

# Cykeltrafik i Vejle og midtbyplanen



# Indhold

## Del 1. Indledning, overvejelser og konklusioner

1. Opgaven	3
2. Dataindsamling og analyser	3
3. Rammebetingelser for cykling i Vejle	3
4. Kort gennemgang af undersøgelsesternes resultater	5
5. Grundbetragtninger om cykeltrafik og anden trafik	6
6. Potentialer for at cykle i Vejle	10
7. Hvad betyder midtbyplanen for cykeltrafikken?	13
8. Planovervejelser	15
9. Konklusioner og anbefalinger	17

## Del 2. Undersøgelser

Rundbordssamtale om cykling i Vejle	21
Hvad mener cykelhandlerne i Vejle?	29
De Grønne organisationers holdning	31
Cykling på bakkerne i Vejle	33
Spørgeskemaundersøgelse blandt elever på Teknisk Skole	40
Spørgeskemaundersøgelse blandt de ansatte i Vejle Kommune	46
Rutevalg for cyklister i Vejle	79
Testcykling af udvalgte strækninger i Vejle	90
Vejret i Vejle	101
Lokalisering af Vejles befolkning	102

Der foreligger en separat, illustreret sammenfatning af del 1.

Notatet og de indgående undersøgelser er udarbejdet af Thomas Krag<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Thomas Krag, rådgiver i transportadfærd og cykelplanlægning  
Wilhelm Marstrands Gade 11, 2100 København Ø  
Telefon 35 42 86 24, e-mail tk@thomaskrag.com, www.thomaskrag.com

## 1. Opgaven

Status, potentialer og konsekvenser	<p>Opgaven består i</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. at belyse status for cykeltrafikken i Vejle</li><li>2. at identificere potentialer for cykeltrafikken</li><li>3. at pege på foranstaltninger til at realisere disse potentialer</li><li>4. at vurdere midtbyplanen for Vejle i lyset heraf, idet der særligt skal tages stilling til konsekvenserne af en etablering af Gl. Havnforbindelsen med hel eller delvis lukning af Kirkegade og lukning af Dæmningen for gennemkørende biler.</li></ol>
-------------------------------------	--

## 2. Dataindsamling og analyser

Oplysninger	Som led i løsning af opgaven er der indhentet oplysninger og gennemført en række undersøgelser for at skaffe viden om rammebetingelserne og cykeltrafikkens nuværende betingelser og omfang.
-------------	--

Undersøgelser	<p>Blandt de gennemførte undersøgelser skal nævnes</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• afholdelse af rundbordssamtale med 8 vejleisiske cyklister</li><li>• samtale med cykelhandlere i Vejle</li><li>• samtale med repræsentanter fra Dansk Cyklist Forbund og Grønt Forum</li><li>• prøvecykling af bakkerne på Vejles vigtigste indfaldsveje</li><li>• spørgeskemaundersøgelse blandt elever på Teknisk Skole</li><li>• spørgeskemaundersøgelse (elektronisk) blandt de ansatte i Vejle Kommune</li><li>• rutevalgsundersøgelse som afløber af de to førnævnte undersøgelser</li><li>• strækingsundersøgelse med vurdering af del-strækninger ved udvalgte test-cyklister</li></ul> <p>En detaljeret beskrivelse af undersøgelserne og deres resultater fremgår af rapportens del 2, side 20.</p>
---------------	--

## 3. Rammebetingelser for cykling i Vejle

Ådal og bakker	Vejle er i lighed med flere andre østjyske byer placeret til dels i en ådal med åer, der munder ud i Vejle Fjord, og til dels på bakker, der ligger ned til ådalen og fjorden. Bakkerne er for en dels vedkommende temmeligt stejle. De højeste punkter er på godt 100 meter over havet, og en stor del af byens befolkning bor mindst 50 meter over havet.
Vejr gennemsnitligt	Vejret i Vejle følger stort set landsgennemsnittet med tendens til en anelse mindre sol og lidt mere regn <sup>2</sup> . Der er årligt 197 dage med ingen eller praktisk taget ingen regn. Meteorologisk institut har tidligere beregnet, at risikoen for, at man rammer et egentligt regnvejr på en middellang cykeltur, er ca. 5%.

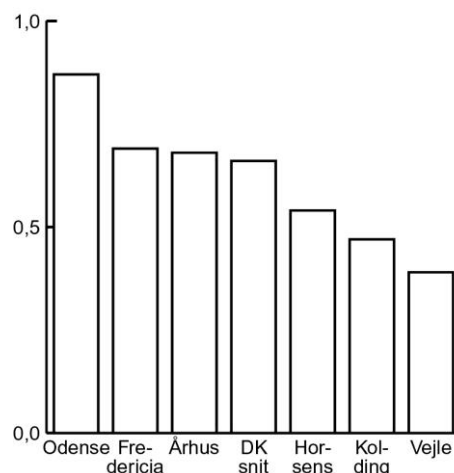
---

<sup>2</sup> Se side 100.

Mange bor højt og langt fra centrum	Der bor 54.000 personer i Vejle <sup>3</sup> . Over to tredjedele af disse bor i højderne, og byens udstrækning er forholdsvis stor, idet næsten halvdelen bor mere end 3 km fra centrum <sup>4</sup> .
Overskud af arbejdspladser	Der er 35.000 arbejdspladser i Vejle. Der er en indpendling på 15.000 (43%), mens på den anden side knap 9.000 fra Vejle arbejder udenbys <sup>5</sup> .
Brede veje	Der er en del forholdsvis nye boligområder i Vejle, som er anlagt i 1970'erne og 80'erne med separate stisystemer og brede tilkørselsveje. I midtbyen er gaderne smallere.
Mange biler	Der er 371 biler pr. 1.000 indbyggere i kommunen. Det er meget for en bykommune <sup>6</sup> .
70% har velfungerende cykler	Der er ingen officiel statistik om cykelejerskab. Blandt de ansatte i Vejle Kommune, som bor i Vejle, angiver de 93% at have en cykel, herunder de 70% en velfungerende sådan. 91% af disse angiver i øvrigt at have bil på husstanden, og de 18% har mere end én bil.
Beskeden cykelbrug	Cykelbruget i kommunen kendes fra TU-statistikken, som peger Vejle ud til at være en af de mindst cyklende bykommuner i landet <sup>7</sup> .
Ulykker med cyklister	Den officielle ulykkesstatistik rapporterer om 22 tilskadedekomne cyklister pr år i Vejle <sup>8</sup> .

#### Brug af cykel i danske bykommuner

Angivet som antal ture på cykel pr. person pr. dag



<sup>3</sup> Tal for år 2001 i Befolkningsprognose 1999-2011, Vejle Kommune, 1999.

<sup>4</sup> Se overslagsberegninger side 101.

<sup>5</sup> Statistisk 10-års oversigt, Vejle Kommune 2001.

<sup>6</sup> Landsgennemsnittet er 347 biler pr. 1.000. I Fredericia, Horsens og Kolding er tallet hhv. 347, 351 og 361; i Århus 284; i cykelbyerne Odense og København hhv. 309 og 221. Kilde: Danmarks Statistik, tal for år 2000.

<sup>7</sup> Bortset fra Skanderborg er Vejle den danske bykommune, hvor cyklen bruges mindst. Kilde: TU-data fra Danmarks Statistik, samlet af Søren Underlien Jensen til en artikel "Valg af transportform og trafiksikkerhed" i Stads- og Havneingeniøren 9, 1998.

<sup>8</sup> Tal om trafiksikkerhed i kommunerne 2000, Trafikministeriet 2001.

#### 4. Kort gennemgang af undersøgelsernes resultater

- Rundbordssamtale Rundbordssamtalen blev afholdt 1.10.2001. Deltagerne var særdeles snakkelystne, entusiastiske cykelbrugere, som i øvrigt alle havde bil på husstanden.
- De pågældende gav udtryk for en stor glæde ved at cykle, men havde megen kritik til overs for kvaliteten af Vejles cyklist-arealer, herunder både geometri, belægningskvalitet og den løbende vedligeholdelse. Udover at fremsætte generelle ønsker pegede de pågældende på ca. 15 problematiske steder, i de fleste tilfælde med konkrete forbedringsforslag.
- Deltagerne gav i øvrigt, som mange andre af dem, konsulenten har været i kontakt med i forbindelse med undersøgelsen, udtryk for tilfredshed med, at der nu "omsider bliver tænkt på cyklisterne". Et notat om rundbordssamtalen fremgår i rapportens del 2 side 21.
- Grønne organisationer Fra Dansk Cyklist Forbund og Grønt Forum er fremkommet målsætningspapirer foruden notater om en studiekreds om Frentidens transport i Vejle samt en undersøgelse af trafikken til Grejsdalens Skole i Miljøtrafikugen 2001. Et notat herom kan findes i rapportens del 2 side 31.
- Cykelhandlere Cykelhandlerne i Vejle fortæller, at der ikke er nogen særlig efterspørgsel af cykler med lavere gear end standard. Man mener typisk, at der med fremkomsten af de indvendige 7-gears nav er kommet en tilstrækkelig spredning i gearene, til at en gennemsnitscyklist kan klare Vejles bakker.
- En overraskende - og ikke generelt kendt - oplysning er, at flere cykelhandlere som service henter og bringer folks cykler i de områder, hvor der er langt til den nærmeste cykelhandel. Sådanne områder er der en del af, idet de 3 af 4 cykelhandlere i Vejle ligger lige i nærheden af hinanden. Et kort notat kan ses i rapportens del 2 side 29.
- Vejles bakker Prøvecykling af Vejles bakker er foretaget af konsulenten selv, som har taget tid på hhv. op- og nedcykling og relateret resultaterne til gearing og anstrengelser, foruden observeret de lokale cyklisters adfærd på bakkerne.
- Bakkerne udgør en ikke uvæsentlig fysisk udfordring. Til den positive side hører, at bakkerne giver motion, som mange savner i hverdagen. Ved gang eller langsom cykling i tilpas lave gear kan udfordringen minimeres, og det dertil knyttede mer-forbrug af tid er beskedent, når man tager tidsbesparelsen på vej ned af bakke med i betragtning. Der er imidlertid behov for at formidle viden om, hvorledes en cykel bedst indrettes og bruges på Vejles bakker. Resultater af bakkecyklingen fremgår af rapportens del 2 side 33.
- Teknisk Skole Spørgeskemaundersøgelsen blandt elever på Teknisk Skole viste, at relativt få bor og cykler i Vejle, og dermed har en mening om, hvordan det er at cykle her. En del af dem, der cykler, har angivet deres foretrukne rutevalg. Af bemærkningerne fremgår, at der er en betydelig skepsis overfor biltrafikken i Vejle. Undersøgelsens resultater er gennemgået i rapportens del 2 side 40.

Vejle Kommune	<p>Den elektroniske spørgeskemaundersøgelse blandt ansatte på Vejle Kommune gav svar fra 395 personer ud af ca. 1.100 modtagere af en e-mail. 28% finder Vejle som cykelby "god" eller "meget god", mens 51% siger "nogenlunde" og 21% "ringe". Dette er markant ringere end f.eks. København, hvor der er 20% flere, der siger "god" og "meget god"<sup>9</sup>.</p> <p>53% giver udtryk for ønske om at cykle mere, og der er mange bud på, hvorledes dette kan ske. Generelt er der en stor lyst til at give konkrete kommentarer. Der er - medregnet førnævnte bud på mere cykling - næsten 800 sådanne. Indholdet af disse er systematiseret, og samtlige kommentarer er i øvrigt gengivet i forbindelse med en gennemgang af undersøgelsens resultater i rapportens del 2 side 46.</p>
Rutevalgsundersøgelse	<p>En rutevalgsundersøgelse blev gennemført ved gentagen henvendelse til dem, der svarede på det elektroniske spørgeskema. Angivelserne fra elever på Vejle Tekniske Skole blev medtaget i undersøgelsen. I alt deltog 75 personer, dvs. et ret begrænset antal, som dog gav anledning til identifikation af et stort antal veje, stier og delstrækninger. Se nærmere side 79.</p>
Test af strækninger	<p>På baggrund af rutevalgsundersøgelsen blev en række strækninger udpeget til test-gennemkørsel. Testcyklister blev udvalgt blandt dem, der havde givet svar til rutevalgsundersøgelsen. Resultatet af dette fremgår på side 90.</p>
Konkrete problemer og ønsker	<p>Både i rundbordssamtalen, i undersøgelsen blandt ansatte i Vejle Kommune og i gennemcyklingen blev der påpeget konkrete problemer og fremsat ønsker til forbedringer af vej- og stinettet i Vejle. Det er til dels de samme steder, der fremhæves. Se rapportens del 2 side 25, 55 og 98.</p>

## 5. Grundbetragtninger om cykeltrafik og anden trafik

Filosofi om uafhængige valg	<p>Filosofien i traditionel dansk vejplanlægning kan beskrives ved, at det er myndighedernes opgave at stille et velfungerende vejsystem til rådighed, og at det så er op til brugerne at vælge det transportmiddel, som passer bedst til den enkelte, herunder til den enkeltes pengepung.</p> <p>Set i dette lys vil cykeltrafikken alene være et resultat af "gode forhold for cyklisterne".</p>
I realiteten en balance	<p>Virkeligheden er betydeligt mere kompleks. Cykeltrafikken er - som i øvrigt andre former for trafik - resultatet af en balance mellem mange forskellige forhold. Og cykeltrafik er ikke et isoleret fænomen. Den skal ses i sammenhæng med de andre trafikformer.</p> <p>Det er muligt i betydeligt omfang at <i>forhindre</i> cykeltrafik med dårlige cyklistforhold. Men gode fysiske forhold er ikke i sig selv nok til at <i>skabe</i> cykeltrafik af den størrelse, som vi ser i nogle af de danske byer. En forudsætning for stor cykeltrafik er, at alternativerne - først og fremmest muligheden for at bruge bil - er begrænsede på den ene eller den anden måde.</p>

<sup>9</sup> I København giver 48% af cyklisterne byen karakteren "god" eller "meget god", 31% "rimelig" og 21% "dårlig". Kilde: Cykelregnskab 2000, Københavns Kommune 2001.

Bilen bruges om muligt til alt	Erfaringen viser, at rådighed over bil for de fleste betyder, at bilen bliver brugt til alle transportformål. Det gælder også de korte ture, hvis det ellers er praktisk muligt at køre disse i bil. Fænomenet viser sig meget tydeligt på landet, hvor brug af bil for det store flertal er helt enerådende. Dette på trods af, at der også foretages masser af korte ture på landet. Bilen bliver en vane. Og på landet er der ikke, som i byerne, plads- og parkeringsproblemer, som betyder, at man tvinges til at stille spørgsmålstegn ved, om vanen er hensigtsmæssig.
Trafikadfærd er irrationel	Der er mange eksempler på, at bilen bruges, selvom det er både hurtigere og lettere at cykle eller endda gå. Valget kan være mere eller mindre bevidst. Ofte fravælges f.eks. den kollektive trafik, fordi man ikke ved, hvor og hvornår den kører. Eller cyklen, fordi man ikke har fået den repareret. Valget af bil kan også godt nogle gange forekomme dybt irrationelt. På den anden side må man tage til efterretning, at moderne menneskers adfærd ikke er rationel i traditionel forstand. Faktorer som livsstil og et ønske om at fremtræde på en bestemt måde (herunder påklædning) iscensættelse spiller en betydelig rolle i de ting, vi foretager os.
Bilbegrænsning giver cykeltrafik	Men der er trods alt grænser for, hvor meget mere besværlig bilen må være i forhold til alternativerne, før mange begynder at fravælge den. Når cykeltrafikken står stærkest i byområderne, er det fordi, det er her, det er mest besværligt at bruge bil. Der er også andre grunde til, at man cykler mere i byerne. Afstandene er kortere - og opleves kortere - i byområder. Færre har bil. Det, at mange cykler, virker i sig selv positivt på cykeltrafikken, idet bilisterne er bedre til at tage hensyn, når der er mange at tage hensyn til.
Trafik svær at forudsige	Som allerede nævnt er der tale om en balance, hvor mange faktorer spiller ind og tilmed påvirker hinanden. Trafik er resultatet af titusinder af enkeltpersoners valg, og det gør, at trafik er svær at forstå og forudsige.
Behov for ny balance	Det helt store trafikproblem i dag består i at finde en ny balance mellem lysten til at bruge bil og den plads, der er til rådighed på vejene. Dette frem for alt i byerne, hvor muligheden for at skaffe mere vejplads er begrænset.
Rigdom stiller krav	Sagen er - og det er ikke i sig selv et problem, men tværtimod positivt - at vi stille og roligt allesammen er blevet rigere. Rigdommen betyder, at de fleste i dag har råd til at have bil. Problemet består i, at bilen er stærkt vanedannende <sup>10</sup> , og at tilbøjeligheden til at bruge bil overstiger den plads, der er til rådighed i byerne. Det resulterer i kødannelser.
Undgå kødannelse	Kødannelser kan principielt imødegås på to måder: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. man kan øge vejkapaciteten, f.eks. ved at omlægge kryds og anlægge omfartsveje</li> <li>2. man kan regulere trafikmængderne, så færre kører på de kritiske tidspunkter</li> </ol>
To slags regulering	Regulering af trafikmængder kan principielt ske på flere måder.

<sup>10</sup> Bilen har muliggjort en udflytning med store daglige rejseafstande til og fra arbejde. Ofte er der ikke noget reelt alternativ til at bruge bil i disse sammenhænge, så her er der altså ikke blot tale om en vane, men om en nødvendighed. På den anden side havde udflytningen aldrig været foretaget, hvis ikke muligheden for at køre i bil var til stede.

I Danmark er der flere eksempler på, at man med succes har formået at styre parkeringsmulighederne for biler, bl.a. ved brug af parkeringsafgifter. Afgifter for benyttelse af veje (roadpricing) er i samme kategori, men er i dag hverken teknisk eller juridisk muligt. En tredje måde at regulere biltrafikken er på strategiske steder i vejsystemet at nedsætte kapaciteten. Det betyder, at der nok kommer køer dér, men at man til gengæld får mindre problemer længere inde i bymidten.

Fra udlandet kendes eksempler på *mobilitetsstyring*, som består i at få folk til at bruge bus, tog og cykel i stedet for at køre i bil. Mobilitetsstyring benytter sig primært af undersøgelser, information og opmuntrende kampanjer, men kan godt finde sted parallelt med initiativer, der på mere drastisk vis søger at begrænse biltrafikken.

Der er i øvrigt ikke tale om et enten-eller. Man kan sagtens kombinere kapacitetsudvidelser med regulering, alt afhængigt af, hvad man ønsker at opnå.

Køer er passiv regulering

Selv om man vælger ikke at regulere, vil der ske en passiv regulering. Trafikkøer er nemlig selvregulerende. Hvis der er kødannelser, vil bilisterne søge andre veje og tidspunkter. Dette er tilfældet i udenlandske og nu også i danske byer. Og er også et fænomen, som kan iagttages i Vejle. Nogle vælger at køre tidligere hjemmefra for at undgå kødannelserne, fremgår det af kommentarerne til en af undersøgelserne, der ligger bag denne rapport. I en anden af undersøgelserne fremhæver de, der cykler, at det faktisk er hurtigere end at køre bil. Bilkøerne fremmer med andre ord cykeltrafikken.

Køer en betingelse

En ulempe ved den passive regulering er, at den forudsætter trafikkøer for at virke. Det giver ulemper af både tids- og miljømæssig karakter. Det er irriterende, at trafikken ikke flyder. Og biler, der holder stille eller kører langsomt, bidrager uforholdsmæssigt meget til luftforurening og CO<sub>2</sub>-udslip.

Udvidelser har begrænset effekt

Et andet aspekt ved passiv regulering af trafikken ved kødannelser er, at udvidelser af trafiksystemet kun har en begrænset virkning på køerne. Der vil nok blive plads til flere i trafikken, men køerne forsvinder ikke. De bliver i bedste fald mindre.

Man lever mange steder i udlandet med en myldretidstrafik, hvis kødannelser langt overgår, hvad vi hidtil har oplevet i Danmark. Det er et tankevækkende paradoks, at den moderne tids-effektive livsstil i praksis medfører et kolossalt ekstraforbrug af tid til transport.

Ikke et enten/eller

I praksis er det svært at undgå køer. Og grundlæggende er det meget naturligt, at en stærk trafik medfører en knap så hurtig trafikafvikling. Det kan være hensigtsmæssigt, i stedet for at betragte køer som et enten-eller-fænomen, at diskutere, hvor meget kødannelse og hvor stor en hastighedsnedsættelse, der er acceptabel.

Anden regulering nødvendig

Tendensen til at bruge bil er som nævnt stigende. Skal man på sigt undgå køer, der er betydeligt mere omfattende, end hvad vi hidtil har oplevet, er der behov for foranstaltninger, der gør det mindre tiltrækkende at bruge bil. Nødvendigheden af sådanne foranstaltninger er almindeligt accepteret blandt trafikplanlæggere, men har ikke opnået en generel accept.

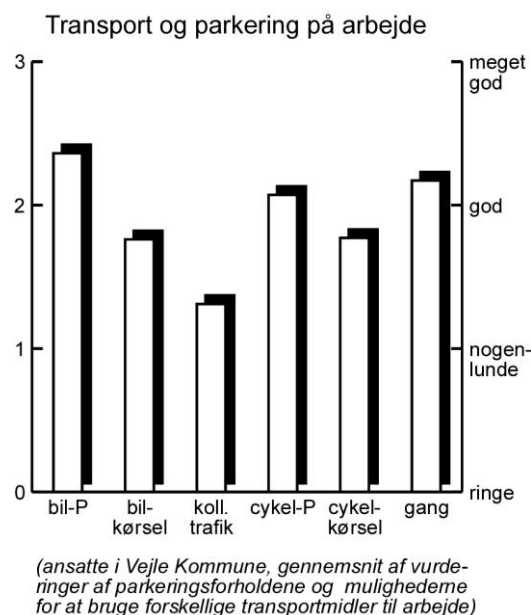


Behov for brug af bil	Der er tydeligvis et behov <sup>11</sup> for al den bilkørsel, der er. Ellers ville bilen jo ikke blive brugt så meget, som den gør. De, der kører, kan derfor med rette stille spørgsmålet: "Skal jeg ikke have lov til at køre bil, når jeg har brug for det?"
Behov og forbrug	Det er i denne sammenhæng vigtigt at skelne mellem transport <i>behov</i> og transport <i>forbrug</i> . Transport <i>forbruget</i> er det, der kan aflæses i trafikken. Transport <i>behovet</i> er tilsyneladende umætteligt, ligesom man kan sige det om det materielle forbrug <sup>12</sup> .
Større afstande men ikke flere ture	Stigningen i transportforbrug afspejler sig i, at de afstande, vi bevæger os, er vokset, ligesom at vi i stigende grad bruger bil, når vi transporterer os. Antallet af ture, vi foretager, har derimod været forbavsende konstant. Vi kommer givetvis mange flere forskellige steder i dag, sammenlignet med tidligere. Men antallet af de aktiviteter, som vi dagligt eller årligt transporterer os hen til, er uændret <sup>13</sup> .
Grænser for bilbrug	Tilbage til spørgsmålet "Skal jeg ikke have lov til at køre bil, når jeg har brug for det?". Problemet er, at svaret på dette spørgsmål er nej. Med tilføjelsen: Ikke altid. Pladsen er begrænset, og nogle af dem, der har lettest ved at køre på en anden måde eller på et andet tidspunkt, må lægge deres trafikvaner lidt om. Erfaringer fra andre steder tyder på, at de, der lægger trafikvanerne om, i stort omfang accepterer ændringerne uden i længden at tænke meget over det. Tværtimod vil de sammen med mange andre glæde sig over en by, hvor der er et større islæt af gående og cyklende, og hvor bilen er blevet knap så dominerende.
Politisk problem	I den almindelige debat er der en risiko for, at tilføjelsen til det farlige "nej" drukner i rummelen. I hvert fald er der ikke mange politikere, der tror, at de kan holde til at afvise et så tilsyneladende fundamentalt behov som at køre i bil. Derfor bliver de reguleringer, der faktisk gennemføres, som regel kaldt noget andet end det, de er, og dertil ofte gennemført sammen med initiativer, der trækker i modsat retning.  Ganske ofte er det alene er foranstaltninger, der øger vejkapaciteten og/eller forbedrer sikkerheden, som gennemføres. Det betyder, at den passive regulering kommer til at dominere. Resultatet er, at der er et stigende islæt af trafikker i de danske byer. Vejle er ingen undtagelse.
Skæv balance i Vejle	Det ligger uden for dette arbejde detaljeret at undersøge regulering af biltrafikken i Vejle. Men et resultat af undersøgelserne tyder ikke desto mindre på, at der er en ubalance i øjeblikket. Der er således en langt større tilfredshed med bilparkeringsforholdene på arbejdet end med mulighederne for at køre dertil. Det kan tages som tegn på, at man kunne opnå en større generel tilfredshed ved at gøre det mindre tiltrækkende at parkere på arbejdet, så en del valgte andre muligheder, f.eks. at cykle, og presset på vejene derved blev mindre.

<sup>11</sup> I det foregående er ordet "tilbøjelighed" brugt i stedet for "behov". Under alle omstændigheder er der tale om varierende grader af behov. De fleste bilture vil lette livet for brugeren, men langt fra alle er strengt nødvendige.

<sup>12</sup> Kun få moderne mennesker afstår frivilligt fra at anvende de penge, de har, til forbrug. Og de fleste kunne i virkeligheden godt tænke sig at have lidt større forbrugsmuligheder, end de har. Relativt set er forholdene ikke meget forskellige fra, hvad de var for 40 år siden. Men i absolutte tal er der sket en stor vækst.

<sup>13</sup> Man taler af samme grund om et "lukket marked". Der er en parallel på fødevarerområdet: Vi spiser, målt i kalorier eller kilojoule, ikke mere end tidligere. Men der er sket en udvikling af det vi spiser, idet vi i dag er tilbøjelige til at spise langt dyrere og "finere", end vi var tidligere.



Flere cyklister giver ikke problemer

Cyklen er, for korte og mellemlange afstande, et realistisk alternativ til at køre i bil. Og mange bilture er så korte, at de sagtens ville kunne cykles i stedet.

Erfaringer viser, at cyklen ofte foretrækkes som alternativ frem for den kollektive trafik, når bil-begrænsende foranstaltninger får folk til at fravælge bilen. Og mens en stigning i biltrafikken giver problemer for de andre bilister, er det omvendt med cykeltrafikken: Det, at mange cykler, vil i sig selv gøre cykelmiljøet bedre og mere tiltrækkende. Kun ganske få steder i Danmark er der egentlige kapacitetsproblemer i cykeltrafikken.

## 6. Potentialer for at cykle i Vejle

Mange ønsker at cykle mere

Tager man dem, der har medvirket i spørgeskemaundersøgelsen, på ordet, er der et stort potentiale for at øge cykeltrafikken i Vejle. Over halvdelen giver udtryk for et ønske om at cykle mere.

Konkrete forhold

Som forhold, der kan få den enkelte til at cykle mere, har en del en ganske konkret karakter, idet de retter sig mod de trafikale forhold (flere og bedre cykelstier; sikrere og bedre trafikforhold; færre biler i midtbyen; låne cykel på arbejde; bedre cykelparkeringsforhold; cykler med bus eller cykeltransportør til at klare bakkerne).

Hypotetiske overvejelser

Andre svar har en mere hypotetisk karakter (færre bakker, bedre helbred; kortere til arbejde; mere tid; bedre vejr; ikke hente/bringe børn og familie; ingen bil).

Brug for fortolkning

Både konkrete og hypotetiske svar lægger op til en fortolkning.

Det er i denne forbindelse værd at bemærke, at det ikke er de faktiske forhold som sådan, men den enkeltes *opfattelse* af forholdene, der afgør valg af transportmiddel. Opfattelsen kan påvirkes, i visse tilfælde også uden at forholdene som sådan ændres.

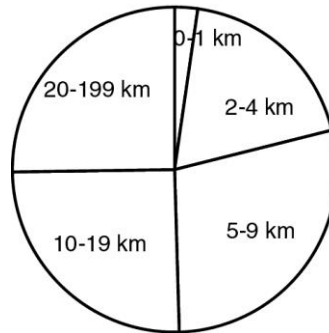
Det er værd at nævne, at flere peger på, at de ville cykle, hvis ikke de havde en bil stående. Det understreger, at det ikke alene er negative barrierer, der er afgørende, men også bilens dragende virkning, jvf. det tidligere afsnit.

Bedre forhold	Efterlysningen af bedre cykelforhold vil være tidkrævende og heller ikke helt gratis at efterkomme i fuldt omfang. Men holdningen vil kunne påvirkes ved på den ene side at sætte aktiviteter i gang, der forbedrer forholdene, på den anden side at sætte fokus på de ting, der allerede er i orden.
Firmacykler og cykler på busser	<p>Fra andre byer er der gode erfaringer med at indføre firmacykler. De kan give et ganske pænt forhold til brugen af cykel både i forbindelse med arbejdet og også til og fra arbejde. Erfaringerne med bycykler - gratis cykler, man kan leje mod et mindre depositum - er mindre gode.</p> <p>Indførelse af en ordning med, at man kan tage cykler med på eller i busserne i et eller andet omfang vil ligeledes være et godt signal. Man kunne også forestille sig en særlig taxi-ordning. Taxier er i forvejen indrettet til at kunne medtage to cykler.</p>
Bakkerne	Efterlysningen af færre bakker kan tolkes derhen, at der er et betydeligt potentiale i at oplyse om, hvorledes man hensigtsmæssigt kommer op af bakkerne, og hvor meget det i øvrigt kan bidrage til den almindelige sundhedstilstand, hvis flere cyklede her. En anden mulighed er at indføre en billig adgang til anvendelse af el-cykler.
Tid og forventninger om tidsforbrug	Ligeledes kan bemærkningerne om afstand og tid også give anledning til en formidling af, at dem der cykler, gør det, fordi det er en hurtig måde at komme til byen på. Naturligvis er der en del, der har så langt, at cykling primært kan være interessant som middel til at komme fra banegården og videre. Men mange har faktisk ikke særligt langt, når det kommer til stykket, ligesom en del åbenbart har meget begrænsede forventninger til cyklens effektivitet <sup>14</sup> .
Hente og bringe børn	Heller ikke henvisningen til, at cykling vil være muligt, hvis man ikke skal hente og bringe børn, er indiskutabel <sup>15</sup> . Der er f.eks. ingen, der siger, at man ikke kan cykle <i>bagefter</i> , at man har afleveret børnene. Der findes desuden en række værktøjer, som kan lette transport af børn på cykel. Endelig er der på landsplan en del bestræbelser i gang i retning af at reducere tilbøjeligheden til, at børn bliver transporteret i bil til alting.
Mange korte bilture	Under alle omstændigheder er en stor del af de bilture, der køres i Vejle, ganske korte.

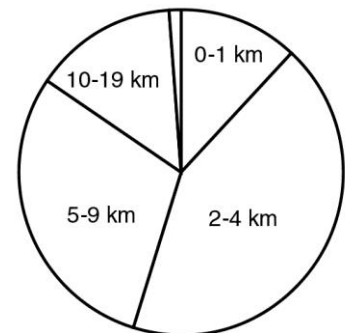
<sup>14</sup> Én skriver i en kommentar: "Det er de skide bakker alle steder. Det kan der selvfølgelig ikke gøres noget ved. Det vil tage 40 minutter at cykle på arbejde fremfor 10 min. i bil." Den pågældende har en arbejdsvej på ca. 5 km.

<sup>15</sup> Et forsøg gennemført i Københavns Kommune op til Miljøtrafikugen 2001 viste, at motiverede børnefamilier med kort varsel var i stand til at reducere antallet af bilture med tre fjerdedele.

### Kørsel i bil til arbejde



### Cykling til arbejde



(ansatte i Vejle Kommune, oplysninger om seneste tur til arbejde)

Der er 55%, der anvender bil til arbejde, mens 22% cykler hele vejen. Cyklen indgår desuden i kombination med kollektiv trafik.

Tre fjerdedele af bilturene til arbejde er ikke længere, end at nogle er parate til at cykle en sådan afstand. Halvdelen er på 9 km og derunder, hvor mange kan være med på cykel. Knap en fjerdedel er højst 4 km, hvor cyklen i mange tilfælde, i særdeleshed i myldretiden, kan frembyde en tidsmæssig fordel.

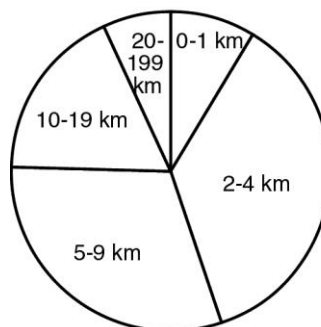
20% overflytning

Hvis halvdelen af bilturene på op til 4 km og en tredjedel af dem på 5-9 km blev overført til cykel eller gang, ville antallet af bilture til arbejde kunne reduceres med 20%. Dette er, myldretidsproblemerne taget i betragtning, et interessant perspektiv.

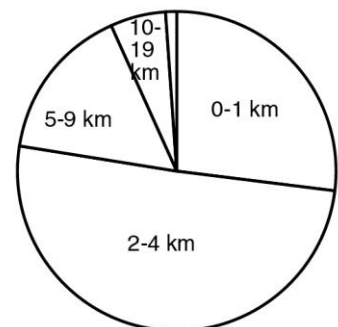
Endnu flere korte indkøbsture

Også indkøbsturene frembyder umiddelbart et betydeligt potentiale for at kunne blive gennemført på cykel. Der bruges bil i 62% af turene og cykel i 24% af dem. Turene er generelt korte.

### Kørsel i bil til indkøb



### Cykling til indkøb



(ansatte i Vejle Kommune, oplysninger om seneste tur til indkøb)

33% overflytning

Hvis der som før regnes med, at halvdelen af bilturene på op til 4 km og en tredjedel af dem på 5-9 km blev overført til cykel eller gang, ville antallet af bilture til indkøb kunne reduceres med 33%.

Indkøb på cykel

Medbringelse af ting og sager kan her være en af flere barrierer. Over en tredjedel af de udspurgte i Vejle oplyser, at de ikke har udstyr, der gør det muligt for dem at købe ind på cykel. Også på dette område er der

imidlertid praktiske løsninger<sup>16</sup>.

Cykling skal give fordele

Alt i alt er der ganske betydelige potentialer for cykeltrafikken i Vejle.

Det er imidlertid ikke nok at oplyse om, at det er en god idé at køre på cykel. Der skal gøres en indsats på mange fronter, så de, der cykler, kommer til at føle sig ønskede, og også gerne får helt kontante, personlige fordele ud af at cykle.

## 7. Hvad betyder midtbyplanen for cykeltrafikken?

Midtbyen er flere ting

Vejle midtby bruges i flæng som betegnelse for de lavtliggende dele af Vejle og som betegnelse for de mest centrale dele. Midtbyplanen sigter primært på sidstnævnte. I det følgende vil en præcisering blive tilstræbt, hvor det er nødvendigt.

Midtbyplanens faser

Midtbyplanens<sup>17</sup> første fase består i ombygninger af vejfirkanten, så der på en gang sker en forbedring af trafikikkerheden og en forøgelse af kapaciteten her.

Anden fase består i etablering af Gl. Havn-forbindelsen og med den en indre parkeringssøgering. Tanken er, at dette skal efterfølges af en kraftig nedrosling af biltrafikken på Dæmningen og måske også Kirkegade.

Tredje fase består i ændring af en række kryds og udvidelse af en del af Damhaven, så der skaffes mulighed for afvikling af mere biltrafik.

Endelig består fjerde fase primært i gaderenoveringer.

Første fase en succes

Første fase er tæt på at være gennemført. Og må i øvrigt siges at være en succes. Selvom målet med denne undersøgelse ikke har været at undersøge dette forhold, er konsulenten stødt på mange, der anerkender, at der er sket en klar forbedring af trafikken afvikling. Der lyder også enkelte kritiske røster fra bil-siden, men de positive er i klart overtal.

Kritik fra cyklister

Derimod er der stærk kritik fra cyklisterne af de ombygninger, der er lavet. Det er krydset Vestergade/Vesterbrogade Gormsgade, flettebanen på Horsensbakken og nedlæggelse af cykelstier til fordel for højresvingsbaner på Boulevarden, som vækker kritik, og af mange opfattes som om, at der slet ikke tages hensyn til cyklisterne.

På visse punkter er dette indtryk forkert, idet ændringerne på boulevarden primært er gennemført for at forbedre sikkerheden for cyklisterne. På den anden side er det en kendsgerning, at flere af ændringerne er en følge af, at der skal skaffes mere kapacitet til biltrafikken. Der er altså grunde til, at cykelbrugerne kan føle sig nedprioriterede.

Nogle af ændringerne - Horsensbakken og de kombinerede højresvingsbaner - er principielt ikke så ringe endda. Det er løsninger, der i andre sammenhænge har vist sig at være sikre, og som i hvert fald kan være et godt tilbud til de mere erfarne cyklister. Men det er et problem, at så

<sup>16</sup> Et projekt gennemført i Præstø Kommune 1999-2001 har arbejdet netop med indkøbsproblematikken, og blandt andet afprøvet forskellige typer cykelanhængere.

<sup>17</sup> Midtbyplan, Trafik 2000-2012, Vejle Byråd, august 2000.

mange føler utryghed de pågældende steder. Problemet kan til dels imødegås ved at fortælle, hvorfor ændringerne er sket og hvorledes de virker. Justeringer af udformningerne bør dog også komme på tale, i særdeleshed i Gormsgade-krydset.

Detaljer ikke i orden

Cyklisternes komfort og oplevelse af sikkerhed afhænger i betydelig grad af, at alle detaljer er i orden. Dette er i øjeblikket ikke tilfældet i Vejle. Betydelige forbedringer kunne nås for små midler.

Cyklister ikke med i midtbyplanen

Cykeltrafik er nævnt i forbindelse med midtbyplanen, og en del af de foranstaltninger, der indgår, har taget højde for sikkerhedsproblemer med cyklister. Cykeltrafikken er imidlertid ikke integreret i planen som en trafikform, der kan aflaste den øvrige trafik. Midtbyplanen er alt overvejende en plan, der sigter på at omlægge biltrafikken og i øvrigt at skabe tilstrækkelig kapacitet til dens afvikling.

Målet med omlægningen og Gl. Havn forbindelsen - den såkaldte "mulighedernes vej" - er at skabe mulighed for på sigt at fjerne biltrafikken fra Dæmningen. Herudover er det tanken helt eller delvist at fjerne biltrafikken i Kirkegade og dermed skabe bedre forbindelse til havnen. Dette må betegnes som både positive og ambitiøse mål, idet Dæmningen i dag udgør et hovedstrøg for biltrafikken.

Analysen af cyklisternes rutevalg viser, at Dæmningen og Kirkegade er blandt de veje, som har den største cykeltrafik. Fredeliggørelse af disse veje vil derfor være særdeles positivt fra et cyklist-synspunkt.

Cykling på Gl. Havn forbindelsen

Gl. Havn forbindelsen vil, hvis ellers der gives tilstrækkelig plads her til cyklister, give cykeltrafikken en genvej mellem vejfirkantens sydøstlige del og indfaldsvejene fra syd. Det er vigtigt, at Gl. Havn - hvis den etableres - giver cykeladgang, idet veje med forbud mod cykeltrafik midt i en by sender et uheldigt signal om, at cyklister ikke er velkomne, og desuden giver et motorgade-signal til de kørende.

De øvrige påtænkte udvidelser af vejkapaciteten vil ikke gøre det mere tiltrækkende at cykle. Veje med 4 spor eller mere og kæmpestore kryds er ingen fornøjelse for dem, der færdes udenfor bilerne. For resten af vejsystemet vil forholdene efter midtbyplanens gennemførelse være som i dag. Og det vil sige: Ikke ret godt.

Ingen incitamenter til cykling

I sig selv vil midtbyplanen således for cykeltrafikken medføre stedvise, markante forbedringer, og andre steder moderate forringelser. Men cykeltrafikken er ikke en integreret del af planen, og i det store og hele vil cykeltrafikken forhold være de samme efter planen som før. Cykeltrafik forudsætter et netværk, og de største forbedringer, som planen medfører for cykeltrafikken, er punktvis, og derfor af begrænset betydning.

Det forhold, at planen lægger op til en øget kapacitet for biltrafikken uden at lægge op til andre regulerende foranstaltninger heroverfor, vil medføre øget biltilgængelighed og en dertil svarende reduktion i tilskyndelsen til at cykle i Vejle.

