at Borgmestervejen er en statsvej?
02. Kan Ministeren uden om Folketinget overtage vejen, såfremt denne vedtages?
03. På hvilken baggrund vurderer ministeren, at der er gode muligheder for en amtslig vedtagelse af vejstykket fra E45 til Ødsted?

Vi vedlægger samtidig kopi af omtale i Vejle Amts Folkeblad g.d., hvoraf det fremgår, at Vejle Kommune ikke reelt ønsker at lade vejstykket fra E45 til Vinding udgå. Borgmesteren giver udtryk for, at Vejle Kommune ønsker vejstykket anlagt, men med Statslig finansiering.

Da økonomiudvalgsmødet afholdes mandag 11.04.05, og sagen ligeledes er på Byrådsmøde 12.04.04, beder vi i henhold til Lov om Offentlighed venligst om kopi af referatet af møde afholdt den 30. marts 2005 i dag eller senest i morgen.

På forhånd tak!

Med venlig hilsen
P.v.a.
Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen
Ilse M. Larsen
Svinholtvej 8
7100 Vejle

Fra: Ilse M. Larsen [mailto:iml@tranbergssystem.com]

Sendt: 6. april 2005 12:52

Til: Transport- og Energiministeriet (trm@trm.dk)

Cc: Transport- og Energiminister Flemming Hansen (min@trm.dk); 'Gunnar Kyed'; Gunnar Kyed; 'Erling Madsen'

Emne: Borgmestervejen

Vi er bekendt med, at der har været afholdt et møde mellem de 5 borgmestre fra sammenlægningskommunen Vejle (Flemming Christensen, Leif Skou, Sonny Berthold, Villy Dahl Johansen og Arne Sigtenbjerggaard) inden for de seneste 1 til 2 uger.

Iflg. vore informationer har emnet været Statens involvering/overtagelse af Borgmestervejen (motortrafikvejsprojekt fra Vinding over Ny Højen til Ødsted), som endnu ikke har været til afstemning hos vejmyndigheden, Vejle Amt.

Transport- og Energiministeren har tidligere i den lokale presse oplyst, at han ville afholde mødet med borgmestrene, men også samtidig afvist, at Staten kan overtage et vejprojekt, som ikke er vedtaget.

Vi skal derfor i henhold til Lov om Offentlighed bede om aktindsigt, idet vi beder om en kopi af referatet af dette møde.

Såfremt mødet ikke er blevet refereret, beder vi om Transport- og Energiministerens udtalelse omkring konklusionen på dette møde.

Med venlig hilsen

P.v.a.

Borgergruppen Vejle Syd & Stubdrupgruppen

Ilse M. Larsen

Svinholtvej 8

7100 Vejle

Indholdsfortegnelse

Åbne sager

46. Forslag til lokalplan nr. 187 for et område ved Vejle Stadion	101
47. Agenda 21	103
48. Beretning for Fællessekretariatet for skatteankenævn	105
49. Motortrafikvejen syd om Vejle	106
50. Anlægsbevilling til Skibethallen	107
51. Anlægs- og driftsbevilling til nyt ældre- og plejeboligprojekt ved Bakkegården.....	109
52. Anlægsbevilling til skolebyggeri Vinding Skole.....	111
53. Anlægsbevilling til skolebyggeri, Damhavens Skole	113
54. Anlægsbevilling til skolebyggeri, Engum Skole	114
55. Anlægsbevilling til skolebyggeri, Grejsdal Skole	116
56. Anlægsbevilling til skolebyggeri, Højen Skole	118
57. Anlægsbevilling til skolebyggeri, Langelinies Skole	120
58. Mindre anlægsarbejder til udførelse i 2005	122
59. Cykelsti langs Grejsdalsvej	126
60. Midlertidige lokaler til BIZ-ArT projektet	128
61. Overførsel af drifts- og anlægsmidler fra 2004 til 2005	132
62. Godkendelse af byggeregnskab og skema C for AAB's afdeling 47, Sandegraven.....	137
63. Byggeregnskab for plejeboligcenteret Sofiegården.....	138
64. Udlejning af ungdomsboliger som familieboliger	140
65. Forslag til reviderede vedtægter for Vejle Kommunes Musikskole.....	141
66. Partistøtte for 2004 til Vejle-Listen, udtalelse til Indenrigs- og Sundhedsministeriet	143

Lukkede sager

- 67. Anlægsbevilling, kloakreovering
- 68. Anlægssag, Midtbyen
- 69. Ekspropriation, kloakanlæg
- 70. Støttesag, Søndermarken
- 71. Vejle Stadion
- 72. Salgssag, Midtbyen
- 73. Klage over afgørelse

Af sagsbeholdningen pr. 31.12.04 på 787 sager, er der dog 561 berostillede sager, som afventer afgørelser i udvalgte prøvesager.

Sekretariatet har de seneste 3 måneder af 2004 til fulde opfyldt de krævede sagsbehandlingstider, ligesom statistikkerne for januar og februar 2005 viser, at kontraktkravene fortsat opfyldes.

De færdigbehandlede sager er afgjort således:

Behandlede klager	Medhold	Delvis medhold	Stadfæstede	Yderligere forhøjet	Anden afgørelse
894	209	165	403	7	110

Kommunernes Revisionsafdeling har ved revisionspåtegning af 16.3.05 givet revisionserklæring uden forbehold.

Vedtaget.

Lone Pedersen var fraværende.

BY Å

05.01.02Ø54

MAA/ADM

49. Motortrafikvejen syd om Vejle

I januar sendte de 5 borgmestre i den nye Vejle Kommune et fællesbrev til trafikministeren, og bad ham løfte sagen omkring anlæggelsen af den pågældende vej, som efter amternes nedlæggelse må anses for at være en statsvej. Samtidig bad vi om mulighed for at fremføre sagen ved et møde.

Kopi af brevet er tidligere udsendt som bilag til økonomiudvalgssag nr. 82 til mødet den 11.4.05.

Dette møde blev holdt den 30.3.05. Ministerens anbefaling var, at det lokalt var nødvendigt at få en beslutning i sagen, for at ministeren derefter kunne overtage sagen, idet ministeren var enig i, at vejen var en statsvej. Han vurderede også, at der var gode muligheden for at få vejstykket fra motorvejen mod vest til Ødsted besluttet nu.

Det er begrundelsen for, at Vejle Kommune nu bør trække sit ønske og vejforløb tilbage.

Borgmesteren indstiller,

at Byrådet anmoder Vejle Amt om at stoppe gennemførelsen og vedtagelsen af VVM-redegørelsen for vejstykket (borgmestervejen) fra Fredericiavej til motorvejen, som det efter aftale var Byrådets anlægsudgift.

Økonomiudvalget tiltræder den 11.4.05 i sag nr. 82 borgmesterens indstilling.

Gert Eg var fraværende.

Vedtaget.

Lone Pedersen var fraværende.

BY Å 82.06:04.04000

KVM/KULTUR

50. Anlægsbevilling til Skibethallen

I forbindelse med vedtagelsen af budget 2003 blev det aftalt, at der skulle opføres et klubhus i forbindelse med en idrætshal i Skibet, således at det kunne fungere sammen med det nye idrætsanlæg.

Der er udarbejdet projekt af BBP-arkitekterne og Birch og Krogbo, og der er bevilget et tilskud fra Lokale- og anlægsskuffonden til projektet på 2,5 mio. kr.

Der vil være "første spadestik" den 12.4.05 kl. 14.00.

Børne- og kulturdirektøren indstiller,

at der meddeles anlægsbevilling i henhold til nedenfor.

Kulturudvalget godkendte den 5.4.05 i sag nr. 63 børne- og kulturdirektørens indstilling.

Lars Aarup og Astrid Balle var fraværende.

Økonomiudvalget tiltræder den 11.4.05 i sag nr. 85 børne- og kulturdirektørens indstilling.

Gert Eg var fraværende.

Bemærkninger

Efter afholdt licitation og efterfølgende sparerunde, kan der nu opstilles følgende anlægsbudget:

Tilbud fra totalentreprenør	12.463.800 kr.
Diverse ændringer	-566.700 kr.
Rådgivning og omkostninger	2.245.000 kr.
Uforudsete udgifter	555.000 kr.
I alt	14.697.100 kr.

VAF 17/4-2004

Borgmestervejen spøjte i kulissen

Lørdag

Den omstridte Borgmestervej (motortrafikvejen fra Ødsted over Ny Højen til Vinding) dukkede op et par gange i diskussionen på gårdsdagens trafikkonference.

Formanden for kommuneforeningen i Vejle Amt, Leif Skov (S), leverede en huskekage til de amtsrådspolitikere, som var til stede:

- Kommunerne i Tre-

kantområdet har et fantastisk behov for at få Borgmestervejen ud til Billund. Vi kunne ønske os, at station kunne hjælpe med finansieringen. Jeg vil bare sige til medlemmerne af amtsrådet: Vi har en aftale om den vej, og den skal overholdes, lød det.

Leif Skov har lugtet lunten: Borgmestervejen vaker videre efter at være blevet udskudt. Vejle Amt fattes penge, og allerede i begyndelsen af maj måned skal politikkerne sætte sig sammen for at finde 200 millioner kroner i næste års budget. I den øvelse er Borgmestervejen i spil, for med en pris på omkring 170 millioner kroner kan den løse mange finansielle problemer for amtet - uden at det går ud over servicen.

Vejles borgmester, Flemming Christensen (SF), bragte også vejen på banen



Leif Skov benyttede konferencen til at levere en huskekage til amtsrådspolitikerne. - Foto: Anders Brohus

og efterlyste et bindende tilsagn fra trafikministeren om penge til det tilslutningsanlæg til motorvejen, som staten skal betale.

- Borgmestervejen er et lokalt projekt, ikke sandt. Jeg har noteret mig begge mærkningerne fra begge borgmestre, sagde han.

mik

Lokalt projekt

Trafikminister Flemming Hansen (K) parerede:

TRE Erhvervspolitisk Udvalg
Vejle Amt

INVITATION

å hjem møde«

ernes nye regionalpolitik
ernes nye arbejdsopgaver,
udvikling og fremtid.



Vejle Kommune

Byrådet

DAGSORDEN

Formandens
initialer:

Blad nr.: 433

Mødested: Rådhuset

Mødedato: 4.11.03

Kl.: 16.30

Deltagere: Flemming Christensen (forlod mødet efter behandling af sag nr. 185), Gert Eg, Kurt Tværkær, Jørgen Bastholm, Bjarne Duedahl, Vagn Åge Jensen, Olaf Haahr, Astrid Balle, Aage Bach Nielsen, Lars Aarup, Rie Knudsen, Erik Rasmussen, Lone Pedersen, Karen Delfs (forlod mødet efter behandling af sag nr. 185), Lars Kromann-Larsen, Benthe Stig, Bjarne Knudsen (forlod mødet under behandling af sag nr. 192), Mourad Dalibey, Frank Rundstrøm, Kirsten Herløv Skjøth, Ruth Christensen, Tom Skovgaard, Peter Sikær Kristensen, Finn Bjerg og Christa Laursen

Indholdsfortegnelse

Åbne sager

183. Fællesprojekter i Trekantområdet	435
184. Hovedstruktur for Trekantområdet 2003 – 2014	438
185. Forslag til regionplantillæg for ny vejforbindelse Ødsted - Ny Højen – Vinding	439
186. Tilbygning til den integrerede daginstitution Troldebakken	440
187. Puljebeløb vedrørende grundtakstreformen på det sociale område	442
188. Indretning af bokselokaler i Spinderiet	444
189. Overskuddet fra lukning af Vestruten	446
190. Anlægsregnskab for klubhus ved Vestre Stadion	447
191. Kommunal garanti for kreditforeningslån – Højen Forsamlingshus	447
192. Generalforsamling og valg af bestyrelse til Musikteatret Vejle	448
193. Ændring af Egnsteatrets vedtægter	451
194. Ændringer i styrelsesloven	452
195. Bygningsforbedringsudvalg efter byfornyelsesloven	453
196. Venskabsbyforbindelse med Nantong, Kina	456
197. Mødekalender 2004 for Byrådet	458

Lukkede sager

- 198. Byggeprojekt
- 199. Køb af areal



DAGSORDEN	
Formandens initialer:	Blad nr.: 439
Mødested:	Rådhuset
Mødedato:	4.11.03 Kl.: 16.30

- at det anbefales, at forslaget fremlægges til offentlig debat,
- at der arrangeres et borgermøde i Vejle Kommune om Vejles rolle i Trekantområdet, og
- at Vejle Kommune foreslår, at den fælles konference holdes i Vejle.

Økonomiudvalget tiltræder den 27.10.03 i sag nr. 313 teknisk direktørs og kommunaldirektørens indstilling.

Teknisk Forvaltnings bemærkninger

Efter de 8 byråds godkendelse vil forslaget til fælles hovedstruktur for Trekantområdet blive fremlagt til offentlig høring i perioden medio december 2003 til slutningen af februar 2004. Der vil blive foretaget mindre tekniske rettelser i hæftet, inden det sendes i høring.

- Vedtaget. -

BY Å

01.01.03P17

BØL

Teknisk Forvaltning

185. Forslag til regionplantillæg for ny vejforbindelse Ødsted - Ny Højen - Vinding

Vejle Amt har sendt forslag til regionplantillæg for ny vejforbindelse Ødsted - Ny Højen - Vinding til høring frem til 20.10.03. Det er aftalt med Vejle Amt, at hørings svaret fra Vejle Kommune sendes i uge 45.

Forslaget omfatter et projekt med en linieføring, der med udgangspunkt nordøst for Ødsted føres syd om Mejsling, syd om Ny Højen, nord om Svinholt Skov og tilsluttes motortrafikvejen til Fredericia sydøst for Vinding.

Forslag til tillæg nr. 1, Planlægning af motortrafikvej Ødsted - Ny Højen - Vinding ligger i sagen. Regionplantillægget er suppleret med en VVM-redegørelse, hvor de miljømæssige forhold er beskrevet.

Teknisk direktør indstiller,

- at det meddeles Vejle Amt, at Vejle Kommune ikke har bemærkninger til linieføringen af den ny vejforbindelse, og



DAGSORDEN	
Formandens initialer:	Blad nr.: 440
Mødested:	Rådhuset
Mødedato:	4.11.03 Kl.: 16.30

at vejforbindelsen er en vigtig forudsætning for afvikling af trafikken uden om Vejle by og vigtig for at kunne sikre den fremtidige byvækst til både erhverv og boliger i den sydlige del af kommunen.

Lars Kroman-Larsen stillede i forbindelse med Økonomiudvalgets behandling af sagen den 3.11.03 under nr. 327 følgende ændringsforslag:

at det meddeles Vejle Amt, at Vejle Kommune ikke har bemærkninger til linieføringen af den nye vejforbindelse fra E45 til Ødsted,

at vejforbindelsen E45 – Børkop Motortrafikvej opgives, da vejstykket ikke opfylder formålene, og

at vejforbindelsen E45 – Ødsted kan blive en vigtig forudsætning for afvikling af trafikken uden om Vejle.

For Lars Kromann-Larsens forslag stemte Lars Kromann-Larsen og Tom Skovgaard. Imod stemte øvrige.

Økonomiudvalget tiltræder den 3.11.03 i sag nr. 327 teknisk direktørs indstilling.

Imod stemte Lars Kromann-Larsen og Tom Skovgaard med begrundelse som det fremgår af Lars Kromann-Larsens beslutningsforslag.

- For Lars Kromann-Larsens ændringsforslag stemte 11 medlemmer. Imod stemte 14 medlemmer.

Forslaget blev således ikke vedtaget.

Lars Kromann-Larsen begærede vedhæftede begrundelse tilført protokollen og medsendt til Vejle Amt.

Blev herefter vedtaget som indstillet af teknisk direktør med 14 stemmer.

Imod stemte de medlemmer, som stemte for Lars Kromann-Larsens ændringsforslag. -

BY Å

82.20:16.06.00S05

PRJ

Dagtilbud

186. Tilbygning til den integrerede daginstitution Troldebakken

Stigende efterspørgsel af flere børnehavepladser i Bredballeområdet har bevirket, at der er behov for en udbygning af Troldebakken. Det foreslås derfor, at der etableres yderligere 35 børnehavepladser i daginstitutionen.

Ilse M. Larsen

From: "Ilse M. Larsen" <ilse@larsen.mail.dk>
To: "Ilse Larsen" <iml@tranbergssystem.com>
Sent: 20. februar 2003 17:49
Subject: Fw: M40/E20, E45 - Billund

----- Original Message -----

From: "Inger Mogensen" <im@vd.dk>
To: <ilse@larsen.mail.dk>
Cc: "Erik Randrup" <r@vd.dk>; "Jørgen Naldal Pedersen" <jnp@vd.dk>
Sent: Thursday, February 20, 2003 12:53 PM
Subject: M40/E20, E45 - Billund

Til Ilse Larsen/Borgergruppen Vejle Syd& Stubdrupgruppen.