## 8. Planovervejelser

Behov for at medtænke cykler	Som antydnet er midtbyplanen en plan for biltrafikken i Vejle. Det er der i sig selv ikke noget galt i, for biltrafikken har afgjort behov for en indsats. Men det er problematisk, hvis øvrige hensyn ikke integreres i denne planlægning. De utrygge og uklare forhold for cyklister, planen indtil videre har skabt, understreger, at man ikke har medtænkt cykeltrafikken. Havde man analyseret de påtænkte ændringer med cyklist-briller på, var udformningen givetvis blevet anderledes.
Overordnet tilgang	Men der er behov for at træde et skridt tilbage og se på planens mere overordnede mål.  I sig selv er princippet om at samle biltrafikken på en ringvejsforbindelse (vejfirkanten) og skabe et fredeligt centrum særdeles fornuftigt.
Meget trafik indenfor vejfirkanten	Vejfirkanten spænder over ca. 1,2 km. Det er ikke ret meget, men dog lidt mere end flertallet af centrale, fredeliggjorte byområder. Middelalderbyen i København, som tilmed gennemskæres af en stor trafikåre, er ikke mere end 1,0 km.  Men det, der ligger indenfor vejfirkanten i Vejle gennemskæres også af flere veje, der fungerer som trafikårer. To er nord/sydgående, nemlig Vestergade/Nørrebrogade-Dæmningen-Sønderbrogade og Vedelsgade-Flegborg-Enghavevej. I det væsentlige én er øst/vest, nemlig Havnegade-Kirkegade-Vestre Engvej. Hertil kommer flere ofte ganske befærdede veje, som hver især gennemskærer dele af området.  Alt i alt er der mange store veje indenfor vejfirkanten. Man oplever, at der er biler over det hele. Noget der også afspejles i de mange kommentarer til Vejles trafikforhold.
Behov for prioritering	Trafikbilledet er præget af, at der er mange brede veje i midtbyen, og at der ikke er nogen klar prioritering imellem de forskellige veje. Det er muligt at køre i bil stort set over det hele - og man gør det. Vejle er i dag en særdels bilprioriteret by. Og der er et stærkt ønske fra et flertal om at skabe mere ordnede forhold med færre biler.  Midtbyplanens fase 2 består i det væsentlige i at skabe den ganske be- kostelige Gl. Havn forbindelse, som skal muliggøre lukning af én à to centrale veje. Instinktivt vil mange reagere imod, når de hører, at Vejles trafikproblemer skal løses ved anlæg af nye veje i bymidten.
Vægtige grunde til Gl. Havn	Der kan imidlertid anføres ganske vægtige grunde til at lave den foreslåede forbindelse. Den muliggør således fredeliggørelse af op til to centrale veje. Og den flyttede trafik vil genere færre end dem, der i dag er generet af den samme trafik.
Myte om gennemkørende trafik	Biltrafikken i og igennem Vejle består helt overvejende af folk, der har et mål i byen. Det er en sejlivet myte, at Vejle er plaget af gennemkørende trafik. Undersøgelser dokumenterer det modsatte, og det er mindre end 15% af Vejles trafik, der ikke har noget at gøre i Vejle <sup>18</sup> .

<sup>18</sup> Pjecen om Midtbyplanen nævner, at "Diagonalvejen" og "Borgmestervejen" vil aflaste Fredericiavej/Damhaven og Skovgade med hver 2.000 køretøjer i døgnet. Trafikken på de pågældende veje er omkring det 10-dobbelte.

Størstedelen af trafikken i Vejle midtby er således på vej til eller fra en parkeringsplads i midtbyen. Parkeringspladsernes placering og informationen herom er derfor central.

- Parkeringssøgering** Den foreslåede Gl. Havn-forbindelse muliggør etableringen af en indre parkeringssøgering. Tanken er, at man fra et vejsystem, der spænder over ca. 500 meter omkring bymidten, skal kunne finde ind til de forskellige parkeringspladser. Parkeringssøgeringen kommer i givet fald til at bestå af den ene allerede eksisterende nord/sydgående vejforbindelse og et alternativ til den anden, der foreslås anlagt fra Dæmningen til østsiden af jernbanen (Jernbanegade-Danmarksgade).
- P-pladser kan nås uden indre ring** Det er oplagt, at der er brug for en nogenlunde direkte adgang til de parkeringspladser, der er. Det er derimod mindre oplagt, at der er brug for en egentlig, indre ringvej til dette formål, taget i betragtning at der med vejfirkanten lidt længere ude allerede er en sådan ringvej. En indre ringvej kan naturligvis gøre det muligt at komme direkte fra den ene parkeringsplads til den anden. Den begrænsede udstrækning af Vejle centrum taget i betragtning er det svært at se et behov for dette. Og med et effektivt system til udpegning af de rådige parkeringspladser, vil behovet for parkeringssøgende trafik kunne reduceres markant.
- Reduktion af biltrafik** Men hvad så med den omfattende biltrafik på Dæmningen og den heller ikke helt ringe biltrafik i Kirkegade? Den kan næppe bare afskaffes. Men noget af den kan, og en stor del kan køre ad andre veje. Der er en anden nord-syd forbindelse gennem midtbyen, ligesom der er vejfirkanten. En stor del af trafikken skyldes formentlig, at der er en ubalance af parkeringspladser mellem nord- og sydenden af byen, med overvægt i syd.
- En eksisterende situation med megen trafik på en given vej giver mange det indtryk, at tingene kan være helt anderledes. Man vægrer sig ved at tro, at stærkt trafikerede gader kan lukkes for biltrafik uden at hele systemet bryder sammen. Men man har efterhånden mange steder gennemført den type vejlukninger, og forudigelse om sammenbrud er i alle tilfælde gjort til skamme. Det handler på den ene side om, at trafikplanlæggerne har tænkt sig om, men også om, at trafik er god til at tilpasse sig nye forhold.
- Det går udover dette arbejde at trænge dybere ned i spørgsmålet, men det er svært ikke at rejse det, for det er særdeles centralt.
- Bevidst regulering savnes** Noget, der kan undre ved planerne for midtbyen, er at de alene sigter på at flytte biltrafik og at skaffe mere plads til den. Taget i betragtning, at man under alle omstændigheder på et eller andet tidspunkt må tage stilling til restriktioner for biltrafikken, at der allerede i dag er ganske omfattende beklagelser af trafikkenes miljøpåvirkning af Vejle, og at Vejle midtby allerede har været gjort til genstand for talrige vejudvidelser, kan det undre, at restriktioner tilsyneladende ikke har fået en højere vægt i planlægningen.
- Som tidligere nævnt ligger der muligheder i at gøre parkering i Vejle dyrere, og indføre, at også daglige pedlere skal betale. Dette kan være med til at lette presset på vejsystemet.



Parkeringsinformation	Også det planlagte parkeringsinformationssystem kan medføre mindre biltrafik, ved at bilerne bliver ledt direkte hen til de ledige pladser.
Pusterum opnået	Vejle står i den fordelagtige situation, at der er kommet et "pusterum" i kraft af de kapacitetsforøgelser, der er sket på vejfirkanten. Der er altså plads her, som kan optage eventuel trafik fra bymidten i en overgangsperiode. Dette giver mulighed for nærmere at analysere, hvor langt man kan komme med at styre trafikken med andre midler end anlæggelse af nye veje i bymidten.

## 9. Konklusioner og anbefalinger

Beklagelse af biltæthed Et gennemgående resultat, der fremspringer af brugerundersøgelserne, kan sammenfattes meget enkelt:

- *Der er for mange biler i Vejle*

Det er ikke blot noget, som grønne organisationer og engagerede cykelbrugere siger. Også folk, der benytter bil, fremhæver den omfattende biltrafik og kødannelserne som et problem. "Der er for mange biler i Vejle" betyder således både, at man synes at biltrafikken udgør et miljøproblem, men også, at bilerne optræder på en sådan måde og i et sådant antal, at de kommer i vejen for hinanden.

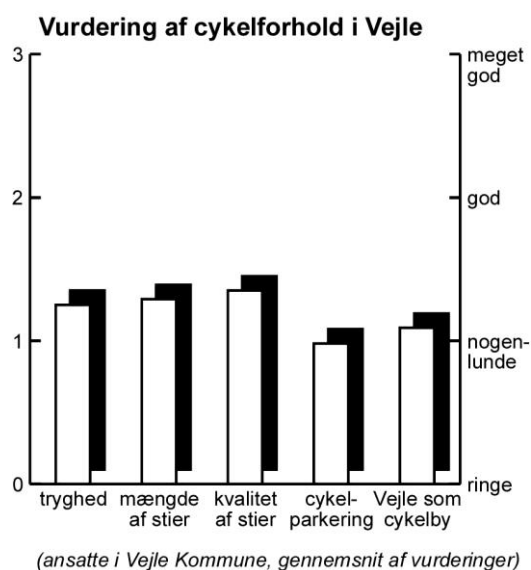
Mange nøjes med at pege på, at bilerne skal ud af bymidten, uden at anvise hvordan. Nogle efterlyser vejudvidelser og omfartsveje for at komme kø-problemerne til livs. Der er også nogle, der peger på bedre samordning af lyssignalerne. Og nogle, der mener, at eksistensen af forskellige smutveje i bymidten giver problemer for de mange og fordele for de få. Der er givetvis en del af dem, der synes, at der er for mange biler i byen, som mener, at det er de andres biler, der er problemet. På den anden side synes en del af dem, der bruger bil, at være parate til ændringer, der også kan påvirke deres egen brug af bil.

Ønske om bedre cykelforhold Et andet hovedresultat, som også fremstår med tre streger under, er:

- *Cykeltrafikken har dårlige vilkår i Vejle*

Der peges her meget markant på *vedligeholdelsen af cykelarealerne* som et problem. Stierne og de arealer, man i øvrigt skal cykle på, er ujævne, og fejning og anden vedligeholdelse (klipning af grene f.eks.) er genstand for en særdeles omfattende kritik - en stor del af dem, der udtaler sig, nævner helt spontant disse forhold som et problem.

Men der peges også på *manglende eller uheldigt udformede cykelstier og dårlig indplacering i trafikken* i det hele taget, og på at bilisterne ikke tager hensyn til cyklisterne. Mange efterlyser også bedre forhold for cykelparkering i midtbyen. Vejle som cykelby får ikke noget godt skudsmål. Gennemsnitskarakteren for alle forhold er ikke ret meget bedre end nogenlunde.



I sammenligning vurderes forholdene for at køre i bil til Vejle, trods al kritikken af køproblemerne, langt højere. Og noget overraskende vurderes også mulighederne for at cykle til arbejde i Vejle Kommune som en del bedre - måske fordi man i denne forbindelse kun skal cykle en mindre del af vejen i midtbyen.

- Bakkerne** Endelig nævnes *bakkerne* af mange som et problem. Det kan bekræftes, at der er en del bakker i Vejle, og at flere af dem er svære at komme udenom. Men tilsyneladende er der en del af dem, der cykler på bakkerne, der ikke har lært - eller har udstyr til - at forcere dem på en hensigtsmæssig måde. Vanskeligheden ved bakkerne bliver i høj grad overdrevet, i særdeleshed af dem, der ikke jævnlige cykler på dem. Bakkerne er et vilkår, som kan vendes til en positiv udfordring<sup>19</sup>.
- Rutevalg** En analyse af cyklisternes rutevalg viser, at de i vid udstrækning færdes på de samme veje som bilerne. Det gælder både veje ind til og i midtbyen. Analysen peger på Boulevarden, Damhaven, Dæmningen, Enghavevej, Flegmade, Fredericiavej, Horsensvej, Kirkegade, Nørrebrogade, Skolegade og Sønderbrogade som de 10 mest benyttede.
- Behov og potentialer** Undersøgelsen har afdækket et betydeligt behov for at gøre mere ved cykelforholdene i Vejle. Forholdene i dag er på et niveau, der forhindrer en del i at bruge cykel.
- I konsekvens heraf er der mulighed for en ganske betydelig reduktion af biltrafikken ved at overflytte bilture til cykel.
- Overblik** Det kan anbefales at skabe overblik over de nuværende forhold - således som det allerede i en vis udstrækning er opnået i kraft af denne opgave - og som udgangspunkt at beskrive forholdene. Der savnes f.eks. et cyklistkort over Vejle, som viser cykelstierne og de stigninger, man kommer ud for.

<sup>19</sup> Som én af de interviewede siger: "Man bliver smukkere af at køre op ad bakke." Andre fremhæver cykling som "en sanselig oplevelse".

Samlet plan	<p>På baggrund af en sådan status bør en samlet <u>plan for cykeltrafik i Vejle</u> udarbejdes. En sådan plan skal se cykeltrafik som en del af Vejles samlede trafiksystem og ikke som et isoleret fænomen. Planen skal på den ene side udstikke målsætninger for både cykelfaciliteter - cykelparkering, cykelstier, afmærkning mv. - og cykeltrafikmængder. På den anden side skal planen pege på konkrete aktiviteter, der kan lede til målenes virkeliggørelse. Her vil der blive tale om fysiske ændringer, om initiativer rette mod selve cyklen og dens udstyr (evt. firma- og låncykler, elcykler og cykeltilbehør) og kampagnevirksomhed.</p> <p>Hertil kommer overvejelser af egentlige incitamenter for at køre på cykel. Hvis der sker en direkte belønning<sup>20</sup> af dem, der cykler, vil det utvivlsomt have en virkning.</p>
Kort sigt	<p>De mange konkrete problemer og ønsker, der er identificeret i forbindelse med dette projekt, vil oplagt kunne indgå i en prioritering af ønskelige ændringer.</p> <p>På kort sigt kan meget vindes ved</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en opprioritering af <u>vedligeholdelsen</u> af cykelarealerne og ved</li> <li>• at opprioritere <u>kommunikation</u> fra kommunen til borgerne om cyklistforhold.</li> </ul> <p>Der er således mange forhold på vedligeholdelsessiden, der kan forbedres med et minimum af indsats. På kommunikationssiden er der behov for aktivt at formidle dels konkrete forhold, dels at øge bevidstheden om cykling som en realistisk og i øvrigt sund mulighed. Kommunikationen skal altså til dels have kampagnekarakter.</p> <p>Samtidigt bør der tages initiativer, som sikrer en integration af cyklisthensyn i den øvrige vej- og trafikplanlægning. Alle små og store ændringer bør gennemgås for deres indflydelse på cykeltrafikken og justeres i forhold hertil.</p>
Lang sigt	<p>På lidt længere sigt er der behov for</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• udbygning af cykelparkering i midtbyen</li> <li>• udbedring og anlæg af cykelstier, såvel i som udenfor midtbyen</li> <li>• systematisk fredeliggørelse af veje, hvor der ikke er cykelsti.</li> </ul>
40 km/t	<p>Det kan desuden anbefales at arbejde for en generel 40 km/t hastighedszone for hele Vejle by, med alene de større veje som en undtagelse. 40 km/t er væsentligt hurtigere end den hastighed, som myldretidstrafikken afvikles med. Og er i øvrigt den hastighed, hvor kapaciteten af en vej er størst. Der er altså ikke nogen modsætning mellem bekæmpelse af køproblemer og indførelse af 40 km/t-områder.</p>

---

<sup>20</sup> En belønning af de cyklende kan realistisk gennemføres ved at de, der kører i bil, skal betale et gebyr i form af enten en parkeringsafgift eller en særligt afgift for at køre ind i midtbyen, som foreslået i midtbyplanen.

## **Del 2. Undersøgelser**

## Rundbordssamtale om cykling i Vejle

Baggrund	<p>Mandag den 1.10.2001 kl 16-18 blev der afholdt en rundbordssamtale om cykling i Vejle. Samtalen fandt sted i et møderum i Torvehallerne i Vejle. I alt 8 personer deltog. De pågældende var fundet ved at ringe til kontaktpersoner for Vi cykler til arbejde kampagnen, der havde fundet sted kort forinden (kontaktpersonerne er umiddelbart tilgængelige fra internettet på <a href="http://www.vicykler.dk">www.vicykler.dk</a>).</p>
Formål	<p>Formålet med samtalen var at få en åben snak om cykelforholdene i Vejle. Samtalen blev holdt som led i et analysearbejde, der gennemføres af Thomas Krag for Vejle Kommune. Arbejdet skal munde ud i et notat om cykeltrafikken med speciel fokus på, hvad midtbyplanen kan få af betydning herfor.</p>
Deltagere	<p>Deltagerne var i alderen 25-60 år, og de to køn var ligeligt repræsenterede. Der var tale om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• en ansat på Ib Andresen Industri (beliggende på havnen) med bopæl i Vejle Vest</li><li>• en leder af en Kirkebakken børneinstitution (i Bredballe) med bopæl i Nørremarken</li><li>• en ansat på KD Maskinfabrik (industriområdet ved Vinding) med bopæl i Assendrup</li><li>• en portør på Vejle Sygehus (i midtbyen) med bopæl i Vinding</li><li>• en lærer fra Kirkebakkeskolen (i Bredballe) med bopæl i Mølholm</li><li>• en ansat på Vejle Handelsskole (i midtbyen) med bopæl i Bredballe</li><li>• en ansat i Vejle Amt (i midtbyen) med bopæl i Knabberup og</li><li>• en ansat fra Mitsubishi Vejle (i midtbyen) med bopæl i Brejning.</li></ul> <p>Thomas Krag deltog som ordstyrer og referent.</p>
Stort engagement	<p>Der var tale om en særdeles engageret debat, som - uden at Thomas Krag behøvede at styre den ret meget - kom omkring et bredt spektrum af forhold.</p> <p>Referatet er struktureret efter emner, hvilket betyder, at de forskellige udtalelser, der er citeret, ikke nødvendigvis er nævnt i den rækkefølge, de blev fremsat.</p>
Mange helårscyklister	<p>Deltagerne præsenterede indledningsvis sig selv og deres brug af cykel.</p> <p>Der er tale om en blanding af personer, der altid cykler til og fra arbejde ("helårscyklister"), og nogle, der ofte gør det. Alle har cyklet til og fra arbejde i de tre uger, Vi cykler til arbejde kampagnen varede (3-23 september).</p>
Cykelsport	<p>Nogle er aktive indenfor cykelsport, de fleste cykler dog primært for transportens skyld.</p>
Bakker og op til 16 km til arbejde	<p>Enkelte har en arbejdsvej uden bakker, men et flertal må cykle op ad bakke mindst én af vejene til eller fra arbejde. De fleste har cyklet i mange år, men nogle har taget cyklingen op for forholdsvis nylig.</p>

*Jeg har cyklet på arbejde siden foråret. Indtil da gik min søn i børnehave, hvor jeg måtte køre ham. Vi cykler også en masse i fritiden, rene fornøjelsesture. (1).*

Længden af arbejdsvejen er typisk 6-7 km, for enkelte op til 16 km.

*Jeg er jo tvunget til det. Min kone har bilen. (3)*

*For 10 år siden var jeg ikke cyklist. Jeg har 16 km hver vej, og det er faktisk ikke noget, jeg tænker over, efter jeg har vænnet mig til det. Men det er svært med pauser. Lader man cyklen stå en periode, er det sejt at komme i gang igen. (8)*

Alle har bil

Samtlige er bilejere. Enkelte har eller har haft to biler, en enkelt har først fået bil indenfor det sidste års tid.

*Tidligere cyklede jeg altid til Midtbyen, når jeg skulle besøge venner. For nyligt fik jeg en bil, som jeg er kommet til at bruge en del. Den ville jeg nødtigt undvære. (2)*

Grunde til at cykle

Trods bilejerskabet cykler de meget. Hurtighed, og det, at det er nemt, fremhæves af stort set alle som grunde til at cykle.

*Det er hurtigere at tage cyklen ind til Vejle. (3)*

*Jeg har også en bil. Men det er meget nemmere at cykle end at bruge bil. (6)*

Sundhedsaspekter og oplevelser fremhæves også som noget positivt.

*Der er jo også sundhed i at cykle. (3)*

*Man bliver vidunderligt frisk af at cykle. (6,7)*

*Jeg bliver lidt høj af det. (6, opbakket af mange) En god, sanselig oplevelse. (6)*

*Jeg synes, det er en positiv udfordring at cykle når det rigtigt regner eller blæser. Jeg bruger ½ time til at dryppe af, der er ikke noget badeværelse til kvinder. (1)*

*Man kan køre mange flotte ture i omegnen. (5)*

Bus ikke et alternativ

Cyklen opfattes altså som et godt alternativ til at køre i bil. Derimod er der ingen, der kunne finde på at bruge bus i stedet. *Busser? Nej!* var et kort og kontant synspunkt, der nød bred opbakning.

Bakker

Vejles bakker fremhæves ofte som stejle, og som grund til, at der ikke er flere, der cykler. Stejlheden nævnes også af folk udefra.

*Deltagerne i cykelløbet "Århus-København" syntes, at der var stejlt i Vejle. (6)*

Deltagerne i rundbordssamtalen mente dog ikke, at bakkerne er et problem.

- Det er bare indtil man kommer i gang. (3).*
- Gear er en nødvendighed. (6).*
- Det er ingen skam at trække op. (1+2).*
- Omkostninger ved cykling
- Der var delte meninger om, hvorvidt prisen for at cykle har indflydelse.
- Det er dyrt at cykle og holde cykel. Jeg har netop givet 700 kroner for et par dæk, der skal kunne holde punkteringer væk. Det er mange penge, synes jeg. Det er noget andet med bilen - den har jeg jo. (4)*
- Man kan altså køre meget i taxa for det, det koster at holde bil. (1+2)*
- I vores familie bruger vi vel 2-3.000 kr pr. år på cyklerne - men så bliver de også holdt i god stand. (1)*
- Ja - det er billigt. Ulogisk at opfatte cykler som dyre. (6).*
- (Kommentar til, at cykelbranchen synes, at det er for svært at tjene penge som cykelhandler) *Der er altså en stor butik i Vindingcentret. Ejereren ser ud til at kunne lave mange penge på cykler. (3)*
- Det er svært at konkurrere med varehuse. (3)*
- Men varehuscykler er også slemme! Så på cykel til barn, og var inde i mange forretninger med billige tilbud, men jeg endte hos cykelhandleren. (1)*
- Hjemme-reparation
- Det er langt fra alle, der lader cykelhandleren om at reparere. Typisk er det manden i familien, eller andre mænd, der klarer problemerne.
- Jeg har længe fungeret som cykelsmed for børnenes billige cykler. (4)*
- Jeg er også blevet amatør-cykelsmed pga. 4 børn. (5)*
- Jeg havde ikke haft råd, hvis ikke jeg selv reparerede. (3)*
- Jeg har åbenbart den forkerte mand - har selv måttet lappe. (6)*
- Naboen lapper gerne for en flaske rødvin. (2)*
- Grunde og tendenser til ikke at cykle
- Der er blevet færre cyklister de senere år. Eleverne cykler mindre. (6)*
- Mange børn bliver transporteret til skole i bil. Cykelkælderen er halvtom, i modsætning til, hvordan det var tidligere. (5)*
- Bjarne Riis fik mange til at cykle i 1996 - det er gået tilbage siden hen. (3)*
- De unge cykler mindre. (8)*
- Børn er blevet vænnet til at blive hentet og bragt. (1)*
- Vi fik for 14 dage siden brev fra skolen med en venlig opfordring til, at forældre til børn, der bor under 1 km fra skolen, overvejede at gå eller cykle med børnene i stedet for at køre i bil. (1)*

	<i>Jeg kørte i bil, da mine børn var i "børnehvealderen". (7)</i>
	<i>Mine børn er blevet sat til at køre selv. (8)</i>
	<i>Forældrene skal præge børnene. (7)</i>
	<i>Mange tror, det er hurtigere i bil. (3)</i>
	<i>Det er et spørgsmål om adfærd - det er biler over det hele. (7)</i>
	<i>Tidsforbrug gør, at jeg kører bil. (8)</i>
Cykelparkering	Flere mener, at det er et problem at parkere cyklen i Midtbyen.
	<i>Der mangler muligheder for at parkere cyklerne i Midtbyen. Der er f.eks. for lidt plads på Nørretorv. (2)</i>
	<i>Det er dog vanskeligere at parkere en bil. Men der bliver også brugt megen energi på at finde de gratis parkeringspladser. Vi må siges at være forvente med ikke at betale for bilparkering. (8)</i>
	Også utrygheden spiller ind for flere. <i>Jeg ville aldrig lade min cykel stå parkeret en aften i Vejle var der i hvert fald 2, der mente. Andre havde imidlertid ingen problemer med dette.</i>
Andres holdning	Der var ikke nogen, der mente, at andres holdning til cykling kunne have en negativ indflydelse på, om man cykler.
Påklædning	<i>Mange bruger påklædningen som undskyldning. (6)</i>
	<i>Der er efterhånden mange muligheder for at få en god beklædning til at cykle i. (1+3)</i>
Indkøb	<i>Man kan godt handle stort på cykel. Der kan f.eks. være 6 flasker rødvin i en Fjällräven rygsæk. Men det kræver sin planlægning. (2)</i>
	<i>Vi har et godt center i Vinding. Det er strengt taget ikke nødvendigt at køre til det i bil, men jeg gør det nu alligevel... (4)</i>
Vedligeholdelse af veje og stier	Manglende vej- og stivedligeholdelse fremhæves som et stort problem. Selv ved drøftelse af Vejles bakker kom det som spontan reaktion: <i>Hvis bare cykelstierne blev holdt! (1+2+4)</i>
	<i>Punkteringer er et problem. Jeg oplever ugentlig at punktere på sten og glasskår. Og det er helt galt, når der falder sne. Sneen får lov at ligge 3-4 dage efter snefald. (4, bakket op af 3)</i>
	<i>Cykelstierne er lavt prioriterede, de er hullede osv. (6, med flere).</i>
	<i>Cykelstierne vedligeholdes ikke, heller ikke kanten af vejen. (1)</i>
	<i>Der bliver ofte gravet lige efter nysafaltering. (8, bakket op af 1)</i>
	<i>Store æbler ligger og flyder ved nedfaldstid på Fredericiavej. (3)</i>



	<i>Der ligger grenrester på vejene efter beskæring. (5+8).</i>
Generelle vejtekniske forhold	<p>Der var en række generelle forhold, der blev nævnt.</p> <p><i>Riste vender forkert (3) - og er ofte langt under niveau med vejen. (8)</i></p> <p><i>Jeg er ikke glad for de steder, der er en blandet højresvingsbane (afkortede cykelstier). Hvordan skal man forholde sig som cyklist? (8)</i></p> <p><i>Der er tit dårlig belysning på stierne. (3)</i></p> <p><i>Bilister oplever chikaner, hvor man kan cykle indenom, som farlige, når der pludselig dukker cyklister op. (2)</i></p> <p><i>Det er godt med tilbagetrukket stopstreg for bilerne de steder, hvor der er cykelstier. (8)</i></p>
Konkrete steder	<p>Der var ligeledes en lang række konkrete forhold, der blev fremhævet. Ikke alle endda for det negative.</p> <p><i>Vi har alle tiders stisystem i Vinding. Der er 2 underkørsler, men dog ikke dér, hvor behovet er størst, hvorfor der er lavet chikaner. (4)</i></p> <p><i>Det er faktisk fint, at jeg kan køre på cykelsti fra Vinding til Vejle Sygehus, hvor jeg arbejder. (4)</i></p> <p><i>Godt at asfaltvulsten ved jernbanesporene ved rundkørslen er blevet repareret. (5). Men det er stadigvæk galt ved Hydro. (3)</i></p> <p><i>Jeg vil rose naturstien ud mod Skibet, der er glimrende belysning. (1)</i></p> <p><i>Der mangler lys på stien ved Sønderdalen (fra Gunnbjørnsvej og op til Vinding). (3)</i></p> <p><i>Cykelstien fra Gl. Jellingvej gennem skoven til Uhrhøj er dårlig. (1)</i></p> <p><i>Der mangler cykelsti fra Jellingvej til Uhrhøj - det er farligt at cykle på Jellingvej. (1)</i></p> <p><i>Afmærkningen på cykelstien ved opkørslen til Mølholm-klinikken er for høj, det er svært at holde balancen. (1)</i></p> <p><i>På Strandvejen er der generende, vildtvoksende beplantning ved Skyttehusbakken. (6)</i></p> <p><i>Rødder stikker op og ødelægger asfalten på Uhrhøj og Ibæk Strandvej. (1)</i></p> <p><i>Der er kommet en livsfarlig bane ved Horsensvej. (1, 2, 3)</i></p> <p><i>Det er en drabelig snegl, der er kommet på Fredericiavej. (4)</i></p> <p><i>Det er et problem, at sneglen hælder udad. Ellers er idéen for så vidt god nok. (4)</i></p> <p><i>Der kom til at stå vand i den, efter kraftige regnskyl for nylig. (3+7)</i></p>

*Der er en konflikt ved udkørslen fra hospitalet på Fredericiavej. (3)*

*Brummersvejs udmunding på Fredericiavej er også problematisk - cyklisterne har vældigt meget fart på. (4)*

*Der er meget smalt ved Grejsdalsvejs forlængelse ad Vedelsgade, ved krydset med Vesterbrogade. Bilerne kører over fortovskanten, og cyklisterne er der slet ikke plads til. (3)*

*Der er også meget tvivl om hvordan man skal forholde sig i enden af Vestergade (hvor den fortsætter i Gormsgade, og busserne kan passere). (5).*

*Toldbodgade savner blå cykelfelter i krydset ved Ibæk Strandvej. (3)*

*Bilerne benytter cykelstien til at smutte udenom andre holdende biler i krydset Pakhusgade/Toldbodvej. Det skyldes, at kantstenen er for lav. (1)*

*Bilister er tilbøjelige til at fortsætte uden hensyn til cyklisterne, når de kommer fra Viborgvej og svinger til højre ad Horsensvej. (2)*

*Bilisterne opfører sig uhensigtsmæssigt i krydset ved Vestergade/Skovgade. (1+4)*

Konkrete ulykker eller næsten-ulykker

En del konkrete ulykker eller oplevelser blev nævnt.

*Der var en cyklist uden lys på, der kørte op ad Horsensvej i den gale side. Han døde efter kollision med 2, der cyklede nedad.*

*Der skete en dødsulykke sidste år med en 12-årig. (2)*

*En kollega har været ude for farlig situation på Fredericiavej ved Brummersvej - en Falck-bil pressede kollegaen. (4)*

Adfærd

En del af snakken angik den måde, de forskellige trafikanter opfører sig.

*Man kan faktisk sagtens cykle sikkert, hvis blot man får øjenkontakt med bilisterne. (1)*

*Hvis bare cyklisterne ville tage lys på! (3) (alle fremhæver, at de kører med korrekt lys) Dog: Jeg har modtaget hilsen til min søn fra Politiet, fordi han kørte uden lys. (5)*

Tre af de otte oplyser, at de kører med cykelhjem (2+3+7).

*Det hjælper at banke en flad hånd i kølerhjelmen, når bilisterne sætter snuden for langt frem. (3)*

*Mange bilister tager ikke hensyn ved sidevejsudmundinger - de kører bare ud. (6)*

*Det er en stor fordel at have begge kasketter på (altså både cykle og køre i bil). Som bilist bør man tydeligt vise, når man har tænkt sig at bremse ned ved et kryds. (5)*

*Hvis bare bilisterne ville give sikre tegn. (7)*

*Og cyklisterne! (1)*

*Jeg kørte på Toldbodvej ved siden af stor bil, der så blot drejede til højre. (3)*

*Der findes en alternativ cykelsti til Jellingvej. Men mange bruger fortovet. (1+2)*

*Nogle cykler helt ude til venstre i venstresvingsbaner, formentlig fordi bilerne holder i kø, og cyklisterne så prøver at smutte udenom. (8)*

*Bomme ved en stiudmunding ved Vindingårdscentret er ikke overbevisende, børnene cykler udenom. (4)*

*Skolepatruljen ved Grejsdalens skole, der nu rekrutteres blandt 6. klasserne (7. klasse nedlagt), havde problemer i starten efter sommerferien. De syntes ikke at have været ikke tilstrækkeligt godt sat ind i deres opgave på forhånd. (1)*

*Bilisterne holder ikke ved fodgængerovergangene. (flere) Jeg gør! (2)*

*Folk vader over Boulevarden udenfor fodgængerfelterne. (7)*

Trafikoplægning

*Det er blevet meget bedre siden vejsystemet blev lavet om. (1)*

*Trafiklysene kunne justeres bedre (4)*

Bilkøer

Generelt var holdningen, at der er mange biler i Vejle. Det er blevet bedre med bilkøerne siden trafikoplægningerne, men det går stadigvæk langsomt i myldretiden. Her er der tid at spare ved at cykle.

Cykellift

Tankerne om at installere en slags skilift til at hjælpe cyklisterne op af Vejles stejle bakker blev drøftet. Der var dog ingen, der troede meget på, at den slags tekniske løsninger kan få den store betydning.

Hovedfærdselsårer

Der var ingen, der havde et klart bud på, hvilke veje cyklisterne fortrinsvis anvender (Thomas Krag har til analysen brug for at udpege disse veje).

Diverse

Skatteregler blev diskuteret. Reglerne er ens uanset transportmiddel for fradrag for transporten mellem hjem og arbejde (kr. 1,58 pr. km), idet man dog kun får glæde af den kørsel, der ligger udover 24 km i alt pr. dag. Refusion af kørsel i forbindelse med arbejdet sker med vidt forskellige satser. Kører man i bil er satsen 2,76 kr. pr. km, på cykel 0,40 kr. pr. km.

*Det er tåbeligt miljømæssigt, at der skal gøres forskel. (2)*

*Cykelbudstjeneste er forsøgt her i byen, men det gik vistnok i sig selv igen. (6)*

Midtbyplanen

Flere udtrykte interesse for at høre mere om midtbyplanen. En (4) havde da hørt om den, men havde søgt på internettet uden at finde noget.

*Som cyklist er jeg kun glad for, at bilerne kommer væk. (1)*

*Det vil vel bare jage de handlende til Kolding (4)*

*Bil er ikke afgørende for adgang til Midtbyen. Man kører jo normalt derned for at købe småting. (3)*

*Pjecen "Midtbyplan trafik i tekst og billeder" fra august 2000 blev afslutningsvis runddelt.*

*Referat ved Thomas Krag 9.10.2001, redigeret 28.10.2001 efter at deltagerne har haft lejlighed til at komme med kommentarer.*

## Hvad mener cykelhandlerne i Vejle?

4 cykelforretninger	Der er for tiden 4 cykelforretninger i Vejle, hvoraf de 3 ligger lige i nærheden af hinanden. Konsulenten har snakket med indehaveren af de tre af dem.
<b>Mosquito Cykelcenter</b>	Preben Hauge, Mosquito Cykelcenter i Vindinggård-centret, tlf 75 82 03 06, 5.7.2001:  Gear-problemet er blevet mindre med 7-gears cyklerne. De sælges med 40/18 kombinationen, dette rækker til bakkerne. Folk vil ikke have lavere gear.
For meget fokus på midtbyen	Beklager, at midtbyen får så stor bevågenhed. Savner bedre belægning i Vindinggårdcentret - ældre og handicappede har svære kvaler ved at forcere belægningen. Og cykelsti til Vinding, hvor der i dag ingenting er.
Hente/bringe-ordning	Preben Hauge har tidligere haft forretning også i Bredballe-centret, men har måtte lukke den. Oplyser, at hans forretning gratis henter og bringer reparationscykler for folk, men ikke reklamerer med det. Det kræver, at folk ringer selv. Og man ser helst, at der er nogle stykker at hente/bringe på én gang.
<b>Cykelgården</b>	Brian Kejlstrup. Cykelgården, Vedelsgade 32, 7100 Vejle, tlf 75821215, 5.7.2001:  Fortæller folk om muligheden for nedgearing.
Elcykler finansieret over elregningen	Sælger ekstremt få elcykler, kun få om året, mindre en 1 pr. måned. De er for dyre. Nævner en interessant finansiering i Horsens, hvor man via elskabet kan købe en elcykel, der så finansieres over elregningen.
Bilparkering vigtig	Brian Kejlstrup er i øvrigt bekymret for at miste bilparkeringspladser. "Kunderne kommer jo, når cyklen ikke kan køre".  Har nok tænkt på, men ikke etableret, ordning for at hente/bringe cykler eller reparere dem ved kilden.
<b>Vejle Cykle-Central</b>	Hans Jeppesen, Vejle Cykle-Central, Gormsgade 6, tlf 75820177, 24.10.2001:  Oplyser, at folk helst vil have indvendige gear. Og at det med 7-gears navnene faktisk er muligt at cykle op af Horsensbakken i 2. eller 1. gear. Laver af og til, afhængigt af det forreste kædehjul, om til 19 eller 21 tænder bag, men det er kun få, der beder om at få ned-gearet deres cykel.  Glæder sig over, at der nu er ved at komme flere cykler med udvendige gear. Det giver mulighed for at lave kombinationer, hvor man kan komme betydeligt længere ned i gear, hvilket gør det lettere at klare de stejle bakker.
"Vejle en aktiv cykelby"	Hans Jeppesen betragter i øvrigt Vejle som en meget aktiv cykelby. Der cykles meget i Vejle, og der cykles seriøst, hvilket viser sig ved, mange kunder handler hele året.

"Vi kan kun være glade for vejumlægningerne, som gør, at man kan komme hurtigere frem på cykel. Det kan kun give os flere kunder. Men Vejle kunne gøre meget mere for cykeltrafikken. Man kunne f.eks. feje cykelstierne - selvom det jo for så vidt er fint nok for os, at det flyder med glasskår og flintesten, for det giver flere kunder med punkterede cykler."

Han henviser i øvrigt til Odense, hvor han finder, at der bliver gjort en hel masse for cykeltrafikken. Er særsomt imponeret over en husstandsomdelt cykelavis, som han har fået tilsendt.

Få elcykler

Salget af elcykler er åbenbart beskedent, mens der er langt mere salg i scootere, både 30- og 45 km/t modellerne". En elcykel koster 7-10.000 kr, en scooter fås fra 14.500, og en 45 km/t-model er ikke meget dyrere.

Også hente/bringe ordning

En interessant oplysning er, at Vejle Cykle-Central tilbyder gratis afhentning og bringning af cykler til reparation fra Bredballe-området, Jelling og Hedensted.

## De grønne organisationers holdning

Møder med grønne repræsentanter	I forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport har konsulenten nogle gange mødtes med Den Grønne Guide, Astrid Hornbech Svendsen, og Erik Abitz fra Dansk Cyklist Forbund. Begge er i øvrigt med i Grønt Forum i Vejle.
Bakker er farlige	Erik Abitz nævner sikkerheden som et alvorligt, ofte overset aspekt af bakkerne i forbindelse med cykeltrafikken. Han kom selv til skade på cykel i 1997. Indenfor få måneder omkring samme tidspunkt kom tre andre indenfor hans bekendtskabskreds også galt af sted i forbindelse med cykling.
Smukkere mennesker	<i>Det er en fordel at køre op af bakke, mener han. Det giver adrenalin - og man bliver smukkere af det.</i> Til gengæld er det en ulempe at køre nedad, i særdeleshed uden cykelhjelm.
Omfartsveje på vej	Han peger på, at der indenfor en tidshorisont på 5 år vil blive anlagt en diagonalvej Horsens-Billund og en vej syd om Vejle til Billund. Hermed vil der være meget lidt gennemkørende trafik tilbage.
P-politik en succes	Erik Abitz betegner i øvrigt parkeringspolitikken i Vejle som en succes, idet den har vist, at det er muligt at tage penge for parkering i Vejle. Der er dog fortsat fri parkering for alle dem, der arbejder i Vejle.
Dansk Cyklist Forbunds mål	Dansk Cyklist Forbund har udarbejdet et målsætningspapir for trafikken i Vejle. Papiret er gengivet i bilag. Kort gengivet peger det på, at der er for mange biler i midtbyen, og at biltrafikken både til og igennem byen bør reduceres, bl.a. ved at færre biler kun benyttes af én bruger, og ved at flere tager cyklen i stedet.
Imod Gl. Havn-forbindelsen	Dansk Cyklist Forbund efterlyser løbende tællinger af cyklister, en samlet plan for cykeltrafikken og bedre vedligeholdelse af cyklistarealer, men vender sig mod etableringen af en indre parkeringsring, herunder Gammel Havn-forbindelsen.
Studiekreds om trafik	<p>Arik Abitz har i efteråret 1998 været leder af en studiekreds under AOF om Fremtidens transport i Vejle. Et notat om studiekredsen, der er sendt til byråd, amt m.fl., peger på problemer med mange biler og dårlig trafikudvikling og peger på en række løsningsmuligheder.</p> <p>Blandt løsningsforslagene er omfartsveje, omlægning og udvidelse af den kollektive trafik, cykelstier og parkeringsafgifter kombineret med løntillæg for dem, der arbejder i midtbyen (så de ikke rammes af øgede parkeringsafgifter, men fortsat får et incitament til at lade bilen stå). Notatet er gengivet i bilag.</p>
Grønt Forum	<p>Grønt Forum har også et agenda 21 målsætningspapir, senest revideret i foråret 2001. Trafikken står øverst på listen.</p> <p>Man efterlyser kampagner for brug af cykel i stedet for bil, undervisning af børn og unge i transport, bedre vedligeholdelse af Vejles cykelstier og anlæg af nye.</p> <p>Konkret efterlyses en kampagne for, at skolebørn i højere grad går og cykler i stedet for at blive kørt til skole af forældrene. Der anvises desu-</p>

den en række strækninger i og udenfor midtbyen, hvor der er behov for cykelstier.

Andre ønsker består i etablering af kollektiv trafik i vejfirkanten og en kampagne om samkørsel.

Papiret er gengivet i bilag.

#### Miljøtrafikugen

Der blev i Miljøtrafikugen (17-23.9.2001) gennemført aktiviteter rettet mod skolerne. Et af resultaterne er en undersøgelse af trafikken til Grejsdalens Skole den 19.9. Undersøgelsen viser, at størstedelen af børnene i børnehaveklasse og 1. klasse afleveres i bil, og at der fortsat er en stor bil-andel i 2. klasse. Fra 3. klasse er 80% af børnene selvbevægelige med cykel og bus.

Fra flere sider meldes i øvrigt om, at Miljøtrafikugen (og formentlig også Vi cykler til arbejde kampagnen, der sluttede i samme uge) havde en markant effekt på antallet af cyklister til kommunen og amtet, men at cykelbrugen er faldet til det sædvanlige bagefter.