Tak for mailen af 19. februar 2003 - jeg sender kopi af brevet af 4. januar 2000 med konklusionen af trafiktællingerne fra 1998 og 1999 pr. brev, idet jeg ikke har det i digital form. Vejdirektoratet har ikke kendskab til flere tællinger i området - med formålet at belyse trafikken mod Billund - i og omkring Vejle.

I mail'en har du et par tillægsspørgsmål:

ad 1. det er en norm i vejreglerne for motorveje, at der vejvises ligeud ad motorvejen med rutens fjernmål. Såfremt der skal dispenseres fra denne norm skal der foreligge nødvendig trafikal dokumentation herfor. Denne dokumentation mener Vejdirektoratet ikke findes.

Da det iflg. tællenotatet ikke kan påvises, at den supplerende vejvisning mod Billund syd for Bramdrupdam, har medført lavere trafik gennem Vejle af trafikanter mod Billund, mener Vejdirektoratet, at der ved at vejvise mod Billund sammen med Kolding i udfletningen, næppe vil kunne flyttes mærkbar trafik udenom Vejle. Dette er også begrundelse for afslag meddelt i det brev, Vejle amt har modtaget 22.1.2002.

Det kan oplyses, at vejvisningen mod vest forventes at blive renoveret i 2003 således, at Esbjerg medtages som rute E20's fjernmål.

ad 2. Ved bygning af Riis - Ølholm-vejen, vil trafikanterne blive ledt fra motorvejen mod Herning i frakørsel nr. 59 Hornstrup, idet det er planen at lægge rute 18, Vejle - Herning sammen med rute 13, Vejle - Viborg fra frakørslen til Ølholm. Derved skulle Vejle by og dermed Fredericiagade, blive fri for trafik mod Herning.

Nå - nu får jeg en mail fra dig ind - du har fået materialet om trafiktællingerne i '98 og '99 så jeg sender ikke noget.

Venlig hilsen
Erik Randrup/Lis Kindt

Vejle Amt
 Vejanlægsområdet
 Damhaven 12
 7100 Vejle

Att.: Thorkild Kristensen

RAMBØLL
 Olof Palmes Allé 22
 DK-8200 Århus N

Tlf: 8944 7700
 Direkte tlf: 8944 7707
 Fax: 8944 7625
 E-post: snj@ramboll.dk
 www.ramboll.dk

Rute 441 - opgradering

Hermed fremsendes udkast til notat vedrørende en evt. opgradering af rute 441.

Materialet består af notat samt tegningsbilag med skitser af mulige forbedringsforslag.

Dato 2002-12-19
 Initialer SNJ/snj
 Sag 0272803
 J.nr. DA0046-1-SNJ

Notat

Notatet beskriver i dets nuværende uformning hovedsageligt de eksisterende forhold med hensyn til geometri, trafikuheld og kapacitet. Uden at have konkluderet, fremgår det med rimelig tydelighed, at forholdene i dag er gode både hvad angår kapacitet og uheld. Det statistiske grundlag for uheldene er dog relativt tyndt.

Notatet lægger op til en beskrivelse af forskellige tiltag der kan iværksættes for at forbedre de nuværende forhold. Herunder lukning af private indkørsler, krydsninger ude af niveau samt forlægninger af eksisterende vejanlæg.

- Ifølge aftale
- Til orientering
- Kommentar udbedes
- I atterteret stand
- Til godkendelse
- Til underskrift
- Ønskes retur
- Ring venligst

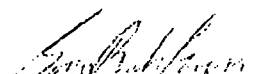
Bilag

På bilagene er ovennævnte forslag skitseret i en samlet løsning. Dette udelukker dog ikke udførelse af enkelte af de nævnte tiltag. Ved strækningens slutning omkring Ødsted er skitseret to løsningsforslag afhængig af hvilket princip der ønskes anvendt.

Vi foreslår at det fremsendte materiale danner grundlag for et møde først i det nye år med henblik på en videre drøftelse af rapportens indhold og udformning.

Med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår!

RAMBØLL


 Søren Bach Jensen

Medlem af F.R.I
 CVR-NR 35128417

9-6-1-1-01

VEJLE AMT

Rute 441, Kolding - Ødsted

2002-12-xx

UDKAST!

Sag 0272803

J.nr. LD0035-1-SNJ

Udg. 0

Dato

Udarb. SNJ

Kontrol

Godk.

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Eksisterende forhold	1
2.1	Generelt	1
2.2	Linieføring	1
2.3	Længdeprofil	2
2.4	Tværsnit	5
2.5	Randbebyggelse, tilslutninger og kryds	5
3.	Trafik	7
3.1	Generelt	7
3.2	Kapacitet og fremkommelighed	7
4.	Uheld	9
4.1	Generelt	9
4.2	Strækningsopdeling	10
4.3	Uheldsbetragtninger	11
5.	Foranstaltninger	14
5.1	Generelt	14
5.2	Lukning af private adgange	14
5.3	2+1 samt opgradering af linieføring og længdeprofil	15
5.4	Niveaufri krydsninger	15
5.5	Udgiftsestimat	15
6.	Konklusion	15
7.	Tegninger og bilag	15

1. Indledning

2. Eksisterende forhold

2.1 Generelt

Rute 441 forbinder Kolding med Ødsted og dermed forbindelsen til Vingsted og Bredsten. Den aktuelle strækning starter ved den nye forlængning af Dons Landevej i km 7.150 umiddelbart syd for Dons og slutter ved tilslutningen/rundkørslen på Ribevej ved Ødsted i km 21.300.

Til rute 441 tilsluttes rute 176 til Billund via Egtved.

2.2 Linieføring

Den eksisterende linieføring gennemgås med henblik på at kortlægge værdierne af horisontale radier for dermed at fastlægge sigtforholdene på strækningen.

Den ønskede hastighed V_0 er 80 km/t.

Hastighed	Sigt og horisontale minimumsradier		
	Stopsigt	Mødesigt	Overhalingsigt
$V_0 = 80 \text{ km/t}$	R1170 m	R1440 m	R6980 m

Nedenstående tabel er en gennemgang af den aktuelle linieføring med angivelse af sigtforhold baseret på den aktuelle radius. Disse værdier sammenstilles senere med sigtforholdene for det vertikale forløb samt øvrige forhold der kan have indflydelse på sigtforholdene.

Station	Radius	Sigt
St. 6814.71 - st. 6950.70	2.500 m	Møde
St. 6950.70 - st. 8188.80	$R = \infty$	Overhaling
St. 8188.80 - st. 8673.55	1.750 m	Møde
St. 8673.55 - st. 9165.96	$R = \infty$	Overhaling
St. 9165.96 - st. 9670.75	2.000 m	Møde
St. 9670.75 - st. 10399.02	$R = \infty$	Overhaling
St. 10399.02 - st. 11060.99	1.900 m	Møde
St. 11060.99 - st. 11395	$R = \infty$	Overhaling
St. 11395 - st. 11895	2.500 m	Møde
St. 11895 - st. 12880	$R = \infty$	Overhaling
St. 12880 - st. 13985	1.500 m	Møde
St. 13985 - st. 16500	$R = \infty$	Overhaling

St. 16500 - st. 17040	1.500 m	Møde
St. 17040 - st. 17370	$R = \infty$	Overhaling
St. 17370 - st. 17660	1.500 m	Møde
St. 17660 - st. 18040	$R = \infty$	Overhaling
St. 18040 - st. 18480	1.000 m	Ej stopsigt
St. 18480 - st. 19000	$R = \infty$	Overhaling
St. 19000 - st. 19110	2.000 m	Møde
St. 19110 - st. 19561.42	$R = \infty$	Overhaling
St. 19561.42 - st. 19626.41	1.055,4 m	Ej stopsigt
St. 19626.41 - st. 19801.69	$R = \infty$	Overhaling
St. 19801.69 - st. 19980.01	1.000 m	Ej stopsigt
St. 19980.01 - st. 20452.49	$R = \infty$	Overhaling
St. 20452.49 - st. 20857.97	1000 m	Ej stopsigt
St. 20857.97 - st. 21300	$R = \infty$	Overhaling

Linieføringen er fornuftig på det meste af strækningen. I den yderste del af strækninge fra ca. st. 18.000 er der enkelte horisontalkurver der ikke giver stopsigt efter forslag til nye vejregler. Disse regler anbefaler at dimensionere stopsigt med et tillæg på 20 km/t til den ønskede hastighed. Det vil sige en reel hastighed på 100 km/t.