# Cykling på bakkerne i Vejle

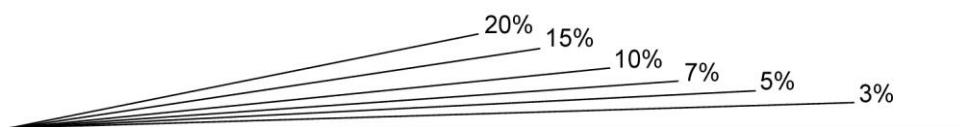
## Stejlhed

Nogle af bakkerne i Vejle er ganske stejle. Og en stor del af byen ligger således, at man skal passere en højdeforskel på mindst 50 meter for at komme til og fra midtbyen.

Stigninger for på den ene side de mest brugte og på den anden side de stejleste veje er vist i tabellen<sup>21</sup>.

### Stigninger på udvalgte veje i Vejle

Vej	Gennemsnitlig stigning	Maximum stigning	strækning
Koldingvej	4,1%	6,2%	1,45 km, fra Bleggårds-gade
Jellingvej	5,0%		1,8 km, fra Grejsdalsvej
Fredericiavej	5,1%	7,2%	0,8 km, fra Toldbodvej
Horsensvej	6,7%	7,0%	
Kirkebakken	7,5%		
Skovstien ved Jellingvej	7,7%	15,0%	0,65 km, fra Gl. Jellingvej
Stejlbjergbakken	9,1%		
Petershoms Allé	10,0%		
Munkebjergvej	14,0%		
Chr. Winthersvej	16,2%	22,2%	
Kiddesvej	17,5%	18,2%	
Gl. Kongevej	17,6%		
Midgårdsvej	20,0%	23,5%	
Duevej	21,0%	22,0%	



## Stejlere end anbefalet

20% er så stejlt, at de færreste kan cykle det. Der er ved en sådan stigning tendens til, at cyklens forhjul løfter sig fra vejen. 15% er muligt at cykle, hvis man giver sig god tid, og har tilstrækkeligt lave gear. 10% er for så vidt ikke svært at klare, hvis man har gear til det, men er usædvanligt stejlt for Danmark.

"Byernes Trafikarealer", som er Vejdirektoratets retningslinier for vej- og stiudformning, anbefaler, at en stigning på 5% begrænses til strækninger på højst 50 meter. På en strækning op til 500 meter kan en stigning på 3% accepteres. Stigninger på over 5% er slet ikke medtaget som en mulighed.

Valby Bakke ved København har en stigning på 6,5%. I og med, at bakken har en længde på flere 100 meter, lever den ikke op til Byernes Trafikarealer. Og det gør vejene i Vejle heller ikke.

## Test-cykling

Konsulenten har i oktober 2001 gennemcyklet nogle af de mest befærdede bakker i Vejle. Gennemcyklingen er foretaget på en ikke specielt lavt gearret cykel, og er bestræbt gennemført uden mere end moderat fysisk anstrengelse. Med en cykelcomputer er målt effektiv køretid, tilba-

<sup>21</sup> Kilde: Vejle Kommune. Tal for Skovstien ved Jellingvej dog udmålt og anslået af Thomas Krag.

gelagt afstand og maksimumhastighed i forbindelse med op- og nedcykling. "Effektiv køretid" vil sige den tid, som cyklen er i bevægelse - der tælles ikke, så længe den holder, f.eks. for rødt lys. Det betyder, at de beregnede gennemsnitshastigheder vil repræsentere et ikke nødvendigvis realiserbart maksimum.

Resultaterne fremgår af tabellen.

### Prøvecykling af bakkerne i Vejle

Vej	fra	til	dist. km	tid tt:mm:ss	hast. km/t	max. km/t	bemærkninger
Fredericiavej	Toldbodvej	Niels Skousvej	0,81	03:45	13,0	21	
Fredericiavej	Niels Skousvej	Ved Vandværket	1,01	02:00	30,3	45	
Fredericiavej	Sønderbro	Skovkrogen	1,53	06:34	14,0	27	Medvind
Fredericiavej	Skovkrogen	Sønderbro	1,62	03:40	26,5	50	Modvind. fulgte lokal kvinde m. barnestol.
Koldingvej	Fredericiavej	Bakketop (ved Violvej)	1,94	10:26	11,2	18	
Koldingvej	Bakketop (ved Violvej)	Fredericiavej	1,93	03:39	31,7	53	To nedbremsninger.
Horsensvej	Skyttehusgade	Nørre Allé	1,26	06:27	11,7	20	Bilos, medvind.
Horsensvej	Moldevej	Skyttehusgade	1,33	02:29	32,1	48	
Gormsgade-Jellingvej	Vedelsgade	Bakkelyparken	1,85	09:46	11,4	24	Smalt, vejarbejde. Preset af biler bagfra.
Gormsgade-Jellingvej	Bakkelyparken	Vedelsgade	1,83	03:23	32,5	49	Stop for rødt lys.
Skovstien ved Jellingvej	Gl. Jellingvej	Høgsholtvej	0,67	05:06	7,9	15	Sej, særligt stej tilsidst, under 5 km/t, slalom.
Skovstien ved Jellingvej	Høgsholtvej	Gl. Jellingvej	0,65	01:05	36,0	49	Måtte bremse.
Bybækvej-Hældagervej	Strandvejen	Bakkekammen	1,26	07:10	10,5	20	
Bybækvej-Hældagervej	Bakkekammen	Strandvejen	1,26	02:30	30,2	50	
I alt for alle			18,95	01:08:00	16,7		

**Sikkerhedsproblemer** Det fremgår, at det går særdeles hurtigt, når man cykler ned ad bakke. Der knytter sig en række sikkerhedsproblemer hertil, som bl.a. bør betyde, at man så vidt muligt i planlægningen bør sørge for gode udkørselsforhold ved sidevejene og om muligt helt undgå sideveje og udkørsler på den side af bakkerne, hvor det går nedad.

**Langsomt op men rimeligt gennemsnit** Det fremgår ligeledes, at det tager op til godt 10 minutter at forcere de længste bakker. Ikke overraskende er der en betydelig forskel på den tid, det tager at køre op af bakke, og den tid, det tager at køre ned. Generelt er den tid, det i testen har taget at køre ned, blot 38% af den tid, det har taget at forcere bakkerne. Dette afspejler sig i en ganske pæn gennemsnitshastighed for turen op og ned af bakkerne under ét. Den skal dog tages med et gran salt, idet den ikke medtager stoptiden. Medregnes 45 sekunders holdetid pr. kilometer strækning bliver gennemsnitshastigheden 13,8 km/t i stedet for de i tabellen nævnte 16,7 km/t. Det svarer til en gennemsnitlig køretid på godt 17 minutter på en 4 kilometer strækning, hvilket ikke kan siges at være afskrækkende.

**Gå op** I praksis er der en del, der vælger at gå op ad bakkerne. Regnes i stedet med en ganghastighed på 4 km/t hele vejen opad på ovenstående strækninger, fås i stedet en gennemsnitshastighed på 6,6 km/t, hvis også den forventede stoptid medregnes. Det svarer til en gennemsnitlig køretid

på 36 minutter over 4 km, hvilket er en hel del. Der er dog tale om en temmelig pessimistisk udregning, idet de færreste vil gå op hele vejen på de førnævnte strækninger. Hertil kommer, at der nok er mange bakker i Vejle, men at de trods alt i reglen kun findes på en mindre del af den strækning, man skal.

I det følgende overvejes og undersøges, i hvilken grad det er nødvendigt at stå af og gå op af bakkerne. Inledningsvis bliver forskellige tal og begreber introduceret.

## Gearing og cykelfysiologi

Geartal	<p>Et element, der spiller stærkt ind på, om man kan cykle op ad bakke, er cyklens <i>gearing</i> eller dens <i>geartal</i>. Geartallet kan angives som det antal meter, cyklen tilbagelægger pr. pedalomdrejning. Geartallet afhænger af forholdet mellem det forreste og bageste kædehjuls størrelse, af hjulstørrelsen og af indstillingen af et eventuelt gear på cyklen.</p> <p>En klassisk cykel med 3 gear er normalt leveret med geartal i området 4,1-7,3 meter/omdr. En motionscykel med udvendige gear har typisk et geartal på op til 8,6 meter/omdr. En cykel med 7 indvendige gear (gearnav, i modsætning til kædegear) har geartal i området 2,8-8,0 meter/omdr. Med kædegear er det muligt at komme ned på under 2,0 meter/omdr.</p>
Effekt	<p>Fremdrift af en cykel kræver, alt afhængigt af hastighed, vind og evt. stigning, en vis mekanisk effekt. Et menneske i moderat god form vil i reglen være i stand til i længere tid ad gangen at yde en effekt på 100 W. De veltrænede kan klare en del mere, og næsten alle kan kortvarigt klare meget mere. Løb op af en trappe kræver omkring 1.000 W.</p>
Mennesker fleksible	<p>Fysiologisk er mennesket forbavsende fleksibelt, idet vi typisk er i stand til at træde rundt med meget forskellig hastighed og også at træde mere eller mindre hårdt i pedalerne.</p> <p>Den effekt, som cyklen får tilført, er et produkt af hvor hårdt, der trædes, og hvor hurtigt pedalerne drejer rundt. Cyklen er i princippet ligeglad med, om den bliver drevet frem af én, der træder hårdt og drejer pedalerne langsomt, eller én, der træder forholdsvis let, men som til gengæld drejer pedalerne hurtigt rundt.</p>
Høje gear anstrengende	<p>Mange har den opfattelse, at det er en fordel at have et højt gear, så man kommer langt pr. pedalomdrejning. I virkeligheden er det lige omvendt, og de veltrænede cyklister drejer typisk hurtigt rundt i pedalerne, idet de vælger forholdsvis lave gear. Erfaringen er, at man kan klare meget mere i meget længere tid ad gangen, når først man har fået lært sig at dreje hurtigt rundt. Sejtrækkerer er unødigt anstrengende.</p>
Kadence	<p>En passende hastighed for pedalerne omdrejning, som de fleste kan klare, er 1 omdrejning i sekundet eller 60 omdrejninger i minuttet. Pedalomdrejningshastigheden kaldes i øvrigt for <i>kadencen</i>. Tabellen på næste side viser kadencen for forskellige geartal og hastigheder.</p>

## Kadence som funktion af hastighed og geartal

Hastighed	geartal i meter pr. pedalomdrejning					
	2,0	3,0	4,0	5,0	7,0	9,0
4 km/t	33	22	17	13	10	7
6 km/t	50	33	25	20	14	11
8 km/t	67	44	33	27	19	15
10 km/t	83	56	42	33	24	19
12 km/t	100	67	50	40	29	22
15 km/t	125	83	63	50	36	28
20 km/t	167	111	83	67	48	37
25 km/t	208	139	104	83	60	46
30 km/t	250	167	125	100	71	56

De mere energiske og veltrænede er i stand til at holde en kadence på 120 og derover. Der er ingen nedre grænse for den kadence, man kan holde. Men det bliver som nævnt tungt at træde, hvis man samtidigt skal præstere en vis effekt.

Kraft svarende til 9 kg

Man kan regne sig frem til, at en effekt på 100 W svarer til, at man gennemsnitligt træder med en kraft på 9,3 daN, når man drejer pedalerne rundt 60 gange i minuttet (enheden daN, deca-Newton, svarer stort set til vægten af 1 kg).

Man kan ligeledes beregne den kraft, der skal til at cykle op ad bakke, og den effekt, det kræver at cykle med en vis hastighed<sup>22</sup>.

### Nødvendig kraft (i daN) til at cykle op ad bakke

Geartal	stigning					
	3%	5%	7%	10%	15%	20%
1,5 m/omdr.	4	6	8	12	18	23
2,0 m/omdr.	5	8	11	16	23	31
2,5 m/omdr.	6	10	14	20	29	39
3,0 m/omdr.	7	12	16	23	35	47
5,0 m/omdr.	12	20	27	39	59	78

### Nødvendig effekt (i W) til at cykle op ad bakke

Hastighed	stigning					
	3%	5%	7%	10%	15%	20%
4 km/t	28	46	65	93	139	185
6 km/t	42	69	97	139	208	278
8 km/t	56	93	130	185	278	371
10 km/t	69	116	162	232	347	463
12 km/t	83	139	195	278	417	556
15 km/t	104	174	243	347	521	695
20 km/t	139	232	324	463	695	927
25 km/t	174	290	405	579	869	1.158

Eksempel

Som eksempel på brug af tabellerne kan man tage cykling op ad en bakke, der har en stigning på 5%. I tabellen over kraft-behov kan aflæses, at dette kræver en kraft på 12 daN ved et geartal på 3,0 meter pr. pedalomdrejning, der omtrent svarer til det laveste gear på en sædvanlig 7-gears cykel. I tabellen over effekt-behov kan ses, at vi skal ned på en hastighed på 8 km/t, før vi præsterer mindre end 100W. I den tidligere tabel med

<sup>22</sup> Der er regnet med, at person og cykel i alt vejer 85 kg, og at pedalarmene har en længde på 0,17 meter. Der er alene regnet på den kraft og energi, bakken kræver. Luft- og rullemodstand er ikke medregnet.

kadence kan aflæses, at man ved 8 km/t skal dreje pedalerne 44 gange i minuttet. Det er lidt langsommere end de anbefalede 60, og kraften er også noget større end ellers, så man vil altså opleve en vis "sejhed" ved at cykle op ad en 5% bakke sammenlignet med normal cykling. Dette vel at mærke i det laveste gear på en 7-gears cykel.

- Psykologi En del af den oplevede sejhed er psykologisk, idet man arbejder ihærdigt, men ikke kommer nær så hurtigt frem, som man plejer. En anden del er fysiologisk, idet man bruger kroppen på en ikke-optimal måde.
- Fordel med meget lave gear Nu er de 5% stigning, der indgår i eksemplet, faktisk ikke så meget endda. Horsensbakken er for en pæn strækning tæt på de 7%. Vil man klare den uden at træde hårdere og langsommere end ved kørsel på vandret vej, skal man have et geartal på under 2,0 meter pr. pedalomdrejning. Man vil i øvrigt præstere de 100W ved en hastighed på omkring 6 km/t. Det er ikke hurtigt, men dog hurtigere end at gå. Og man slipper for at stige af.
- I praksis kan mange klare en del mere, specielt hvis de får lejlighed til at øve sig i forvejen. Men eksemplerne viser, at der faktisk er behov for meget lave gear, hvis man ikke blot skal kunne klare bakkerne, men også gerne vil klare dem tilpas langsomt og komfortabelt.
- Normal 7-gear for tungt En sædvanligt gear et 7-gears cykel er faktisk lovligt tungt gear til brug i Vejle. Man kan med fordel få den gear lavere, så den f.eks. får geartal i området 2,2-6,3 meter pr. pedalomdrejning<sup>23</sup>. Mange vil mene, at en sådan cykel er alt for let at træde i det højeste gear. Man skal imidlertid veje behovet for tunge hhv. lette gear op mod hinanden. Tunge gear er noget, mange mener de bør have, men som de ikke nødvendigvis bruger ret tit, når de er blevet vant med at cykle. Man kan således sagtens med den nævnte gearing køre 25 km/t med en kadence ikke ret meget over 60 pedalomdrejninger pr. minut.

## Brug af gear og langsom cykling i et højhastighedssamfund

- To problemer Nu har dette handlet om, hvilke gear man med fordel kan bruge til at cykle op ad bakke, og hvorledes cyklen bør være indrettet for at kunne levere den relevante gearing.
- I forhold til praktisk cykling er der to problemer i dette. Det ene er at få overbevist cykelhandlerne om fornuften i de ekstra lave gear og at få ombygget cyklerne. Det er et mindre problem.
- Langt værre er det at få cyklernes brugere overbevist om fornuften i og lært brugen af lave gear. Her er der flere barrierer, der skal overvindes.
- Brugerne ønsker høje gear En af barriererne i forhold til brugerne består i, at mange er utilbøjelige til at give afkald på de høje gear. Med en moderat træning kan de høje gear som nævnt sagtens undværes, uden at det går ud over hverken komfort eller hastighed, i særdeleshed når man tager gevinsten ved at have det meget lettere op ad bakke med i betragtning. Men bortset fra det kan man sammensætte en cykel med udvendige gear, så der både er særde-

---

<sup>23</sup> Beregningen gælder en cykel med almindelige 700C-hjul, SRAM/Sachs 7-gear og kædehjulskombinationen 40/23.

	les lave og ganske høje gear. Der er altså en teknisk vej udenom denne barriere.
Lave gear bruges for lidt	Vanskeligere er det at få brugerne til i praksis at anvende de lavere gear. Det virker som om, at mange af de, der opgiver at cykle op ad bakkerne i Vejle, opgiver <i>inden</i> de har sat cyklen i det laveste gear. Dette kan ses på den hastighed, de drejer pedalerne med, og på at de slingrer voldsomt. Der er med andre ord behov for en betydelig oplysningsvirksomhed på dette punkt.  Mange mener tilsyneladende ikke, at det kan være meningen at man skal dreje så mange gange rundt, som man gør i de lave gear. Så der er behov for at forklare og demonstrere, at der ikke er så hurtigt endda, når det kommer til stykket, fordi man faktisk ikke bør cykle særligt hurtigt op af en bakke, hvis ikke man vil overanstrenge sig.
Anstrengelse uønsket	En tredje barriere består i at overvinde modstand mod den fysiske udfoldelse, det kræver at cykle op ad bakke. Mange mener, at de kommer til at svede, andre, at det da ikke kan være meningen, at de skal anstrenge sig blot for at komme hjem og/eller på arbejde.
Overanstrengelse unødvendig	Til spørgsmålet om at komme til at svede kan siges to ting. Den ene er, at det faktisk er sundt at anstrenge sig så meget, at man kommer til at svede. Men det er naturligvis upraktisk, hvis man skal møde på et arbejde og ikke har mulighed eller lyst til som det første at gå i bad. Og det fører frem til den anden ting: At man ikke behøver at svede. Netop med de lave gear er det muligt at komme op af bakkerne uden at overanstrenge sig. Blot man på forhånd accepterer, at det tager sin tid.
Kamp mod utålmodighed	Vi er formentlig fra naturens side udstyrede med en stærk utålmodighed i forhold til at ting tager længere tid end de plejer, som i dette tilfælde at cyklingen tager meget længere tid pr. kilometer end hvis vejen er vandret. Det er givetvis en stor udfordring i højhastighedssamfundet at acceptere et sådant tilsyneladende "ekstra" tidsforbrug til at cykle op ad bakke. Men det betyder ikke, at det er umuligt. Det kan sagtens tænkes at være en meget positiv udfordring at tage op: Lær at begejstres ved langsomheden. Som i øvrigt, jvf. de tidligere beregninger, ikke er så langsom endda.
Accept af fysisk udfordring	Der er en del, der mener, at det er "uværdigt" at skulle udsætte sig (eller sine børn) for fysisk krævende aktiviteter. Det er et udbredt synspunkt, tæt beslægtet med et menneskeligt grundinstinkt, som består i at stræbe imod at undgå fysisk anstrengelse. Et instinkt, der om noget har drevet den tekniske udvikling fremad til et stade, hvor det i dag er et af samfundets største problemer, at mange helt undgår fysisk aktivitet.
Hvilke krav er i orden?	Man kan diskutere synspunktet med henvisning til, at det egentlig er sært, at vi i det moderne samfund stort set ureflekteret forlanger en hel masse andre ting af hinanden: Evnen til at læse og skrive, og dette sågar ikke kun på vores eget modersmål, men også på engelsk, evnen til at indgå i komplicerede, sociale sammenhænge, en lang række faglige kvalifikationer og naturligvis også evnen til at bakke den moderne computerteknologi. Der gives ikke noget oplagt svar på, hvorfor vi så <i>ikke</i> også skulle kunne forlange af hinanden, at vi gør noget fysisk. Det drejer sig snarere om en ureflekteret grundantagelse.

Det er ikke sikkert, disse argumenter bider på, i hvert fald ikke lige med det første. Sikkert er det imidlertid, at bestræbelser på at få flere til at cykle forudsætter, at fysisk aktivitet opfattes som værdig. Det gælder i særdeleshed i Vejle.

# Spørgeskemaundersøgelse blandt elever på Teknisk Skole

Papirbaseret under- 200 spørgeskemaer blev efter aftale med Vejle Tekniske Skole primo oktober 2001 sendt til skolen og uddelt blandt dens elever. En stor del af skemaerne kom kort efter retur i udfyldt stand. Spørgeskemaet er gengivet på side 44. Resultaterne gennemgås nedenfor.

## Resultater

155 svar 155 skemaer kom retur i udfyldt stand.

Få bor i Vejle Kun 26% af respondenterne - svarende til 40 personer - oplyser, at de bor i Vejle (postnummer 7100 og 7120).

Unge Næste halvdel af respondenterne er 17 år eller derunder, og over 80% er under 25 år:

### Respondenternes alder

<i>alder</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
<= 17 år	73	47%
18-24 år	55	35%
25-52 år	22	14%
ikke oplyst	5	3%
i alt	155	100%

Flest M 70% af respondenterne er af hankøn.

Retning 36% oplyser, at de deltager i Grundforløb jord til bord, 12% er på Teknik og kommunikation, 11% Tømrere, 8% Kleinsmed og 6% Automatik, resten fordeles sig spredt.

De fleste bor i hus Størsteparten bor i hus, formentlig en pæn del hos forældrene. Kun få bor på kollegium.

### Respondenternes boform

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
villa/parcelhus	70	45%
rækkehus	6	4%
etagebolig	26	17%
kollegium	3	2%
andet	29	19%
ikke oplyst	21	14%
i alt	155	100%

Mange abonnerer på bus og tog Ikke alle har en cykel, mens et flertal har månedskort til kollektiv trafik.

	<b>har cykel</b>		<b>månedskort til tog/bus</b>	
	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
ja	124	80%	88	57%
nej	27	17%	57	37%
ikke oplyst	4	3%	10	6%
i alt	155	100%	155	100%



Stor biladgang Tre fjerdedele har kørekort til bil, og to tredjedele oplyser, at de selv har bil eller adgang til bil.

	kørekort		bil eller adgang til bil	
	antal	andel	antal	andel
ja	57	74%	49	64%
nej	15	19%	22	29%
ikke oplyst	5	6%	6	8%
i alt	77	100%	77	100%

Cyklen rangerer lavt Der er forholdsvis mange, hvis cykel er i dårlig stand. Og også en stor del, der slet ikke har nogen cykel. Tallene viser fordelingen af svar på spørgsmålet "Hvordan er din cykel?":

#### Vurdeling af cykelkvalitet

	antal	andel
velfungerende	74	48%
nogenlunde	34	22%
den skal repareres	20	13%
har ingen cykel	22	14%
ikke oplyst	5	3%
i alt	155	100%

Det ser lidt bedre ud med den potentielle påklædning til en cykeltur, mens heller ikke særligt mange har lys til cyklen.

	tøj til koldt vejr		tøj til regnvejr		lygter, der virker	
	antal	andel	antal	andel	antal	andel
ja	108	70%	94	61%	99	64%
nej	33	21%	43	28%	43	28%
ikke oplyst	14	9%	18	12%	13	8%
i alt	155	100%	155	100%	155	100%

Transportmidler Man kører langt for at nå frem til Teknisk Skole. Gennemsnittet er 26 km, og enkelte oplyser at rejse over 100 km. Når cyklen bruges, er det ofte i forbindelse med den kollektive trafik. Der er også flere, der oplyser, at de kombinerer bil og kollektiv trafik eller endda cykel og bil. Der bliver tydeligvis taget mange interessante kombinationer i brug for at klare transporten.

Tallene viser hvor mange, der har oplyst at bruge et givet transportmiddel, hvilken andel dette udgør af samtlige, og hvor langt, transportmidlet i gennemsnit er brugt. "I alt" dækker over samtlige, der har oplyst om transportmiddel, og deres gennemsnitligt tilbagelagte afstand.

#### Transportmiddelvalg til Vejle Tekniske Skole

transportmiddel	antal	andel	gns. (km)
gang	54	35%	1,6
cykel	38	25%	4,2
knallert/scooter	5	3%	18,0
bil	51	33%	26,4
bus	60	39%	16,7
tog	38	25%	34,2
i alt	152	98%	26,2

Der er mange, der rejser langt. Afstandsfordelingen er således:

<i>afstand</i>	<b>alle ture</b>		<b>cykel hele vejen</b>	
	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
0-1 km	8	5%	2	13%
2-4 km	15	10%	8	53%
5-9 km	11	7%	3	20%
10-19 km	28	18%	2	13%
20-199 km	90	59%	0	0%
i alt	152	100%	15	100%

Kun i 10% af turene bliver cyklen brugt hele vejen. Den gennemsnitlige afstand, der der cykles, er 4,7 km.

Beskeden cykelbrug I og med, at de færreste bor i Vejle, er det ikke så overraskende, at tre fjerdedele aldrig cykler i Vejle. Imidlertid er cykelbrugen heller ikke imponerende blandt dem, der bor i Vejle. Tæt på halvdelen cykler aldrig eller sjældent, mens resten så til gengæld bruger cyklen ofte.

<i>Cykling i Vejle</i>	<b>alle respondenter</b>		<b>respondenter fra Vejle</b>	
	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
3-7 dage pr. uge	15	10%	14	35%
1-2 dage pr. uge	11	7%	7	18%
1-3 dage pr. måned	0	0%	0	0%
0-1 dag pr. måned	6	4%	2	5%
aldrig	115	74%	16	40%
ikke oplyst	8	5%	1	3%
i alt	155	100%	40	100%

Få er glade for at cykle i Vejle Kun 30% af samtlige har en mening om at cykle i Vejle. Selv blandt dem, der bor i Vejle, er der omkring 30%, der ikke har nogen mening. De, der har en mening, er imidlertid ret kritiske. To ud af tre, der har en mening, finder i bedste fald Vejle "nogenlunde" at cykle i. Den gennemsnitlige karakter på en skala fra 0-3 er hhv. 1,22 for alle og 1,11 for dem, der bor i Vejle.

<i>Vejle som cykelby</i>	<b>alle respondenter</b>		<b>respondenter fra Vejle</b>	
	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	4	3%	1	3%
god	11	7%	8	20%
nogenlunde	22	14%	12	30%
ringe	9	6%	7	18%
ved ikke	99	64%	11	28%
ikke oplyst	10	6%	1	3%
i alt	155	0%	40	100%

Konkrete strækninger 23 af respondenterne har angivet konkrete cykelstrækninger, som er anvendt til at tegne et billede af hvor cyklisterne kører i Vejle.

Kommentarer 48 har angivet, hvad der efter deres opfattelse er det eller de største problemer ved at cykle i Vejle. Der synes at være enighed om, at de mange biler er hovedproblemet. Manglende cykelstier og manglende hensyn fra bilister kommer herefter, sammen med Vejles bakker.

Flere nævner vejarbejde som et problem. Dette afspejler, at der har været, og fortsat under spørgeskemaundersøgelsen foregik, vejarbejde på Boulevarden. Der er også 1-2, der nævner krydsningen mellem cyklister og biler på Horsensbakken som problem.

Nogle svarer mere generelt på trafikale problemer i Vejle, og peger bl.a. på cyklisterne som et problem.

De oftest angivne problemer er optalt nedenfor, og kommentarerne er desuden gengivet i deres helhed.

### Kommentarer til trafikken i Vejle

*antal peger på problem*

- 20 der er for mange biler
- 6 manglende eller dårlige cykelstier
- 6 bakkerne
- 5 bilisterne tager ikke hensyn til cyklister
- 3 vejarbejde

De store bakker til byen og den meget tætte trafik.	For meget trafik.	Der er for meget biltrafik.
Der er for meget trafik.	For meget trafik.	Der er ikke nok plads til alle dem, som cykler. Der er for mange biler i Vejle, så der er en stor risiko for, at de bliver kørt ned.
At min cykel står i Fredericia.	Der er ikke nok cykelstier.	Der er få cykelstier, og de nye vejsystemer er svære at finde ud af.
Der er for meget trafik, og for meget larm.	Det eneste problem, jeg har, er når jeg går fra banegården til skolen. Bilerne drøner forbi, og man er ved at blive kørt ned selv på fodgængerovergange.	Bilisterne tager ingen hensyn, det burde være tilladt at cykle på fortovet.
Bakkerne. Meget trafik.	Der er ikke specielt lys til cykler, cykelstierne er dårlige og der er for meget politi.	Roms hule, fordi den er så stejl. De smalle gader i Vejle.
Jeg ser ingen problemer. Det er jo altid mere besværligt at cykle i en by end på landet.	Der er ikke specielt lys til cykler, cykelstierne er dårlige og der er for meget politi.	Der er meget trafik om morgenen og omkring kl 16:00. Der er ikke særlig mange cykelstier.
Det siger vel sig selv.	For mange biler.	Mangel på cykelstier.
Trafikken.	For mange biler.	Der er rigtig mange biler man skal passe på.
Vejarbejde.	For mange biler.	Der er altid vejarbejde, hvor jeg skal cykle.
For meget trafik.	Scooter-problem: For meget politi!	At blive kørt ned og den nye vej, der er lavet ned af Horsensvej, hvor cykelstien krydser vejbanen.
Bilister passer ikke på cyklisterne.	For mange biler (indfør køreforbud).	
Man skal virkelig have øjnene med sig, når man er cyklist i Vejle.	Dårlige cykelstier.	
Jeg har ingen cykel i Vejle.	Man kunne godt få lavet lidt bedre vejordning, der er for mange biler på vejene om morgenen.	
Det er jeg ked af.	Bakker.	
Alle de bakker.	De mange narkomaner.	
Jeg har ingen cykel i Vejle.	For meget trafik.	
At biler ikke tager hensyn til cyklister. Jeg er ca. 5 gange ved at blive kørt ned. Regnvejr. Modvind.	Trafikken. Horsensbakken.	
Bilerne kører for stærkt.	Der er for meget vejarbejde specielt på Boulevarden.	
De mange bakker.	Hvilket gør det til en gene for alle os bilister.	
Trafikken i Vejle er ringe.	Cyklister er i vejen her på Boulevarden.	
Trafik.		
Jeg ved det ikke, men jeg synes at det er lidt "svært" at færdes i trafikken. Der er ikke lyskryds nok.		

### Lodtrækning

Der blev trukket lod blandt dem, der havde udfyldt spørgeskemaerne. Cykelcomputere blev 9.10.2001 sendt til Andy Thomas Pedersen i Horsens, Katrine Stenkjær Paulsen i Juelsminde og Toke Laursen i Vejle.

## Spørgeskema om trafik i Vejle

Kære elev på Vejle Tekniske Skole,

svare venligst på de følgende spørgsmål om din transport. Svarene vil indgå i en analyse om trafik og cykeltrafik, som transport- og analysefirmaet Thomas Krag udarbejder for Vejle Kommune, Teknisk Forvaltning. Svarene på spørgeskemaet behandles anonymt.

Alle, der svarer, deltager i en **lodtrækning om 3 cykelcomputere**.

**Navn:** \_\_\_\_\_ **Hvordan bor du? (sæt X)**  
**Adresse:** \_\_\_\_\_  villa/parcelhus  
**Postnummer/by:** \_\_\_\_\_  rækkehus  
**Alder** \_\_\_\_ år  etagebolig  
**Køn (sæt X)**  M  K  kollegium  
**Retning/hold:** \_\_\_\_\_  andet

**Har du... (sæt X)**

cykel?  ja  nej kørekort?  ja  nej  
månedskort til bus/tog?  ja  nej bil eller adgang til bil?  ja  nej

**Hvordan er din cykel? (sæt X)**

velfungerende  
 nogenlunde  
 den skal repareres  
 har ingen cykel

**Har du... (sæt X)**

tøj til at cykle i koldt vejr?  ja  nej  
tøj til at cykle i regnvejr?  ja  nej  
cykellygter, der virker?  ja  nej

**Hvilket/hvilke transportmidler brugte du i dag til Teknisk Skole?**

(sæt gerne flere krydser, f.eks. hvis du gik eller cyklede til bus eller tog?)

gang  cykel  bil  bus  tog

**Cirka hvor langt gik/cyklede/kørte du? (skriv ca. km-antal, hvor det er relevant)**

gang \_\_, \_\_ km cykel \_\_\_ km bil \_\_\_ km bus \_\_\_ km tog \_\_\_ km

**Hvor ofte cykler du i Vejle? (sæt X)**

3-7 dage pr. uge  
 1-2 dage pr. uge  
 1-3 dage pr. måned  
 0-1 dag pr. måned  
 aldrig

**Hvordan er Vejle at cykle i? (sæt X)**

meget god  
 god  
 nogenlunde  
 ringe  
 ved ikke

**Hvis du cykler i Vejle, skriv de 1-3 strækninger, hvor du oftest cykler:**

Fra	Til	Via (vejnavn(e) eller steder)

**Hvad er efter din mening det eller de største problemer ved at cykle i Vejle?**

(brug bagsiden, hvis der ikke er plads)

Aflever det udfyldte spørgeskema til læreren.

**Tak for hjælpen!**

*Thomas Krag /[www.thomaskrag.com/](http://www.thomaskrag.com/)  
Vejle Tekniske Skole/okt 2001*

# Spørgeskemaundersøgelse blandt ansatte i Vejle Kommune

Pr. e-mail De ansatte i Vejle Kommune blev den 2.10.2001 præsenteret for en e-mail med opfordring til i løbet af en uge at svare på et elektronisk spørgeskema. Der kom 457 reaktioner. Visse var - til dels på grund af problemer med visse browsere (som blev rettet) - ufuldstændige eller dubletter, men svarene fra 395 personer var i det store og hele fuldstændigt udfyldt.

Spørgeskemaets udformning og spørgsmål er gennemgået under "Udsendelse og indhold af det elektroniske spørgeskema" på side 73. Hovedresultaterne gennemgås nedenfor i indtastningsrækkefølge med de overskrifter, som blev anvendt i spørgeskemaet.

## Resultater

*Om dig* I alt blev 395 skemaer modtaget.

290 (73%) af respondenterne bor i postnummerområderne 7100 Vejle og 7120 Vejle Ø. Der er i forhold til andre arbejdspladser dermed relativt flere i Vejle Kommune, der selv bor i kommunen.

Der er 132 mænd og 263 kvinder, svarende til hhv. 33% og 67%.

Aldersfordelingen blandt respondenterne er således:

### Aldersfordeling

<i>alder (år)</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
15-19	1	0%
20-24	9	2%
25-29	29	7%
30-39	99	25%
40-49	147	37%
50-59	98	25%
60-	12	3%
i alt	395	100%

Tre fjerdedele er enten studenter/HF/HTX eller har en videregående uddannelse:

### Uddannelse

<i>uddannelse</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
folkeskole	97	25%
student/HF/HTX	103	26%
videregående	191	48%
ikke oplyst	4	1%
I alt	395	100%

Omkring halvdelen arbejder i Skolegade og 15% på Kirketorvet. Under "andet" tæller blandt andet biblioteket.

### Arbejdssted

<i>arbejdsplads</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
Vejle Kommune, Skolegade	186	47%
Vejle Kommune, Kirkegade	59	15%
andet	138	35%
Ikke oplyst	12	3%
I alt	395	100%

#### Om din husstand

Knap halvdelen af de ansatte har ikke hjemmeboende børn. Der er her ikke forskel på dem, der bor i Vejle, og dem, der ikke gør.

### Hjemmeboende børn

<i>antal børn</i>	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
0	167	42%
1	93	24%
2	101	26%
3	26	7%
4+	5	1%
ikke oplyst	3	1%
i alt	395	100%

Næsten tre fjerdedele bor i villa eller parcelhus. Her er der heller ikke forskel på vejlensere og andre.

### Biform

<i>boligtype</i>	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
villa/parcelhus	286	72%
rækkehus	20	5%
etagebolig	54	14%
kollegium	1	0%
andet	34	9%
ikke oplyst	0	0%
i alt	395	100%

Der er heller ikke de store forskelle mellem folk fra Vejle og udefra hvad type af boligområde angår. Her er tallene medtaget.

### Boligens omgivelser

<i>boligområde</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal, Vejle</i>	<i>andel, Vejle</i>
centralt byområde	81	21%	57	20%
ældre boligområde	95	24%	78	27%
område med separat stisystem	117	30%	91	31%
andet	91	23%	55	19%
ikke oplyst	11	3%	9	3%
i alt	395	100%	290	100%

#### Brug af bil

Kun 8% af de ansatte har ikke bil på husstanden. Lidt færre af dem, der bor i Vejle, har 2 biler, end dem, der bor udenfor. Det kan siges at være en naturlig konsekvens af at bo tæt på arbejdet.

### Bilejerskab

<i>antal biler</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal, Vejle</i>	<i>andel, Vejle</i>
0	31	8%	24	8%
1	263	67%	209	72%
2	93	24%	51	18%
mere end 2	2	1%	1	0%
ikke oplyst	6	2%	5	2%
i alt	395	100%	290	100%

Bilerne bruges flittigt, en del mere end halvdelen er daglige brugere. Men der er dog tendens til, at de, der bor i Vejle, lader bilen stå noget oftere end de øvrige. Igen formentlig en afspejling af, at arbejdspladsen ligger tæt på, og man derfor ikke behøver anvende bil hver dag.

### Hyppeghed af brug af bil

<i>bilbrug</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal, Vejle</i>	<i>andel, Vejle</i>
3-7 dage pr. uge	239	61%	163	56%
1-2 dage pr. uge	77	19%	65	22%
1-3 dage pr. måned	25	6%	19	7%
0-1 dag pr. måned	43	11%	35	12%
ikke oplyst	11	3%	8	3%
i alt	395	100%	290	100%

### Brug af tog og bus

Det er kun få - i særdeleshed i Vejle - som har månedskort til den offentlige trafik. Og anvendelsen er beskedent. 70% af dem, der bor i Vejle, bruger den sjældent eller aldrig.

### Abonnement på kollektiv trafik

<i>har månedskort</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal, Vejle</i>	<i>andel, Vejle</i>
ja	34	9%	10	3%
nej	356	90%	277	96%
ikke oplyst	5	1%	3	1%
i alt	395	100%	290	100%

### Hyppeghed af brug af kollektiv trafik

<i>brug af tog og bus</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal, Vejle</i>	<i>andel, Vejle</i>
3-7 dage pr. uge	48	12%	22	8%
1-2 dage pr. uge	31	8%	24	8%
1-3 dage pr. måned	41	10%	30	10%
0-1 dag pr. måned	259	66%	202	70%
ikke oplyst	16	4%	12	4%
i alt	395	100%	290	100%

### Brug af cykel

Der er kun 8%, der oplyser ikke at have en cykel. På den anden side er det kun lidt over to tredjedele, som mener at have en velfungerende sådan. Tallene afviger ikke mellem vejlensere og øvrige.

### Ejerskab af cykel

<i>Cykel</i>	<i>antal svar</i>	<i>andel</i>
velfungerende	267	68%
nogenlunde	67	17%
skal repareres	27	7%
nej	31	8%
ikke oplyst	3	1%
i alt	395	100%



De fleste angiver at have tøj til cykling i koldt vejr. Noget færre har regntøj, og kun godt halvdelen har udstyr, der muliggør indkøb. 71% har lys, som umiddelbart virker.

#### Udstyr til cykling under forskellige forhold

	<i>kulde(antal, %)</i>		<i>regn (antal, %)</i>		<i>indkøb (antal, %)</i>	
ja	363	92%	322	82%	219	55%
nej	24	6%	60	15%	159	40%
ej opl.	8	2%	13	3%	17	4%
i alt	395	100%	395	100%	395	100%

#### Cykellygter

<i>Lys på cyklen?</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
ja - og det virker	283	72%
ja - men der mangler batterier	28	7%
ja - men det skal repareres	15	4%
nej	55	14%
ikke oplyst	14	4%
i alt	395	100%

Cykelbrugen er væsentligt større end anvendelsen af den kollektive trafik. For dem, der velfungerende cykler, lys, tøj og udstyr ("alt ok"), bruges cyklen næsten lige så hyppigt som bilen gør for dem, der bor i Vejle.

#### Hyppighed af brug af cykel

<i>brug af cykel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal, alt ok</i>	<i>andel, alt ok</i>
3-7 dage pr. uge	139	35%	78	57%
1-2 dage pr. uge	61	15%	20	15%
1-3 dage pr. måned	66	17%	21	15%
0-1 dag pr. måned	108	27%	17	12%
ikke oplyst	21	5%	1	1%
i alt	395	100%	137	100%

#### Gang

Knap halvdelen af de ansatte er ikke bange for dagligt eller næsten dagligt at gå ture på mindst 1 kilometer. Der er her ikke forskel mellem dem, der bor i Vejle, og de øvrige. Måske lidt overraskende er de, der cykler dagligt eller næsten dagligt (3-7 dage pr. uge), ikke så meget vanecyklister, at de af denne grund går mindre.

#### Hyppighed af længere ture til fods

<i>gåture på mindst 1 km</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal dgl-c</i>	<i>andel dgl-c</i>
3-7 dage pr. uge	178	45%	63	45%
1-2 dage pr. uge	138	35%	53	38%
1-3 dage pr. måned	54	14%	15	11%
0-1 dag pr. måned	21	5%	8	6%
ikke oplyst	4	1%	0	0%
i alt	395	100%	139	100%

#### Konkrete ture

Her følger en opgørelse af svarene på anvendelse af transportmidler til den sidste arbejds-, indkøbs- og besøgstur. I en del tilfælde er mere end et transportmiddel brugt. Tallene er gennemsnitlige.