2.3



Længdeprofil

Det eksisterende længdeprofil gennemgås med henblik på at kortlægge værdierne af vertikale radier for dermed at fastlægge sigtforholdene på strækningen.

Den ønskede hastighed V_0 er 80 km/t.

Hastighed	Sigt og vertikale minimumsradier		
	Stopsigt	Mødesigt	Overhalingssigt
$V_0 = 80 \text{ km/t}$	R8600 m	R7200 m	R48900 m

Nedenstående tabel er en gennemgang af det aktuelle længdeprofil med angivelse af sigtforhold baseret på den aktuelle radius. Disse værdier sammenstilles senere med de sigtforholdene for det horisontale forløb samt øvrige forhold der kan have indflydelse på sigtforholdene.

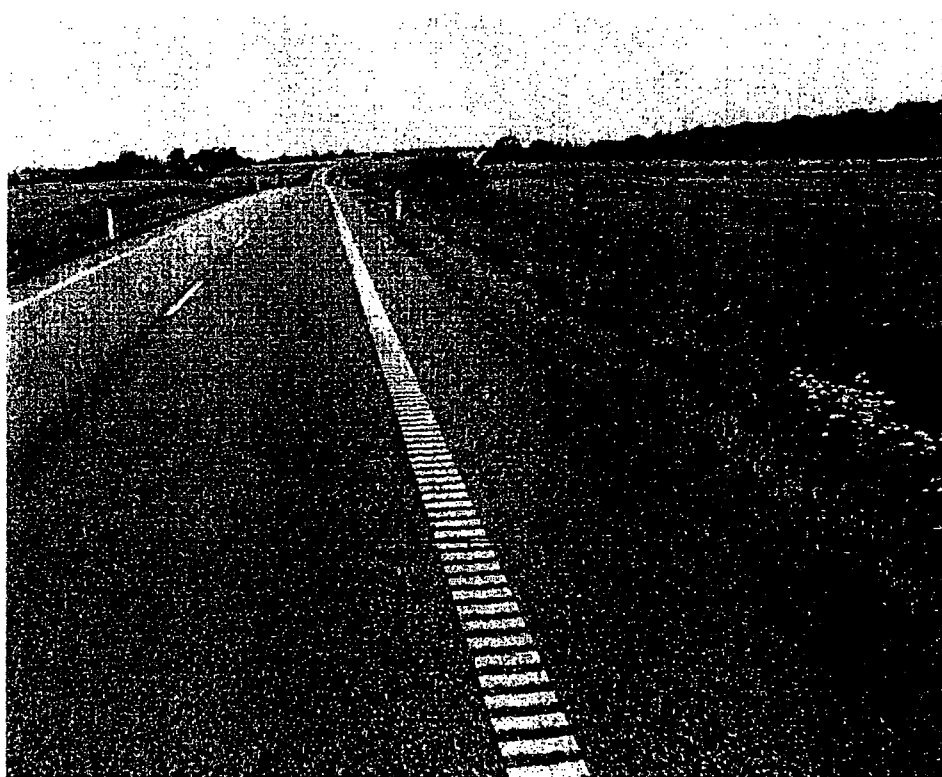
Station	Radius konkav	Sigt
St. 7134.7 - st. 7308.7	6.000 m 	Overhaling
St. 7308.7 - st. 7376.7	$R = \infty$	Overhaling
St. 7376.7 - st. 7916.6	18.000 m 	Stopsigt
St. 7916.6 - st. 8173.3	$R = \infty$	Overhaling

St. 8173.3 - st. 8293.3	R20.000 mU	Overhaling
St. 8293.3 - st. 8441.6	R = ∞	Overhaling
St. 8441.6 - st. 8651.66	R14.000 mU	Overhaling
St. 8651.66 - st. 8839.73	R = ∞	Overhaling
St. 8839.73 - st. 9499.61	R20.000 mU	Stopsigt
St. 9499.61 - st. 9727.76	R = ∞	Overhaling
St. 9727.76 - st. 10063.68	R8.000 mU	Overhaling
St. 10063.68 - st. 10358.05	R = ∞	Overhaling
St. 10358.05 - st. 10657.97	R20.000 mU	Stopsigt
St. 10657.97 - st. 10979.50	R = ∞	Overhaling
St. 10979.50 - st. 11105	R25.000 mU	Stopsigt
St. 11105 - st. 11575	R = ∞	Overhaling
St. 11575 - st. 11730	R40.000 mU	Overhaling
St. 11730 - st. 12260	R = ∞	Overhaling
St. 12260 - st. 12600	R40.000 mU	Stopsigt
St. 12600 - st. 13240	R = ∞	Overhaling
St. 13240 - st. 14295	R40.000 mU	Overhaling
St. 14295 - st. 15375	R = ∞	Overhaling
St. 15375 - st. 15525	R10.000 mU	Stopsigt
St. 15525 - st. 15690	R = ∞	Overhaling
St. 15690 - st. 16005.6	R10.000 mU	Stopsigt
St. 16005.6 - st. 16181.18	R = ∞	Overhaling
St. 16181.18 - st. 16562.68	R7.000 mU	Overhaling
St. 16562.68 - st. 16589.85	R = ∞	Overhaling
St. 16589.85 - st. 16797.85	R8.000 mU	Stopsigt
St. 16797.85 - st. 17416.66	R = ∞	Overhaling
St. 17416.66 - st. 17478.66	R10.000 mU	Stopsigt
St. 17478.66 - st. 17542.50	R = ∞	Overhaling
St. 17542.50 - st. 17602.5	R6.000 mU	Overhaling
St. 17602.5 - st. 17720.84	R = ∞	Overhaling
St. 17720.84 - st. 18080.83	R30.000 mU	Stopsigt
St. 18080.83 - st. 18536	R = ∞	Overhaling
St. 18536 - st. 18799.46	R17.000 mU	Overhaling
St. 18799.46 - st. 18886.1	R = ∞	Overhaling
St. 18886.18 - st. 19056.17	R10.000 mU	Stopsigt
St. 19056.17 - st. 19589.62	R = ∞	Overhaling

St. 19589.62 - st. 19714.62	R8.000 m \cup	Overhaling
St. 19714.62 - st. 19720	$R = \infty$	Overhaling
St. 19720 - st. 20050	R8.500 m \cap	Ej stopsigt
St. 20050 - st. 21300	$R = \infty$	Overhaling
St. 20450 - st. 20620	R30.000 m \cap	Stopsigt
St. 20620 - st. 21300	$R = \infty$	Overhaling

Længdeprofilet er ligeledes fornuftigt med store kurver med gode sigtforhold på strækningen. De ovenfor markerede konvekse kurver giver ikke stopsigt i henhold til forslag til nye vejregler, hvor min. radius er 8.600.

Omkring st. 15.700 opleves længdeprofilets forløb uheldigt med en konveks kurve efterfulgt af konkav+konveks. Dette giver et område hvor modkørende bilister er skjult i den konkave kurve. Problemet er illustreret på nedenstående billede.



2.4

Tværsnit

Tværsnittet varierer mellem forskellige tværsnit. Nedenstående tabel angiver hvilket tværsnit der er anvendt.

Station	Tværsnit
St. 7800 - 8700	<p>KANTBANE 0.5 METER</p> <p>KANTBANE 0.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p> <p>KANTBANE 1.5 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>KANTBANE 1.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p>
St. 8700 - 15300	<p>KANTBANE 0.5 METER</p> <p>KANTBANE 0.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p>
St. 15300 - 19600	<p>RADAT 2 METER</p> <p>KANTBANE 1.5 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>KANTBANE 1.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p>
St. 19600 - 21300	<p>KANTBANE 0.5 METER</p> <p>KANTBANE 0.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>KØREBANE 3.5 METER</p> <p>RADAT 2 METER</p>

Tværsnittet er fornuftigt hele vejen igennem med kantbane. På en stor del af strækningen er der dog kun 0.5 meter rabat, hvilket sikkerhedsmæssigt bør suppleres med kørefast rabat.

2.5

Randbebyggelse, tilslutninger og kryds

Langs rute 441 er der spredte bebyggelser – foruden deciderede byområder som Dons og Gravens – med indkørsler direkte fra hovedvejen. Desuden er der et antal markoverkørsler.

Nedenstående tabel viser antallet af indkørsler, overkørsler og kryds pr. kilometer.