Der er for hvert mål vist antal svar med dette transportmiddel, gennemsnitsafstanden tilbagelagt og andelen af alle de 395, der har angivet det pågældende transportmiddel. "I alt" angår summen af transportmåder, altså den

samlede afstand. Når andelen er under 100% skyldes det, at nogle ikke har oplyst noget. Lægges omvendt %erne sammen fås mere end 100, idet mange kombinerer flere transportmidler.

### Transportmiddelbrug til forskellige formål

	arbejde			indkøb			besøg		
	antal	gs km	andel	antal	gs km	andel	antal	gs km	andel
gang	122	1,0	31%	119	1,1	30%	90	3,0	23%
cykel	124	4,9	31%	89	2,5	23%	51	10,6	13%
bil	218	17,7	55%	232	7,3	59%	268	49,7	68%
tog/bus	54	29,7	14%	8	7,5	2%	20	71,6	5%
i alt	382	16,2	97%	374	5,6	95%	374	41,6	95%

Besøgsturene er tydeligvis de længste og indkøbsturene de korteste. I alle tilfælde står kollektiv trafik for de længste, omend få, ture. I snit er indkøbsturene, der som oftest foretages i bil, ikke væsentligt længere end den afstand, som de cyklende tilbagelægger på vej til arbejde. Arbejdsturene er i det følgende gjort genstand for en nærmere analyse.

#### Arbejdsture

Fordelingen af de oplyste samlede afstandene til arbejde er således:

#### Arbejdsturens længde

afstand	antal	andel
0-1 km	32	8%
2-4 km	92	24%
5-9 km	102	27%
10-19 km	81	21%
20-199 km	75	20%
i alt	382	100%

For hver af intervallerne kan man finde de ture, hvor et givet transportmiddel indgår. I tabellen er vist antal del ture med de forskellige transportmidler, fordelt på den samlede afstand til arbejde. Andelen af de ture, hvor man kombinerer transportmidler, er desuden beregnet. Denne andel er naturligt nok stigende med stigende afstand, hvor der også i øget grad bruges kollektiv trafik.

Både gang og cykel bruges ret jævnt både i forbindelse med korte og lange ture.

hele turen	gang	cykel	bil	koll.	delture	kombi%
afstand	antal	antal	antal	antal	antal	andel
0-1 km	18	11	5	0	34	6%
2-4 km	23	43	41	1	108	17%
5-9 km	26	31	62	11	130	27%
10-19 km	23	21	55	14	113	40%
20-199 km	32	18	55	28	133	77%
i alt	122	124	218	54	518	36%

Man kan omvendt se på fordelingen af de enkelte deltures længde. Tabellen viser både antallet og andelen af delture, der er foretaget med det pågældende transportmiddel. Gang og cykling er i denne opstilling naturligt nok mest repræsenteret blandt de kortere ture.

delture afstand	gang		cykel		bil		kollektiv	
	antal	andel	antal	andel	antal	andel	antal	andel
0-1 km	94	77%	19	15%	5	2%	0	0%
2-4 km	22	18%	54	44%	48	22%	5	9%
5-9 km	6	5%	36	29%	63	29%	11	20%
10-19 km	0	0%	14	11%	56	26%	15	28%
20-199 km	0	0%	1	1%	46	21%	23	43%
i alt	122	100%	124	100%	218	100%	54	100%

En fjerdedel af bilturene er på 4 km og derunder, og over halvdelen er 9 km og derunder. Der er 84, svarende til 22%, der cykler hele vejen til arbejde, med en gennemsnitsafstand på 5,6 km. Fordelingen af afstande er således:

hele turen afstand	cykel hele vejen	
	antal	andel
0-1 km	10	12%
2-4 km	36	43%
5-9 km	25	30%
10-19 km	12	14%
20-199 km	1	1%
i alt	84	100%

Tæt på halvdelen af dem, der cykler hele vejen, kører mindst 5 km, og 15% kører 10 km eller derover. 50%-fraktilen ligger ved 4,0 km, dvs. at 50% cykler mindst 4,0 km til arbejde.

#### Indkøbsture

Cyklen bruges noget sjældnere i forbindelse med indkøb end ved arbejdsturene, og kollektiv transport praktisk taget slet ikke. Der er forholdsvis få kombinationsture (20%), hvor der bruges mere end ét transportmiddel. For delturene er afstandsfordelingen således:

delture afstand	gang		cykel		bil		kollektiv	
	antal	andel	antal	andel	antal	andel	antal	andel
0-1 km	84	71%	29	33%	20	9%	0	0%
2-4 km	35	29%	47	53%	88	38%	2	25%
5-9 km	0	0%	11	12%	69	30%	3	38%
10-19 km	0	0%	2	1%	42	18%	3	38%
20-199 km	0	0%	0	0%	13	6%	0	0%
i alt	119	100%	89	100%	232	100%	8	100%

Næsten halvdelen af bilturene til indkøb er på 4 km og derunder.

#### Din vurdering af muligheden for...

De ansatte er bedt om at vurdere mulighederne for at komme til arbejde med forskellige transportmidler.

	bilkørsel til arbejde		bilkørsel til arbejde	
	antal	andel	antal	andel
meget god	227	57%	97	25%
god	78	20%	123	31%
nogenlunde	35	9%	99	25%
ringe	29	7%	42	11%
ved ikke	6	2%	13	3%
ikke oplyst	20	5%	21	5%
i alt	395	100%	395	100%

### kollektiv trafik til arbejde

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	59	15%
god	81	21%
nogenlunde	95	24%
ringe	97	25%
ved ikke	36	9%
ikke oplyst	27	7%
i alt	395	100%

### cykelparkering på arbejde

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	149	38%
god	95	24%
nogenlunde	55	14%
ringe	35	9%
alt for langt		
ved ikke	40	10%
ikke oplyst	21	5%
i alt	395	100%

### cykelkørsel til arbejde

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
	77	19%
	82	21%
	73	18%
	32	8%
	98	25%
	12	3%
	21	5%
	395	100%

### gang til arbejde

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	74	19%
god	66	17%
nogenlunde	26	7%
ringe	9	2%
alt for langt	187	47%
ved ikke	7	2%
ikke oplyst	26	7%
i alt	395	100%

#### Karakterer

På en skala fra 0-3 (svarende til ringe-meget god) giver ovenstående svar følgende gennemsnit:

#### Kvalitetsvurdering af parkerings- og gang/kørselsforhold

bilparkering på arbejde	2,36
bilkørsel til arbejde	1,76
kollektiv trafik til arbejde	1,31
cykelparkering på arbejde	2,07
cykelkørsel til arbejde	1,77
gang til arbejde	2,17

Det er bemærkelsesværdigt, at der er betydeligt større tilfredshed med mulighederne for at parkere bil på arbejdspladsen end med tilkørselsmulighederne.

#### Afstand til arbejde

Over en tredjedel bor indenfor en afstand af 4 km, og næsten to tredjedele har under 10 km til arbejde. Det passer i det store og hele med opgivelserne for den sidste arbejdstur, som analyseret ovenfor.

### Afstand mellem hjem og arbejde

<i>afstand</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
0-1	34	9%
2-4	107	27%
5-9	106	27%
10-19	68	17%
20-49	31	8%
50-99	26	7%
100-199	4	1%
ikke oplyst	19	5%
i alt	395	100%

### Cykling i Vejle

De ansatte er blevet bedt om at vurdere forskellige aspekter ved cykling i Vejle. En del - formentlig primært dem udenbys fra - har undladt at svare. Af dem, der svarer, er det et fåtal, der er decideret begejstrede. Særligt mange finder, at mulighederne for at parkere en cykel i midtbyen er ringe, og ikke meget mere end hver fjerde finder Vejle som cykelby "god" eller "meget god".

### Tryghed ved at cykle i Vejle

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	21	5%
god	96	24%
nogenlunde	140	35%
ringe	60	15%
ved ikke	55	14%
ikke oplyst	23	6%
i alt	395	100%

	<b>mængde af stier</b>		<b>kvalitet af stier</b>	
	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	21	5%	23	6%
god	95	24%	101	26%
nogenlunde	141	36%	117	30%
ringe	49	12%	46	12%
ved ikke	64	16%	82	21%
ikke oplyst	25	6%	26	7%
i alt	395	100%	395	100%

### Cykelparkering i Vejle midtby

	<i>antal</i>	<i>andel</i>
meget god	9	2%
god	63	16%
nogenlunde	94	24%
ringe	85	22%
ved ikke	120	30%
ikke oplyst	24	6%
i alt	395	100%

### Vejle som cykelby

	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>andel af svar</i>
meget god	7	2%	2%
god	76	19%	26%
nogenlunde	149	38%	51%
ringe	63	16%	21%
ved ikke	76	19%	
ikke oplyst	24	6%	
i alt	395	100%	100%

#### Karakterer

På en skala fra 0-3 (svarende til ringe-meget god) giver ovenstående svar følgende gennemsnit:

#### Kvalitetsvurdering af cykelforhold

tryghed ved at cykle	1,25
cykelstiernes mængde	1,29
cykelstiernes kvalitet	1,35
cykelparkering i Vejle midtby	0,98
Vejle som cykelby	1,09

#### Selv cykle mere

Der er stor interesse for at cykle mere, uanset om den pågældende bor i Vejle eller ej. Der er 211 - 53% af alle - der siger "ja" til, at de gerne vil cykle mere, og 164, der siger nej. Der er ikke nogen større forskel på vejlensere og udenbys folk.

	cykle mere?		cykle mere, bor i Vejle?	
	<i>antal</i>	<i>andel</i>	<i>antal</i>	<i>andel</i>
ja	211	53%	147	51%
nej	164	42%	128	44%
ikke oplyst	20	5%	15	5%
i alt	395	100%	290	100%

Der er 215 konkrete forslag til hvad der skal til, for at de pågældende vil cykle mere.

Der er herudover 122, der har andre kommentarer og forslag til at forbedre cykelmulighederne i Vejle, og 84, der vælger også at skrive noget yderligere om Vejle midtby.

Hele 224 - 57% af alle - giver i øvrigt udtryk for, at de gerne vil svare på flere cykelspørgsmål.

#### Vejle generelt

Endelig har 138 generelle kommentarer til trafikken i Vejle.

De forskellige kommentarer lapper til dels over hinanden. De er nedenfor struktureret efter emne og budskab og er desuden vist i sin helhed, samlet for hver enkelt, der har svaret noget.

#### Afslutning

275 ønskede rødvin, 90 chokolade og 9 ingenting i forbindelse med lodtrækningen.

## Konkrete spørgeskema-kommentarer

Der var mulighed for at give konkrete kommentarer i fire rubrikker. De betegnes i det følgende således:

**hv?** angår hvad der konkret skal til, for at respondenterne vil cykle mere (der var her ønsket én ting, men en del gav dog udtryk for flere)

**ko-c** angår "andre kommentarer og forslag til forbedringer af mulighederne for at cykle i Vejle"

**ko-cm** angår, om "der særligt (er) forhold i Vejle midtby, du gerne så ændret til fordel for cykling"

**divrs.** angår "meninger og forslag, som generelt angår trafikforhold i Vejle (altså ikke kun cykeltrafik)"

Struktureret efter svar og emne, der er nævnt, fås følgende opgørelse, idet svar og emner nævnt af mere end 2 respondenter er medtaget:

<i>Svar/ønske/problem</i>	<i>hv?</i>	<i>ko-c</i>	<i>ko-cm</i>	<i>divrs.</i>
flere og bedre cykelstier	32	20	8	2
bakker, helbred, ej være svedig på arbejde	38	6		1
sikrere og bedre trafikforhold, bedre trafikadfærd	13	12	6	8
køproblemer i Vejle		1		38
luk midtbyen for biler, færre biler i midtbyen	6		13	11
kortere til arbejde og andre mål	29			
mere tid, mere fritid	26	1		1
bedre vejr, tørvejr om morgenen	22			
hyppigere fejning af cykelstier	1	18	2	1
højere standard og bedre vedligeholdelse af stier og veje	4	13	1	2
anskaffe (bedre) cykel, låne cykel på arbejde eller i byen	16	1		1
ikke mere hente/bringe børn og familie	17			
problematisk krydsbane biler/cyklister (Horsensvej/Skovgade)	2	6	5	2
cykelparkering (gerne aflåst) i midtbyen	3	6	6	
flere bil P-pladser, udvid veje, luk ikke flere veje				11
bedre skiltning og afmærkning		2	2	5
ændringer af vejfirkant mv. har været til det bedre				9
cykeltransportør eller cykler med bus op af bakkerne	3	4	1	1
omfartsveje udenfor byen			1	8
ingen bil, færre biler, mere selvdisciplin	7			
dårligt at inddrage cykelstier til højresvingbaner		5	1	1
hyppigere busafgange				5
knallerter væk fra cykelstierne	1	3		
bedre lys-koordinering, grøn bølge				4
indret park and bike/ride -pladser i byudkant		1		2
ændringer af vejfirkant har givet længere transportveje				3

Der er i forbindelse med svarene givet en række konkrete ønsker om forbedringer. Disse er listet nedenfor, idet det i parentes er nævnt, hvor mange der er kommet med det pågældende forslag.

Cykelstier	Cykelsti fra Uhrhøj (3)
	Cykelsti el. lign. Kirkegade-Blegbanken-Vestre Engvej (3)
	Cykelsti i Grejsdalen (2)
	Cykelsti (med lys) fra Jelling
	Cykelsti (og fortov) på Andkærvej (2)
	Cykelsti på Juelsmindevej fra Assendrup til Horsensvej

	<p>Cykelsti på Vedelsgade (2)          Cykelsti på Vesterbrogade (2)          Cykelsti på Vestergade</p>
Kryds	<p>Bedre cyklist-forhold i krydset Horsensvej/Skovgade (15)          Bedre cyklist-forhold i krydset Vesterbrogade/Vestergade/Gormsgade (8)          Bedre venstresvingmuligheder for cyklister fra Horsensvej ad Østerbrogade          Farligt kryds Skovvang/Skyttehusvej          Klarere forhold i krydset Fiskergade/Dæmningen</p>
Veje	<p>Skab lommer, hvor cyklister kan vente ved krydsning af Boulevarden          Luk Kirkegade for biler          Forbedringer efterlyses på Frederiavej "den anden vej" (sydgående retning) (2)</p>
Skoleveje	<p>Dæmp hastigheden på skolevejen mellem Nr. Vilstrup og Skibet Skole          Store bil-problemer ved Mølholm Skole - forbyd evt. bilparkering</p>
Lysregulering	<p>Lysregulering efterlyses på Petersholms Allé ved købmanden          Lysregulering efterlyses på Koldingvej ved Bøgevang          Lysreguleringen ved udmundingen fra Vindinggård Ringvej til Fredericiavej bør også reagere på cykler</p>
Belægning	<p>Bedre belægning på stien langs Vestbanevej (2)          Bedre belægning på Ibæk Strandvej          Bedre belægning på Roms Hule          Bedre belægning på cykelstien Gl. Jellingvej-Petersmindevej</p>
Diverse	<p>Dårligt at nedlægge cykelstier til fordel for højresvingsbaner (7)          Skeptisk overfor "snegl" i krydset Fredericiavej/Toldbodvej (5)          Rigtige cykelstier er at foretrække for striber (som på Koldingvej) (2)          Flere fortove i niveau med cykelsti som på Fredericiavej          Lav tilbagetrukket stopstreg for bilerne i krydsene          Flere ramper for cyklister (ved fortovskanter, der skal forceres)</p>
Ros	<p>Godt med aflåst cykelparkering på banegården          Godt med den ny buslinie 15 Vindinggård Ringvej rundt</p>
Primært bilforhold	<p>Luk Jernbanegade, så den ikke kan bruges som smutvej (3)          Forbyd venstresving Buchsvej-Vesterbrogade          Forbyd DSB at rangere i dagtimerne</p>

Selve kommentarerne er gengivet på de følgende sider.

hv?	Ingen bill! (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	der ikke opstår kø. (M, 25-29 år, i bil til arbejde)
hv?	at jeg havde kortere til arbejde (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)	divrs. Hele trafiksituationen i midtbyen bør tages op til debat. Med den nuværende trafikmængde, synes jeg en "helhedsløsning" for midtbyen er presserende. Det kunne evt være en mulighed simpelthen at lukke en del af midtbyen for alt andet en kollektiv trafik og cykler. (M, 25-29 år, med bus/tog til arbejde)
hv?	Mindre bakker og bedre kondi	
ko-c	Samt skriver er hovedårsagen til at jeg cykler for lidt de til tider voldsomme bakker, samt tidforbruget i det øjeblik man har fri	
divrs.	Udvidelse af skovgade, under højbanen så	



			49 år, i bil til arbejde)
ko-c	Vedr cykelparkering på arbejdspladsen er der for lidt plads. (M, 30-39 år, cyklet til arbejde)	hv?	Kortere til arbejde (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	tørvejr bedre cykel inden børn, som gerne vil køre med til byen (gymnasium) (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	På min cykelrute til arbejde finder jeg en strækning for farlig, nemlig de blå "cykelmarkeringer på kørebanen" fx i bunden af Horsensvej/Skovgade. Når der er vådt (regn eller slud/sne) er de livsfarlige at køre på. (M, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Cykler ikke så meget p.t. p.g.a afhentning af børn og p.g.a. tidsnød ifbm deres idrætsaktiviteter om eftermiddagen (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	divrs.	Jeg synes trafikken glider meget bedre efter de sidste forbedringer (bl.a. Fredericiavej...) (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)
hv?	bedre cykelstier, idet hele taget en bedre infrastruktur for al trafik.	hv?	Kun 1 bil. At jeg ikke skulle bruge bil på arbejde (M, 50-59 år, i bil til arbejde)
ko-c	bil-trafikken er meget kaotisk i vejle midtby, det gør det meget usikkert at cykle i Vejle	hv?	Tørvejr
ko-cm	bedre skiltning, så bilister ikke så ofte kommer i tvivl og sidste øjeblik foretager hasarderede handlinger, hvilket smitter af på den øvrige trafik. (K, 25-29 år, gået til arbejde)	divrs.	Med alle de indsnævninger/midterraber, der bliver lavet, bliver det svære for udrykningskøretøjer at komme frem i midtbyen. (M, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Hvis der kommer en cykelsti gennem Grejsdalen. Man kommer tæt på bilerne på cykel. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	divrs.	Jeg bor ikke i Vejle - derfor kan jeg ikke svare på dette. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
divrs.	at det kun er busser der køre ad dæmningen (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	hv?	Bedre cykelstier, bedre trafikultur hos bilister, bedre forhold for cyklister ved parkering (sikkerhed, undgå hærværk/tyveri) (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
hv?	Cykelsti fra Assendrup til Julsmindekrydset (Julsmindevej/Horsensvej) (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)	hv?	godt vejr (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
divrs.	Jeg forstår ikke, at man f.eks. gør Boulevarden smallere, i stedet for at bruge pengene på at vedligeholde vejnettet bedre. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	hv?	Vejret, Dårlig vejr gør nok, at jeg ofte tager bilen.
hv?	P.t. helbredsmæssige problemer, som gerne snart skulle være overstået. Har tidl. cyklet på arbejde hver dag.	divrs.	Fra min bopæl til min arbejdsplads er god. Der er jo også lige lavet en ekstra kørselsbane + cykeltunnel ved Toldbovej så jeg er godt tilfreds. (M, 40-49 år, i bil til arbejde)
divrs.	Positivt, at forholdene fra Fredericiavej og ind til byen er blevet forbedret. Nu mangler vi bare den anden vej, altså op ad Fredericiavej. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	hv?	mere fritid
hv?	Mere tid (M, 50-59 år, i bil til arbejde)	ko-c	flere og bedre cykelstier (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
hv?	Hvis jeg boede i byen og ikke på landet.	hv?	større sikkerhed i krydsene v. Vestergade/Vesterbrogade og Skovgade/Horsensvej
divrs.	Trafikken er et problem i myldretiden - både morgen og eftermiddag. Dog har det hjulpet en del, at der er lavet ændringer i bymidten de sidste par år. Jeg mener ikke, det er nogen god idé at nedsætte fartgrænsen i centrum til 30 km/t, som der har været forslag om - så vil trafikken da først gå i stå... (K, 25-29 år, i bil til arbejde)	ko-cm	do (K, 30-39 år, gået til arbejde)
hv?	Helbredsmæssige Årsager	hv?	Kortere til arbejde. Mindre travlhed i hjemmet om morgenen. Hvis jeg ikke skal hente barn i institution. (M, 50-59 år, med bus/tog til arbejde)
ko-cm	Ingen biler i midtbyen	hv?	såfremt ægtefælle havde arbejdsplads neden for bakkerne.
divrs.	Ingen biler i midtbyen (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-cm	cykelparkering ej optimal (M, 50-59 år, i bil til arbejde)
hv?	Færre bakker (urealistisk) (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Bedre vejr
divrs.	Alt for mange lange køer i myldretid. (K, 40-	divrs.	Risiko for kødannelse. For få direkte gennemkørselsveje som giver problemer ved vejarbejde. (M, 60+ år, i bil til arbejde)
		hv?	F.eks. arbejdede i Brande, det ville betyde 10 km hver vej på cykel. (M, 50-59 år, med

	bus/tog til arbejde)		de vi, at den tunge trafik skulle benytte den. Det mener jeg ikke er tilfældet, i hvertfald er Fredericiavej stadig "umulig" i myldretiden + fredag og lørdag. Samtidig er broen jo også et helvede fredag/lørdag. Der er faktisk kun Koldingvej - for vores vedkommende - der er til at komme op og ned ad. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Mindre bakker (M, 50-59 år, i bil til arbejde)		
hv?	Bedre cykelstier i den by jeg bor. Steder at cykle hen d.v.s. at jeg kunne gøre nogle af hverdagens ting på min cykel - d.v.s. at afstanden muliggør dette. Desuden er det svært at få plads til alle varene i cykelkurven, hvis man skal cykle ud og handle	hv?	Bedre vej
ko-c	Der mangles cykelsti og fortov på på Andkærvej. Det er faktisk ikke engang sjovt at køre i bil der. (K, 25-29 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg cykler aldrig i Vejle
		divrs.	Jeg er udmærket tilfreds (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Jeg bor på landet, hvor der er langt at cykle til alting. Kortere ture kunne få mig til at cykle mere.	hv?	Hvis jeg vidste, at der var nogen, som hentede mine børn tidlig. Det forhindre mig i at cykle. Mine børn skal ikke være længere i daginsti. p.g.a at jeg skal cykle på arbejde. (K, 25-29 år, i bil til arbejde)
ko-c	Cykelstier overalt i Vejle ville være at foretrække.		
ko-cm	Vejen fra banegården til kommunen i skolegade er træls, fordi vejen ved gågaden er smal og meget trafikeret i spidsbelastningstiden.	hv?	at jeg ikke skulle hente børn og købe ind.
divrs.	Der er for mange biler i midtbyen i myldretiden. Det tager dobbelt så lang tid at komme frem, og det er samtidig stressende. (K, 20-24 år, med bus/tog til arbejde)	ko-c	kunne man forestille sig en form for cykelskure ved p-pladerne i udkanten af byen, så man havde en cykel stående dér og ikke behøvede at køre ind i midtbyen.
		divrs.	Fordi jeg bor på Uhrhøj generer det mig ofte at man ikke kan køre lige ud fra Vestergade til Gormsgade. Det giver ofter flere km ekstra kørsel. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)
hv?	At jeg ikke boede ovenfor bakken. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		
ko-c	Cykelstierne bliver ofte ikke ryddet, og der er tit glasskår. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)	hv?	Større trafiksikkerhed (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	mere sikkerhed i trafikken. Bedre vejforhold.	ko-c	Sørg for at feje vejbanen ved kantstenen, så vi ikke tvinges for langt ud på kørebanen for at undgå punktering (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)
ko-c	Flere cykelstier i bedre stand.		
ko-cm	Hvor stiller man sin cykel i Vejle midtby?? der er skilte flere steder, fjernes uden ansvar. bestemte steder til sin cykel i midtbyen, i tørvej.	ko-c	Det ville være rart hvis det sidste stykke af Ibæk Strandvej blev asfalteret om.
divrs.	Vejle er generelt et trafikproblem, og der er altid vejarbejder i myldretiden. Smalle veje, så kødannelser kan ikke undgås. Udbygning af vejene. Det Teknisk forvaltning har lavet i krydset Vestergade/vesterbrogade/skovgade det er helt hen i vejret, det er imod al sund fornuft. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	divrs.	Jeg ved ikke om det hører hjemme her - men jeg ser af og til en del bilister som ikke overholder reglerne mht. rødt blink i rundkørselen ved havnen - når der er tog der skal igennem - det kan virke farligt og jeg mener det er noget vi har lært da vi tog kørekort. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)
ko-c	Da jeg ikke har bopæl her, har jeg ikke mulighed for at komme med forslag til forbedringer.	divrs.	Luk for udkørsel fra Jernbanegade til Havnegade. Trafikken der lukkes ind fra Jernbanegade forhindre trafikken i at blive afviklet i krydset Langelinie/Havnegade. Jernbanegade er meget benyttet som "smutvej". (K, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)
ko-cm	Vides ikke, da jeg som anført ikke bor i kommunen og ikke til dagligt cykler i midtbyen.		
divrs.	Bytrafikken vurderer jeg til at være langsommelig, dårlige smalle veje, ofte lange kødannelser og kollegaer, der kommer for sent, ofte pga. den tætte trafik. (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)	hv?	Hvis man fjernede bakkerne.....
		ko-cm	Cykler ikke så meget i byen, at jeg kan udtale mig, MEN - jeg synes cykelstien ved sygehuset er LIVSFARLIG for de, der skal ligeud og derfor cykler mellem de, der kører ligeud i bil og de, der skal dreje til højre ad Skovgade.
hv?	Hvis der ikke var så mange bakker - her tænker jeg til og fra arbejde.	divrs.	Jeg synes, indfletningen i Skovgade fungerer utrolig dårligt. Folk fletter indover dobbelt optrukne linier lige i starten, når de kommer fra Horsensvej, hvilket ofte medfører "prop-per". - Men det skyldes vel mest dårlig opdragelse og ikke så meget de trafikale for-
ko-c	Når man - som allergiker - cykler op ad Fredericiavej, er det ikke så spændende at indånde al den benzin/diesel, der er. Skoven er i visse dele af året udelukket som alternativ p.g.a. græs og andre pollen.		
divrs.	Da vi i sin tid fik broen over Vejle Fjord, troe-		

	hold. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	hv?	Mindre afstand til arbejde (mere tid..)
divrs.	Jeg har skrevet ringe ved "Tryghed ved at cykle i Vejle". Her tænker jeg på Vejle Midtby. f.eks. lige før samt ud for Sygehuset, hvor man som cyklist skal være meget obs på, om bilerne nu holder tilbage. 2 af mine børn. der er 7 og 10½ år må slet ikke cykle nede i byen og jeg giver hellere min søn på 14 år penge til busbillet, frem for at lade ham cykle i midtbyen. I Bredballeområdet, hvor vi primært har vor færden, må børnene på 10½ og 14 år gerne cykle. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg tror det afholder mange, at man har bakker næsten uanset hvor man skal hen.. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Når børnene bliver så store at de ikke skal bringes og hentes morgen og aften	hv?	Afstanden til arbejde er meget passende. Derudover cykler jeg en del motionscykling, men det kunne godt være mere, derfor mit svar. (M, 49-50 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Efter de sidste års vej omlægninger bla omkring Skovgade kører jeg reelt flere km i byen, både for at handle og for at komme til og fra arbejde (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-cm	Hvor cyklestien ad Horsensvej i sydgående spor deler sig ved sygehuset, føler jeg mig meget utryk ved ligeudkørsel.
hv?	Hvis jeg fik en god cykel stillet til rådighed. et bymiljø der udelukker billister.	divrs.	Dålig vejbelægning på cyklestier og Roms Hule (min cykelrute). Snerydning mangelfuld på cykelstier. (M, 50-59 år, i bil til arbejde)
ko-c	Der er for lange køer, for lang ventetid for billister. Problemet kunne delvis afhjælpes gennem alternative løsninger som ex. sammenkørsel, cykler stillet til rådighed, afgifter m.v (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	ko-c	knallerter væk fra cykelstierne (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
divrs.	Problemet kunne delvis afhjælpes gennem alternative løsninger som ex. sammenkørsel, cykler stillet til rådighed, afgifter m.v (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg vil hellere gå end cykle. (K, 40-49 år, gået til arbejde)
hv?	Flere cykelstier. Flere naturstier. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?	Når jeg får bedre tid, forstået på den måde, at jeg ikke er afhængig af at skulle hente børn i institutionen.
hv?	Vi har pt. kun en cykel med barnestol. hvis begge vores cykler havde barnestole, ville vi nok tage søndagsture på cykel (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)	ko-c	?
hv?	Kortere til arbejde og indkøbsmuligheder. Bor langt ude på landet. (K, 25-29 år, i bil til arbejde)	ko-cm	?
divrs.	Bilerne ud af midtbyen (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)	divrs.	Generelt så hersker der kaos på mange indkørselsveje til Vejle, hvor man meget nemt kommer til at holde i en lang bilkø! (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	hvis der ikke var så mange bakker	hv?	Bedre forhold for cyklister på veje og cykelstier.
ko-cm	nej (K, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)	ko-c	Jeg kører hver dag på Boulevarden hvor der i længere tid har været vejarbejde. Det er meget utilfredsstillende at en del af cykelstien ved krydset Boulevarden/Vestre Engvej er blevet fjernet. Det er blevet mere utrygt at være cyklist og bilisterne tager ikke meget hensyn. Jeg kan ikke forstå at kommunen vælger at fjerne dele af en cykelsti ved et vejkryds når der er store græsrabatter at "tage af". Slet ikke når jeg tænker på alle de skoleelever der kører den vej hver dag. I forbindelse med vejarbejdet er der gravet aflange huller i cykelstien, disse er endnu ikke helt tildækket og de har flere gange været skyld i, at jeg selv - og andre har været ved at vælte, fordi man ikke altid kan nå at se hullet før man kører i det. Store huller i vejbanen er også hårde ved cyklen, idet hjulene bliver eksede. Min cykel er ofte punkteret fordi der er mange glasskår på cykelstien, det er især et problem på Boulevarden, jeg ved ikke hvem der har pligt til at feje dem op, men det bliver sjældent gjort. Jeg har af og til set fejebilen, men den kører kun på vejen, ikke på cykelstien. (K, 25-29 år, cyklet til arbejde)
hv?	Mere medvind på cykelstierne	hv?	Jeg har altid brugt min cykel, som transportmidle
ko-c	Kampagner (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg er træt af at de har ændre på cykelstierne langs Boulevarden
hv?	Bedre vejr og udjævning af bakkerne	ko-cm	Det er svært at finde et cykelstativ (K, 25-29 år, i bil til arbejde)
ko-c	Bedre og hurtigere "rengøring" på cykelområderne (Cykelområder er både cykelstier og i siden af vejen - hvor der altid ligger glaskår		
ko-cm	Bedre og hurtigere "rengøring" på cykelområderne		
divrs.	Buchsvej: Gør venstresving ud på Vesterbrogade forbudt (M, 40-49 år, i bil til arbejde)		
hv?	Jeg har ikke nogen cykel.	hv?	Jeg har altid brugt min cykel, som transportmidle
divrs.	Jeg synes at der er al for megen trafik, specielt personbiler, i Vejle, men jeg tror at det er meget svært at få folk til at lade bilen stå, da mange er vant til den luksus som det giver at køre i bil. (K, 20-24 år, gået til arbejde)	ko-c	Jeg er træt af at de har ændre på cykelstierne langs Boulevarden
		ko-cm	Det er svært at finde et cykelstativ (K, 25-29 år, i bil til arbejde)

hv?	låne cykler på arbejdspladsen (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	hv?	mere tid. Jeg cykler hver dag på nær i vintermånederne hvor der er is og sne, der er Vejle ikke ret god til at få sne og is fjernet fra cyklen stien og jeg har haft styrt af samme årsag
ko-c	Medvind på cykelstierne !!!	ko-c	Cykelstien der er lavet på hjørnet af fredericiavej og Toldbodvej ser jo vældig godt ud, men er meget stejl at kører ned ad og med den mængde af trafik der er om morgen på denne sti med cykler og scooter, kunne der nemt ske uheld. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Meget trafik/køer om morgenen og om eftermiddagen. (M, 25-29 år, med bus/tog til arbejde)	divrs.	Jeg mener det giver for store gener for trafikken når der rangeres med godsvogne over Toldbodvej og i rundkørslen på Havnepladsen i dagtimerne. Få DSB til igen at rangere om natten. (M, 40-49 år, i bil til arbejde)
ko-c	Hvis flere fortov og cykelstier kommer i samme niveau, som eks. på Fredericiavej.	hv?	? Bedre vejr og ingen bakker !! (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Flere overkørsler hvor der er fortovs kant, eks. hen over Kvicklys parkeringsplads (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?	Flere cykelstier på udfaldsvejene samt de mindre veje i oplandet.
hv?	Færre bakker (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Alle ringvejene inkl. Flegborg burd have cykelstier. Flere kryds er der placeringsproblemer med for cyklister.
hv?	At jeg havde en cykel	ko-cm	Jeg så gerne at man forsøgte med bilbegrænsninger i midtbyen (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Adgangen til Vejle by fra motorvejen og retur er fuldstændig håbløs!!! Bytrafikken er alt for koncentreret, fordi megen stor tung trafik til havnen eller vestpå skal igennem byen! (K, 25-29 år, i bil til arbejde)	hv?	Cykelsti til og fra Børkop via Andkær
hv?	Jævne Vejles mange bakker ud især Horsensvej og Koldingvej	ko-c	Hvor det er muligt, skal der være cykelstier.
ko-c	Cykeltransportør op af bakkerne ikke cykelbusser.	ko-cm	Nej
divrs.	Glædeligt med den ny vej-firkant (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	divrs.	Cykelstisystemet ud af byen skal styrkes. Det ville være en god idé at samarbejde med Vejle Amt og f.ex. min bokommune Børkop Kommune om udbygning af cykelstierne. (M, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Færre bakker, mere tid, bedre cykelstier, cykelsti over VejleFjord broen (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	hv?	Da jeg daglig følges med min yngste søn i bussen til Vejle banegård. Når han bliver ældre har han ikke samme behov for at jeg er med.
hv?	Det er kun afstanden, der holder mig tilbage	ko-cm	nogle af vejene i Vejle midtby er så smalle, at det er besværligt at cykle der. Man føler at man bliver kørt ned. (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
ko-c	Jeg har ikke udfyldt afsnittet om cykling, da jeg aldrig har prøvet at cykle i Vejle	ko-c	jeg oplever meget stor forbedring fra jeg flyttede til Vejle i 85 til i dag. Jeg er meget tryk ved den vej jeg cykler og er utrolig glad for tunnelen under Fredericiavej, da min ældste datter i 95 fik en meget svær hjerne-rystelse ved et styrt netop der p.g.a. en bilist, som havde overset hende. Jeg synes det er dejligt, at unge mennesker nu kan køre sikre til og fra gymnasier mv.
divrs.	Hvis bare man kommer ind til byen senest 7:30 om morgenen, er der ingen problemer, men kommer man senere, er der kø langt op af Horsensvej (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	ko-cm	jeg synes krydset horsensvej skovgade er farligt for cyklister, som kommer ned af horsensvej og skal ligeud (K, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)
hv?	Hvis min kone ikke skulle køres på arbejde ville jeg cykle næsten hver dag. (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Mere tid til en cykeltur. Men når jeg kommer hjem travler jeg tur med vores hund. Og så bor jeg midt på en af bakkerne så når den er klaret en gang på en dag må det være nok.
divrs.	Fredericiavej (afkørsel syd) her skulle der være 2 spor ind mod byen - jeg bruger ca. 15 minutter til denne tur hver morgen. (M, 50-59 år, i bil til arbejde)	ko-c	Boulevard er virkelig farlig, som cyklist, i
hv?	manglende bil		
ko-c	det er der ingen grund til		
divrs.	under afgjort forbedringer (M, 50-59 år)		
hv?	Cykelstier		
ko-c	Der mangler generelt cykelstier, bedst som man tror nu er man forsvarlig cyklende, så holder stien op.		
divrs.	Byen er blevet mere omstændig at færdes i. De "smutveje" lokalboere havde før er nu væk. Nu kan man holde i kø med alle de der bare kører igennem. Det er ikke særlig smart, og giver en gevaldig kødannelse i byen om eftermiddagen. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		

	forbindelse med morgentrafikken. Evt. gøre cykelstien bredere(p-lommer) hvor cyklister venter for at krydse vejen ex. til gymnasiet ved stien langs åen. Bl.a. blev min datter kørt ned af en knallertkører da hun ventede og skulle på tværs.		så ens børn kan cykkel med. Mindre antal biler i centrum. Tid
ko-cm	Blå cykelbane ved sygehuset, uha, den er ikke rar som cyklist.	ko-cm	Cykelsti fra de store veje ex. Havnegade og ind mod centrum. Vejle centrum er absolut ikke et sted jeg vil cykkel med mine børn. Knallerter skal helt væk fra cykelstier.
divrs.	Vejle er ikke nogen særlig sjov by som bilist. Jeg har dog ikke nogle konkrete forslag, men det kunne være meget rart om nogle omfartsveje kunne hjælpe på privattrafikken. Ellers bedre/mere off. transport, til rimelige priser, og så det passer med de mødetider som arbejdsgivere trods alt bestemmer. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	divrs.	Dårlig cykelsti/kanal ved Fredericiavej, den er farlig når der er glat, tåget og regn på cykelsti. Cykelsti over alt. Luk veje eller lave dem ensrettet. Unødig trafik ud af byen ex. lastbiler. Begrænse trafik af biler til cntrum.
hv?	Ingen bakker		For voksen er det nogenlunde, men ikke for mine børn. Der mangler cykelsti i centrum. Mine børn går på Mølholm skole hvor cykkelforhold for børn er ganske urimlig, fordi alle de forældre der er i bil giver kaos med deres parkering af biler i vejkanter, der bør sættes parkering forbudt disse steder. Alle skoler i Vejle Kommune bør gennemgås kritisk i forhold til trafik af biler (forældre) og cykler. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Busafgange med 1-times intervaller er for sjældent og især hvis man skal bruge mere en een bus for at nå bestemmelsesstedet. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		
hv?	hvis cykelstierne og vejene blev mere jævne så man undgik at køre gennem søer af vand i regnvejr (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?	At have en cykel til rådighed på arbejde, da mange arbejdsopgaver er relaterede til midtbyen. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	mindre regn og blæst "Medvind både morgen og aften" (M, 50-59 år, i bil til arbejde)	hv?	Flere cykelstier på midtbyen. Jeg tør under ingen omstændigheder at lade mit barn cykle i Vejle midtby, hvor vi jo bor. Ville selv cykle mere, hvis hun kunne cykle ved siden af/foran mig.
hv?	mindre biler, og/eller et bedre stinet (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	ko-cm	Skilte der gør bilisterne opmærksomme på, at der er cyklister i kørebanen. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)
hv?	Fordi det giver sundt.		
ko-c	Cukelstierne er sjældne i orden, f.eks med masser af småsten, hvilket giver punkteringer	divrs.	Elendige busforhold - især i de yderste boligområder. Bussen kører for kringlet og stopper alt for mange steder. Det er hurtigere at cykle. Dagens sidste bus er kørt, før sidste tog fra Århus ankommer. (M, 30-39 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Nej ikke PT		
divrs.	Bedre skiltning (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)		
hv?	Mindre bilos of færre glasskår på cykelstierne (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Årsagen til at cykel ikke benyttes er at yngste barn skal være længere tid i daginstitution pga jeg skal motioner eller køre mere miljørigtigt
ko-c	Det er meget dårligt, at man på Vardevej/Vesterbrogade ikke har tænkt cyklisterne ind, da man lavede de nuværende ændringer. Det er nærmest livsfarligt at cykle der i myldretiden. Det er også meget dårligt, at man ved ændringen af Boulevarden har lavet fælles højresving og cykelsti ved lyskrydse- ne. Jeg kan heller ikke forstå, at man om vinteren ikke sørger for snefyndning på cykelstierne - det kan jo ikke nytte, at man først rydder for sne op af dagen, når man skal møde på arbejde kl. 7.00 eller 8.00 (hvis der da overhovedet bliver ryddet).	ko-cm	Kørselsforhold for cyklister så bilerne bliver mere opmærksom på cyklisten. Op til flere tilfælde hvor det er gået galt for cyklist ved bilens højresving!! (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
divrs.	Lyskrydsene ved indfaldsvejene skal passe sammen, så man ikke skal holde ved hvert kryds - det må kunne laves, så det passer, hvis man holder en bestemt fart (som det f.eks. har været i Odense). (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?	Tid i hverdagen. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Kortere arbejdstid (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	hv?	Mere motion. Har lige solgt bil nr. 2 og får først en ny 20/12-2001, så cyklen må frem.
hv?	Knallert væk fra cykelsti. Cykelsti i centrum	ko-c	Cykelbus op ad Mølholmsbakken
		ko-cm	Cykler ikke så meget i midtbyen
		divrs.	For meget trafik på skolevejen mellem Nr. Vilstrup og Skibet skole !! PT udvides vejen lidt, men hastighedsdæmpning ville være ønskværdigt (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
		hv?	Jeg cykler om sommeren men om vinteren er vejret for dårligt og bakkerne for glatte
		ko-c	Hvad med en cykelevator som den de har i

	Trondheim?				lang kø og bilerne dækker de pile, der er malet på vejbanen. Andre steder fx i Skovgade sidder skiltene for lavt og kan dækkes af lastbiler/varebiler. Derudover er der problemer, når man skal handle i Vestergade og bagefter skal mod Jelling, så er det ikke til at komme/finde rundt - dette må også gælde turisterne der fx skal til Givskud eller se Jellinghøjene, Kongernes Hus mv. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
divrs.	Trafikken er enorm og jeg synes let man bliver utryg når man cykler i midtbyen eller på vej dertil når bilerne holder i kø og spærrer udsynet og eventuelt kan finde på at køre indenom hinanden, måske endda ind på cykelstien. Om morgenen er indfaldsvejene så befærdede at der dannes lange køer. De smalle gader gør det heller ikke trygt at være bilist (K, 20-24 år, med bus/tog til arbejde)				
hv?	Godt vejr (K, 25-29 år)	hv?	Færre bakker. Flere cykelstier igennem byen - hvor der mange steder ikke er plads til både bil og cykel i trafikken. Mulighed for at få cykel med bus den ene vej pga. bakkerne.		
hv?	cykler altid både sommer og vinter	divrs.	Ikke nok parkeringspladser. Parkeringsbillet påkrævet alle vegne. Kun parkering i kort tid. Selv vor egen tekniske forvaltning, kan man ikke besøge i bil. Opfør parkeringskældre, så eksisterende p-pladser kan bruges til grønne områder eller andre tiltag som kunne gøre vejle mere attraktiv at besøge. Lav f.eks. en mini-golfbane. Mulighed for en rotur på åen i sommer-månederne. Legepladser m.v. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		
ko-c	bedre snerydning og grusning - det er ikke særlig rart når snerydning fra biltrafikken ender på cykelstien. Om efteråret er der ofte mange blade, der gør stierne glatte.				
ko-cm	tunnellen ved Toldbodvej - glat i vådt føre - ikke særligt betryggende. Det er vigtigt for sikkerheden at cyklisterne kan holde et stykke foran bilerne ved vejkryds (giver bedre øjenkontakt mellem bilist og cyklist). Det er irriterende og farligt, når bilisterne kører ind og spærrer cykelbanerne ved højresving, hvor bilen skal svinge og cyklisten ligeud. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)	divrs.	Kørsel til og fra Grejsdalen er blevet mærkbart dårligere efter den nye struktur ændring, den kollektive trafik er på mange tidspunkter ikke brugbar. (K, 60+ år, i bil til arbejde)		
hv?	Mere tid og hvis jeg ikke skulle bruge bilen på mit arbejde	ko-cm	Cyklisteres forhold på Boulevarden er stærkt forringede efter omlægning af vejen. (K, 50-59 år, gået til arbejde)		
ko-c	Dårligt f.eks. Horsensvej hvor bilerne krydser ligeudkørende cyklister. Jeg turde ikke selv cykle her!	hv?	Når jeg skriver ja, er det for din det ville være sundt for mig selv. Men jeg føler ikke jeg har flere ærinder at cykle til, jeg cykler til de tilsynsopgaver, der er, i arbejdstiden. Så det der skal til er udelukkende motivation til at komme afsted på en motionstur i min fritid. Jeg føler nok at Vejlecentrum er en meget "bussy" trafikeret by, og på de almindelige gader ( Havnegade, Dæmningen, Kirkegade, Vestergade, Vardevej m.fl.) føler jeg mig ikke sikker ved at cykle på.		
ko-cm	Horsensvej så cyklister evt. kørte under vejen.	ko-c	Jeg føler nok at Vejlecentrum er en meget "bussy" trafikeret by, og på de almindelige gader ( Havnegade, Dæmningen, Kirkegade, Vestergade, Vardevej m.fl.) føler jeg mig ikke sikker ved at cykle på.		
divrs.	Godt for bilister med ændring i Skovgade/Horsensvej. Trafikproblemet er nok blot flyttet til f.eks. Vedelsgade/Vesterbrogade (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	divrs.	Vejle er som nævnt meget "bussy", og ikke sjov at køre i i myldretiden. Sommetider har det jo også indvirken på busserne. Men ellers så føler jeg at bustrafikken mellem Bredsten og Vejle er effektiv Dog er der til tider (morgen og eftermiddag) fyldt godt op, så man skal stå op. (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)		
ko-c	Jeg cykler ikke ret meget. Men jeg får til gengæld daglig til og fra arbejde. (K, 40-49 år, gået til arbejde)	hv?	at jeg havde råd til at købe en bedre cykel.		
hv?	kortere afstand til arbejde!!	ko-c	færre og lavere bakker		
ko-cm	At bilisterne i rundkørsler er mere opmærksomme på cyklister. På mange travle gader holder biler parkeret i siden, det synes jeg gør det farligere at cykle da man fylder meget på vejen for at komme om ved disse biler.	divrs.	ingen bemærkninger, jeg synes forholdene er ok, også at der ind i mellem er bilkøer, i alle tilfælde bør der ikke laves yderligere vejudvidelser, heller parkeringsringen, med p-pladser omkring, og så en fredelig city. (K, 49-50 år, med bus/tog til arbejde)		
divrs.	Jeg har svaret på spørgsmålene vedr. cykling i Vejle da jeg har boet i Vejle indtil for 6 mdr. siden. At komme rudt i Vejle i bil om morgen og eftermiddagen er et mareridt. Jeg kører hjemme fra 30 før end nødvendigt for at komme igennem Vejle inden den værste trafik sætter ind. (K, 25-29 år, i bil til arbejde)	hv?	flytning (M, 25-29 år, med bus/tog til arbejde)		
hv?	Bedre belægning	hv?	Vejret + en ny cykel		
ko-c	Flere og bedre cykelstier	ko-cm	Der er meget få cykelstier i Midtbyen (K, 40-		
ko-cm	Krydset Gormsgade - Vestergade er elendigt (K, 40-49 år, i bil til arbejde)				
hv?	Kortere afstand til arbejde.				
divrs.	For dårlig skiltning generelt fx i Vedelsgade, man kan ikke se, hvilken bane man skal køre ind på, hvis man fx skal lige ud, når der er				

	49 år, med bus/tog til arbejde)		ven/Bredballe kører super stærkt igennem skoven (hvad med lidt bommer?).
hv?	bedre tid	ko-cm	Hov, det skrev jeg vidst i ovenstående!
divrs.	Jeg efterlyser grøn bølge ved lysreguleringerne (M, 50-59 år, i bil til arbejde)	divrs.	Gør om muligt noget ved ovenstående forslag, Horsensbakken sydgående retning for cyklister og udkørselen fra Skovvang. Tja, hvad med alle de parkerede biler foran husstande på Skyttehusvejen ved skoven. Man tvinges ud i modgående retning spor og har ingen chancer, når de inde fra skoven/Bredballe retning kommer med 80 i timen. (K, 25-29 år, cyklet til arbejde)
ko-c	Efterlyser overdækket cykelparkering ved Kirketorvet, da jeg cykler til arb. hver dag		
ko-cm	se ovenfor (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)		
hv?	Mere tid om morgenen, så jeg kan cykle til/fra arbejde. Passer bare ikke så godt med mindre børn, der også skal afsted om morgenen	hv?	Mere fritid
divrs.	En alt for stor trafikmængde i midtbyen. Der er problemer om morgenen, og jernbanegade burde lukkes for gennemgående trafik ud mod havnegade, idet trafikken derfra stopper trafikken fra havnen og Langelinie. (M, 30-39 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg har ikke mulighed for at komme med forslag eller kommentarer. Jeg bor udenfor Vejle og cykler ikke i Vejle.
		divrs.	Trafikforholdene i Vejle er ret håbløse. Man burde se på forholdene ved lyskrydset ved Vejle sygehus (når man kommer nordfra) Det er blevet helt håbløst efter der er blevet lavet ændring. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
hv?	bedre tid (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		
divrs.	Jeg mødet ½-1 time før normal mødetid for at undgå bilkøer (M, 60+ år, i bil til arbejde)	hv?	at cykelvejen til byen medfører stejle bakker frem og tilbage til bopæl, tør næsten ikke cykle ned og er ikke i form til at cykle op
hv?	bilfrit centrum	ko-c	at vejen gennem skoven fra bunden af Fredericiavej til Vindinggård Ringvej var bedre
ko-cm	færre biler/lastbiler (M, 49-50 år, gået til arbejde)	divrs.	at vi kan beholde den nye bus 15, som startede i sommer fra busterminal til Vindinggård Ringvej rundt - den er bare fin (K, 60+ år, cyklet til arbejde)
divrs.	For mange biler i bymidten. kirkestrædet burde spærres (M, 30-39 år, cyklet til arbejde)		
hv?	hvis der ikke var så mange bakker (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Jeg ville gerne havde en cykelsti fra Urhøj og ned i byen.
		ko-c	Bedere cykelstier i byen. (K, 49-50 år, i bil til arbejde)
hv?	Jeg har 2 børn, der skal sættes af/afhentes i børnehave/på skole. Den yngste er kun 3år, og det er for farligt for hende at cykle selv/tungt for mig at cykle med hende i børnesæde.	hv?	jeg svarede nej fordi: Jeg cykler ofte en sommeraften ture på 10-20km
ko-cm	Jeg er ikke en særlig aktiv cyklist, så jeg har ingen ændringsforslag. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	nogle steder, hvor der igen cykelsti er, er vejebanen meget hullet og meget ujævn - egentlig ødelæggende for cyk-lens hjul.
		divrs.	de mange forandringer, bl.a. Skovgade/hovedvej 10, fredericiagade/Damhaven er til det gode for de kørende. Nogle steder er det svært for fodgængere at nå over i et kryds for grønt pga for kort interval - bl.a. Damhaven/Boule-varden (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
hv?	Færre regnvejsdage Mindre bakker!!!		
ko-c	Godt medcykel skur med lås ved Banegården (M, 40-49 år, i bil til arbejde)		
hv?	NÅR DET ER FINT VEJR		
divrs.	Trafikpropper, svært at komme igennem byen. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	ko-c	Mange har problemer med bakkerne.
		ko-cm	Jeg er ikke tryk på den blå cykelstribes, ved Skovgade/Horsensvej. Mange bilister er uvante og er mere optaget af at finde vej. Ser ikke cykler (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Luk ikke flere veje. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)		
ko-c	Punkt 1: Det er irriterende at komme ned af Horsensbakken og skulle til venstre mod havnen. Det indebærer at man skal stå af cyklen og bruge fodgængerfeltet. Resultat: man cykler ned i den forkerte side, med de gener og farer det indebærer. Punkt 2: For cyklister og bilister er det smadder farligt at komme fra Skovvang og ud på Skyttehusvejen, dels fordi udsigten er kritisk fra Skovvang (hvad med et spejl?) og dels fordi bilister på Skyttehusvejen der kommer fra sko-	ko-c	jeg har indtryk af, at cykelstierne sjældent bliver fejede, så der ligger grus m.v. - Deraf kan man føle sig usikker på at cykle.
		ko-cm	Jeg kunne forestille mig, at Vedelsgade og Vestergade samt Vesterbrogade fik cykelsti
		divrs.	I Skolegade: når man skal køre ind på Vejle Kommunes parkeringsplads fra rundkørslen er det svært at se hen af Skolegade p.g.a. det blå skilt med pilen. Kunne skiltet ikke blive lavere eller helt fjernes, jeg tror ikke,

	der er nogen, der kan være i tvivl om, at man skal køre højre om den lille helle. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Hvis der er bil til rådighed på arbejdet
		divrs.	Hvis vi skal handle med større ting eller flere ting, er det en fordel pga. parkeringsforhold, at køre til Kolding, hvilket mange i vores bydel gør. (M, 60+ år, i bil til arbejde)
hv?	at jeg havde en bedre cykel		
ko-c	ingen kommentarer		
ko-cm	ved ikke kender ikke vejle by	hv?	Jeg er ikke tryk ved at tage børnene med til Vejle på cykel, derfor bruger vi altid bilen eller bus ned i byen.
divrs.	kender ikke vejle by (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg kan ikke lide de cykelstier der kun er adskilt fra kørebanen med en stribe, jeg er mest tryk ved, at der er en form for kant
hv?	At cykelstier bliver mere udbredt og fungere bedre sammen med den øvrige trafik	divrs.	Kommentar til: grundet til at jeg har sendt skemaet i flere afdelinger er, at jeg kom til at trykke på "send" mens jeg udfyldte det. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
ko-cm	At der ved krydset gormsgade til vestergade åbnes for cykling begge veje på cykelsti. I dag uoverskueligt		
divrs.	Det vil være en god ide hvis man kunne ændre mødetider på de forskellige virksomheder uddannelsessteder og offentlige kontore så myldertiden kunne blive mere spredt. (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	At det blev lettere at komme op ad bakkerne. Jeg har skiftende arbejdspladser, derfor er afstanden hjem-arbejde ikke ens hver dag. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)
ko-c	flere cyklestier (K, 50-59 år, gået til arbejde)	hv?	Endnu bedre og sikrere cykelstier - især når man kører med børn i cykeltrailer.
ko-c	Jeg kunne godt tænke mig flere cykelstier, så man ikke skal kante sig indenom bilerne, som holder i kø.	ko-c	Separate cykelstier der ikke er tilknyttet vejene og dermed biltrafikken - så kan mange farlige situationer og ulykker undgås.
ko-cm	Lav en omfartsvej uden om byen, så vi fik alle de biler ud af byen, som skal til Billund og den vej over.	ko-cm	Samtlige veje også mindre har cykelstier fordi der ofte opstår farlige situationer ift. biler.
divrs.	Få bilerne fra motorvejen ud på en omfartsvej udenom byen. Lav flere rundkørsler i midtbyen knudepunkter. (Gl. ribevej - bagom ved Damhavens skole). Det kan også, som bilist, være ikke bare svært, men også farligt, når man skal ud på Toldbodvej fra enten Pakhusgade eller en af de andre tværgående. (K, 30-39 år, gået til arbejde)	divrs.	KOmbinere cykel og bus pga. bakkerne. DVS. cykle ned og få cyklen med bus op igen. Lukke bymidten af for biler overhovedet. (Kun varelevering ) (M, 40-49 år, i bil til arbejde)
ko-cm	At man kan have cykel med i bussen, specielt op af bakkerne. Eller en anden måde, rullende trapper, rullebånd eller lign. Snakker vi kun Vejle midtby, så væk med bilerne, og i stedet, handicapvenlig "eltog" eller lign fra busstoppested i Vestergade til Nørretorv til Søndergade og Banegården.	hv?	En inkøbstur inde i byen, det er nemmere - hurtigere
divrs.	At det har hjulpet lidt men ikke nok med omlægningen ved skovgade m.m. (M, 49-50 år, cyklet til arbejde)	ko-c	Bedre cykelstier og mere sikre.
ko-c	Overkørsler på cykelstier som f.eks. Gukrog/Nørrebrogade bør markeres på en måde så bilister bliver ekstra opmærksomme på at de krydser en cykelsti. (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)	ko-cm	Cykelstien for enden af Horsensvej, hvor man deler den.
divrs.	Jeg ville bruge for meget af min tid på transport hvis jeg valgte cyklen frem for bilen. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	divrs.	Der er generelt for meget trafik i vejle midtby, men mest i morgen og eftermiddagstimerne. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Hvis jeg ikke var så afhængig af tiden (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Det drejer sig om en holdningsændring hos mig selv, så een ting der er væsentlig er ....Bedre kondition/velbefindende
hv?	Kortere afstand til arbejde	ko-c	Den nye opmærkede cykelsti for bunden af Horsensvej synes at være meget usikker !!!???
divrs.	Et helvede i myldretiden... (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	divrs.	Der arbejdes positivt med omlægning af trafikken hvilket er mærkbart i det daglige ! (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)
hv?	Kortere afstand til arbejde (M, 25-29 år)	hv?	Jeg bor et sted hvor der er mange bakker og med min alder er det dårligt for knæene
		ko-cm	cykelsti v/Kirkegade/Rådhuset og videre ud af Vestre Engvej (K, 60+ år, i bil til arbejde)
		hv?	For få sikre cyklestier (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
		ko-c	Der r megetlidt plads til den tætte trafik, Det giver problemer med at biler ikke kan komme hurtigt nok frem og jeg oplever tit at de tager chancer for at komme frem. Deres opmærksom er derfor ringe. Har måtte bremse hård



	op, så jeg faldt af cyklen.	hv?	mere tid, kortere afstand til arb.
ko-cm	Mindre trafik, lavere hastighed grænser	ko-cm	Vejle centrum helt bilfrit (M, 40-49 år, i bil til arbejde)
divrs.	Lysregulering ønskes ved fodgængerfelt ud for Alle Købmanden på Peterholms Alle. der er mange børn der skal over. Bilerne standser ikke selv om børnene stå parat og venter. Der er meget at overskue i krydset. Bilerne kommer også fra florasvej eller bakker ud fra Alle Købmanden. Desuden ønskes lysregulering ved fodgængerfeltet lige når man kommer op af Koldingbakken (på Koldingvej tæt ved Bøgevang). Bilerne kommer med stor fart og der er dårligt udsyn p.g.a. svinget. Bilerne stopper ikke når man står klar ved kantstenen. Man skal gå lidt ud på kørebanen for at få den til at stoppe. Det er jo ikke lige det man skal lære sine børn at gøre. Jeg kende forældre. der ikke tør lade deres børn gå over selv. ( Det ville ellers gøre dem i stand til at tage bussen fra busstopstedet overfor endvidere vil det også give en kortere skolevej, da børnene så kan gå ad Søndermarksvej. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)	hv?	Bedre sikkerhed for de bløde trafikanter
		ko-c	Flere cyklestier
		ko-cm	Bedre forbindelse/muligheder for at cykle øst/vest og omvendt
		divrs.	Placering af parkeringspladser i yderkanterne og etablering af GRATIS bus eller togforbindelse (som i Strassburg)i pendulfart fra p-plads til centrum. (M, 50-59 år, i bil til arbejde)
		hv?	arbejdstider (M, 30-39 år, i bil til arbejde)
		divrs.	Jeg synes der skal være udkørsel forbudt fra jernbanegade til havnegade. Langelinie/havneg-krydset blokeres p.g.a. denne smutvej. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
hv?	Grunden til at jeg ikke cykler mere, at der er for mange bakker fra Jelling til Vejle og retur. (K, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)	ko-c	Det er de skide bakker alle steder. Det kan der selvfølgelig ikke gøres noget ved. Det vil tage 40 minutter at cykle på arbejde fremfor 10 min. i bil
hv?	Jeg er cykelmotionist og mere tid vil give flere og lange ture. Vi kører typisk i flok men også alene på ture af 50 - 80 km.	divrs.	Krydset fra Damhaven til venstre ad Ribelandevej. Fint med venstrepil, dog skulle det også være lovligt at svinge selvom der ikke er pil. Træls at vente når der alligevel ikke kommer modgående trafik. Alvorlige problemer på Fredericiavej og Horsensvej. (K, 20-24 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Gerne flere og mere sikre cykelstien til mig selv, mine 3 børn og alle andre.	ko-c	Sørg for at få saltet og fejlet før morgentrafikken, og undlad venligst at feje sneen fra vejbanen op på cykelstien. Sørg for at feje ofte i forårsmånederne for at få de små sten fjernet fra cykelstien, og om efteråret for at fjerne blade, der gør cykelstien glat. Klip udhængende grene, det er nogle steder, man er ved at blive fejlet af cyklen. Fej ved chikanerne, specielt der hvor cyklisterne skal køre, se f.eks. Niels Skousvej ved tankergangen. Hvorledes skal en cyklist forholde sig når man kommer fra Fiskergade, og skal dreje mod venstre ad Dæmningen - bør markeres med blå cykelstribes. Lav tunellen under Torvegade skrå, istedet for som nu hvor den er helt flad. Bilister der svinger mod højre, "glemmer" ofte at se sig tilbage om der kommer en cyklist. Kunne de i lyskrydset (i selve lyset) markeres for, at der kommer en cyklist ?
divrs.	Det er vigtigt at forbedre de nuværende forhold for cykelfolket. Men, det er også vigtigt, at tænke cyklestier med ind i alle nye trafikantlæg/veje. (M, 40-49 år, i bil til arbejde)		
hv?	kvartere afstand til arbejde		
ko-c	ved ikke		
ko-cm	ved ikke		
divrs.	ved ikke (M, 25-29 år, i bil til arbejde)		
hv?	Hvis der var en bedre skolevej for mine børn, så jeg trygt også når det bliver mørkt kunne sende dem på cykel i skole. (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)		
hv?	Mere tid (M, 50-59 år, med bus/tog til arbejde)		
hv?	Jeg synes det er for besværligt at have cyklen med på indkøb i den indre by - hvor kan man stille cyklen?	ko-cm	Krydset Fiskergade / Dæmningen (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
ko-c	Der burde være muligheder for aflåst cykelparkering ,især om aftenen . (K, 50-59 år, gået til arbejde)	hv?	Hvis cykelstien var i bedre stand, og der var lys på cykelstien.
		ko-c	Do
		ko-cm	Bedre parkering i Gågaden.
		divrs.	Jeg har købt bil, da man indstillede bussen til lbæk. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
hv?	Flere cyklestier (M, 49-50 år, cyklet til arbejde)	hv?	Hvis ikke det var "op ad bakke" hele vejen, når jeg skal fra arbejde.
hv?	Bedre tyverisikring ved parkering af cyklen. Overdækket cykelparkering tæt på indgangen til arbejdspladsen (M, 40-49 år, gået til arbejde)	divrs.	Køddannelser fra "ovenfor bakkerne" til midtbyen om morgenen og eftermiddag. (kører bil) God ide, hvis flere busafgange i morgen-

	tiden/eftermiddagstiden. (K, 49-50 år, i bil til arbejde)	hv?	Kortere arbejdstid (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
hv?	Det giver god motion		
divrs.	Dårlig skiltning af gadenavne, nu cykler jeg ikke på arbejder, da jeg bor ca. 100 km herfra (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	At det gik nedad bakke til arbejde og opad hejemaft, og ikke som idag omvendt, det er ikke rart at møde svedig på arbejde. At jeg var bedre til at komme op om morgenen. At jeg ikke så ofte skulle bruge min bil i arbejdstiden.
hv?	Vejlen over Jenum til Jelling er utryk om vinteren hvor det er mørkt (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg synes cykelstierne fejles for sjældent, der er mange glasskår m.m. Hos os har vi 4 cykler de 3 bruges næsten dagligt og der er ca 1 punktering ugentlig
hv?	Hvis der ikke var så mange bakker.	ko-cm	Mindre trafik i midtbyen, herunder Vestergade og Dæmningen
ko-c	Jeg er ikke lide at cykle ned ad Koldingvej, der er ikke rigtig cykelsti (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	divrs.	Jeg er glad for de initiativer der tages til at gøre Vejle til en kønner by, specielt tankerne omkring Dæmningen er spændende, Hvis nogle af sidegaderne til strøget blev gjort til gågader var der måske mulighed for et rigere udendørs cafeliv. Jeg synes der skal plantes flere træer i byen og undrer mig over at der slet ikke er noget grønt i gågaden. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	kortere afstand bolig/arbejde (K, 50-59 år, i bil til arbejde)		
hv?	Hvis jeg havde under 5 km til arbejde (M, 50-59 år, i bil til arbejde)		
hv?	Mere tid, at børnene var større (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		
ko-c	udbedre cykelstier ikke blande cykelstier sammen med højresvingsbaner for bilister ingen krydsende biler på cykelstier (K, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)	hv?	kortere afstande til det jeg skal (K, 49-50 år, i bil til arbejde)
hv?	muligheden for at tage cyklen med i bussen hjem. Der er for mange bakker i Vejle	hv?	At jeg ikke skulle op og ned af så mange bakker (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Der bør være flere cykelstier i centrum. Vedelsgade, Vesterbrogade, Vardevej er lidt usikre at køre i i trafikmylderet. Man føler sig sig sårbar.	hv?	En cykelsti på skolevejen (Grejsdalsvej) for min datter, så kunne jeg cykle med hende nogle gange, hvor vi nu vælger at køre i bil pga. utryghed, tidsbesparelse og andet. Jeg cykler ellers når vejret er til det (læs: ikke for meget sne og regn) og jeg ikke skal hente begge børn, og når jeg ikke skal købe stort ind.
divrs.	Der er for mange biler i Vejle efterhånden. Der er kø alle steder. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	ko-c	Gør det muligt at lave "grøn pil" for cyklisterne, når de skal dreje til højre i kryds eller lige ud i T-kryds, som man f.eks. har gjort i Kolding i krydset Vejlevej/Ndr. Ringvej. Vær opmærksom på ikke at lave nogen "nye omveje for cyklisterne" ellers får man kun lovbrud ud af det. Det er vigtigt ikke at gøre det for besværligt at stille cyklen.
hv?	Bilfri midtby		
divrs.	Få dog bygget en omfartsvej nord og vest for byen. Selv vikingerne i Jelling så behovet (Ravningbroen). (M, 30-39 år, cyklet til arbejde)	ko-cm	Tillad en cyklist-krydsning i Vestergade så man ikke skal trække over 3 fodgængerfelter. Ligeud-pil fra Vestergade til Dæmningen, og højresvingspile, lad endelig være med at lukke (gen)veje for cyklister. Hvis Vestergade laves til gågade - så forsøg at kombinere gågaden med cykelbaner i midten. Der er utroligt mange cyklister denne vej, især fordi det er også utrygt at cykle i Vedelsgade, så Vestergade bør bevares for cyklerne. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)
hv?	Flere cykelstier, ikke krydsende biler som nu ved sygehuset, ikke skarpe, glatte sving som ved tunnel ved Fredericiagade		
ko-c	Bedre overdækkede cykelpakeringspladser, form for transporthjælp til bakkerne. Færre trafik i Vejle - Den er meget dårlig at køre i pga. trafikløber og mange biler (K, 30-39 år, gået til arbejde)		
hv?	Hvis jeg ikke havde så langt på arbejde. Hvis jeg ikke var afhængig af at hente min datter i daginstitution (Og så nævner jeg ikke medvind på cykelstierne og regnvejret i den sidste måned)	hv?	At jeg fik anskaffet mig en cykel og dermed ikke behøvede at låne en
ko-c	Måske flere overdækkede/aflåste cykelskure.	divrs.	trafikken en i perioder meget tæt. Der køres ofte over for rødt lys, hvilket bevirker at det ofte er svært at rømme et kryds (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
divrs.	Bedre udkørselsforhold fra Flegmade til Boulevarden. De nye dobbelte indfletningsbaner ved lyskrydsene virker ikke efter hensigten, da folk tager den bane hvor de ikke efterfølgende skal skifte vognbane (M, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Der er store vandpytter, hver gang det har

	regnet, på cykelstien hen forbi Amtscentralen på Damhaven.		ken nok helt gå i stå (K, 50-59 år, gået til arbejde)
ko-cm	Jeg er meget ofte i den situation, at højredrejende biler kører lige ind foran mig, når jeg cykler ligeud. Det er ikke rart. Dte sker mindst en gang om ugen!	hv?	Mere sikkerhed, og færre bakker i Vejle (det er nok svært at løse)
divrs.	Ret bakkerne ud !! (joke) (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	ko-cm	Cykelstier udenom de største og farligste vejkryds. F.eks det nye kryds ved vedesgade/vesterbrogad. Her føler man sig meget utryk, når man kommer fra syd på vedesgade og skal krydse Vesterbrogade for at fortsætte hen i Gormsgade.
divrs.	Generelt virker det ikke som om bilister kender almindelige indfletningsregler, - her tænkes særligt på bilisterne i Skovgade, der ikke udnytter tilkørselsbanen fra Horsensvej fuldt ud, men foretrækker at flette ind indover fuldt optrukne streger lige efter krydset - i myldretiden med køer henad Horsensvej til følge. Er det evt. muligt at afvikle en mindre kampagne herom? (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	divrs.	jeg synes generelt der er for meget trafik i Vejle og dermed for lange og for mange køer. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Hvis bakkerne ikke var så stejle!	hv?	Fredericiavejen er for trafikeret. Derfor er den for utryk for mig at køre på. Var der en sikker alternativ vej, eller eventuelt parkering til cyklen, således man kunne gå samt cykle.
divrs.	Lav restriktioner for privatbilismen i midtbyen kombineret med opsamlings P-pladser ved indfaldsvejene samt hyppige busafgange herfra og til centrum (M, 50-59 år, i bil til arbejde)	ko-c	Jeg kunne tænke mig at der var cykler til udlån i byen.
		ko-cm	Der mangler cykelstier, på de små, men meget trafikerede veje i midtbyen. Bilfri centrum.
		divrs.	Der mangler en omfartsvej, der er altfor meget tung trafik i byen. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Jeg bor på en "bakke" og arbejder på en anden "bakke" i byen, jeg har ikke så megen luft, når jeg skal op på ad de store bakker	hv?	Cykelsti mellem Jelling og Vejle, så både mit barn kunne bruge cykel sikkert til skole i Jelling - jeg kører ham dagligt - og jeg selv kunne føle mig tryggere på bakkerne omkring Lerbæk
ko-c	Det er en meget fin løsning, der er lavet på Fredericiavej, med en tunnel, jeg skal den vej, når jeg sakt ned i byen og på arbejde. Det er godt at være fri for de højresvingende bilister.	ko-c	Der mangler cykelsti ned ad Jellingvej
divrs.	Eftermiddage i midtbyen - bilkøer - når man kommer med bus ned i byen og skal skifte på banegården er linie 5 og 6 næsten altid forsinket. Så kniber det at nå de andre busser. (K, 50-59 år, med bus/tog til arbejde)	divrs.	Få lavet en effektiv omfartsvej, så ikke al biltrafikken skal gennem midtbyen (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Hvis jeg fik en ny cykel	hv?	Ønsket om ad denne vej at kombinere motion med transport til og fra arbejde - årsag til manglende gennemførelse: afhængig af også at kunne komme ud til decentrale institutioner, hvilket besværliggøres ved cykling til og fra arbejde.
ko-c	Meget usikker måde, der er lavet "cykel-sti" ved Sygehuset! Bør laves om	divrs.	Hjemtrafikken fra Vejle ud af Fredericiavej er en "flaskehals" fra krydset ved Toldbodvej helt op til "Pan-biler", hvor Fredericiavej får 2 spor ud af byen. (M, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)
divrs.	Forfærdelig køer, særlig om eftermiddagen. (K, 40-49 år, gået til arbejde)		
divrs.	da jeg helst går eller kører i bil, vurderer jeg, at der er blevet bedre forhold for især cyklister. Her tænker jeg på cykelstien under Toldbovej, det er rigtig godt. Jeg oplever som gående og kørende at trafikken slider lettere gennem Vejle, men det jeg kunne tænke mig, a't den indre kørende trafik i Vejle Midtpunkt, blev reduceret, især biler, således at Vejle blev en indre by med gående og cyklende trafikanter, det vil være godt for miljøet og trygheden at kunne færdes uden bilstøj og diverse udstøvningsartikler. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	hv?	Jeg vil gerne cykle mere i fritiden, så godt vejr er absolut en vigtig parametre
		divrs.	Jeg føler trafikken er tæt i byen, og der opstår flaskehals problemer, når man skal ind til byen både fra vest, nord og syd. (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
		ko-c	Cykelstier holdes frie for sne og is om vinteren!! (K, 50-59 år, med bus/tog til arbejde)
hv?	at jeg havde en cykel og at jeg kun skulle fritidscykle. For cykling til/fra arbejde er meget tidskrævende (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	hv?	Andet arbejdssted, tættere på bopæl (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
		hv?	Mere sikkerhed for cyklister
divrs.	Store problemer i midtbyen, især morgen og aften, ikke lukke flere smutveje, så vil trafik-	ko-c	Markering for cyklister på vejbanen - afstriking
		divrs.	En omfartsvej til Billund vil nok kunne mindske den enorme trafik (K, 49-50 år, cyklet til

	arbejde)	hv?	Det er et spørgsmål om tid (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Bedre vejr - regnvejr næsten vejr morgen den sidste måneds tid	hv?	Bedre vejr! Invistering i en ny cykel.
ko-c	Mange huller i vejen som skal lappes på den rute jeg skal cykle - samtidig med at det går ned ad bakke- farlig cocktail! (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	divrs.	Fra Motorvejen E45 - Horsensbakken mv. til Vejle Kommune - SUK!!! (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
ko-c	Hvis cyklisternes og bilisternes baner ikke krydsede hinanden ville det være mindre farligt	hv?	Køb af cykel Motion (M, 40-49 år, med bus/tog til arbejde)
ko-cm	Se ovenstående	hv?	bedre tid
divrs.	En højere prioritering af parkeringspladser/parkeringskældre. Vi er jo stadigvæk nogle der kommer fra landet, hvor den kollektive trafik er skåret væk. Den eneste mulighed for at komme på arbejde er at du har dit eget transportmiddel! P-pladserne i Vejle forsvinder lidt efter lidt fordi de bliver bebygget. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	divrs.	generelt glider trafikken langt bedre nu end for bare ½ år siden. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
hv?	et bedre helbred (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c	Indkøb foretages normalt på cykel, da det er meget svært at finde parkeringspladser og trafikken i midtbyen er ret kaotisk (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)
hv?	Mere tid. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	hv?	flere og bedre cykelstier
hv?	At jeg ikke svedte så meget, når jeg ankom til arbejdet. Det er sundt at svede, men ubehageligt når man skal være sammen med andre mennesker	ko-c	Fjern is og sne på cykelstier meget tidligt om morgenen, fjern glas fra sammenkørte biler og sørg for, at cykelstierne er plane
ko-c	Ingen kommentarer	ko-cm	Flere cykelstier eller en mere jævn vejbelægning de steder, hvor der ikke er cykelsti. Der er alt for mange huller og ujævnheder i vejbelægningen.
ko-cm	Jeg synes, det går fremad med sikkerheden for de bløde trafikanter. (M, 60+ år, i bil til arbejde)	divrs.	Ønskeligt med mindre biltrafik i midtbyen. Måske mere politi, da alt for mange både bilister og cyklister kører over for rødt lys. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Vissingsgade og dens fortsættelse bør være åben for biler af hensyn til trafikken øst/vest i byen (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	hv?	længere til arbejde
divrs.	Hurtigere afvikling af trafikken i morgen og aftentimerne - kaos. Større vejnet efterlyses. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)	ko-c	De eksisterende cykelstier skal repareres. Alt for mange huller og ujævnheder. Når der er/har været vejarbejde er det lang tid efter at cykelstierne repareres. Eksempelvis Vesterbrogade. Når der er vejarbejde bør der ikke være problemer på begge cykelstier på en gang eksempelvis Boulevarden. Nedsættelse af hastighed i byområder hvor der ikke er cykelsti til 30-40 km i timen. Man bør tænke lige så meget på plads til cyklister som plads til biler i Vejle.
hv?	Jeg føler at jeg for øjeblikket er lidt presset i tid.	ko-cm	Bilerne ud af midtbyen.
ko-c	Der er mange knallerter på cykelstien, især de nye EU knallerter som kører meget stærk virker nogle gange skræmmende når de pludselig overhaler ned af Fredericia vej. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	divrs.	Forbedring af kollektiv trafik. Det tager alt for lang tid at komme med bybus. De er i meget dårlig stand. Man må kunne udtænke en køreplan så alle busser ikke skal forbi Nørretorv og Banegården. Det er det der gør at det tager så lang tid. Jeg har arbejdet på Søndermarken. ½ time med bus 20 min på cykel. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)
ko-cm	Når der etableres nye veje, tænkes der mest på biltrafikken - cyklerne bliver udsat for opkørsler og nedkørsler. Det til tider våde vejr betyder at cyklisterne, specielt hvor der ikke er cykelstier må finde sig i store vandpytter og vandstænk fra bilerne Kør en tur gennem Enghavevej og du er blevet godt gennemrystet (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?	Jeg ville gerne cykle til arbejde, men det kniber lidt da vibor i Nr.Vilstrup og skal aflevere børn i børnehave i skibet. (M, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	Tørvejr hver morgen dag i Danmark. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)	ko-c	da jeg cykler 10 km hver dag efter arbejde, mener jeg det må være nok Har brug for min bil i det daglige arbejde (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
hv?	At vi ikke går ind i den mørke vinterperiode - for mørk og lang tur.	hv?	Hvis Fredericiabakken ikke eksisterede ville en evt. 2. tur i byen foregå med cykel!
ko-c	Reparation af cykelstierne i midtbyen, bedre parkering (K, 30-39 år, i bil til arbejde)		

ko-c	Bedre rydning om vinteren vil gøre det muligt at cykle hele vinteren				klemt. Det er faktisk umuligt at være cyklist i krydset Gormsgade/Vestergade. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Som cyklist er krydset ind til Vinding området ved den tidligere Bil Finn dårligt. Du er tvunget til at bruge fodgængerfeltet, hvis det skal være sikkert og forsvarligt. Det gælder især børn. Det virker som om der ikke er tænkt cyklister i dette kryds. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	ko-c			Det er yderst vigtigt at de meget stejle stier bliver holdt i rigtig god stand - ellers bliver de livfarlige (M, 30-39 år, cyklet til arbejde)
hv?	Mere fritid (M, 60+ år, cyklet til arbejde)	hv?			kortere afstand fra hjem til arbejde, omkring 5 km.
hv?	Mere selvdisciplin - det er nemt bare lige at tage bilen i stedet for cyklen, når den nu alligevel står i garagen. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	ko-c			Området omkring min arbejdsplads i Vinding er set fra min lidt overfladiske vurdering godt mht. stier (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Hvis der var lidt flere cykelstier	hv?			Bedre cykelstier - større tryghed (bla. kører jeg på cykelsti indenfor en meget lang række parkerede biler hen ad Koldingvej ned mod bymidten, med fare for at der er en der pludselig lukker en bildør op i mig)
ko-c	Cykelstien på vestbanevej fra Boulevarden til naturstiens begyndelse er utrolig dårlig. Den trænger virkelig til at blive gjort plan og lagt nyt asfalt på. Mange cyklister ( jeg selv incl.) cykler ude på kørebanen af samme grund og det er ikke særlig betrykkende. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)	ko-c			Bedre holdte cykelstier (mange hulle, glasskår m.m.) At der ikke er så mange bilister der mener, at en cykelsti er en egnet parkeringsplads for deres bil uden hensyn til, at de cyklende skal ud mellem bilerne og kører.
hv?	Da jeg cykler hver dag har jeg ikke de store muligheder for at udvide. Men jeg synes selvfølgelig at flere mennesker burde cykle.	ko-cm			Meget utryg ved ny cykelsti Horsensvej/Skovgade ( når man kører ned af Horsensvej mod bymidten)- flere gange har jeg været ved at blive påkørt af biler der kører ind lige FORAN mig når de skal dreje fra Horsensvej til Skovgade og jeg skal fortsætte af Nørrebrogade. Det ville virkelig være en god ide at de der f.eks. laver cykelstierne også prøvede at køre på dem. Jeg husker bla. at der blev lavet cykelsti hen ad Damhaven - når du så kom kørende fra enghavevej og skulle dreje til højre ad Damhaven (cykelstien) så skulle man faktisk helt ud i biltrafikken for at få drejet ind på cykelstien. Dette er heldigvis ændret nu.
ko-c	Udbedring af cykelstier - og flere af dem. Indretning af trafikken mere efter cyklen end bilen. Ændringerne på Boulevarden er ikke særligt cykelvenlige	divrs.			Generelt vil større hensyn til ens medtrafikanter (både gående, cyklister og bilister) gøre en stor forskel. F. eks. er der mange der mener at de sagte (K, 40-49 år, gået til arbejde)
ko-cm	Flere og bedre cykelstier - og så skal cykelstierne på Boulevarden genetableres. Der er netop sløffet et stort stykke af cykelstien for at give plads til højresvingsbane, hvilket giver mange farlige situationer i myldretiden. Desuden er det et problem at bilerne parkerer/af læser varer og lignende på cykelstien, så det ofte er svært at komme frem. (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?			Flere og bedre cykelstier
ko-c	Cykelstierne gøres mere sikre - for tæt på kørebanen, hvor der ofte er tung trafik	ko-c			Cykelstien på vestbanevej er virkelig dårlig. Den er gennembrudt af træerødder og i meget dårlig stand, den trænger hårdt til at blive asfalteret. Det ville virkelig være godt hvis man fejede stierne hver dag, det flyder med glasskår og idenne tid små skarpe sten så jeg og mine kolleger pungter hver uge, det er bare irriterende og for dyrt. (K, 50-59 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Alt for tung trafik igennem Vejle midtby. Dette skaber ofte "kaos" i morgen- og eftermiddagstimerne. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?			Bedre cykelstier f.eks. op til Uhrhøj (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Bedre cykelforhold, flere cykelstier	hv?			kortere afstand til mit arbejde (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Bedre cykelforhold fra havnen til biblioteket, gennem Kirkegade og Blegbanken (K, 50-59 år, i bil til arbejde)	hv?			Bedre og sikrere cykelstier. (M, 49-50 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Meget vejarbejde - farligt og vi cyklister punkterer meget. Flere cykelstier ønskes	hv?			Afstanden fra hjem til arbejde blev mindre bakket.
divrs.	Flere cykelstier - bedre oprydning af glasskår på vejene. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	divrs.			Bilerne hel væk fra vejle midtby. evt ved en
ko-c	Det er ikke særlig trygt at cykle på Vesterbrogade/vardevej (alt for lidt plads til cyklister).				
ko-cm	I krydset vedelsgade/vesterbrogade, er det ikke smart at holde sig i højre side, når man skal lige ud. På et tidspunkt kommer der grøn pil til højresving kort før man må køre lige over. I den korte tid føler man sig ofte				