Station	Indkørsler til beboelse o. lign.	Overkørsler til mark	Vejkryds
St. 7400 – 8000	1 stk.	2 stk.	-
St. 8000 – 9000	2 stk.	3 stk.	1 4-benet kryds. (Vest: Prangervej; Øst: Dons Byvej)
St. 9000 – 10000	2 stk.	1 stk.	1 3-banet kryds (Øst: Dons Byvej)
St. 10000 – 11000	5 stk.	2 stk.	1 3-benet kryds (Vest: I.d.v 500) 1 3-benet kryds (Øst: Donsvej)
St. 11000 – 12000	3 stk.	2 stk.	1 4-benet kryds. (Vest: Bramdrupvej; Øst: Søndermarksvej)
St. 12000 – 13000	2 stk.	1 stk.	1 rasteplads
St. 13000 – 14000	-	4 stk.	-
St. 14000 – 15000	2 stk.	2 stk.	1 rasteplads
St. 15000 – 16000	3 stk.	6 stk.	1 3-banet kryds. (Vest: Kom.vej 252)
St. 16000 – 17000	4 stk.	3 stk.	-
St. 17000 – 18000	6 stk.	5 stk.	1 3-benet kryds. (Øst: Mejslingvej)
St. 18000 – 19000	7 stk.	6 stk.	1 3-benet kryds. (Vest: Firehusevej)
St. 19000 – 20000	8 stk.	2 stk.	1 3-benet kryds. (Vest: Rugsted Tværvvej) 1 4-benet forsat kryds. (Vest: Ammitsbølvej; Øst: Elmegårdsvej)
St. 20000 – 21300	1 stk.	4 stk.	-

Tilslutninger og kryds og kryds har en negativ indvirkning på trafiksikkerheden. Som hovedregel siger man at for hver overkørsel der nedlægges aftager uheldsfrekvensen med 5 %.

Fremkommeligheden på vejen vil også blive bedre. Færre overkørsler giver færre opbremsninger i trafikken, der derfor vil opleves mere flydende. Kapacitetsmæssigt vil der dog ikke være nogle problemer før kapacitetsgrænsen er nået.

3. Trafik

3.1 Generelt

Nedenstående beregninger er en vurdering af strækningens fremkommelighed og serviceniveau. Kapaciteten på de forskellige delstrækninger vurderes og sammenlignes med de aktuelle trafiktal.

De anvendte trafiktal er baseret på trafiktællinger foretaget i 2001.

Vi har skønsmæssigt vurderet at trafikstigningen ved opgradering af strækningen vil andrage ca. 1000 biler frem til år 2010. Dette bør verificeres ved en ny kørsel af modelberegningerne.

Nuværende modelkørsel scenario 9 Ny basis 2010 viser at trafikken på strækningen vil være uændret i 2010. Dette forudsætter dog udbygning og opgradering af flere strækninger i amtet, herunder udbygning af rute 13 til motorvej.

3.2 Kapacitet og fremkommelighed

Grundværdierne for beregning af kapaciteten er følgende:

$$N = N_{ideel} \cdot b \cdot s \cdot r \cdot c$$

Hvor N_{ideel} er strækningens idealkapacitet. Idealværdien for 2 sporet vej er 2000 Pe/time.

b er en korektionsfaktor for køresporsbredde og for begrænsning i fri sidebredde i vejsiden. Lang hele vejstrækningen i begge retninger er der fri sidebredde på mere end 1,8 meter. Faktoren er 1,0.

s er korrektionsfaktor for andel af store køretøjer samt stigningsforhold. Der regnes med 10 % lastbiltrafik. Der findes ikke stigninger der har negativ indvirkning på kapaciteten. Lastbiltrafikkens andel giver en faktor på 0,85.

r er en korrektionsfaktor for manglende overhalingsmulighed. Efterfølgende tabel angiver overhalingsmulighederne på de enkelte strækninger. Overhalingsmulighederne er vurderet ud fra VIMS – billeder.

Retning mod Øst		
Strækning	Overhaling tilladt	Kommentarer
7400-8440	Ja	Gode sigt forhold med mulighed for overhalning

		overhaling
8440-8900	Nej	Kanalisering
8900-9440	Ja	Dårlige sigtforhold
9440-10430	Nej	Kanalisering
10430-10900	Ja	Dårlig sigtforhold
10900-11380	Nej	Kanalisering
11380-19650	Ja	Ok sigt, dårlige sigtforhold omkr. st. 15760-15860.
19650-20160	Nej	Kanalisering
20160-21040	Ja	Gode sigt forhold med mulighed for overhaling
21040-21300	Nej	Tilslutning til rundkørsel

Retning mod Kolding		
Strækning	Overhaling tilladt	Kommentarer
21300-20330	Ja	Gode sigt forhold med mulighed for overhaling
20330-19770	Nej	Kanalisering
19770-11540	Ja	Gode sigt forhold med mulighed for overhaling
11540-11060	Nej	Kanalisering
11060-10540	Ja	Dårlige sigtforhold
10540-9580	Nej	Kanalisering
9580-9040	Ja	Dårlige sigtforhold
9040-8620	Nej	Kanalisering
8620-7400	Ja	Gode sigt forhold med mulighed for overhaling

Da man ikke på nuværende kan sige noget om retningsfordelingen af trafikken sættes denne faktor til 0.7 svarende til en retningsfordeling på 60/40.

c er en korrektionsfaktor for langsomme køretøjers indvirkning på kapaciteten. Der forudsættes op til 10 køretøjer pr. time, hvilket resulterer i en faktor c på 0,87.

Nedenstående tabel viser en vurdering af ovenstående korrektionsfaktorer og dermed kapacitet og serviceniveau for de enkelte strækninger. Strækningsopdelingen kan ses under afsnit 4 "uheld".

Strækning	Ådt	N_{ideal} [pe/time]	b	s	r	c	Kapacitet [pe/time]
Strk. 1	Ådt: 7600	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035
Strk. 2	Ådt: 7600	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035
Strk. 3	Ådt: 3400	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035
Strk. 4	Ådt: 4000	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035
Strk. 5	Ådt: 4000	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035
Strk. 6	Ådt: 4300	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035
Strk. 7	Ådt: 2600	2000	1	0,85	0,70	0,87	1035

Hvis man regner med en retningsfordeling på 60/40 og en spidstimetrafik på 12 % vil $Pe/time$ – max blive 520 hvilket svarer til en belastningsgrad på 0,5. Der vil ikke være tale om kapacitetsmæssige problemer før en belastningsgrad på over 0,7. Dette vil svare til en Ådt på ca. 10.000.

4. Uheld

4.1 Generelt

I nærværende afsnit foretages en vurdering af vejstrækningens uheld indenfor de sidste 6 år. Perioden er fra 1. januar 1996 til oktober 2002.

Vejen op deles i strækninger efter trafik, vejtype m.m. og efterfølgende beregnes uheldsfrekvenserne på de enkelte strækninger. Uheldstætheden er et udtryk for antal uheld pr. kilometer pr. år. Denne værdi kan sammenlignes modelværdien for en vejstrækning af samme type. Modellen angiver hvor mange uheld pr. kilometer pr. år man kan forvente for en bestemt vejtype med et fastsat trafikmængde.

Det vil ligeledes blive beregnet hvor stor en stigning i uheldstætheden man kan forvente ved en stigning i trafikmængden.

Rent statistisk er grundlaget ret tyndt, men det kan alligevel give en indikation om der er noget helt galt rent uheldsmæssigt.

4.2

Strækningsopdeling

Rute 44I opdeles i strækninger under hensyn til vejtype, trafiktal, randbebyggelse, tværsnit m.m.