	ringvej (K, 25-29 år, i bil til arbejde)	divrs.	Der er tilsyneladende ingen Grøn bølge i lyskrydsene( Biltrafik)og det undrer mig, at trafikken afvikles så dårligt gennem Dæmningen, ved Damhaven/Boulevarden og Koldingvej. Jeg har i alt fald set lyskryds i Odense der fungerer væsentlig bedre i forhold til trafikstyring. Specielt brug af grøn pil kunne effektiviseres i bla. krydset Boulevarden/Damhaven. Her er der til syneladende ikke trafikstyring om aftenen, hvilket betyder man kan holde tilbage for venstresving længe selvom der ingen modkørende er. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)
hv?	at få ændret de dårlige vaner, der får en til at snuppe bilen (K, 50-59 år, i bil til arbejde)		
hv?	Hvis der ikke var så mange tidskrævende bakker (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)		
hv?	færre biler i byen men mindre støj og risiko for ulykker		
ko-c	mere jævne cyklestier mht. belægninger		
ko-cm	flere cykelstier og flere gennemgående cykelstier hvor biler skal over en overkørsel for at passere cykelstien (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)	hv?	Jeg ville cykle de 10 km til arbejde hver dag hvis jeg ikke skulle have min dreng på 3 år med hele vejen
ko-c	Huller i vejen og på cykelstier er nogle gange farlige og giver en del skæve forhjul, for os med gode cykler med smalle hjul.	ko-c	cykellift ved de slemme bakker f.eks Fredericiavej, Koldingvej ect.
ko-cm	Der er stadig veje med brosten, det kan være med til at jeg cykler på fortovet, når jeg hat travlt.	ko-cm	Det er alt for smalt til cykler ved det gamle rådhus. Måske skulle pasagen være ensrettet for biler så cyklerne også kan være der.
divrs.	Jeg får stress af at bruge bil i Vejle, p.g.a. kø. (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	divrs.	Det ville være skønt med en omfratsvej (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	min egen indstilling	ko-c	Hvorfor kan man ikke påvirke trafiklysene med en cykel - f.eks. fra Vindinggård Ringvej og ud på Fredericiavej ? (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
divrs.	alt for meget biltrafik i midtbyen, (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)		
hv?	Hvis Vejle var en bedre cykelby	hv?	Cyklen venter til min søn selv kan cykle i skole. (M, 49-50 år, i bil til arbejde)
ko-c	Hvis der var bedre cykelparkering		
ko-cm	Bilerne væk fra Vejle midtby (K, 40-49 år, cyklet til arbejde)	hv?	Hvis vi sælger bilen. (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)
divrs.	Jeg syntes stadigvæk, det kan være et problem med Fredericiavej. Hvis ikke der er kø om morgenen, når man skal på arbejde, så er der med garanti kø om eftermiddagen, når man skal hjem. Af samme grund, kører vi tit og ofte over Søndermarken for at komme hjem. Jeg går på arbejde om morgenen fra Søndermarken, men bliver hentet i bil om eftermiddagen. Jeg cykler altså ikke. (K, 40-49 år, gået til arbejde)	hv?	Kortere til arbejde.
		divrs.	Trafikkaos i Vejle Midtby på fredage og lørdage. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Bedre cykelstier, asfaltering m.m. Bedre rengøring/fjernelse af bl.a. glaskår så punktering kan undgås	ko-c	Cykelstien fra Skibet til Vejle er meget god. Dog hænger der ind imellem grene ud over stien. Derimod er forholdene i Vejle by ikke særlig gode. Jeg bruger aldrig cykelstien på Vestbanevej, da der er for mange forhindringer bestående af hunde, barnevogne og kantsten. Jeg kører derimod på vejbanen. Jeg cykler kun om sommeren, hvorfor gennemsnitsoplysningerne kan være lidt misvisende. Desuden har jeg nu et barn, som skal afleveres i dagpleje ca. 2 kilometer fra bopælen, hvilket gør det lidt mere besværligt at tage cyklen. Men vi har gjort det i godt vejr. Kørsel vedr. indkøbstur svarer til kørsel til arbejde, da jeg handler på hjemturen.
ko-c	At der skabes gensidig forståelse mellem cyklister og bilister at der er plads til begge parter (K, 30-39 år, gået til arbejde)	divrs.	Hvis bybussen havde en holdeplads lidt tættere på Skolegade, tror jeg, at jeg vil benytte denne, når den ene af vores biler engang om få år skal kasseres. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?	bedre cykelstier og sikkerhed (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)		
hv?	Hvis der var mulighed for bad på min arbejdsplads	hv?	Et arbejde tættere på mit hjem (M, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
ko-c	Lidt mere fejning på cykelstierne, så punkteringer bedre undgås.		
ko-cm	Nej ikke noget specielt	ko-cm	I den indre midtby, bør hastighed reduceres for bilister til 30 km i timen. Trafikken skal integreres og cyklister skal lære at overholde færdselsregler.
divrs.	Store trafikproblemer har vi ikke i Vejle. De 5-7 minutter vi holder i bilkø om morgenen/aftenen betyder intet. Cykling i midtbyen er hurtigere end bilen. (M, 50-59 år)		
ko-c	Det eneste problem ved at cykle i Vejle er at der er bakker hvis man skal fra boligområde til centrum		

	divrs.	Det skal være alt for dyre at parkere i midtbyen med mindre man bor i midtbyen. Der bør reduceres antal p-pladser i midtbyen ved at reducere krav til p-pladser pr. m <sup>2</sup> etageareal/bolig d.v.s. ændre minimums krav til maksimum krav. I forbindelse med reduction af p-pladser skal der etableres p-pladser i kanten af midtbyen og en gratis mini-bus(el/naturgas)service på kryds og tværs af midtbyen. Finansiering kan delvis sker ved at den planlagt indre ring forbindelse langs Jerbanegade og Danmarksgade til Gammelhavn ikke etableres. (M, 50-59 år, cyklet til arbejde)			så jeg undgår bakken om ikke andet så i regnvej.
				divrs.	Der burde være flere parkeringspladser uden betaling. Ligeledes burde der være flere cykelstier inde i midtbyen, især ved kirkegade og deromkring. (K, 30-39 år, med bus/tog til arbejde)
			hv?		At vejret var bedre
			divrs.		Der er meget trafik, altså mange biler, specielt i tidrummene 7.30-8.15 og 15.30-16.30 (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
			hv?		Cykelsti hele vejen fra Vejle til Jelling med lys på, for når det er mørkt kan man ikke se at cykle og det er for langt/kringlet at cykle over Skibet/jennum
ko-c		Flere cykelstier.		ko-c	De ny trafikomlægninger har ikke gjort det lettere at cykle. Det er irriterende at man skal stå af cyklen for at komme over en vej.
ko-cm		Krydset Gormsgade/Vesterbrogade/Vestergade er meget generende for cyklister. Du skal trække over i fodgængerfeltet, og vente på grønt lys 2 gange hvis du vil cykle lovligt. Krydset fra Vedelsgade, Vesterbrogade hvor du skal lige over mod Grejsdalen er utrygt. Selv om du skal cykle lige over er du nødt til at placere dig i højresvingbanen, så bilerne skal uden om dig. Jeg er altid bange for at blive kørt ned der. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)		ko-cm	Det ville være dejligt hvis man kunne køre lige ud fra Vestergade ind i Gormsgade. Tilbagetrukne holdelinier ved lyskryds gør det lidt mere trygt at cykle (for at undgå at biler svinger til højre ind over cyklisten bane)
			divrs.		Det er ikke nemt at færdes i trafikken i Vejle. Den er ofte tæt og hvis man ikke var bekendt med vejføringerne ville det være svært at vide, hvor man skulle placere sig. Man ser f.eks. ofte udenbys/udenlandske bilister, der laver farlige U-vendinger, fordi de er kommet ad en forkert vej. F.eks. er der stadig mange trafikanter der fortsætter ligeud fra Jellingvej ad Gormsgade i den tro at de kan komme ind i Vestergade og fra Vestergade er der stadig bilister der svinger til venstre ind i Vesterbrogade eller laver u-vending på Skovgade, hvor de ikke må. Det store kryds Vesterbrogade/Horsensvej, Skovgade/Skyttehusgade er heller ikke nemt at køre over og det er ikke rart at være cyklist der skal ligeud ned ad Horsensbak (K, 49-50 år, cyklet til arbejde)
hv?		At vi skiftede til sommertid som i gl. dage. Lige nu er det mørkt når jeg skal hjemmefra og der er kun 200 m til bussen som er inkluderet i månedskortet			
	ko-c	Krydsene ser farlige og små ud. De er mere overskuelige i Århus, selvom trafikken er ligeså tæt.			
	divrs.	Der er for meget trafik på for små veje! Selv Vejle fjord broen er ved at være for lille. (K, 25-29 år, med bus/tog til arbejde)			
hv?		Såfremt jeg mit hjem var i rimelig afstand fra arbejdsplads. (K, 50-59 år, i bil til arbejde)			
hv?		Bedre cykel og stisystemer og så er det nødvendigt med cykelsti langs alle veje. Bare en vej uden giver meget usikkerhed, jeg benytter næsten ikke cyklen uden at kunne køre på en cykelsti og slet ikke sammen med børnene (K, 40-49 år, i bil til arbejde)		hv?	Jeg bor i Vestbyen, og der er en del steder, hvor asfalten er i dårlig stand, hvilket gør det ubehageligt at cykle på. (K, 30-39 år, cyklet til arbejde)
	ko-c	Det er livsfarligt at cykle fra Uhrhøj ned til midtbyen.		hv?	Kortere afstand til arbejde
	ko-cm	Ud fra mit lille kendskab, kan jeg se, at der er alt for stor kontakt mellem biler/busser/lastbiler m.v. og cyklisterne.		divrs.	Det er blevet besværligt, når man skal krydse Vejle midtby i bil midt på dagen, f.eks. til møder o.l. fra det ene plejehjem til det andet (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
	divrs.	Fint med flere bilfri gader. (K, 50-59 år, med bus/tog til arbejde)		hv?	mere personlig tid (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?		bedre vejr			
	ko-c	cykelstier på alle veje i midtbyen		divrs.	dårlige parkeringsforhold, og det koster ofte kø i myldretiden (K, 50-59 år, med bus/tog til arbejde)
	ko-cm	cykelstier på alle veje i midtbyen cykelparkering for enderne af gågaden			
	divrs.	ligeværdige kørselsforhold for såvel cyklister som bilister mener jeg vil give større respekt grupperne imellem og dermed vil trafikken afvikles på en forsvarlig måde (K, 49-50 år, med bus/tog til arbejde)		divrs.	Jeg synes der er utrolig meget trafik i midtbyen i Vejle i myldertid! Man skulle prøve at lede en del af trafikken udenom byen. (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
hv?		At min cykel kan komme med bussen hjem,		ko-c	Det er nemmere at komme rundt på gåben.

	Inden vi flyttede til Vejle, cyklede jeg meget, men p.g.a. trafik, bakker o.s.v. holdt jeg op.	ko-cm	vej) og til Vejle
	Der er alt for mange biler		Det ville være rart hvis det blev "lovelig" og kører fra Vestergade og til jellingvej. Idag er det kun busser der kan gøre det loveligt. Vi er rigtig mange der "bare" kører hvor bussen gør, men det fungerer ikke. (M, 30-39 år, cyklet til arbejde)
ko-cm	Jeg mener, at der er for mange biler i midtbyen og at den eneste løsning er at lave en ringvej uden om byen, dette også p.g.a. forureningen. (K, 40-49 år, gået til arbejde)		
divrs.			
hv?	At der ikke var så trafikeret i midtbyen Der er den ulempe, at jeg bruger min egen bil til hjemmebesøg i forhold til mit arbejde	hv?	Bopæl under 15 km fra arbejde
ko-c	Cykelstierne blev holdt i bedre stand. Cykelstierne udbygget i stedet for inddraget	ko-c	Afsætte et passende stor millionbeløb til at holde cykelstier i topkvalitet, og anlægge et antal nye hvert år. Cykelparkering med tilknyttet cykelværksted på banegården, og på arbejdspladsen.
ko-cm	se ovenfor (K, 50-59 år, gået til arbejde)	ko-cm	Ja, bilerne UUUD af midtbyen, dvs. lukke Dæmningen og evt. flere gader i midtbyen for andet end offentlige veje. (K, 25-29 år, med bus/tog til arbejde)
hv?	TID		
divrs.	Det vil være meget dårligt for trafikken, hvis Kirkegade blev lukket for biltrafik. Vejle er i forvejen et mareridt, rent trafikmæssigt. (K, 40-49 år, i bil til arbejde)	divrs.	Der er en del mennesker i Vejle, som bor på meget stejle bakker(bl.a. jeg selv) Det er ikke realistisk at forestille sig, at de vil benytte cyklen til indkøb -det er næsten umuligt at slæbe varerne hjem. Ej heller vil man komme svedende på arbejde uden mulighed for at få bad (K, 50-59 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Ny asfaltbelægning på cykelstien fra Gl. Jellingvej til Petersmindevej. (M, 40-49 år, cyklet til arbejde)		
hv?	At jeg ikke skulle passere så kraftige bakker (K, 49-50 år, i bil til arbejde)	hv?	at mine børn blev større og ikke skulle fragtes bagpå/selvstændigt ved siden af lyskrydset Kirkegade/Dæmningen savner længerevarende grøn pil (mod kirkegade) og SAVNES både der og ved Fredericiavej/Dæmningen når den "bliver væk" (K, 40-49 år, i bil til arbejde)
hv?	Penge til en bedre cykel !!! Mere fritid !!!	divrs.	
ko-c	Flere rundkørsler.	hv?	Kortere til arbejde (K, 30-39 år, i bil til arbejde)
ko-cm	Den indre by skulle være bilfri. Især i weekenden.	hv?	bedre vejr og mere tid.
divrs.	Folks moral er alt for dårlig. Stress og mangel på respekt for eget og andres liv og førlighed, er skyld i mandge ulykker. Samt manglende køreafstand. Et mindre stresset samfund. Måske flere skræmmekampanjer. Bicykler a`la København. Bilfri indre by. Eller i det mindste flere ensrettede veje. (M, 30-39 år, cyklet til arbejde)	ko-c	bedre belægning på stierne, ellers skal man til at have hydrauliske fjedre på sin cykel.
ko-c	Det der genere mig rigtig meget er BENZINOS ,så en eller anden god opfindelse til cyklisterne	ko-cm	belægningen på stierne!!!! (M, 30-39 år, i bil til arbejde)
ko-cm	at biler ikke parkerer på cykelstierne! (K, 49-50 år, cyklet til arbejde)		
hv?	Der mangler en cykelsti fra Uhrehøj (Leda-		



## Udsendelse og indhold af det elektroniske spørgeskema

De ansatte i Vejle Kommune blev den 2.10.2001 præsenteret for en e-mail med følgende indhold:

*Teknisk Forvaltning, Vejafdelingen, laver i øjeblikket en undersøgelse om trafik og cykelbrug. Vi har en konsulent - Thomas Krag - til at udføre undersøgelsen*

*Vi takker på forhånd, hvis du vil være behjælpelig med at udfylde nedenstående spørgeskema. Husk - der er præmier i sigte.*

*Venlig hilsen  
Helle Christensen  
Teknisk Forvaltning  
Vej & Kloak  
Direkte telefon nr. 76 44 49 71  
email: hec@vejlekom.dk*

*Kære ansatte i Vejle Kommune,*

*jeg vil bede dig bruge lidt af din arbejdstid til at udfylde et spørgeskema ved at klikke på <http://hotel.isolve.dk/krag.php> . Til gengæld for ulejligheden deltager du i en lodtrækning om 3 vin- eller kulinariske gaver, hvis blot du svarer i løbet af denne uge.*

*Spørgeskemaet angår trafik og cykelbrug. Svarene vil indgå i et analysearbejde, som mit firma udfører som konsulent for Kommunens Tekniske Forvaltning repræsenteret ved afdelingsleder Arne Mølgaard. Arbejdet skal munde ud i et notat, som belyser status og muligheder for cykeltrafikken i lyset af planerne for midtbyen.*

*Spørgeskemaet består af en række spørgsmål til din transport og din mening om trafikforholdene i Vejle. De fleste spørgsmål består i valg mellem en række muligheder, men der er også mulighed for at skrive længere kommentarer.*

*Alle svar behandles anonymt. Når du bliver bedt om navn og adresse, er det dels for at lave statistik på bopæl, dels for at have mulighed for at sende gaver til dem, der bliver udtrukket.*

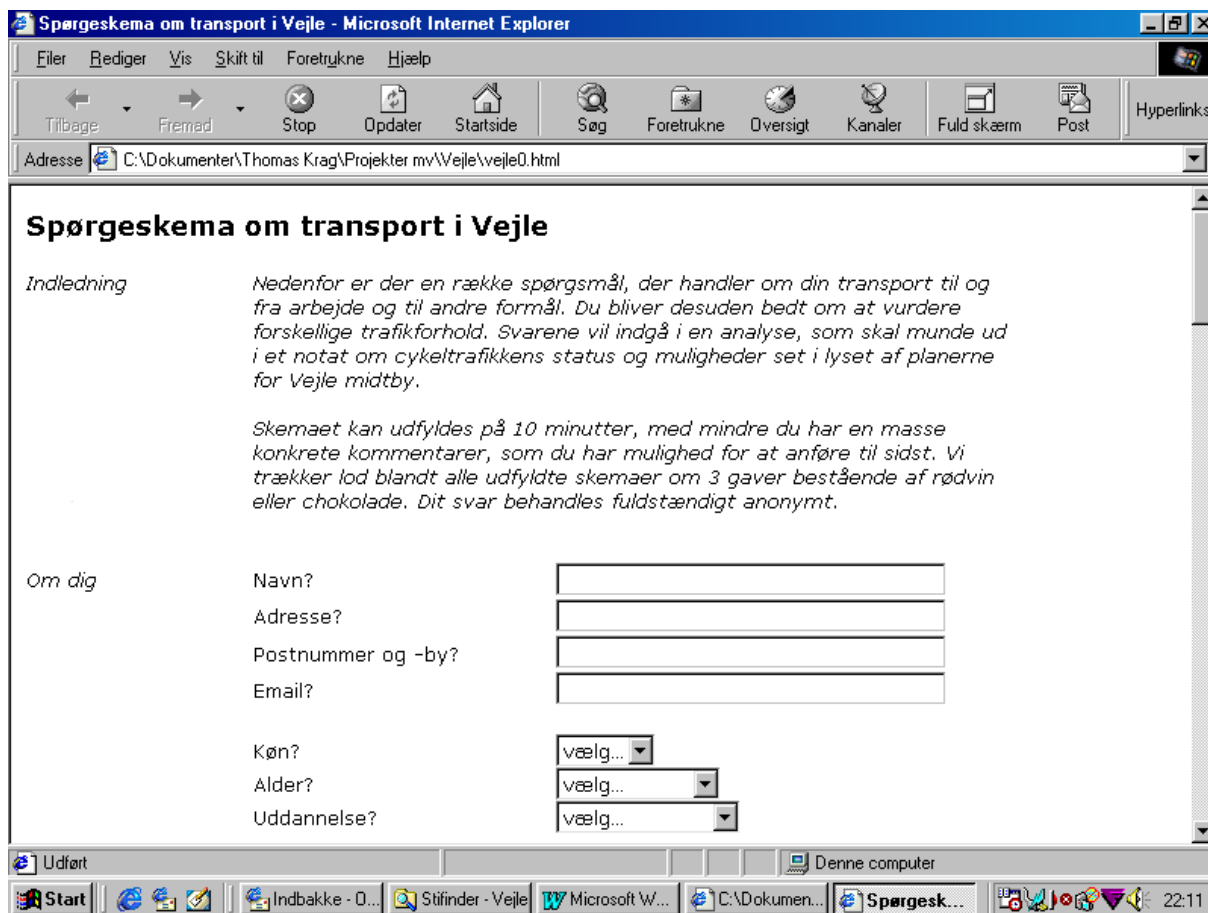
*Jeg håber, du vil kaste dig over spørgeskemaet snarest muligt. Alle, der svarer i løbet af en uge (senest mandag den 8.10.2001), deltager i lodtrækningen.*

*Du får spørgeskemaet frem på skærmen ved at klikke på <http://hotel.isolve.dk/krag.php> . Skemaet er i øvrigt selvforklarende, og kan udfyldes på 10 minutter bortset fra eventuelle lange kommentarer.*

*På forhånd tak for hjælpen og med venlig hilsen*

*Thomas Krag*

Det spørgeskema, som kom frem på skærmen, så således ud:



Spørgeskemaet bestod af forklarende tekst og en række rubrikker, hvor stor del havde faste svarmuligheder repræsenteret ved en "drop-down" menu, som nærmere specificeret nedenfor.

## Spørgeskema om transport i Vejle

*Indledning* Nedenfor er der en række spørgsmål, der handler om din transport til og fra arbejde og til andre formål. Du bliver desuden bedt om at vurdere forskellige trafikforhold. Svarene vil indgå i en analyse, som skal munde ud i et notat om cykeltrafikkens status og muligheder set i lyset af planerne for Vejle midtby.

*Skemaet kan udfyldes på 10 minutter, med mindre du har en masse konkrete kommentarer, som du har mulighed for at anføre til sidst. Vi trækker lod blandt alle udfyldte skemaer om 3 gaver bestående af rødvin eller chokolade. Dit svar behandles fuldstændigt anonymt.*

*Om dig*

Navn?	
Adresse?	
Postnummer og -by?	
Email?	
Køn?	(M; K)
Alder?	(15-19; 20-24; 25-29; 30-39; 40-49; 50-59;

	Uddannelse?	60 og derover) (folkeskole; student/HF/HTX; videregående)	
	Arbejdsplads?	(Vejle Kommune, Skolegade; Vejle Kommune, Kirkegade; Andet)	
<i>Om din husstand</i>	Antal hjemmeboende børn? Bolitgype?	(0; 1; 2; 3; 4 eller flere) (villa/parcelhus; rækkehus; etagebolig; kollegium; andet)	
	Boligområde?	(centralt byområde; ældre boligområde; område med separat stisystem; andet)	
<i>Brug af bil</i>	Antal biler på husstanden? Hvor ofte kører du i bil?	(0; 1; 2; mere end 2) (3-7 dage pr. uge; 1-2 dage pr. uge; 1-3 dage pr. måned; 0-1 dag pr. måned)	
<i>Brug af tog og bus</i>	Har du månedskort? Hvor ofte bruger du tog/bus?	(ja; nej) (3-7 dage pr. uge; 1-2 dage pr. uge; 1-3 dage pr. måned; 0-1 dag pr. måned)	
<i>Brug af cykel</i>	Har du cykel?	(ja, en velfungerende; ja, en nogenlunde én; ja, men den skal repareres; nej)	
	Har du tøj til koldt vejr?	(ja; nej)	
	Har du udstyr/tøj til regnvejr?	(ja; nej)	
	Har du udstyr til indkøb?	(ja; nej)	(cykelkurv, -tasker eller -anhænger)
	Har du lys til/på cyklen?	(ja - og det virker; ja, men det skal repareres; ja, men det mangler batterier; nej)	
	Hvor ofte cykler du?	(3-7 dage pr. uge; 1-2 dage pr. uge; 1-3 dage pr. måned; 0-1 dag pr. måned)	
<i>Gang</i>	Hvor tit går du mindst 1 km?	(3-7 dage pr. uge; 1-2 dage pr. uge; 1-3 dage pr. måned; 0-1 dag pr. måned)	(til/fra bus/tog, indkøbsture, hundeluftning mv.)

## Konkrete ture

I det følgende bedes du angive, hvilke transportmidler du brugte på nogle konkrete ture. Det sker ved at skrive det antal kilometer, du har tilbagelagt med hvert transportmiddel. Skriv helt ned til 0,1 km for gang (men angiv ellers blot ca. antal km i hele km.)

Husk at skrive gang eller cykel med ved kollektiv transport, eller hvis du har gået langt til/fra parkeringspladsen.

Skriv om din seneste tur til/fra arbejde, indkøb og besøg/forlystelser, også selv om den var atypisk. Skriv kun antal km den ene vej. Turens samlede længde udregnes automatisk.

	gang	cykel	bil	bus/tog	(i alt)
Sidste arbejdstur?					
Sidste indkøbstur?					
Sidste besøgstur e.l.?					

## Din vurdering af muligheden for...

I det følgende skal du give din personlige vurdering af den reelle mulighed for at bruge forskellige transportmidler til arbejde. Muligheden "ved ikke" skal kun bruges, hvis du slet ikke har nogen vurdering. Angiv "alt for langt", hvis det i praksis tager alt for lang tid.

Bilparkering på arbejde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(herunder gangafstand, utryghed, afgifter)
Bilkørsel til arbejde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(tidsforbrug, evt. besvær og irritation, bilkøer mv.)
Kollektiv trafik til arbejde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(tidsforbrug, ventetid, langt at gå/cykle)
Cykelparkering på arbejde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(gangafstand, utryghed, overdækning mv.)
Cykling hele vejen til arbejde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; alt for langt; ved ikke)	(besvær, omveje, utryghed, bakker)
Gang hele vejen til arbejde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; alt for langt; ved ikke)	(besvær, omveje, utryghed)

## Afstand til arbejde

Din afstand hjem-arbejde?  
(0-1 km; 2-4 km; 5-9 km; 10-19 km; 20-49 km; 50-99 km; 100-199 km; 200 km eller mere)

## Cykling i Vejle

De følgende spørgsmål angår din vurdering af brug af cykel i Vejle.

Tryghed ved at cykle i Vejle?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	
Cykelstiernes mængde?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(er der cykelstier de steder, der bør være det)
Cykelstiernes kvalitet?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(bredde, jævnhed, vedligeholdelse)

	Cykelparkering i Vejle midtby?	ikke) (meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(placering, antal, kvalitet)
	Vejle som cykelby?	(meget god; god; nogenlunde; ringe; ved ikke)	(generel vurdering)
<i>Selv cykle mere</i>	<i>Har du, når du skal være ærlig, lyst til at cykle mere, end du gør i øjeblikket:</i>		
	Ønsker du at cykle mere?	(ja; nej)	
	<i>Hvis du svarede "ja" ovenfor, nævn så én ting, der med sikkerhed kunne få dig til at cykle mere:</i>		
	<i>Her kan du skrive andre kommentarer og forslag til forbedringer af mulighederne for at cykle i Vejle:</i>		
	<i>Er der særligt forhold i Vejle midtby, du gerne så ændret til fordel for cykling, så skriv dem her:</i>		
	<i>Må vi gerne henvende os til dig med flere spørgsmål om din brug af cykel i Vejle:</i>		
	OK med flere cykel-spørgsmål?	(ja; nej)	
<i>Vejle generelt</i>	<i>Her kan du skrive mening og forslag, som generelt angår trafikforhold i Vejle (altså ikke kun cykeltrafik):</i>		
<i>Afslutning</i>	<i>Til sidst bedes du angive, om du - hvis du udtrækkes blandt dem, der svarer på spørgeskemaet - foretrækker rødvin eller chokolade:</i>		
	Jeg foretrækker...	(rødvin; chokolade; ingen gave)	
	<i>Klik i "Send skema" for at afslutte.</i>		

Vindere af lodtrækningen blev Peter Borup Sørensen, Jelling; Brian Andersen, Kolding og Lene Kristoffersen; Vejle. De fik tilsendt gaver den 9. oktober. Der blev i øvrigt den 11. oktober sendt en e-mail til samtlige, der havde svaret, og som havde opgivet e-mailadresse:

*Kære ansatte i Vejle Kommune,*

*jeg vil hermed sige tak til alle, der svarede på spørgeskemaet om trafik i Vejle.*

*Jeg har modtaget i alt 398 svar, hvilket bestemt er pænt, i betragtning af, at I alene er blevet bedt om at reagere i en enkelt mail. I alt har ca. 1.100 modtaget henvendelsen. Denne mail er sendt til de 306, som i jeres svar har opgivet e-mail.*

*Lodtrækning om vin/chokoladegaver blev fortaget tirsdag den 9.10 blandt de 396 svar, som da var indkommet. Vinderne blev Peter Borup Sørensen, Brian Andersen og Lene Kristoffersen, og de har fået tilsendt deres gaver.*

*Jeg er gået i gang med nærmere at analysere svarene. Blandt resultaterne kan jeg nævne, at 53% af jer, der har svaret, gerne vil cykle mere. I har også givet rigtigt mange, konkrete kommentarer og forslag, nemlig ikke mindre end henholdsvis 215, 122, 84 og 134 på de forskellige spørgsmål om cykling og trafik i Vejle.*

*Mange - ikke mindre end 224 - sagde ja til, at jeg gerne må stille flere cykelspørgsmål. Nogle af jer vil høre fra mig i den nærmeste fremtid.*

*Med venlig hilsen*

*Thomas Krag*

## Rutevalg for cyklister i Vejle

Cyklister i Vejle er blevet bedt om at angive de ruter, de som oftest vælger, og hvor hyppigt de gør det.

Angivelserne stammer dels fra elever på Vejle Tekniske Skole, dels fra ansatte i Vejle Kommune. Eleverne på Teknisk Skole blev bedt om at angive deres sædvanligste ruter på et spørgeskema om cykling. De ansatte i Vejle Kommune blev pr. e-mail spurgt om det samme. De, der blev spurgt, havde i svar på et andet spørgeskema angivet, at de var villige til at svare på flere cykelspørgsmål. De var desuden udvalgt ud fra, at de boede i Vejle.

Ud af 155 besvarelser på spørgeskemaet til eleverne på Teknisk Skole var der 40, der boede i Vejle, og 23, der angav ruter i deres besvarelse.

Ud af 395 besvarelser på spørgeskemaet til Vejle Kommune var der 224, der sagde ja til at svare på flere cykelspørgsmål. 107 heraf fik en e-mail, som 52 har svaret på i løbet af en 2-ugers periode.

De i alt 75 personer har angivet 175 ruter. En del af ruterne er forsynet med hyppighed (antal gennemcyklinger pr. måned), for andre er dette skønsmæssigt anslået ud fra andre opgivelser. En del oplyser, at de alene cykler i sommerhalvåret.

Ruterne er nærmere analyseret, idet de pr. computer er splittet op på 467 delstrækninger og 170 veje og stier, der helt eller delvis er cyklet på, idet de tilsvarende brugshyppigheder og antal forskellige ruter, de enkelte strækninger eller veje og stier stammer fra, er summeret op.

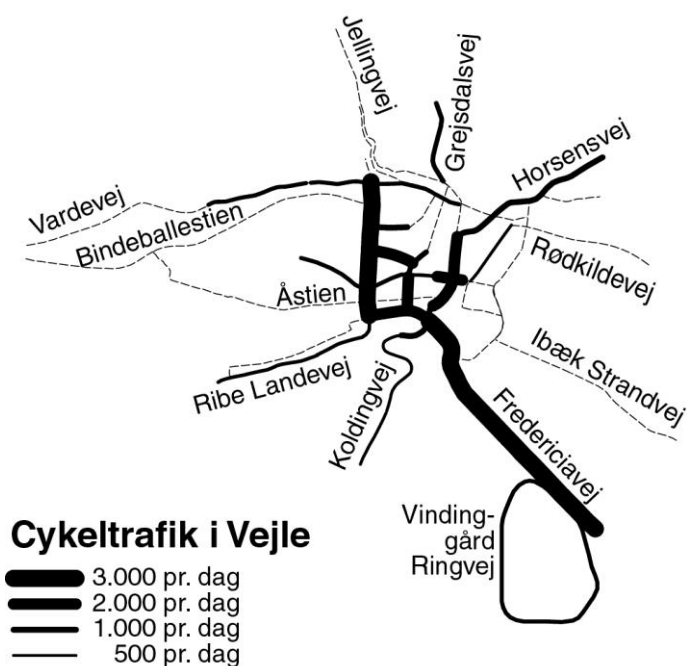
Ud fra hyppigheden, som gælder de pågældende personer på månedsbasis, beregnes skønsmæssigt en frekvens i antal cyklister pr. dag på de forskellige veje og stier<sup>24</sup>. Tallet afrundes.

Materialet er begrænset, og man skal være forsigtig med at drage vidtgående konklusioner. Garderne og stierne ved Teknisk Skole og omkring Kommunens forskellige arbejdspladser vil naturligt nok være stærkt repræsenterede, mens andre veje, der ellers cycles en del på, risikerer at falde ud, fordi så relativt få personer har medvirket.

De fundne brugshyppigheder er for samtlige vejes og delstrækningers vedkommende vist på side 81 og 82. Det kan være svært at få overblik, og de vigtigste veje, "cykeltrafikkens top 20", skal derfor gengives her:

---

<sup>24</sup> Omregningsfaktoren fremkommer som følger: Der ganges med forholdet mellem Vejles befolkning på 54.000 og de 75, der er med i analysen, og divideres med 30 (antal dage pr. måned). Dette tal er 24, som skal nedjusteres i forhold til, at gennemsnitsborgeren i Vejle ikke cykler nær så meget, som dem, der har rapporteret. De 52 fra Vejle, der har rapporteret om deres rutevalg, regnes for repræsentative for cykling for samtlige de 290 personer fra Vejle, der har svaret på det elektroniske spørgeskema. Det svarer til nedjustering med en faktor 0,18. De 290, der har svaret i første omgang, er formentlig generelt mere cyklende og interesserede i cykling end gennemsnittet. Ligeledes er en vis del af Vejle befolkning ikke i stand til at cykle. På den anden side er det kun en mindre del af de 290, der har meldt tilbage om deres cykling, så der er fejl, der trækker i hver sin retning. 0,18 gange 24 er 4,3, der er anvendt som omregningsfaktor.



### Cykeltrafik i Vejle

- 3.000 pr. dag
- 2.000 pr. dag
- 1.000 pr. dag
- 500 pr. dag

Tal er opskaleret fra angivelser fra ansatte i Vejle Kommune og elever på Teknisk Skole

### Cyklisternes top 20

<i>Vej eller sti</i>	<i>antal cyklister pr. dag</i>	<i>Vej eller sti</i>	<i>antal cyklister pr. dag</i>
Boulevarden	3.000	Sønderbrogade	1.000
Fredericiavej	3.000	Flegborg	900
Damhaven	2.000	Grejsdalsvej	800
Dæmningen	2.000	Vesterbrogade	700
Enghavevej	2.000	Vestre Engvej	700
Flegmade	2.000	Vindinggård Ringvej	700
Kirkegade	2.000	Blegbanken	600
Horsensvej	1.000	Ribe Landevej	600
Nørrebrogade	1.000	Koldingvej	500
Skolegade	1.000	Langelinie	500

Det ses, at såvel de fleste indfaldsveje som de veje, der fører til Teknisk Skole og kommunes arbejdspladser er repræsenteret. Resultaterne skal tages med en gran salt, og et mere dækkende billede vil opnås ved at inddrage flere mennesker i en undersøgelse.



## Cykeltrafik på veje i Vejle

Samtlige veje, der er rapporteret om i undersøgelsen af rutevalg, er vist med opregnet, daglig cykeltrafik og antal ruter rapporteret, hvor de pågældende veje indgår.

Vej eller sti	cyklis- ter/dag	antal ruter						
Absalonsvej	200	3	Hover Kirkevej	9	1	Skelvangen	200	3
Andkærvej	30	2	Hovertoften	300	5	Skolegade 1	90	1
Bindeballestien	200	5	Hældagervej	200	4	Skolegade	1.000	12
Birkevej (Lindved)	100	1	Høgsholtvej	300	5	Skovgade	400	3
Blegbanken	600	6	Højbanetorvet	90	3	Skovhøjen	30	1
Borgvej	400	4	Højten Kirkevej	200	1	Skovkrogen	200	3
Boulevarden	3.000	29	Hørmøllevej	30	1	skovsti langs Jel-	300	5
Bredballe Byvej	40	1	Ibæk Strandvej	200	4	lingvej		
Bredballe Mark Vej	40	1	Ibækvej	30	1	Skyttehusgade	30	1
Buchsvej	50	1	Jacob Gades Stræ-	200	1	Sofiebjergvej	30	1
Byparken	300	2	de			Staldgårdsgade	80	2
Bådekajen	30	1	Jagtvej	30	1	Stampervej	300	2
Carl Nielsens Vej	40	1	Jellingvej	400	10	sti gennem Sønder-	20	1
Chr. Winthersvej	40	2	Jenumvej	80	3	marksskoven		
Christian Jensens Vej	30	1	Jernbanegade	200	2	sti langs Ribe Lan-	30	1
Dalgade	300	4	Jomfru Ingefreds Vej	30	1	devej		
Damhaven	2.000	18	Juulsbjergvej	300	3	sti langs Sønderå	60	2
Danmarksgade	60	1	Jædersbæk	200	4	sti til Ibækvej ved	30	1
Dofovej	30	1	Jægervænget	20	1	Ridecenter		
Dybbølvej	20	1	Kalkbrænderigade	30	1	sti ved Svineryggen	200	3
Dæmningen	2.000	24	Kiddesvej	200	2	sti Vindinggård	40	1
Elsdyrvej	20	1	Kirkebakken	40	1	Ringvej / Vinding-		
Enggade	100	1	Kirkegade	2.000	17	vej		
Enghavevej	2.000	21	Kirsten Piils Vej	30	1	stien ved vandvær-	70	2
Erantisvej	200	3	Kolding Landevej	200	1	ket		
Finlandsvej	90	3	Koldingvej	500	9	stisystem i Bredballe	200	3
Fiskergade	100	1	Langelinie	500	6	stisystem i Vinding-	300	5
Flegborg	900	9	Liden Gunvers Vej	200	1	gård		
Flegmade	2.000	17	Lille Grundet Hulvej	100	2	Storgårdsvej	200	2
Fredericiagade	30	1	Løjpen	40	1	Strandgade	100	3
Fredericiavej	3.000	30	Moldevej	500	6	Strandvejen	100	2
Gl. Hornstrupvej	100	1	Munkebjerg	30	1	Svendsgade	400	1
Gl. Jellingvej	300	4	Mølholm	30	1	Sønderbrogade	1.000	16
Gl. Kongevej	30	1	Møller Jensensvej	200	2	Sønderdalen	300	3
Gl. Landevej (Lind- ved)	100	1	Mågevej	30	1	Søndermarksvej	20	1
Gl. Landevej	80	4	Niels Skousvej	200	2	Søvej	40	2
Gl. Ribevej	400	5	Nordkajen	100	1	Tirsbæk Strandvej	300	4
Gormsgade	300	4	Nordvangen	100	3	Toldbodvej	500	6
Grejsdalsvej	800	7	Ny Grejsdalsvej	60	1	Tyttbærvvej	90	1
Grundet Bygade	30	1	Nyboesgade	300	4	Tønnesgade	300	3
Grundet Ringvej	30	1	Nygårdsvej	40	1	Ulvedalen	40	1
Grydevangen	100	2	Nøddevænget	70	2	Ulvehaven	20	1
Grønlandsvej	20	3	Nørre Alle	30	1	Ulvehavevej	40	2
Grønnegade	100	1	Nørrebrogade	1.000	11	Urhøjstien	70	1
Gågaden	400	5	Nørremarksvej	300	3	Valløesgade	200	2
Gågaden	90	1	Nørretorv	90	3	Vardevej	100	2
Gågaden	60	1	passagen ved Irish	60	1	Ved Svajebassinet	30	1
Gårslev	30	1	Cat Pub			Vedelsgade	200	5
Hartmannsvej	200	1	Pedersholms Alle	300	6	Vestbanevej	500	6
Havnegade	300	6	Petersmindevej	300	4	Vesterbrogade	700	8
Havnen	50	2	Plutovej	90	1	Vestergade	300	4
Hesselbjerg	200	5	Pområde ved Åcen-	50	1	Vestre Engvej	700	13
Hesselkær	40	1	tret			Viborgvejen	40	1
Holmen	4	1	Ribe Landevej	600	8	Viborgvej	100	2
Horsensvej	1.000	14	Roms Hule	300	3	Vidtskuevej	60	3
Hospitalet	200	1	Rødkildevej	200	2	Vindinggård Center	200	1
			Sadelmagervej	60	3	Vindinggård Ringvej	700	13
			Sindballevej	100	1	Vindinggård	200	1

Vindingvej	400	5	Windfeld Hansens	100	2	Ågade	500	6
Vissingsgade	400	5	Gade					
Volmers Plads	100	2	Ørstedsgade	400	3			
Willy Sørensens Plads	100	1	Østerbrogade	300	4			
			Østerled	60	1			

## Cykeltrafik på delstrækninger i Vejle

De rapporterede ruter er opdelt i delstrækninger (vej/sti med angivet "fra" og "til"). De er som vejene vist med opregnet, daglig cykeltrafik og antal ruter rapporteret, hvor de pågældende delstrækninger indgår. Tydeligvis er cykeltrafikken ret spredt i forhold til de 75 personer, der har rapporteret, og der er så mange forskellige delstrækninger, at de fleste kun indgår i en enkelt eller ganske få ruter.

<i>Vej eller sti</i>	<i>fra</i>	<i>til</i>	<i>cyklister pr. dag</i>	<i>antal ruter</i>
Absalonsvej	Absalonsvej	Vindinggård Ringvej	200	3
Andkærvej	Sadelmagervej	Sommerhuset i Børkop	30	2
Bindeballestien	Bredsten	Teknisk Skole	30	1
Bindeballestien	Høllund	Teknisk Skole	70	1
Bindeballestien	Jennumvej	sti langs Sønderå	30	1
Bindeballestien	Jennumvej	Vestbanevej	50	2
Birkevej (Lindved)	Lindved	Sindballevej	100	1
Blegbanken	Enghavevej	Kirkegade	20	2
Blegbanken	Enghavevej	Sct Maria, Blegbanken	100	1
Blegbanken	Flegborg	Kirkegade	400	2
Blegbanken	Kirkegade	Vestre Engvej	60	1
Borgvej	Dalvej	Vardevej	30	1
Borgvej	Dalvej	Vestbanevej	300	3
Boulevarden	Dalgade	Ribe Landevej	100	1
Boulevarden	Dalgade	sti langs Ribe Landevej	30	1
Boulevarden	Dalgade	Vestre Engvej	100	2
Boulevarden	Damhaven	Gl. Ribevej	40	1
Boulevarden	Damhaven	Vestre Engvej	200	3
Boulevarden	Damhaven	Willy Sørensens Plads 1	100	1
Boulevarden	Enghavevej	Skolegade 1	200	1
Boulevarden	Flegmade	Gl. Ribevej	200	2
Boulevarden	Flegmade	Ribe Landevej	200	1
Boulevarden	Flegmade	Vestre Engvej	20	1
Boulevarden	Gl. Ribevej	Teknisk Skole	200	1
Boulevarden	Skolegade 1	Svendsgade	400	1
Boulevarden	Skolegade 1	Vardevej	90	1
Boulevarden	Skolegade 1	Vestbanevej	300	3
Boulevarden	Skolegade	Vardevej	200	3
Boulevarden	Skolegade	Vestbanevej	60	1
Boulevarden	Skolegade	Vestre Engvej	100	2
Boulevarden	Skolegade	Willy Sørensens Plads 1	20	1
Boulevarden	Vestbanevej	sti langs Sønderå	30	1
Boulevarden	Vesterbrogade	Vestre Engvej	50	1
Bredballe Byvej	Bredballe Mark Vej	Kirkebakken	40	1
Bredballe Mark Vej	Bredballe Byvej	stisystem i Bredballe	40	1
Buchsvej	Jellingvej	Vesterbrogade	50	1
Byparken	Flegborg	Skolegade 1	300	2
Bådekajen	Ved Svajebassin	sti ved Svineryggen	30	1
Carl Nielsens Vej	Heisesvej	Sønderdalen	40	1
Chr. Winthersvej	Ndr. Villavej 2	Søvej	20	1
Chr. Winthersvej	Ndr. Villavej	Søvej	30	1
Christian Jensens Vej	Vestbanevej	Vestre Engvej	30	1
Dalgade	Boulevarden	skovsti langs Jellingvej	300	4
Damhaven	Boulevarden	Enghavevej	40	1
Damhaven	Boulevarden	Fredericiavej	400	4
Damhaven	Enghavevej	Fredericiavej	1.000	8
Damhaven	Enghavevej	Ribe Landevej	90	2

Damhaven	Enghavevej	Sønderbrogade	200	2
Damhaven	Ribe Landevej	Sønderbrogade	90	1
Danmarksgade	Havnegade	Vejle Station	60	1
Dofovej	Grundet Ringvej	Norgesvej	30	1
Dybbølvej	Husumvej 10	Nørremarksvej	20	1
Dæmningen	Borgvold	Kirkegade	300	1
Dæmningen	Centrum	Vestergade	90	1
Dæmningen	Fiskergade	Sønderbrogade	100	1
Dæmningen	Havnegade	Sønderbrogade	20	1
Dæmningen	Kirkegade	Nørrebrogade	300	2
Dæmningen	Kirkegade	Staldgårdsvej	30	1
Dæmningen	Kirkegade	Sønderbrogade	600	3
Dæmningen	Kirkegade	Vestergade	200	3
Dæmningen	Kirkegade	Volmers Plads	70	1
Dæmningen	Nørrebrogade	Sønderbrogade	200	3
Dæmningen	Nørrebrogade	Vissingsgade	300	3
Dæmningen	Nørretorv	Sønderbrogade	90	3
Dæmningen	Vissingsgade	Volmers Plads	30	1
Elsdyrvej	Jægervænget	Nørremarksvej	20	1
Enggade	Grejsdalsvej	Vesterbrogade	100	1
Enghavevej	Blegbanken	Flegmade	300	3
Enghavevej	Damhaven	Flegborg	200	3
Enghavevej	Damhaven	Flegmade	1.000	8
Enghavevej	Damhaven	Kvickly og Fakta	70	1
Enghavevej	Damhaven	Skolegade 1	200	1
Enghavevej	Flegborg	Fredericiavej	20	1
Enghavevej	Flegmade	Fredericiavej	200	1
Enghavevej	Flegmade	Pområde ved Åcentret	50	1
Enghavevej	Fredericiavej	Skolegade 1	200	2
Erantisvej	Pedersholm	Pedersholms Alle	200	3
Finlandsvej	Boråsvej	Moldevej	80	2
Finlandsvej	Boråsvej	Nørremarkscentret	20	1
Fiskergade	Dæmningen	Kirketorvet 22	100	1
Flegborg	Blegbanken	Skolegade 1	400	2
Flegborg	Byparken	Enghavevej	200	1
Flegborg	Byparken	Vissingsgade	200	1
Flegborg	Enghavevej	Gågaden	20	1
Flegborg	Enghavevej	Skolegade 1	30	1
Flegborg	Enghavevej	Vedelsgade	20	1
Flegborg	Flegborg 16	Vissingsgade	100	1
Flegborg	Gågaden	Vestre Engvej	10	1
Flegmade	Boulevarden	Enghavevej	90	1
Flegmade	Boulevarden	Skolegade 1	300	3
Flegmade	Enghavevej	Skolegade 1	2.000	13
Fredericiagade	Fredericiavej	Jagtvej	30	1
Fredericiavej	Andkærvej	Enghavevej	200	1
Fredericiavej	Blomstervænget	Sønderbrogade	30	1
Fredericiavej	Damhaven	Niels Ebbesens Vej	200	1
Fredericiavej	Damhaven	Niels Skousvej 45	400	3
Fredericiavej	Damhaven	Prins Buris Vej 21	20	1
Fredericiavej	Damhaven	sti gennem Søndermarksskoven	20	1
Fredericiavej	Damhaven	Toldbodvej	100	1
Fredericiavej	Damhaven	Vinding	200	1
Fredericiavej	Damhaven	Vindinggård	200	1
Fredericiavej	Damhaven	Vindinggård Ringvej	200	2
Fredericiavej	Damhaven	Vindingvej	200	1
Fredericiavej	Enghavevej	Gl. Landevej	20	1
Fredericiavej	Enghavevej	Møller Jensensvej	100	1
Fredericiavej	Enghavevej	Vindinggård Ringvej	90	1
Fredericiavej	Fredericiagade	Toldbodvej	30	1
Fredericiavej	Højvangvej 1	Sønderbrogade	200	1
Fredericiavej	Junker Stranges Vej 41	Sønderbrogade	200	1
Fredericiavej	Møller Jensensvej	Sønderbrogade	100	1
Fredericiavej	Niels Skousvej	Sønderbrogade	200	1
Fredericiavej	Skolegade 1	stisystem i Vindinggård	200	1
Fredericiavej	Skovkrogen	Vindinggårdcentret	10	1
Fredericiavej	Stampesvej	Vinding	200	1
Fredericiavej	Sønderbrogade	Vinding	200	1

Fredericiavej	Sønderbrogade	Vindinggård Ringvej	70	2
Fredericiavej	Toldbodvej	stisystem i Vindinggård	4	1
Fredericiavej	Toldbodvej	Vindinggård Ringvej	40	1
Gl. Hornstrupvej	Grejsdalsvej	Viborgvej	100	1
Gl. Jellingvej	Høgsholtvej	Nyboesgade	90	1
Gl. Jellingvej	Petersmindevej	Vesterbrogade	100	1
Gl. Jellingvej	Urhøjstien	Vesterbrogade	70	1
Gl. Jellingvej	Vardevej	skovsti langs Jellingvej	30	1
Gl. Kongevej	Jellingvej	Ndr. Villavej 2	30	1
Gl. Landevej (Lindved)	Sindballevej	Viborgvej	100	1
Gl. Landevej	Fredericiavej	Tankegangen 1	20	1
Gl. Landevej	Hesselbjerg	Ulvehaven	20	1
Gl. Landevej	Hesselbjerg	Ulvehavevej	20	1
Gl. Landevej	Jædersbæk	Ulvehavevej	30	1
Gl. Ribevej	Boulevarden	Koldingvej	200	1
Gl. Ribevej	Boulevarden	Ømkulevej	100	2
Gl. Ribevej	Boulevarden	Ømkulevej 25	90	1
Gl. Ribevej	Koldingvej	Ribe Landevej	40	1
Gormsgade	Grejsdalsvej	Vedelsgade	40	1
Gormsgade	Grejsdalsvej	Vestergade	200	1
Gormsgade	Jellingvej	Vedelsgade	20	1
Gormsgade	Jellingvej	Vestergade	30	1
Grejsdalsvej	Enggade	Gl. Hornstrupvej	100	1
Grejsdalsvej	Gl. Hornstrupvej	Teknisk Skole	200	1
Grejsdalsvej	Gormsgade	Åvang	200	2
Grejsdalsvej	Ny Grejsdalsvej	Vestergade	40	1
Grejsdalsvej	Ny Grejsdalsvej	Ågade	90	1
Grejsdalsvej	Vesterbakken	Vesterbrogade	200	1
Grundet Bygade	Grundet Bakke	Moldevej	30	1
Grundet Ringvej	Dofovej	Viborgvej	30	1
Grydevangen	Horsvangen	Hældagervej	70	1
Grydevangen	Skelvangen	stisystem i Bredballe	30	1
Grønlandsvej	Gludsmindevej	Søndermarksvej	20	1
Grønlandsvej	Koldingvej	Skovhøjen	10	2
Grønnegade	Kirkegade	Vissingsgade	100	1
Gågaden	Flegborg	Nørrebrogade	10	1
Gågaden	Gågaden	Sønderbrogade	40	1
Gågaden	Holmen	Tønnesgade	200	1
Gågaden	Ibæk Strandvej	Teknisk Skole	20	1
Gågaden	Jernbanegade	Vissingsgade	200	1
gågaden	Klostergade 4	Vissingsgade	90	1
Gågaden	Nørrebrogade	Tønnesgade	60	1
Gårslev	Fredericia	Mølholm	30	1
Hartmannsvej	Hartmannsvej	Sønderdalen	200	1
Havnegade	Danmarksgade	Kirkegade	60	1
Havnegade	Dæmningen	Langelinie	20	1
Havnegade	Kirkegade	Langelinie	30	2
Havnegade	Kirkegade	Østerbrogade	10	1
Havnegade	Langelinie	Toldbodvej	200	1
Havnen	Blomstervænget	sti ved Svineryggen	30	1
Havnen	Hjortevej	Ibæk Strandvej	20	1
Hesselbjerg	Gl. Landevej	Niels Skousvej	20	1
Hesselbjerg	Gl. Landevej	Niels Skousvej 45	20	1
Hesselbjerg	Hesselkær 34	Jædersbæk	90	1
Hesselbjerg	Hesselkær	Jædersbæk	60	2
Hesselkær	Hesselbjerg	Hesselkær 34	40	1
Holmen	Langelinie	Windfeld Hansens Gade	4	1
Horsensvej	Finlandsvej	Skovgade	200	1
Horsensvej	Hegnsgårdsvej	Nørrebrogade	100	1
Horsensvej	Juulsbjergvej	Nørrebrogade	90	1
Horsensvej	Juulsbjergvej	Vejle	200	1
Horsensvej	Jægervænget	Moldevej	20	1
Horsensvej	Lille Grundet Hulvej	Nørrebrogade	100	2
Horsensvej	Moldevej	Nørrebrogade	200	1
Horsensvej	Moldevej	Skovgade	40	1
Horsensvej	Moldevej	Østerbrogade	200	2
Horsensvej	Nørrebrogade	Roms Hule	300	2
Horsensvej	Roms Hule	Østerbrogade	10	1

Hospitalet	Hjortevej	Teknisk Skole	200	1
Hover Kirkevej	Høgsholtvej	Jellingvej	9	1
Hovertoften	Høgsholtvej	Saturnvej	100	1
Hovertoften	Jellingvej	Saturnvej	50	2
Hovertoften	Jellingvej	Storgårdsvej	200	2
Hældagervej	Grydevangen	Tirsbæk Strandvej	70	1
Hældagervej	Nordvangen 32	Nørremarksvej	100	1
Hældagervej	Skelvangen	Strandvejen	20	1
Hældagervej	Skelvangen	Tirsbæk Strandvej	30	1
Høgsholtvej	Bager, købmand	Saturnvej	30	1
Høgsholtvej	Gl. Jellingvej	Petersmindevej	90	1
Høgsholtvej	Hover Kirkevej	Saturnvej	9	1
Høgsholtvej	Hovertoften	skovsti langs Jellingvej	100	1
Høgsholtvej	Jelling	Urhøjstien	70	1
Højbanetorvet	Gulkrogcentret	Nørretorv	90	3
Højen Kirkevej	Jenlevej	Koldingvej	200	1
Hørmøllevej	Ibæk Strandvej	Ulvehavevej	30	1
Ibæk Strandvej	Hørmøllevej	Ibæk Strand	30	1
Ibæk Strandvej	Ibæk Strand	Ibækvej	30	1
Ibæk Strandvej	Ibækvej 193	Toldbodvej	200	1
Ibæk Strandvej	Mågevej	Toldbodvej	30	1
Ibækvej	Ibæk Strandvej	sti til Ibækvej ved Ridecenter	30	1
Jacob Gades Stræde	Jernbanegade	Langelinie	200	1
Jagtvej	Fredericiagade	Lille Bjerggade 12	30	1
Jellingvej	Buchsvvej	Lerbæk Mølle	50	1
Jellingvej	Gl. Kongevej	Vedelsgade	30	1
Jellingvej	Gormsgade	Hovertoften	30	1
Jellingvej	Gormsgade	Petersmindevej	20	1
Jellingvej	Hover Kirkevej	Saturnvej	9	1
Jellingvej	Hovertoften	skovsti langs Jellingvej	200	2
Jellingvej	Hovertoften	Søvej	30	1
Jellingvej	Lerbæk Mølle	skovsti langs Jellingvej	20	1
Jellingvej	Petersmindevej	Søvej	20	1
Jenumvej	Bindeballestien	Jelling	80	3
Jernbanegade	Gågaden	Jacob Gades Stræde	200	1
Jernbanegade	Kalkbrænderigade	Strandgade	30	1
Jomfru Ingefreds Vej	Vindinggård Ringvej	stisystem i Vindinggård	30	1
Juulsbjergvej	Bredager	Horsensvej	200	1
Juulsbjergvej	Horsensvej	stisystem i Bredballe	90	1
Juulsbjergvej	Nordvangen	Sofiebjergvej	30	1
Jædersbæk	Gl. Landevej	Kirsten Piils Vej	30	1
Jædersbæk	Hesselbjerg	Niels Ebbesens Vej	20	1
Jædersbæk	Hesselbjerg	Vindinggård Ringvej	100	2
Jægervænget	Elsdyrvej	Horsensvej	20	1
Kalkbrænderigade	Jernbanegade	Volmers Plads	30	1
Kiddesvej	Koldingvej	Lille Bjerggade 12	200	2
Kirkebakken	Bredballe Byvej	Ulvedalen	40	1
Kirkegade	Blegbanken	Dæmningen	200	1
Kirkegade	Blegbanken	Grønnegade	100	1
Kirkegade	Blegbanken	Havnegade	70	3
Kirkegade	Blegbanken	Langelinie	200	1
Kirkegade	Dæmningen	Kirketorvet	30	1
Kirkegade	Dæmningen	Kirketorvet 22	1.000	9
Kirkegade	Havnegade	Klostergade 4	20	1
Kirsten Piils Vej	Junker Stranges Vej 41	Jædersbæk	30	1
Kolding Landevej	Højen , Horstedvej	Skolegade 1	200	1
Koldingvej	Gl. Ribevej	Højen Kirkevej	200	1
Koldingvej	Gl. Ribevej	Sønderbrogade	40	1
Koldingvej	Grønlandsvej	Pedersholms Alle	10	1
Koldingvej	Grønlandsvej	Sønderbrogade	10	1
Koldingvej	Kiddesvej	Sønderbrogade	200	2
Koldingvej	Løjpen	Sønderbrogade	40	1
Koldingvej	Pedersholms Alle	Sønderbrogade	30	2
Langelinie	Havnegade	Holmen	4	1
Langelinie	Havnegade	Jacob Gades Stræde	200	1
Langelinie	Havnegade	Strandgade	20	1
Langelinie	Havnegade	Strandvejen	20	1
Langelinie	Holmen	Kirkegade	200	1

Langelinie	Rødkildevej	Strandgade	70	1
Liden Gunvers Vej	Junker Stranges Vej 41	Vindinggård Center	200	1
Lille Grundet Hulvej	Grundet Bakke	Horsensvej	100	2
Løjpen	Koldingvej	Ømkulevej	40	1
Moldevej	Finlandsvej	Horsensvej	40	1
Moldevej	Finlandsvej	Viborgvej	30	1
Moldevej	Grundet Bygade	Nørre Alle	30	1
Moldevej	Horsensvej	Nørremarken	400	2
Moldevej	Horsensvej	Nørremarkscentret	20	1
Munkebjerg	Mølholm	Vejle	30	1
Mølholm	Gårslev	Munkebjerg	30	1
Møller Jensensvej	Fredericiavej	Skovkrogen	200	2
Mågevej	Banevang	Ibæk Strandvej	30	1
Niels Skousvej	Fredericiavej	Hesselkær 34	200	1
Niels Skousvej	Hesselbjerg	Niels Skousvej 45	20	1
Nordkajen	Windfeld Hansens Gade	sti ved Svineryggen	100	1
Nordvangen	Horsvangen	Juulsbjergvej	30	1
Nordvangen	Nordvangen 32	stisystem i Bredballe	70	2
Ny Grejsdalsvej	Grejsdalen	Skolegade 1	60	1
Nyboesgade	Gl. Jellingvej	Skolegade 1	90	1
Nyboesgade	Skolegade 1	Vesterbrogade	70	1
Nyboesgade	Skolegade	Vedelsgade	100	2
Nygårdsvej	Vinding Hallen, Nygårdsvej	sti Vindinggård Ringvej / Vindingvej	40	1
Nøddevænget	Niels Skousvej 45	stien ved vandværket	70	2
Nørre Alle	Moldevej	Stadion	30	1
Nørrebrogade	Dæmningen	Horsensvej	700	7
Nørrebrogade	Dæmningen	Skyttehusgade	30	1
Nørrebrogade	Gågaden	Skyttehusgade	10	1
Nørrebrogade	Gågaden	Ørstedsgade	60	1
Nørrebrogade	Horsensvej	Skolegade 1	100	1
Nørremarksvej	Dybbølvej	Elsdyrvej	20	1
Nørremarksvej	Hældagervej	Roms Hule	100	1
Nørremarksvej	Nørrediget	Roms Hule	200	1
Nørretorv	Dæmningen	Højbanetorvet	90	3
passagen ved Irish Cat Pub	Nørretorv	Staldgårdsgade	60	1
Pedersholms Alle	Bellisvej	Koldingvej	10	2
Pedersholms Alle	Bellisvej	Ribe Landevej	90	1
Pedersholms Alle	Erantisvej	Koldingvej	30	1
Pedersholms Alle	Erantisvej	Ribe Landevej	200	2
Petersmindevej	Gl. Jellingvej	Høgsholtvej	100	1
Petersmindevej	Høgsholtvej	Plutovej	90	1
Petersmindevej	Jellingvej	Merkurvej	20	1
Petersmindevej	Jellingvej	Venusvej 1	20	1
Plutovej	Gemmavej	Petersmindevej	90	1
Pområde ved Åcentret	Enghavevej	Sønderbrogade	50	1
Ribe Landevej	Boulevarden	Pedersholms Alle	100	1
Ribe Landevej	Boulevarden	Ribe Landevej 142	200	1
Ribe Landevej	Damhaven	Pedersholms Alle	90	1
Ribe Landevej	Damhaven	Ribe Landevej 142	70	1
Ribe Landevej	Damhaven	Ødsted	20	1
Ribe Landevej	Gl. Ribevej	Ribe Landevej 142	40	1
Ribe Landevej	Nørremarksvej	Teknisk Skole	70	1
Ribe Landevej	Pedersholms Alle	sti langs Ribe Landevej	30	1
Roms Hule	Horsensvej	Nørremarksvej	300	2
Roms Hule	Horsensvej	Nørremarksvej ved Motorvejsbroen	10	1
Rødkildevej	Langelinie	Tirsbæk Strandvej	70	1
Rødkildevej	Tirsbæk Strandvej	Østerled	100	1
Sadelmagervej	Andkærvej	Vidtskuevej	30	2
Sadelmagervej	Vidtskuevej	sti til Ibækvej ved Ridecenter	30	1
Sindballevej	Birkevej (Lindved)	Gl. Landevej (Lindved)	100	1
Skelvangen	Bredballe-centret	Horsvangen	200	1
Skelvangen	Grydevangen	Hældagervej	30	1
Skelvangen	Hældagervej	Toftevangen	20	1
Skolegade 1	Flegmade	Nyboesgade	90	1
Skolegade	Boulevarden	Nyboesgade	100	2
Skolegade	Boulevarden	Skolegade 1	100	2

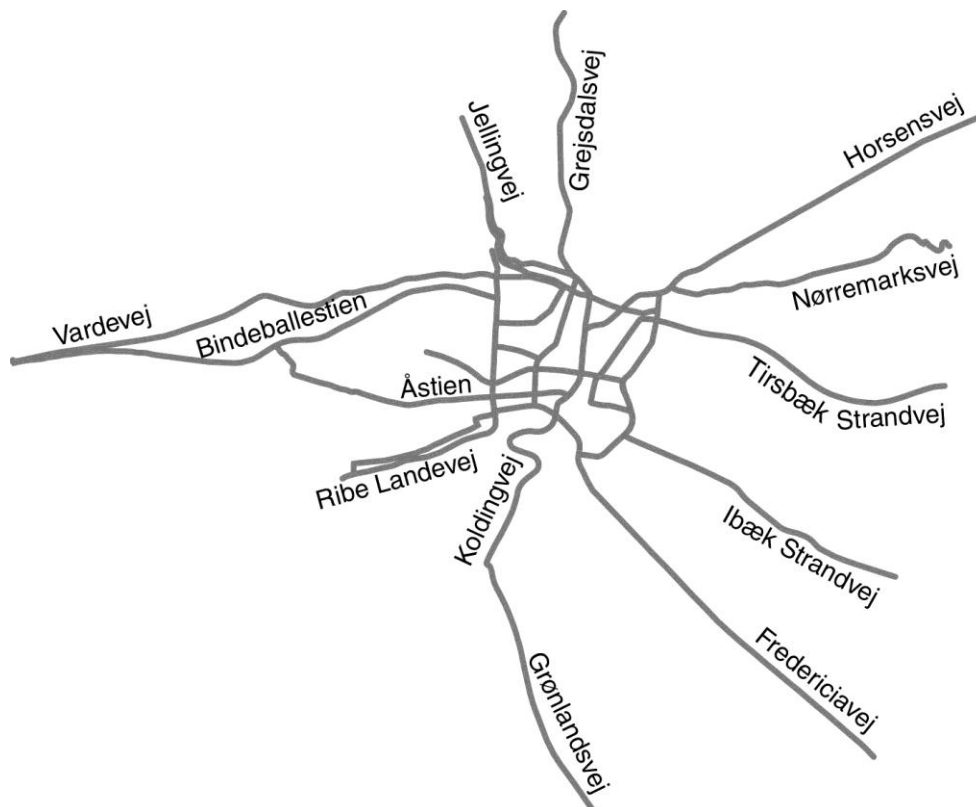
Skolegade	Boulevarden	Vedelsgade	60	2
Skolegade	Boulevarden	Ågade	90	1
Skolegade	Nyboesgade	Teknisk Skole	200	1
Skolegade	Skolegade 1	Ågade	200	2
Skolegade	Teknisk Skole	Tønnesgade	200	1
Skolegade	Vejle Tekniske Skole	Ågade	200	1
Skovgade	Horsensvej	Vesterbrogade	40	1
Skovgade	Horsensvej	Ågade	200	1
Skovgade	Skyttehusgade	Vesterbrogade	100	1
Skovhøjen	Grønlandsvej	Grønlandsvej	10	1
Skovkrogen	Fredericiavej	Skovkrogen	10	1
Skovkrogen	Møller Jensensvej	Skovkrogen	200	2
skovsti langs Jellingvej	Dalgade	Høgsholtvej	100	1
skovsti langs Jellingvej	Dalgade	Jellingvej	200	3
skovsti langs Jellingvej	Gl. Jellingvej	Høgsholtvej	30	1
Skyttehusgade	Nørrebrogade	Skyttehusgade	30	1
Sofiebjergvej	Hindbærhaven	Juulsbjergvej	30	1
Staldgårdsgade	Dæmningen	Vedelsgade	30	1
Staldgårdsgade	Tønnesgade	passagen ved Irish Cat Pub	60	1
Stampesvej	Fredericiavej	Toldbodvej	200	1
Stampesvej	Hjørnet af Tidseltoft og Stampesvej	Toldbodvej	100	1
sti gennem Søndermarksskoven	Fredericiavej	Søndermarksvej	20	1
sti langs Ribe Landevej	Boulevarden	Ribe Landevej	30	1
sti langs Sønderå	Bindeballestien	Vestre Engvej	30	1
sti langs Sønderå	Boulevarden	Gågaden	30	1
sti til Ibækvej ved Ridecenter	Ibækvej	Sadelmagervej	30	1
sti ved Svineryggen	Bådekajen	Tirsbæk Strandvej	30	1
sti ved Svineryggen	Havnen	Restaurant Skyttehuset	30	1
sti ved Svineryggen	Nordkajen	Tirsbæk Strandvej	100	1
sti Vindinggård Ringvej / Vindingvej	Nygårdsvej	Vindinggård Ringvej	40	1
stien ved vandværket	Nøddevænget	Vindinggård Ringvej	70	2
stisystem i Bredballe	Bredballe Mark Vej	Nordvangen	40	1
stisystem i Bredballe	Grydevangen	Nordvangen	30	1
stisystem i Bredballe	Juulsbjergvej	Toftevangen	90	1
stisystem i Vindinggård	Fredericiavej	Prins Buris Vej 21	200	1
stisystem i Vindinggård	Fredericiavej	Vindinggård Ringvej	4	1
stisystem i Vindinggård	Jomfru Ingefreds Vej	Junker Stranges Vej 41	30	1
stisystem i Vindinggård	Niels Ebbesens Vej	Vindinggård Ringvej	100	2
Storgårdsvej	Hovertøften	Urhøj	200	2
Strandgade	Haahr Benzin (Havnen)	Nyboesgade	10	1
Strandgade	Jernbanegade	Ved Svajebassinet	30	1
Strandgade	Langelinie	Volmers Plads	70	1
Strandvejen	Hældagervej	Langelinie	20	1
Strandvejen	Tirsbæk Strandvej	Tirsbæk Strandvej	100	1
Svendsgade	Boulevarden	Kjærsgården	400	1
Sønderbrogade	Damhaven	Dæmningen	90	1
Sønderbrogade	Damhaven	Koldingvej	200	2
Sønderbrogade	Dæmningen	Fredericiavej	800	5
Sønderbrogade	Dæmningen	Koldingvej	40	4
Sønderbrogade	Fredericiavej	Gågaden	50	2
Sønderbrogade	Fredericiavej	Pområde ved Åcentret	50	1
Sønderbrogade	Gågaden	Koldingvej	40	1
Sønderdalen	Carl Nielsens Vej	Vindingvej	40	1
Sønderdalen	Hartmannsvej	Vindingvej	200	1
Sønderdalen	Vidtskuevej	Vindingvej	30	1
Søndermarksvej	Grønlandsvej	sti gennem Søndermarksskoven	20	1
Søvej	Chr. Winthersvej	Jellingvej	40	2
Tirsbæk Strandvej	Hældagervej	Rødkildevej	70	1
Tirsbæk Strandvej	Hældagervej	sti ved Svineryggen	30	1
Tirsbæk Strandvej	Rødkildevej	Strandvejen	100	1
Tirsbæk Strandvej	Strandvejen	sti ved Svineryggen	100	1
Toldbodvej	Fredericiavej	Ibæk Strandvej	30	1
Toldbodvej	Fredericiavej	Stampesvej	100	1
Toldbodvej	Fredericiavej	Windfeld Hansensgade	4	1
Toldbodvej	Fredericiavej	Østerbrogade	40	1
Toldbodvej	Havnegade	Ibæk Strandvej	200	1

Toldbodvej	Stampesvej	Østerbrogade	200	1
Tyttebærvej	Vindinggård Ringvej	Vindingvej	90	1
Tønnesgade	Gågaden	Skolegade	200	1
Tønnesgade	Gågaden	Ågade	60	1
Tønnesgade	Staldgårdsgade	Vedelsgade	60	1
Ulvedalen	Kirkebakken	Ulvedalen	40	1
Ulvehaven	Gl. Landevej	Vidtskuevej	20	1
Ulvehavevej	Gl. Landevej	Hørmøllevej	30	1
Ulvehavevej	Gl. Landevej	Vidtskuevej	20	1
Urhøjstien	Gl. Jellingvej	Høgsholtvej	70	1
Valløesgade	Ørstedsgade	Østerled	200	2
Vardevej	Borgvej	Gl. Jellingvej	30	1
Vardevej	Boulevarden	Vardevej 143	90	1
Ved Svajebassin	Bådekajen	Strandgade	30	1
Vedelsgade	Flegborg	Gormsgade	20	1
Vedelsgade	Flegborg	Skolegade	30	1
Vedelsgade	Gormsgade	Ved Anlægget	40	1
Vedelsgade	Jellingvej	Staldgårdsgade	30	1
Vedelsgade	Nyboesgade	Tønnesgade	60	1
Vestbanevej	Bindeballestien	Boulevarden	20	1
Vestbanevej	Bindeballestien	Christian Jensens Vej	30	1
Vestbanevej	Borgvej	Boulevarden	300	3
Vestbanevej	Boulevarden	Vardevej 143	90	1
Vesterbrogade	Boulevarden	Buchsvej	50	1
Vesterbrogade	Boulevarden	Grejsdalsvej	200	1
Vesterbrogade	Enggade	Ågade	100	1
Vesterbrogade	Gl. Jellingvej	Nyboesgade	70	1
Vesterbrogade	Gl. Jellingvej	Skovgade	100	1
Vesterbrogade	Skovgade	Ågade	90	2
Vesterbrogade	Vardevej 143	Vestergade	90	1
Vestergade	Dæmningen	Gormsgade	200	2
Vestergade	Dæmningen	Grejsdalsvej	40	1
Vestergade	Dæmningen	Vesterbrogade	90	1
Vestre Engvej	Blegbanken	Willy Sørensens Plads 1	60	1
Vestre Engvej	Boulevarden	Idrættens hus	200	4
Vestre Engvej	Boulevarden	Willy Sørensens Plads	100	1
Vestre Engvej	Boulevarden	Willy Sørensens Plads 1	100	3
Vestre Engvej	Christian Jensens Vej	Willy Sørensens Plads 1	30	1
Vestre Engvej	Enghavevej	Willy Sørensens Plads 1	9	1
Vestre Engvej	Kirketorvet	Villy Sørensens plads	70	1
Vestre Engvej	Willy Sørensens Plads 1	sti langs Sønderå	30	1
Viborgvejen	Ny Grejsdalsvej	tur på landet	40	1
Viborgvej	Gl. Hornstrupvej	Gl. Landevej (Lindved)	100	1
Viborgvej	Grundet Ringvej	Moldevej	30	1
Vidtskuevej	Sadelmagervej	Sønderdalen	30	1
Vidtskuevej	Sadelmagervej	Ulvehaven	20	1
Vidtskuevej	Sadelmagervej	Ulvehavevej	20	1
Vindinggård Center	Liden Gunvers Vej	Vindinggård Center	200	1
Vindinggård Ringvej	Absalonsvej	Fredericiavej	200	3
Vindinggård Ringvej	Fredericiavej	stisystem i Vindinggård	100	2
Vindinggård Ringvej	Fredericiavej	Tyttebærvej	90	1
Vindinggård Ringvej	Jomfru Ingefreds Vej	Vindingvej	30	1
Vindinggård Ringvej	Jædersbæk	sti Vindinggård Ringvej / Vin- dingvej	40	1
Vindinggård Ringvej	Jædersbæk	Vindinggård centret	90	1
Vindinggård Ringvej	Niels Ebbesens Vej	stisystem i Vindinggård	4	1
Vindinggård Ringvej	Niels Skousvej 45	stien ved vandværket	30	1
Vindinggård Ringvej	Vindinggårdcentret	stien ved vandværket	30	1
Vindinggård Ringvej	Vindinggård	Vindingvej	40	1
Vindinggård	Fredericiavej	Vindinggård Ringvej	200	1
Vindingvej	A. C. Pedersens Vej, Vinding	Tyttebærvej	90	1
Vindingvej	Fredericiavej	Sønderdalen	200	1
Vindingvej	Niels Ebbesens Vej	Nygårdsvej (Vinding Hallen)	60	1
Vindingvej	Sønderdalen	Vindinggård Ringvej	70	2
Vissingsgade	Dæmningen	Flegborg	100	1
Vissingsgade	Dæmningen	Flegborg 16	30	1
Vissingsgade	Dæmningen	gågaden	100	2
Vissingsgade	Flegborg	Gågaden	200	1



Volmers Plads	Dæmningen	Kalkbrænderigade	30	1
Volmers Plads	Dæmningen	Strandgade	70	1
Willy Sørensens Plads	Vestre Engvej	Willy Sørensens Plads 1	100	1
Windfeld Hansens Gade	Nordkajen	Østerbrogade	100	1
Windfeld Hansensgade	Holmen	Toldbodvej	4	1
Ørstedsgade	Langelinie	Nørrebrogade	200	1
Ørstedsgade	Nørrebrogade	Valløesgade	60	1
Ørstedsgade	Valløesgade	Østerbrogade	100	1
Østerbrogade	Havnegade	Horsensvej	10	1
Østerbrogade	Horsensvej	Toldbodvej	200	2
Østerbrogade	Windfeld Hansens Gade	Ørstedsgade	100	1
Østerled	Valløesgade	Østerled	60	1
Ågade	Grejsdalsvej	Skolegade	90	1
Ågade	Skolegade 1	Vesterbrogade	90	2
Ågade	Skolegade	Skovgade	200	1
Ågade	Skolegade	Tønnesgade	60	1
Ågade	Skolegade	Vesterbrogade	100	1

## Testcykling af udvalgte strækninger i Vejle



På baggrund af strækingsanalysen blev 13 strækninger - vist på ovenstående kort - udvalgt til gennemcykling. Der var dels tale om indfaldsveje, dels om strækninger på og indenfor vejfirkanten. De enkelte strækninger blev opdelt i delstrækninger af varierende længde.

Et tilsvarende antal test-cyklist blev rekrutteret blandt dem, der havde meldt tilbage til rutevalgsanalysen, og som havde erklæret sig villige til at teste. Der er altså i alle tilfælde tale om folk fra Vejle Kommune.

De enkelte strækninger blev af samme test-cyklist gennemcyklet i begge retninger. Et skema som nedenstående blev anvendt og udfyldt for hver af delstrækningerne.

Vej/sti:	[på forhånd udfyldt]				
Fra:	[på forhånd udfyldt]			km	<input type="text"/>
Til:	[på forhånd udfyldt]			km	<input type="text"/>
Vej/stitype:	<input type="checkbox"/> vej uden noget	<input type="checkbox"/> vej med kantbane	<input type="checkbox"/> vej med cykelbane	<input type="checkbox"/> vej med cykelsti	<input type="checkbox"/> sti for sig selv
Evt. konkrete problemer /mangler:					
Sikkerhed:	<input type="checkbox"/> meget god	<input type="checkbox"/> god	<input type="checkbox"/> nogenlunde	<input type="checkbox"/> ringe	
Hældning/stejlhed:	<input type="checkbox"/> ingen	<input type="checkbox"/> lidt	<input type="checkbox"/> en del	<input type="checkbox"/> meget	
Lethed ("sejhed"):	<input type="checkbox"/> meget let	<input type="checkbox"/> ret let	<input type="checkbox"/> ret svær	<input type="checkbox"/> meget svær	
Komfort (jævnh., bredde):	<input type="checkbox"/> meget god	<input type="checkbox"/> god	<input type="checkbox"/> nogenlunde	<input type="checkbox"/> ringe	
Oplevelse (omgivelser):	<input type="checkbox"/> meget god	<input type="checkbox"/> god	<input type="checkbox"/> nogenlunde	<input type="checkbox"/> ringe	
Andet:					

Nogle hovedtal viser:

Der blev gennemcyklet 121,8 km (svarende til 60,9 km vej/sti i én retning).

For 90% af strækningerne var typen entydig. Den fordelte sig med 29% vej uden cykelsti, 7% kantbane, 10% cykelbane, 34% cykelsti og 20% sti i eget tracé.

Sikkerheden blev vurderet som "meget god" på 36% af strækningerne, "god" på 27%, "nogenlunde" på 16% og "ringe" på 21%.

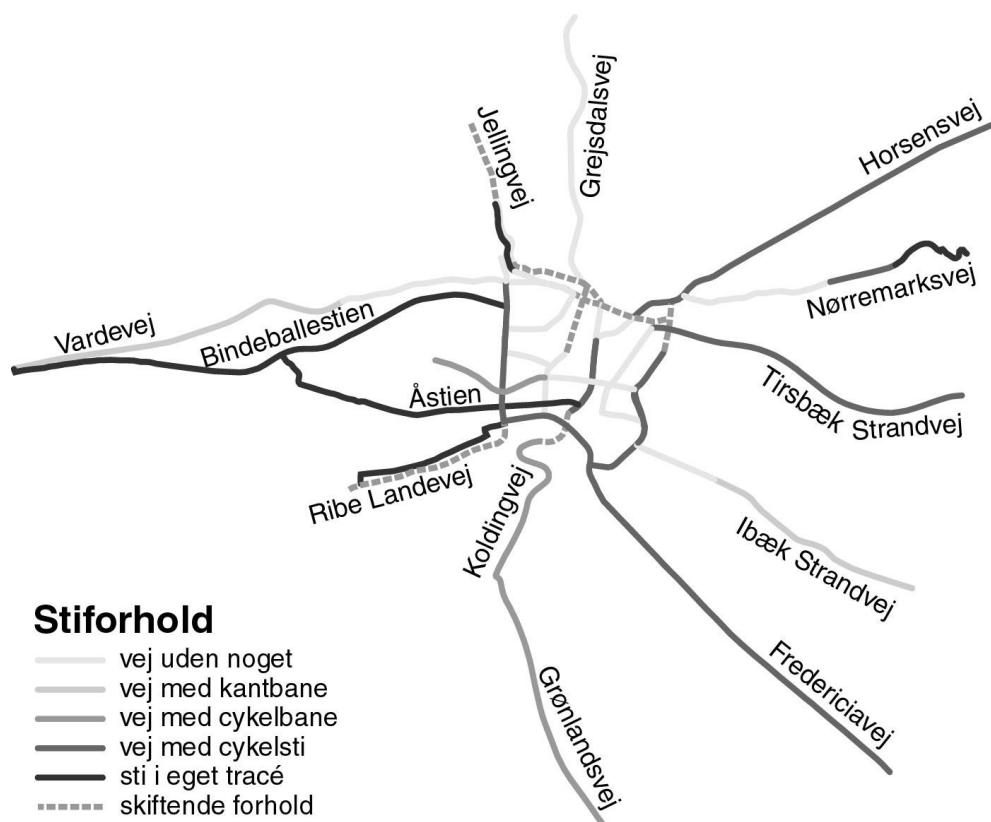
Hælden blev vurderet som "ingen" på 44% af strækningerne, "lidt" på 38%, "en del" på 9% og "meget" på 9%.