Strækning		Trafikmængde	Kommentarer
1	St. 7400 - 10300	Ådt: 7600	<p>Strækningen kendetegnes ved at have mange variationer i længdeprofil og linieføring. Tillige med er der relativt mange tilslutninger af indkørsler til ejendomme og sidevej hvilket giver dårlige eller ingen muligheder for overhaling.</p> <p>Strækningen indeholder trafikken mod g fra Billund ad Landevej 500.</p> <p>Tværsnittet på strækningen er med kantbane jf. afsnit 2.4.</p> <p>Ved beregning af modeltal for uheldstætheder kan vejen klassificeres som AP type 222.</p>
2	St. 10300 - 11900	Ådt: 3400	<p>Strækningen kan karakteriseres som den forrige med store variationer i tracéet samt relativt mange tilslutninger.</p> <p>Trafikken er kun halvt så stor, da strækningen ligger nord for tilslutningen af ldv. 500.</p> <p>Tværsnittet på strækningen er med kantbane jf. afsnit 2.4.</p> <p>Ved beregning af modeltal for uheldstætheder kan vejen klassificeres som AP type 222</p>
3	St. 11900 - 15300	Ådt: 4000	<p>Strækningen har et tracé med store linier og gode muligheder for overhaling. Sigtforholdene er gode og der er relativt få tilslutninger både hvad angår indkørsler og kryds. Flere af de skærende veje er ført ud af ni-</p>

			<p>veau i forbindelse med anlæggets udførelse i 90°erne.</p> <p>Tværsnittet på strækningen er med kantbane jf. afsnit 2.4.</p> <p>Ved beregning af modeltal for uheldstætheder kan vejen klassificeres som AP type 222</p>
4	St. 16400 - 19600	Ådt: 4300	<p>Strækningen kan tracéingsmæssigt kendetegnes som strækning 1 og 2; - det vil sige med mange variationer i længdeprofil og linieføring. På strækningen er der mange tilslutninger fra beboelser samt skærende veje. Der er dårlige muligheder for overhaling.</p> <p>Tværsnittet på strækningen er med kantbane jf. afsnit 2.4.</p> <p>Ved beregning af modeltal for uheldstætheder kan vejen klassificeres som AP type 222.</p>
5	St. 19600 - 21300	Ådt: 2600	<p>Strækningen har meget få tilslutninger og er næsten facadeløs. Tracéingsmæssigt er der tale om store linier med gode sigtforhold. Dog er kurver og sigtforhold omkring tilslutningen af Elmegaardsvej og Ammitsbølvej ikke optimale.</p> <p>Tværsnittet på strækningen er med kantbane jf. afsnit 2.4.</p> <p>Ved beregning af modeltal for uheldstætheder kan vejen klassificeres som AP type 222</p>

Uheldstætheden beregnes for de ovennævnte strækninger. Efterfølgende beregnes den fremtidige uheldstæthed på den forventede trafikstigning på de enkelte strækninger.

4.3

Uhedsbetragtninger

Uheldstætheden beregnes ved nedenstående udtryk:

$$UHT = \frac{\text{uheld}}{\text{strækningsslængde} \cdot \text{år}}$$

Antal uheld opdeles i strækningsehld og krydsuheld, og der beregnes uheldstæthed både for strækninger og kryds.

Strækning	Længde	Krydsuheld	Strækningsehld	Periode	UHT [antal uheld pr km pr år]
Strk. 1	2,9 km	2 stk. Prangervej/Dons Byvej	6 uheld	6 år	0,34
Strk. 2	1,6 km	2 stk. Bramdrupvej/Søndermarksvej	2 uheld	6 år	0,21
Strk. 3	4,5 km		2 uheld	6 år	0,10
Strk. 4	3,2 km		2 uheld	6 år	0,10
Strk. 5	1,7 km		1 uheld	6 år	0,10

Uheldstætheden for krydsuheldene er som følger:

Krydset Prangervej / Dons Byvej: UHT = 2 / 6 = 0,33

Krydset Bramdrupvej / Søndermarksvej: UHT = 2 / 6 = 0,33

Forventede uheldstætheder på de aktuelle strækninger ved modelberegninger beregnes efter følgende udtryk:

$$UHT = a \cdot N^p$$

a og P er konstanter afhængig af vejtypen.

Strækning	Længde	Vejtype	Trafikmængde			UHT [antal uheld pr km pr år]
Strk. 1	2,9 km	AP222	Ådt: 7600	0,001793	0,60	0,38
Strk. 2	1,6 km	AP222	Ådt: 3400	0,001793	0,60	0,24
Strk. 3	4,5 km	AP222	Ådt: 4000	0,001793	0,60	0,26
Strk. 4	3,2 km	AP222	Ådt: 4300	0,001793	0,60	0,27
Strk. 5	1,7 km	AP222	Ådt: 2600	0,001793	0,60	0,20

Dette giver følgende forventede uheld i den forgangne periode:

Strækning	Forventede antal uheld	Aktuelle uheld
Strk. 1	6,6	6
Strk. 2	2,3	2
Strk. 3	7,0	2

Strk. 4	5,2	2
Strk. 5	2,5	1

Som det ses af ovenstående er de aktuelle uheldstal mindre end de forventede uheldstal. Dette gælder dog ikke på strækning 1 og 2 hvor uheldstallene lever op til resultatet af modelberegningen.

Der er flere forklaringer på afvigelse, herunder bl. a. selve grundlaget der statistisk set er tyndt.

Ved modelberegninger af uheldstal er der stort set kun to forskellige muligheder for valg af veje i åbnet land. Med og uden kantbane, samt med og uden randbebyggelse. Forhold som overkørsler kryds og overhalingsmuligheder eller manglende på samme er ikke medregnet i billedet.

Kigges der på uheldene på den aktuelle strækning ses en vis koncentration af uheld i den sydlige del fra station 7.400 – 11.900. Denne strækning skiller sig ud fra de øvrige på flere områder:

- Der er relativt mange overkørsler og kryds.
- Der er ringe mulighed for overhaling på strækningen. Der kan overhales på ca. 30 % af strækningen.
- Længdeprofil og linieføring varierer meget.

Her skal det nævnes at der allerede på nuværende tidspunkt ligger planer for lukningen af adgangen til Dons i station 8.700. En adgang som mange beboere i området føler sig utrygge ved.

Fremskrivning

Stigningen i Ådt. på strækningen forventes at andrage ca. 1.000 frem til år 2010 biler jf. modelkørsler.

Den forventede stigning i uheld på en given strækning kan udtrykkes ved:

$$U_{ny} = U_{gl} \cdot \left(\frac{N_{ny}}{N_{gl}} \right)^P$$

- hvor U er antallet af uheld og N er trafikken. P er konstanten for den aktuelle uheldsmodel.

Indsættes de aktuelle trafiktal og stigninger fås følgende resultat:

Strækning	Antal uheld før	Antal uheld efter
Strk. 1	6	6,5
Strk. 2	2	2,3
Strk. 3	2	2,3
Strk. 4	2	2,3
Strk. 5	1	1,2

5. Foranstaltninger

5.1 Generelt

Nærværende afsnit omhandler de tiltag der kan gøres med hensyn til opgradering af rute 44 I. Nedennævnte liste i prioriteret rækkefølge beskriver mulige tiltag.

1. Lukning af private tilslutninger til vejen.
2. Ombygning af tværsnit, længdeprofil, linieføring, opgradering til 2+1 vej.
3. Separation af bløde trafikanter og traktorer.
4. Niveaufri krydsninger skærende veje.

Efterfølgende afsnit beskriver konsekvenserne på følgende område ved udførelsen af ovennævnte:

- Kapacitet og fremkommelighed.
- Forventede uheld.

Der estimeres en udgift for gennemførelsen af de nævnte tiltag. I tegningsmaterialet bilag 1-5 er de enkelte løsninger skitseret.

5.2 Lukning af private adgange

Lukningen af private adgange til rute 44 I er skitseret på bilag 1-4. Lukningen af de private adgange får konsekvenser for beboere langs vejen i form af omvejskørsel, ændrede indkørselsforhold og dermed indretning af grundarealet samt evt. etablering af nye adgangsveje over deres jord.

I forbindelse med jordfordeling er der ikke på nuværende tidspunkt foretaget vurderinger. Men en gennemgang af arealerne og deres tilhørsforhold er nødvendig i den videre undersøgelse.

Lukning af eksisterende adgange vil som før nævnte give en positiv indvirkning på trafiksikkerheden, ligesom også fremkommeligheden vil blive bedre.

5.3 2+1 samt opgradering af linieføring og længdeprofil
5.4 Niveaufri krydsninger

Flere af de skærende vej kan udføres om niveaufri krydsninger med hanken kun med højresvingende trafik. Dette vil give en øget trafiksikkerhed, da krydsende trafik på denne måde undgås.

5.5 Udgiftsestimat

Følgende estimat er baseret på meterpriser fra lignende projektet, herunder bl. a. Vejle syd samt Bredsten – Vandel.

Vejtype	Estimeret meterpris
Landevej	kr. 6000
Kommunevej	kr. 4500
Adgangsvej asfalt	kr. 3000
Adgangsvej grus	kr. 2400
Cykelsti	kr. 2100
Brotype	Estimeret kvadratmeterpris
Bro for skærende vej	kr. 15.000
Tunnel for skærende vej	kr. 10.000

Priserne for de på bilagene skitserede tiltag fremgår af nedenstående tabeller:

6. Konklusion
7. Tegninger og bilag

Bilag 1- 5 samt bilag med trafikmodelberegninger

Modtaget

22 JAN. 2002



Vejdirektoratet

Vejle amt
Damhaven 12
7100 Vejle

København
Niels Juels Gade 13
Postboks 1569
1020 København K
Tel: 33 93 33 38
Fax: 33 15 63 35
www.vd.dk

J.nr.: 060-050-C0702-1
Sagsbehandler:
Lis Kindt
e-mail: ljk@vd.dk

Vejvisning til Billund, Herning og Brande fra M50/E20, E45.

Med brev af 29. november 2001 har amtet videresendt Miljøforeningen for Vejle og Omregns forslag af 5. november 2001 om vejvisning til Billund, Herning og Brande fra motorvejen M40/M50 ved Bramdrupdam. Begrundelse for at ændre vejvisningen er at aflaste Vejle by – Damhaven og Fredericiavej for gennemkørende trafik mod de nævnte byer.

Amtet anbefaler som i 1997, at der vejvises mod Billund i udfletningen mellem E20 og E45 øst for Taulov.

30. juli 1999 gennemførtes den sidste af 3 trafikanalyser for at kende det faktiske antal gennemkørende biler mod Billund og Herning. Undersøgelsen gav til resultat, at det af de analyserede køretøjer er en meget lille del, der er gennemkørende mod Billund og Herning.

Yderligere viste undersøgelsen, at den supplerende forvarsling sammen med 1000m forvarslingen i frakørsel nr. 63, Bramdrupdam mod Billund ikke kunne dokumentere nogen effekt.

Vejdirektoratet mener ikke, at der i anmodningen er oplysninger om, at mønstret i trafikken har ændret sig til flere gennemkørende biler og kan derfor ikke, overfor Trafikministeriet argumentere for, at der dispenseres for vejreglerne, således at der suppleres med vejvisning mod Billund øst for Taulov.

Miljøforeningen ønsker at supplere vejvisningen til Billund, Bredsten og Kolding N i frakørsel nr. 63, Bramdrupdam med vejvisning mod Herning og Brande.

At vejvise med så mange geografiske mål udover frakørselsnavnet vil være til stor skade for trafiksikkerheden, idet det af trafikpsykologer mfl. er påpe-



get, at trafikanter i fart ikke kan nå at læse og forstå flere end 3 vejvisningsmål udover frakørselsnavnet.

Når vejforbindelsen Give/Ris – Ølholm, der får forbindelse til E45 via hdlv. 348/rute 13 åbner i 2004, skal der iflg. katalog over vejvisningsmål for motorveje vejvises til Herning i frakørsel nr. 59, Hornstrup.

Denne vejvisning vil aflaste Vejle by for gennemkørende trafik mod Herning og Vejdirektoratet kan derfor ikke overfor Trafikministeriet anbefale, at der ændres i katalog over vejvisningsmål for motorveje således, at der i frakørsel nr. 63 vejvises mod Herning.

Afgørelserne kan indbringes for Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Med venlig hilsen

Lis Kindt

Lis Kindt



Vejdirektoratet

Trafikministeriet
1. kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1059 Kbh. K
Tel: 33 93 33 38
Fax: 33 93 18 90

4. januar 2000
Journal nr.: 060-050-
C0702-1/27
Sagsbehandler:
Allan Christensen
Direkte tel.: 33 41 31 80
Direkte fax: 33 93 18 90
e-mail: ac@vd.dk

Vejvisning til Billund.

Vejdirektoratet har efter aftale med Vejle Kommune og Vejle Politi i sommeren 1999 gennemført to trafikanalyser af den trafik, der fra motorvejen fra syd kører gennem Vejle henholdsvis mod Billund ad rute 28 og mod Herning ad rute 18. Analyserne er gennemført efter ønske fra de lokale myndigheder, dels for at belyse effekten af den ændrede vejvisning på motorvejen syd for Bramdrupdam mod Billund, dels for at belyse, hvor stor denne gennemkørende trafik er midt i sommerferien, når den er størst.

Den første analyse til belysning af den ændrede skiltning skulle ideelt set afholdes på samme tid af året som den analyse, der blev afholdt i 1998 (før-analysen). Før-analysen blev afholdt onsdag d. 10. juni 1998. I 1999 foregik det imidlertid et belægningsarbejde på motorvejen ved Kolding på dette tidspunkt, og man måtte forvente, at dette belægningsarbejde ville give anledning til, at en del trafikanter i området ville vælge andre ruter end normalt eller helt undlade at køre. Derfor kunne analysen først afholdes, efter at belægningsarbejdet var afsluttet fredag d. 18. juni. Analysen blev afholdt tirsdag den 22. juni 1999 (efter-analysen), idet tirsdag/onsdag/torsdag normalt anses for at være nogenlunde ens med hensyn til trafikmængder og trafikfordeling.

Den anden analyse skulle bruges til at beskrive den maksimale trafik, der benytter disse ruter. Den blev derfor planlagt til at blive afholdt fredag d. 30. juni 1999 (ferie-analysen), hvor trafikken på Fredericiavej i Vejle forventes at være størst.

Analyserne er gennemført efter samme metodik som i 1998, dvs. der er gennemført nummerskrivning fra kl. 6.00 - 18.00 på alle biler, der forlader motorvejen syd for Vejle ad afkørsel 61, Vejle Syd, og drejer til venstre mod Billund og ligeså på alle biler mod Billund på rute 28 vest for Bredsten og mod Herning på rute 18 nord for Bredsten. Herefter kan det konstateres hvor mange biler fra motorvejen, der genfindes vest og nord for Bredsten.

Udover ændringen af vejvisningen syd for Bramdrupdam er der sket væsentlige ændringer i vejinfrastrukturen i perioden mellem analyserne i 1998 og i 1999. I juni 1998 åbnedes Storebæltsbroen og i september 1998 blev den sidste strækning af Kolding-Esbjerg motorvejen åbnet. Disse ændringer har også haft indflydelse på trafikmængder og trafikfordeling omkring Vejle. Det er ikke muligt at adskille effekten af de enkelte elementer, der har betydet noget for trafikken gennem Vejle, men umiddelbart må det skønnes, at ændringerne i vejnettet har haft større betydning for de totale trafikomlægninger, end ændringerne i vejvisningen har haft. Konkret for trafikken fra syd for Bramdrupdam gennem Vejle og mod Billund kan disse vejnettsændringer dog ikke have haft stor effekt, men til gengæld har det ikke været muligt at måle denne trafikstrøm specifikt. Dette skyldes, at det ikke er muligt at foretage nummerskrivning på motorvejen på grund af de høje hastigheder og den tætte trafik, så det har været nødvendigt at foretage nummerskrivningen på frakørselsrampen syd for Vejle, hvor motorvejstrafikken fra øst (Fyn og Sjælland) mod Billund og Herning også er med.

Resultaterne af de tre analyser for analyseperioden fra kl. 6.00 til 18.00 fremgår af nedenstående tabel.

Biler	10. juni 1998 (før-analysen)	22. juni 1999 (efter-analysen)	30. juli 1999 (ferie-analysen)
Analyseret i alt (alle 3 poster)	8.715	9.690	9.787
Fra Vejle Syd mod Billund	174	289	334
Fra Vejle Syd mod Herning	242	314	450

Det ses af tabellen, at i forhold til før-analysen er den analyserede trafik i alt knap 1000 biler højere i efter-analysen og godt 1000 biler højere i ferie-analysen. Dette generelt højere trafikniveau kan skyldes, at analyserne i 1999 på grund af tidspunktet er mere præget af ferietrafik end analysen i 1998, men især har Storebæltsbroen også givet anledning til trafikstigningen. Til illustration heraf kan anføres, at trafikken på motorvejen mellem Lillebælt og Vejle som følge af Storebæltsbroen på døgnbasis er øget med ca. 3.400 biler svarende til ca. 20 % på denne strækning.

Den gennemkørende trafik mod Billund fremgår det, at den er steget med godt 100 biler fra 174 til 289 fra før- til efter-analysen, og at den er blevet dobbelt så stor (334) på en af de forventede værste dage (ferie-analysen). Tendensen er den samme for trafikken mod Herning, men de ændringer er knap så store. Stigningen fra før- til efter-analysen kan umiddelbart give anledning til forundring, da den ændrede vejvisning syd for Bramdrupdam skulle resultere i en lavere trafik. Forklaringen på den større trafik må være en kombination af effekten af Storebæltsbroen og det senere analysetidspunkt i forhold til sommerferien. Den større trafik i analyseperioden må siges at svare til de forventninger om maksimal trafik mod Billund, man har gjort fra de lokale myndigheders side. Den væsentligste forklaring på de større trafiktal må dog tilskrives


Vejdirektoratet
side 2 af 3

Storebæltsbroen og denne effekt er også årsag til, at man ikke kan sætte tal på virkningen af den ændrede skiltning på motorvejen ved Bramdrupdam.

Hvis man ser på trafiktallene i forhold til trafikken på Fredericiavej er der dog stadigvæk tale om forholdsvis små tal. På Fredericiavej i retning mod Vejle kører der i perioden kl. 6.00 - 18.00 på hverdage i sommerferien typisk mellem 8.000 og 9.000 biler. Den gennemkørende trafik mod Billund udgør derfor typisk 3-4 % af totaltrafikken. På de to dage hvor 1999-analyserne blev foretaget udgjorde Billund-trafikken således 3,3 % (efteranalysen) og 4,0 % (ferie-analysen). Ser man på fordelingen af trafikken i løbet af dagen, har trafikken til Billund en lidt anden timefordeling end trafikken på Fredericiavej, der er præget af bolig-arbejdsstedstrafik. Andelen af trafik til Billund i de mest belastede timer er derfor lavere end ovennævnte procenter.

De gennemførte trafikanalyser i 1999 har således ikke kunnet dokumentere nogen effekt af den ændrede vejvisning ved Bramdrupdam, og selv om undersøgelserne viser større trafik gennem Vejle mod Billund i 1999, er der fortsat tale om relativt små mængder af totaltrafikken. Vejdirektoratet finder på denne baggrund ikke grundlag for at afvige de generelle principper for vejvisning på motorvejen, men er dog indstillet på at bevare den eksisterende vejvisning til Billund på rute E45 ved Bramdrupdam indtil videre.

Med venlig hilsen


Niels Chr. Skov Nielsen
Driftschef

Drift-Tek SKILTE Afvrt., drift og vedligehold SKILT I \\VNB\Billund03.doc

Vejdirektoratet
side 2 af 3

19 FEB '03 15:34 TRAFFIC ENG DIVISION 33935597

Trafikministeriet
1. kontor
Att.: René Aggersbjerg
Nytorv 11-13
1450 København K

København
Niels Juels Gade 13
Postboks 1569
1020 København K
Tel: 33 93 33 38
Fax: 33 15 63 35

17. juni 1998
Journal nr.: A01-A0421-1
Sagsbehandler:
Allan Christensen
Direkte tel.: 33 41 31 80
e-mail: ac@vd.dk

Vedr.: Trafikministeriets j.nr. 94-512-28.
Undersøgelse af trafikken gennem Vejle mod Billund og mod Give-
Herning.

Trafikministeriet har i brev af 6. maj 1998 anmodet Vejdirektoratet om at undersøge omfanget af den trafik ved Vejle, der kommer fra motorvejen sydfra og kører gennem Vejle for at fortsætte mod henholdsvis Billund ad rute 28 og Herning ad rute 18.

Vejdirektoratet har derfor gennemført en nummerskrivningsanalyse onsdag d. 10. juni 1998 fra kl 6.00 -18.00, hvor man har noteret registreringsnum-
meret på de biler, der fra syd forlader motorvejen ad afkørsel 61, Vejle Syd
og drejer mod venstre mod Vejle og ligeså på alle biler mod Billund på rute
28 vest for Bredsten og mod Herning på rute 18 nord for Bredsten. Herefter
kan det konstateres, hvor mange biler fra motorvejen, der genfindes vest og
nord for Bredsten.

Der blev i analyseperioden (kl 6-18) i alt nummerskrevet 8.715 biler, fordelt
med 2.312 på rampen fra motorvejen mod Vejle, 3.835 vest for Bredsten
mod Billund og 2.568 nord for Bredsten mod Herning. Af disse var 174
(heraf 16 lastbiler og 4 busser) gennemkørende fra syd for Vejle til vest for
Bredsten (rute 28) og 242 (heraf 56 lastbiler) gennemkørende fra syd for
Vejle til nord for Bredsten (rute 18).

Dato	I alt nr. skr. biler	Vejle Syd - Bredsten Vest			Vejle Syd - Bredsten Nord		
		I alt	Lastbiler	Busser	I alt	Lastbiler	Busser
10/6-98	8715	174	16	4	242	56	0
22/6-99	9690	289	18	0	314	58	0
30/7-99	9787	334	11	0	450	34	1



Vejdirektoratet

15. DEC. 1998

Journal nr.:

060-050-C0702-1

Sagsbehandler:

Henrik S. Ludvigsen

e-mail:

Sagsbehandler

J. D. Lindberg

Journal nr.: 05.13.01G01

Dato: 10.11.98

København

Niels Juels Gade 13

Postboks 1569

1020 København K

Tel: 33 93 93 38

Fax: 33 15 63 35

Giro: 7 09 40 00

Vejle kommune
Teknisk forvaltning
Kirkegade 25
7100 Vejle

Skiltning på E20/E45 mod Billund

I ovennævnte brev har De rettet henvendelse til Trafikminister Sonja Mikkelsen. I brevet argumenterer De for ændret vejvisning til Billund for at mindske gennemfartstrafikken i Vejle by.

Trafikministeriet har anmodet Vejdirektoratet om en udtalelse foranlediget af Deres brev.

For at klargøre omfanget af gennemkørende trafik gennem Vejle by til Billund foretog Vejdirektoratet den 10. juni 1998 en trafikanalyse. Denne er nærmere beskrevet i vedlagte brev til Trafikministeriet.

Den viser, at den gennemkørende trafik i Vejle til Billund er under 200 køretøjer om dagen. Dette skal sammenholdes med en årsdøgntrafik på ca. 7000 på den hårdest belastede gennemfartsstrækning. En ændret afmærkning vil således kun påvirke trafikken helt marginalt, - selv hvis alle trafikanter følger den ændrede skiltning.

På denne baggrund anmoder Vejdirektoratet om at få uddybet ønsket om den ændrede afmærkning.

En tilsvarende anmodning er fremsendt til Politimesteren i Vejle.

Med venlig hilsen

Henrik S. Ludvigsen

Projektingeniør

060.050.00702-1/24



Vejdirektoratet

Den 12. Maj 1998
AKA/ia

001798

Referat af møde i Vejle kommune tirsdag den 11.5. kl. 13.00.

Trafikanalyser i forbindelse med ændring af skiltning mod Billund på E20/E45

Deltagere:

Henning Nielsen, Vejle politi,
Mette Breinholt, Vejle kommune,
Jørgen Lindberg, Vejle kommune,
Allan Christensen, Vejdirektoratet,
Arne Kray, Vejdirektoratet (referent).

Der var afbud fra Thorkild Kristensen, Vejle amt.

Vejdirektoratet indledte med at orientere om, at det af trafikministeren i brev af 5. marts omtalte skilt på E20/E45 ved Bramdrupdam var opstillet den 10.5.

Vejle kommune havde forventet et skilt både ved Bramdrupdam og ved Lillebælt, men ministerens brev omtalte kun det nu opstillede skilt.
Man ville evt. henvende sig til ministeren igen angående sidstnævnte skilt.

Vejdirektoratet orienterede endvidere om, at man i samarbejde med Vejle amt udførte trafiktællinger hhv. på rampe fra syd på motorvejen ved frakørsel 63 (Vejdirektoratet) og på ldv. 510 mod Bredsten/Billund (Vejle amt) for at følge de trafikale virkninger skiltet måtte afføde.

Førnævnte brev fra ministeren omtaler en ny undersøgelse af trafikken gennem Vejle, og det besluttedes at søge at gennemføre to nummerskrivningsanalyser: en før sommerferien, der kan sammenlignes med før-undersøgelsen 10.6. 1998, samt en i sommerferieperioden, hvor trafikken ad Fredericiavej er størst (Vejdirektoratets permanente tælling på vejen viser at uge 31-33 har den største trafik pr. år).

På grund af belægningsarbejder på motorvejen mellem Lillebælt og Kolding i perioden indtil 18.6. og igen fra 9.8 aftales, at Vejdirektoratet forsøger at gennemføre analyserne (med samme poster som i 1998) på flg. datoer:

torsdag den 22.6. & fredag den 30.7. begge dage kl. 06 - 18.

primært med eget mandskab, men Vejle kommune lovede evt. at supplere med folk fra forvaltningen.

HL, LJK, Vejdirektoratet