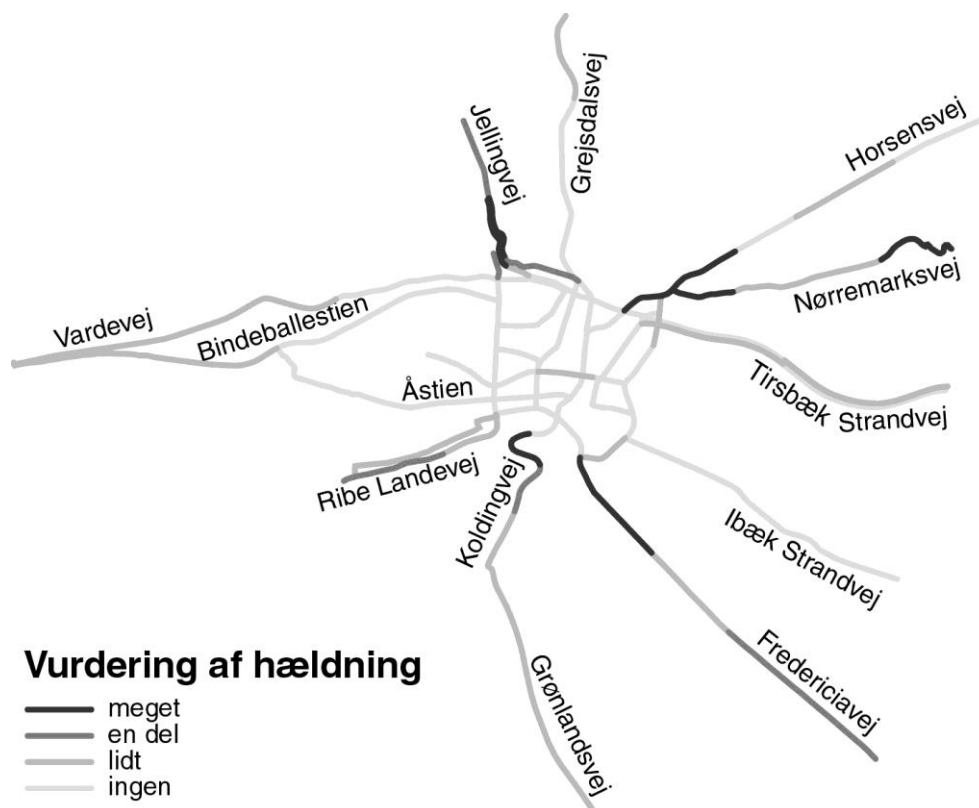
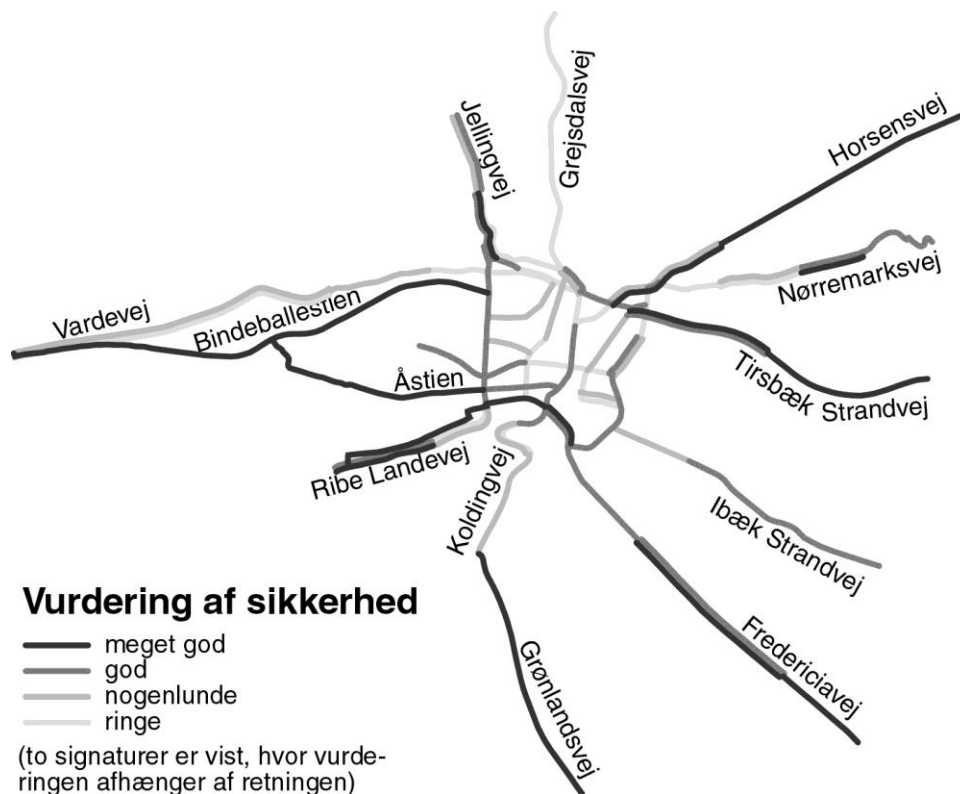
Den dertil svarende udfordring blev tilsvarende fundet "meget let" på 55%, "ret let" på 34%, "ret svær" på 6% og "meget svær" på 4% af strækningerne. De meget omtalte bakker berører således kun 10% af de strækninger, der er på tale.

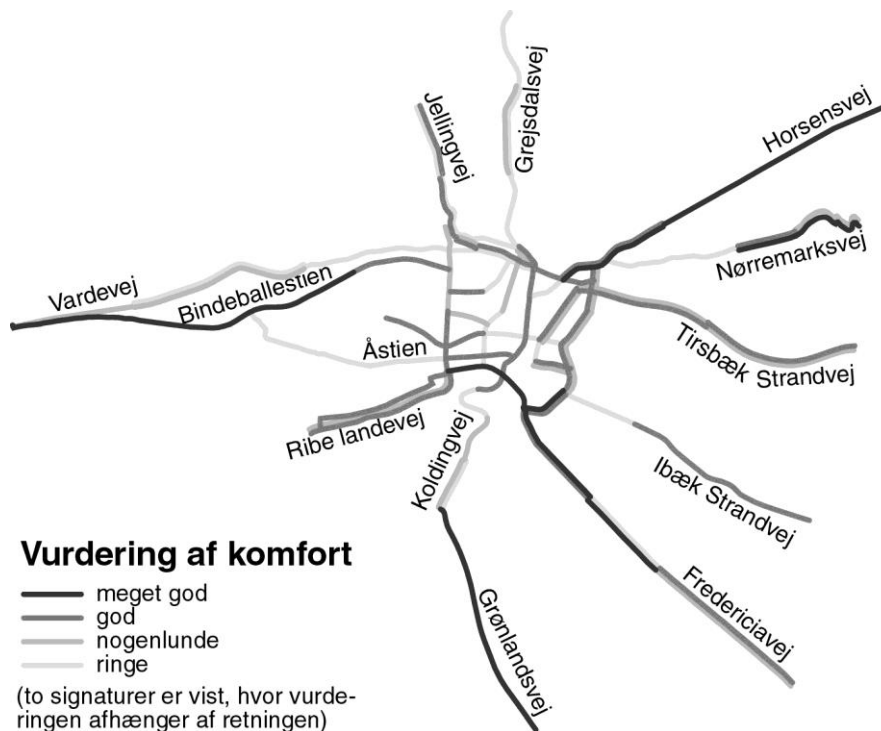
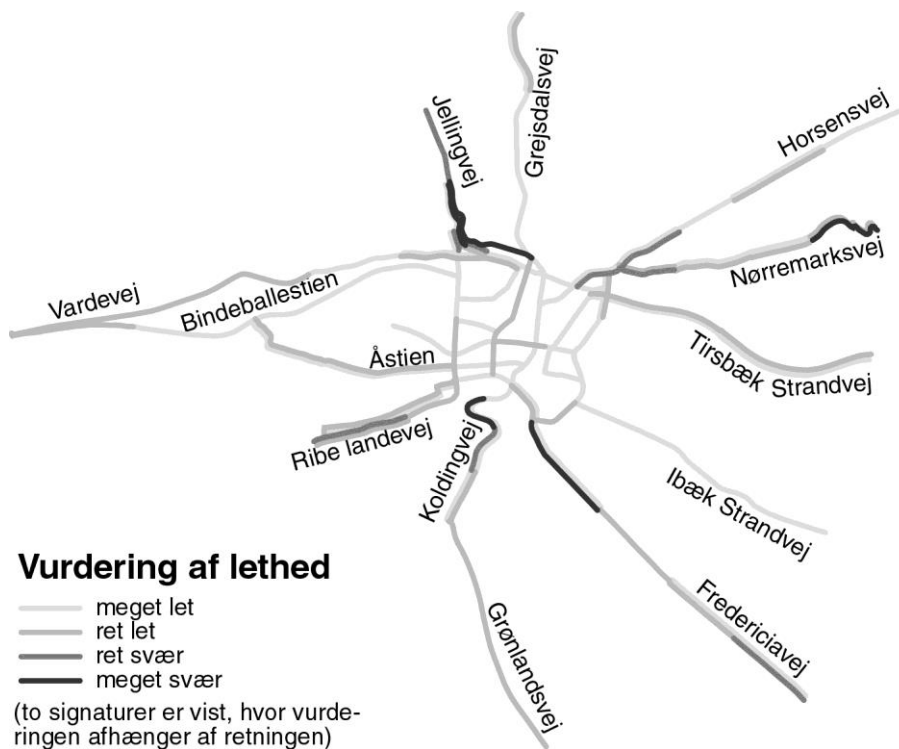
Komforten blev vurderet som "meget god" på 22% af strækningerne, "god" på 33%, "nogenlunde" på 18% og "ringe" på 27% af strækningerne. Bemærkelsesværdigt er det specielt de strækninger, hvor der ikke er faciliteter, der får en ringe vurdering. Her er der 71%, der vurderes som "ringe".

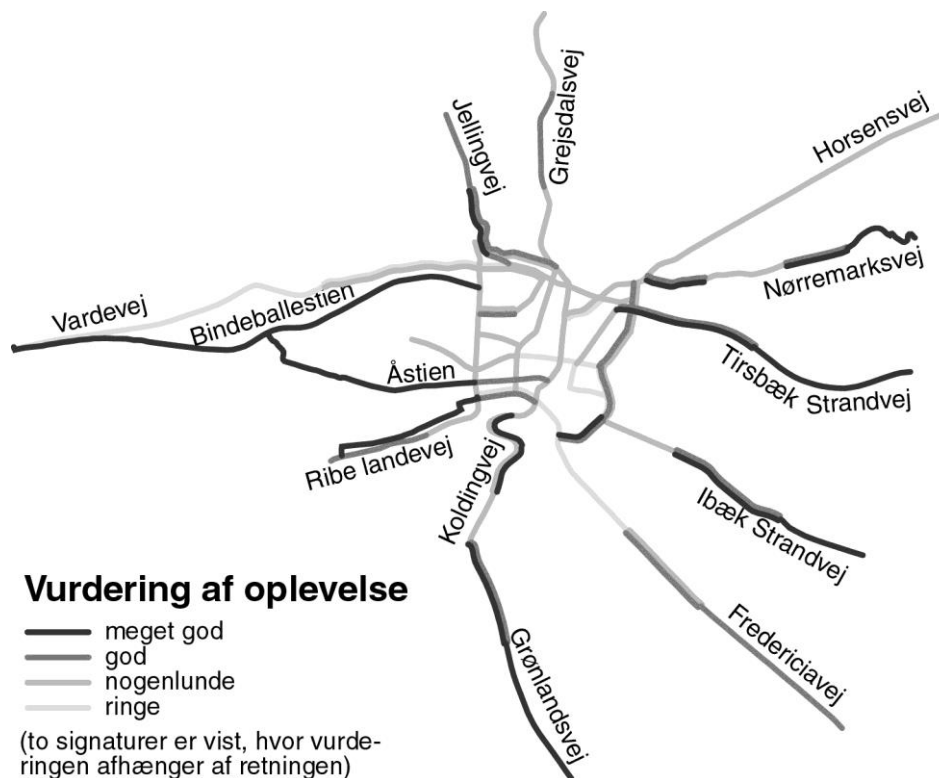
Oplevelsen blev endelig betegnet som "meget god" på 30%, "god" på 19%, "nogenlunde" på 36% og "ringe" på 15% af strækningerne.

De forskellige resultater og vurderinger er vist grafisk herunder og på de følgende sider.









Rapporteringsgraden for de forskellige test-cyklister varierede i betydelig grad. Nogle var særdeles grundige og skrev mange konkrete kommentarer, andre angav blot en vurdering for de enkelte delstrækninger. Visse delstrækninger indeholdt afsnit af forskellig type (med/uden cykelsti mv.), og visse vurderinger var, til dels af samme grund, flertydige (f.eks. både "god" og "nogenlunde").

I en gentagen analyse kan man med fordel udvælge de mere grundige test-cyklister, og desuden trimme delstrækningerne med henblik på, at de enkelte sektioner ikke varierer for meget i type, hældning mv.

Vurderingen af teststrækningerne stykke for stykke fremgår af tabellen på de følgende sider, idet nedenstående betegnelser er anvendt. Kommentarer til de enkelte delstrækninger er angivet efter tabellen, med strækningsnumrene som reference. Konkrete problemer er anført før og eventuelle andre kommentarer efter en skråstreg.

type	u: vej uden noget; k: vej med kantbane; b: vej med cykelbane; s: vej med cykelsti; e: sti i egen tracé
sikkerhed	3: meget god; 2: god; 1: nogenlunde; 0: ringe
hældning	0: ingen; 1: lidt; 2: en del; 3: meget
lethed	3: meget let; 2: ret let; 1: ret svær; 0: meget svær
komfort	3: meget god; 2: god; 1: nogenlunde; 0: ringe
oplevelse	3: meget god; 2: god; 1: nogenlunde; 0: ringe

Vej/sti	fra	til	sik-ker- type	sik-ker-hæld-ning		let-kom- hed fort		op-lev-afst-else		fra km	til km	nr.
				hed	ning	hed	fort	km	km			
Horsensvej	Juulsbjergvej	Solkilde Alle /Dandyvej	s	3	0	3	3	1	0,9	0,0	0,9	1.1
Horsensvej	Solkilde Alle /Dandyvej	Viborgvej	s	3	1	3	3	1	1,1	0,0	1,1	1.2
Horsensvej	Viborgvej	Moldevej	s	3	0	3	3	1	0,7	0,0	0,7	1.3
Horsensvej	Moldevej	Skovgade /Skyttehusgade	s	1	3	3	2	1	1,1	0,0	1,1	1.4

Nørrebrogade/Nørretorv	Skovgade /Skyttehusgade	Vestergade /Dæmningen	u	0	0	3	0	1	0,4	0,0	0,4	1.5
Dæmningen	Nørretorv	Søndertorv /Gammel Havn	s	2	0	3	1	0	0,7	0,0	0,7	1.6
Dæmningen	Søndertorv /Gammel Havn	Nørretorv	s	2	0	3	1	0	0,7	0,0	0,7	1.7
Nørretorv/Nørrebrogade	Dæmningen	Skovgade /Skyttehusgade	u	0	0	3	0	0	0,4	0,0	0,4	1.8
Horsensvej	Skovgade /Skyttehusgade	Moldevej	s	3	3	1	3	1	1,1	0,0	1,1	1.9
Horsensvej	Moldevej	Viborgvej	s	3	0	3	3	1	0,7	0,0	0,7	1.10
Horsensvej	Viborgvej	Solkilde Alle /Dandyvej	s	3	1	2	3	1	1,1	0,0	1,1	1.11
Horsensvej	Solkilde Alle /Dandyvej	Juulsbjergvej	s	3	0	3	3	1	0,9	0,0	0,9	1.12
Stien ved Nørremarks- vej	Hældagerskolen	Nørrekær	e	2	3	2	1	3	0,8	0,0	0,8	2.1
Stien ved Nørremarks- vej	Nørrekær	Niels Bohrs Vej	s	2	1	3	2	2	0,6	0,0	0,6	2.2
Nørremarksvej	Niels Bohrs Vej	Helligkildevej /Stadion Allé	u	1	1	3	0	1	0,7	0,0	0,7	2.3
Roms Hule	Helligkildevej /Stadion Allé	Horsensvej	u	0	3	2	0	2	0,7	0,0	0,7	2.4
Horsensvej	Roms Hule	Østerbrogade	s	2	2	3	2	1	0,1	0,0	0,1	2.5
Østerbrogade	Horsensvej	Ørstedsgade	s	0	1	2	2	2	0,5	0,0	0,5	2.6
Windfeld- Hansensga- de/Østerbrogade	Ørstedsgade	Havnegade	s	2	0	3	2	2	0,5	0,0	0,5	2.7
Toldbodvej	Havnegade	Ibæk Strandvej	s	2	0	3	2	2	0,6	0,0	0,6	2.8
Toldbodvej	Ibæk Strandvej	Fredericiavej	s	2	1	2	3	3	0,5	0,0	0,5	2.9
Toldbodvej	Fredericiavej	Ibæk Strandvej	s	2	1	2	2	2	0,5	0,0	0,5	2.10
Toldbodvej	Ibæk Strandvej	Havnegade	s	2	0	3	1	2	0,6	0,0	0,6	2.11
Windfeld- Hansensga- de/Østerbrogade	Havnegade	Ørstedsgade	s	1	0	3	1	1	0,5	0,0	0,5	2.12
Østerbrogade	Ørstedsgade	Horsensvej	/uks	0	1	2	1	1	0,5	0,0	0,5	2.13
Horsensvej	Østerbrogade	Roms Hule	s	2	2	2	2	3	0,1	0,0	0,1	2.14
Roms Hule	Horsensvej	Helligkildevej /Stadion Allé	u	0	2	1	0	3	0,7	0,0	0,7	2.15
Nørremarksvej	Helligkildevej /Stadion Allé	Niels Bohrs Vej	u	0	1	2	0	1	0,7	0,0	0,7	2.16
Stien ved Nørremarks- vej	Niels Bohrs Vej	Nørrekær	s	3	1	2	3	3	0,6	0,0	0,6	2.17
Stien ved Nørremarks- vej	Nørrekær	Hældagerskolen	e	2	3	0	3	3	0,8	0,0	0,8	2.18
Tirsbæk Strandvej	Tunnelen ved Solvej /Hældagervej	Helligkildevej	s	3	1	2	2	3	1,8	0,0	1,8	3.1
Rødkildevej	Helligkildevej	Langelinie	s	3	0	2	1	2	1,4	1,8	3,2	3.2
Langelinie	Rødkildevej	Havnegade	u	1	0	3	2	1	1,3	3,2	4,5	3.3
Danmarksgade	Havnegade	Sjællandsgade	u	0	0	3	0	0	0,2	0,0	0,2	3.4
Sjællandsgade	Danmarksgade	Toldbodvej	u	0	0	3	1	0	0,4	0,2	0,6	3.5
Sjællandsgade	Toldbodvej	Danmarksgade	u	1	0	3	2	0	0,3	0,6	0,9	3.6
Danmarksgade	Sjællandsgade	Havnegade	u	0	0	3	0	0	0,3	0,9	1,2	3.7
Langelinie	Havnegade	Rødkildevej	u	1	0	3	1	1	1,3	0,0	1,3	3.8
Rødkildevej	Langelinie	Helligkildevej	s	2	1	3	2	3	1,5	1,3	2,8	3.9
Tirsbæk Strandvej	Helligkildevej	Tunnelen ved Solvej /Hældagervej	s	3	0	3	1	3	1,7	2,8	4,5	3.10
Grejsdalsvej	Frederikshøjvej /Søren Slibersvej	Kirken	u	0	1	3	0	1	1,0	0,0	1,0	4.1

Grejsdalsvej	Kirken	Aakjærvej	u	0	0	3	2	2	1,0	0,0	1,0	4.2
Grejsdalsvej	Aakjærvej	Jellingvej	u	0	0	3	0	1	0,9	0,0	0,9	4.3
Gormsgade	Jellingvej	Vesterbrogade /Skovgade	u	1	0	3	1	1	0,4	0,0	0,4	4.4
Vestergade	Vesterbrogade /Skovgade	Nørregade /Nørretorv	u	0	0	3	2	1	0,3	0,0	0,3	4.5
Dæmningen	Nørregade /Nørretorv	Søndertorv /Gammel Havn	s	2	0	3	2	1	0,9	0,0	0,9	4.6
Dæmningen	Søndertorv /Gammel Havn	Nørretorv /Nørregade	s	2	0	3	2	1	0,9	0,0	0,9	4.7
Vestergade	Nørretorv /Nørregade	Vesterbrogade /Skovgade	u	0	0	3	2	1	0,3	0,0	0,3	4.8
Gormsgade	Vesterbrogade /Skovgade	Jellingvej	b	2	0	3	2	1	0,3	0,0	0,3	4.9
Grejsdalsvej	Jellingvej	Aakjærvej	u	0	0	3	0	1	0,9	0,0	0,9	4.10
Grejsdalsvej	Aakjærvej	Kirken	u	0	0	3	0	2	1,0	0,0	1,0	4.11
Grejsdalsvej	Kirken	Frederikshøjvej /Søren Slibers- vej	u	0	1	2	0	1	0,9	0,0	0,9	4.12
Sønderbrogade/ Koldingvej	Søndertorv /Gammel Havn	Ribevej	/bs	2	0	3	2,5	1	0,4	5,7	6,1	5.1
Koldingvej	Ribevej	Foran Møllen	b	1	3	0	0	1	0,6	6,1	6,7	5.2
Koldingvej	Foran Møllen	Pedersholms Alle/Hyldevej	b	1	2	1	1	1	0,6	6,7	7,3	5.3
Koldingvej	Pedersholms Alle/Hyldevej	Grønlandsvej	b	1	1	3	1	1	0,5	7,3	7,8	5.4
Grønlandsvej	Koldingvej	Grønnedalen	b	3	1	2	3	3	1,1	7,8	8,9	5.5
Grønlandsvej	Grønnedalen	Sønderdalen	b	3	1	2	3	3	1,6	8,9	10,5	5.6
Grønlandsvej	Sønderdalen	Grønnedalen	b	3	1	2	3	3	1,5	10,5	12,0	5.7
Grønlandsvej	Grønnedalen	Koldingvej	b	3	1	2	3	2	1,1	0,0	1,1	5.8
Koldingvej	Grønlandsvej	Pedersholms Alle/Hyldevej	b	1	1	2	0	1	0,6	1,1	1,7	5.9
Koldingvej	Pedersholms Alle/Hyldevej	Foran Møllen	b	1	1	3	0,5	3	0,5	1,7	2,2	5.10
Koldingvej	Foran Møllen	Ribevej	b	0	3	3	0,5	3	0,5	2,2	2,7	5.11
Kolding- vej/Sønderbrogade	Ribevej	Søndertorv /Gammel Havn	/bs	1,5	0	3	1,5	1	0,5	2,7	3,2	5.12
Jellingvej	Hovertoften	Petersmindevej /Egevej	/uks	0,5	2	1	0,5	2	0,8	7,8	8,6	6.1
Jellingvej	Petersmindevej /Egevej	Stien til Dalgade /Gl. Jellingvej	u	0	3	0	0	1	0,6	8,6	9,2	6.2
Jellingvej/Gormsgade	Stien til Dalgade /Gl. Jellingvej	Vedelsgade	/ukb s	0	2	0	0,5	1	0,8	9,2	10,0	6.3
Vedelsgade	Gormsgade	Rundkørslen	/us	0,5	0	2	0,5	1	0,7	10,0	10,7	6.4
Flegborg/Enghavevej	Rundkørslen	Damhaven	u	0	0	2	0	1	0,7	10,7	11,4	6.5
Enghavevej/Flegborg	Damhaven	Rundkørslen	u	0	0	2	0	1	0,7	4,2	4,9	6.6
Vedelsgade	Rundkørslen	Gormsgade	/us	0,5	0	2	0,5	1	0,7	4,9	5,6	6.7
Gormsgade/Jellingvej	Vedelsgade	Stien til Dalgade /Gl. Jellingvej	u	0	2,5	0,5	0	2	0,8	5,6	6,4	6.8
Jellingvej	Stien til Dalgade /Gl. Jellingvej	Petersmindevej /Egevej	u	0	3	0	0	2	0,6	6,4	7,0	6.9
Jellingvej	Petersmindevej /Egevej	Hovertoften	s	2	2	1	2	2	0,8	7,0	7,8	6.10
Skovstien langs Jelling- vej	Petersmindevej	Gl. Jellingvej	e	2	3	3	2	3	0,6	0,0	0,6	7.1
Gl. Jellingvej	Skovstiens udmunding	Vesterbrogade	u	2	1	2	2	2	0,4	0,6	1,0	7.2
Vesterbrogade	Gl. Jellingvej	Gormsgade /Vestergade	/ubs	0	0	3	0	1	0,5	1,0	1,5	7.3
Skovga- de/Skyttehusgade	Gormsgade /Vestergade	Østerbrogade	/ubs	2	0	3	2	1	0,8	1,5	2,3	7.4



Skyttehusgade/Skovgade	Østerbrogade	Gormsgade /Vestergade	/us	2	0	3	2	1	0,8	2,3	3,1	7.5
Vesterbrogade	Gormsgade /Vestergade	Gl. Jellingvej	/us	0	0	3	2	1	0,5	3,1	3,6	7.6
Gl. Jellingvej	Vesterbrogade	Skovstiens start	u	2	2	1	1	2	0,4	3,6	4,0	7.7
Skovstien langs Jellingvej	Gl. Jellingvej	Petersmindevej	e	3	3	0	2	3	0,6	4,0	4,6	7.8
Vardevej	Krogagervej	Buldalen	k	1	1	2	1	0	1,3	7,3	8,6	8.1
Vardevej	Buldalen	Råkjærvej	k	1	1	2	0	0	2,0	8,6	10,6	8.2
Vardevej	Råkjærvej	Skjoldsgade	u	1	0	3	0	1	0,4	10,6	11,0	8.3
Vardevej/Vesterbrogade	Skjoldsgade	Ågade	u	0	1	2	0	1	1,3	11,0	12,3	8.4
Ågade	Vesterbrogade	Nyboesgade	u	1	0	3	0	1	0,4	12,3	12,7	8.5
Skolegade	Nyboesgade	Boulevarden	u	1	0	3	2	1	0,3	12,7	13,0	8.6
Boulevarden	Skolegade	Flegmade	s	0	0	3	2	2	0,2	13,0	13,2	8.7
Flegmade	Boulevarden	Flegborg	u	1	0	3	1	1	0,4	13,2	13,6	8.8
Flegmade	Flegborg	Boulevarden	u	1	0	3	1	1	0,4	0,4	0,8	8.9
Boulevarden	Flegmade	Skolegade	s	1	0	3	2	2	0,2	0,8	1,0	8.10
Skolegade	Boulevarden	Nyboesgade	u	1	0	3	2	2	0,4	1,0	1,4	8.11
Ågade	Nyboesgade	Vesterbrogade	u	1	0	3	0	1	0,4	1,4	1,8	8.12
Vesterbrogade/Vardevej	Ågade	Skjoldsgade	u	0	0	3	0	0	1,3	1,8	3,1	8.13
Vardevej	Skjoldsgade	Råkjærvej	u	1	0	3	0	0	1,0	3,1	4,1	8.14
Vardevej	Råkjærvej	Buldalen	k	0	1	2	1	0	2,0	4,1	6,0	8.15
Vardevej	Buldalen	Krogagervej	k	0	1	2	1	0	1,3	6,0	7,3	8.16
Bindeballestien	Vardevej/Krogagervej	Buldalen	e	3	1	2	3	3	1,7	12,5	14,2	9.1
Bindeballestien	Buldalen	Stikryds ved højspændingsledninger	e	3	1	3	3	3	1,4	14,2	15,5	9.2
Bindeballestien/Vestbanevej	Stikryds ved højspændingsledninger	Borgvej	e	3	1	3	2,5	3	1,3	15,5	16,8	9.3
Bindeballestien/Vestbanevej	Borgvej	Boulevarden	e	3	0	3	2	3	1,1	16,8	17,9	9.4
Bindeballestien/Vestbanevej	Boulevarden	Borgvej	e	3	0	3	2	3	1,1	7,1	8,2	9.5
Bindeballestien/Vestbanevej	Borgvej	Stikryds ved højspændingsledninger	e	3	0	3	2,5	3	1,3	8,2	9,4	9.6
Bindeballestien	Stikryds ved højspændingsledninger	Buldalen	e	3	1	3	3	3	1,4	9,4	10,8	9.7
Bindeballestien	Buldalen	Vardevej /Krogagervej	e	3	1	2	3	3	1,7	10,8	12,5	9.8
Sti langs Bredstenvej og Sønderå	Bindeballestien, stikryds ved højspændingsledninger	Boulevarden	e	3	0	3	0	3	2,5	13,4	15,9	10.1
Sti langs Sønderå	Boulevarden	Dæmningen	e	2	0	3	2	2	0,8	19,0	19,8	10.2
Sti langs Sønderå	Dæmningen	Boulevarden	e	2	0	3	2	2	0,8	10,1	10,9	10.3
Boulevarden	Sønderå	Damhaven	s	2	0	3	3	2	0,2	15,9	16,1	10.4
Sti langs Ribe Landevej	Boulevarden v. Damhaven	Lidt øst for Pedersholms Allé	e	3	1	2	2	3	1,3	16,1	17,4	10.5
Sti langs Ribe Landevej	Lidt øst for Pedersholms Allé	Boulevarden v. Damhaven	e	3	1	3	2	3	1,4	17,4	18,8	10.6
Boulevarden	Damhaven	Sønderå	s	2	0	3	3	2	0,2	18,8	19,0	10.7
Sti langs Sønderå og Bredstenvej	Boulevarden	Bindeballestien, stikryds ved højspændingsledninger	e	3	1	2	0	3	2,5	10,9	13,4	10.8
Ribe Landevej	Pedersholms Allé	Duevej	/ue	3	2	2	1	2	1,1	23,0	24,1	11.1
Ribe Landevej	Duevej	Damhaven	/ubs	1	1	2	1	1	0,7	24,1	24,8	11.2

vej/Boulevard													
Boulevarden	Damhaven	Flegmade	s	2	0	3	2	1	0,7	24,8	25,5	11.3	
Boulevarden/Dalgade	Flegmade	Stiudmunding i Dalgade	/us	2	2	1	1,5	1	1,0	18,6	19,6	11.4	
Dalgade/Boulevarden	Stiudmunding i Dalgade	Flegmade	/us	2	2	3	1	1	0,9	19,6	20,5	11.5	
Boulevarden	Flegmade	Damhaven	s	2	0	3	2	1	0,7	20,5	21,2	11.6	
Boulevarden/Ribe Landevej	Damhaven	Duevej	/ubs	0	1	2	2	1	0,8	21,2	22,0	11.7	
Ribe Landevej	Duevej	Pedersholms Allé	/ue	2	2	1	2	2	1,0	22,0	23,0	11.8	
Fredericiavej	Andkærvej	Soldalen /Ulvehavevej	s	3	2	3	2	2	1,1	2,9	3,9	12.1	
Fredericiavej	Soldalen/Ulvehavevej	Vindingvej	s	2	2	3	2	2	0,9	3,9	4,8	12.2	
Fredericiavej	Vindingvej	Mindevej/Bertel Nielsens Vej	s	2	1	2	0	1	1,0	4,8	5,9	12.3	
Fredericiavej	Mindevej/Bertel Nielsens Vej	Ved Vandværket	s	2	3	3	3	0	1,4	0,0	1,4	12.4	
Fredericiavej	Ved Vandværket	Sønderbrogade	s	3	0	3	3	0	0,4	1,4	1,8	12.5	
Damhaven	Sønderbrogade	Boulevarden	s	3	0	3	3	0	0,7	1,8	2,4	12.6	
Damhaven	Boulevarden	Sønderbrogade	s	3	0	3	3	1	0,6	2,4	3,1	12.7	
Fredericiavej	Sønderbrogade	Toldbodvej	s	2	1	2	3	0	0,5	3,1	3,5	12.8	
Fredericiavej	Toldbodvej	Mindevej/Bertel Nielsens Vej	s	2	3	0	2	0	1,2	3,5	4,8	12.9	
Fredericiavej	Mindevej/Bertel Nielsens Vej	Vindingvej	s	3	1	2	3	2	1,0	0,0	1,0	12.10	
Fredericiavej	Vindingvej	Soldalen /Ulvehavevej	s	3	1	2	1	2	0,9	1,0	1,9	12.11	
Fredericiavej	Soldalen /Ulvehavevej	Andkærvej	s	3	2	1	1	2	1,0	1,9	2,9	12.12	
Ibæk Strandvej	Djævlekløftvej	Motorvejsbroen	k	2	0	3	2	3	1,0	2,9	3,9	13.1	
Ibæk Strandvej	Motorvejsbroen	Mågevej	k	2	0	3	2	2	1,3	3,9	5,2	13.2	
Ibæk Strandvej	Mågevej	Toldbodvej	u	1	0	3	0	1	0,8	5,2	6,0	13.3	
Toldbodvej	Ibæk Strandvej	Havnegade	s	1	0	3	0	1	0,6	6,0	6,6	13.4	
Havnegade	Toldbodvej	Jernbanegade	u	0	0	3	0	0	0,2	2,8	3,0	13.5	
Kirkegade/Blegbanken	Jernbanegade	Enghavevej	u	0	1	2	0	0	0,6	3,0	3,6	13.6	
Vestre Engvej	Enghavevej	Rosborghallen	b	2	0	3	2	1	0,9	0,0	0,9	13.7	
Vestre Engvej	Rosborghallen	Enghavevej	b	2	0	3	2	1	1,0	0,9	1,9	13.8	
Blegbanken/Kirkegade	Enghavevej	Jernbanegade	u	0	1	2	0	0	0,6	1,9	2,5	13.9	
Havnegade	Jernbanegade	Toldbodvej	u	0	0	3	0	0	0,3	2,5	2,8	13.10	
Toldbodvej	Havnegade	Ibæk Strandvej	s	1	0	3	0	0	0,5	6,6	7,1	13.11	
Ibæk Strandvej	Toldbodvej	Mågevej	u	1	0	3	0	1	0,8	0,0	0,8	13.12	
Ibæk Strandvej	Mågevej	Motorvejsbroen	k	2	0	3	2	3	1,2	0,8	2,0	13.13	
Ibæk Strandvej	Motorvejsbroen	Djævlekløftvej	k	2	0	3	2	3	0,9	2,0	2,9	13.14	

[nr: konkrete problemer /andet]

- 1.4: Den blå cykelbane umiddelbar før krydset Skovgade/Skyttehusgade er glat når den er våd.
- 1.6: /Der udføres pt. Vejarbejde.
- 2.1: /Det er dobbeltrettet cykelsti og fortov, adskilt med hvid stribe. Ruten er både meget stejl og lettere op ad bakke. Nedfaldne blade, regnvej, den svinger nogle gange, blæsevej, cyklen triller rask nedad bakke, lyset er ikke altid i orden: den bliver farlig

- 2.2: /Dobbeltrettet cykelsti og fortov på den ene side af vejen. Pt. sikkerhedsproblemer pga. vejarbejde.
- 2.3: /Der er 6 bump mellem Niels Bohrs Vej og Jægervænget- 40 km. Møder ofte biler med høj fart på stykket uden bump. Biler skærer hjørner af, kommer tæt på cyklen. Det bliver let farligt.
- 2.4: /Strækningen er farlig igennem skov. Den er stejl og svinger. Der ligger ofte grene og blade. Det bliver slemt i regnvej. Det værste er, at der er huller i be-

- lægningen, så man nemt vælter. Jeg foretrækker denne rute, fordi den er smuk. Jeg nyder skoven.
- 2.5: /For meget bilos
- 2.8: /2 jernbaneoverskæringer
- 2.9: /græsstribe adskiller sti og vej, det er godt
- 2.11: /passerer bro over å
- 2.12: /Rundkørslen er for snæver, der er meget, også tung trafik
- 2.13: /En bil stoppede bare op midt i cykelfeltet for at sætte en passager af. Det så ud som om ingen af dem så mig. På grund af trafikken gik der nogen tid, før

- bilen igen kunne køre videre. Det var frækt og uforsvarligt. Jeg havde mest lyst til at køre direkte ind i bilen, bare for at gøre opmærksom på, at jeg kørte på striben. Jeg gjorde det ikke. Biler viser ofte ingen respekt for cyklister, der er ufarlige og ikke fylder meget i trafikken
- 2.14: /Dejlig skov på begge sider
- 2.15: Huller i belægningen /Hvis ikke jeg laver cykeltest, tager jeg altid fortovet, det er sikrere både for mig og bilerne. Der er få fodgængere. Det er stejlt og man trækker ofte alligevel
- 2.16: /Der er altid kaos, når der er fodbold på stadion. Biler er parkeret alle vegne. Det svækker sikkerheden
- 2.17: /Der er dobbeltrettet cykelsti med fortov adskilt af hvid stribe. Der var vejarbejde mellem motorvej og stadion.
- 2.18: /Den største overraskelse kom for enden af stien. Her var en bil parkeret, og en mand var ved at få en mindre pige ind i bilen. Så heller ikke sådanne stier bliver respekteret. Der er ellers en stor parkeringsplads 100m derfra. Masser af trafikanter gør præcis, hvad der passer dem, laver egne regler
- 3.1: /modvind
- 3.2: Buskads hænger udover cykelsti ved ca.2,8 km. /modvind, asfalt ujævn især ved kloakdækslerne
- 3.3: (ca. 200 meter med cykelsti) /Der er meget lidt plads til cyklister på den sydlige end af Langelinie. Krydset ved Havnegade er uoverskueligt for bilisterne og cyklisterne.
- 3.4: Meget ujævn, især ved kloakristene
- 3.5: Jernbanespor meget ujævne, hele strækningen ujævn for cyklister /Parkering vinkelret til vejbane bør ændres. Oversigtsforhold for både bilister og cyklister er meget ringe. Evt. sildebens parkering, kant parkering eller parkering midt i vejareal ved midterrabat.
- 3.6: Mangler fortov eller stribe fra 0,6-0,7 km. Jernbanespor!
- 3.7: Meget ujævn asfalt, kant ved nyligt nedgravede fjernvarmerør (eller kloak)
- 3.8: (ca. 200 meter med cykelsti)
- 3.9: /Medvind
- 3.10: (ca. 200 meter med sti for sig selv) /Ujævn asfalt hvor afløbene fra vejen krydser cykelstien. Medvind.
- 4.1: Dårlige rendestensbrønde der ligger som huller med forkert retning på hullerne. Ujævn vej.
- 4.2: /Dejligt nyt asfalt og brøndene vender rigtigt
- 4.3: Parkerede biler på hele ruten gør stykket meget svært at køre på
- 4.4: /Mange parkerede biler, men svag trafik
- 4.6: /Problemer ved to anlægsarbejder hvor cyklister tvinges ud på en snæver kørebane
- 4.8: Helt håbløse forhold ved krydsning af Vesterbrogade. Hvordan skal cyklister forholde sig. Der er ingen skilte eller vejledning.
- 4.10: Rendestensbrønde på de første 600 m er elendige, som store huller og vender forkert.
- 4.12: Rendestensbrønde + mange ujævnheder og huller
- 5.1: /En del af strækningen er med cykelsti, resten med cykelbane.
- 5.2: /Der er kun en smal cykelbane med generende ujævnheder og kloakriste. Busser kommer ubehageligt tæt på.
- 5.3: /fortsat for smal cykelbane med samme problemer
- 5.4: /stadig for smal cykelbane med samme problemer
- 5.5: /dejlig bred cykelbane- en virkelig god oplevelse ovenpå ovenstående, så man kan slappe af og nyde turen.
- 5.6: /fortsat fine forhold
- 5.7: /fortsat meget fine forhold
- 5.9: /alt for smal cykelbane til denne stærkt trafikerede vej
- 5.10: /meget smal cykelbane til den stærkt trafikerede vej
- 5.11: /en utolig smuk tur, men meget generet af den smalle cykelbane på stærkt trafikeret vej med stærk hældning
- 5.12: /der er cykelbane noget af vejen, cykelsti resten.
- 6.2: /Jeg tog "mod" til – og cyklede ned ad bakken, jeg var glad, da jeg kom til cykelstien!
- 6.3: /De sidste 130 m til krydset har kant-cykel-bane og slutter med cykelsti ca. 20m
- 6.4: /Cykelsti fra Gormsgade til Vesterbrogade
- 6.5: Der var flere store "vandpytter" huller bl.a. ved Flegborg 16 og Enghavevej 10
- 6.6: /Ved kryds Enghavevej/Blegbanken er der ca. 35 m med cykelsti
- 6.7: Der var mange parkerede biler /kun cykelsti fra Veterbrogade til Gormsgade
- 6.8: /fra krydset Vedelsgade/Gormsgade er der 35 m med kantbane. Ved 6,0 km krydsede jeg vejen og gik på fortovet, det var for farligt at fortsætte på kørebanen.
- 6.9: /Oplevelsen kunne blive meget god, hvis fortovet var rensset for blade, der var meget "fedtet" glat.
- 6.10: /Så var jeg næsten på landet, det var blæsende og regnvejr!
- 7.1: /Smuk skov. Mange blade (glat). Om vinteren?
- 7.2: /Stille vej med mange parkerede biler.
- 7.3: T-kryds ved start næsten livsfarligt at krydse - man bør nok brug edet til venstre beliggende fodgængerfelt. /Mange parkeringsbåse på smal, trafikeret vej.
- 7.4: /Her kræves stor opmærksomhed!
- 7.5: /Her er bedre, og mere cykelsti.
- 7.6: /Især efter Enggade: En prøvelse!
- 7.7: /Stille vej med få biler i venstre side.
- 7.8: /Støj og farlig med blade (og sne)!
- 8.1: mange huller, kloakriste, løst grus, meget smal /Omgivelserne er smukke, men man skal konstant holde øje med huller eller andet.
- 8.2: mange huller, kloakriste, løst grus, meget smal /Omgivelserne er smukke, men man skal konstant holde øje med huller eller andet.
- 8.4: Stærkt trafikeret, smal, mange huller og kloakafløb
- 8.5: /Der er parkerede biler der fylder halvdelen af kørebanen
- 8.7: /Den ringe sikkerhed skyldes meget vejarbejde.
- 8.16: /Det er måske ikke en helt relevant kritik af strækningen, idet man som cyklist aldrig ville vælge den rute til Skibet, men i stedet køre af naturstien. Dog er der strækninger man skal køre på Vardevej fra til/afkørselsvejene fra naturstien.
- 9.1: /Medvind
- 9.2: /Medvind, glemte at stoppe
- 9.3: Kryds med Vestbanevej mangler henvisning til sti, man opdager ikke stien, hvis man ikke ved, den er der.
- 9.5: /Medvind
- 9.6: Nedslidte hjænder i Borgvejkryds /Irriterende sti-afslutning km 8,60 (Vestbanevej). Modvind.
- 9.7: /Dog støj fra motortrafikvej
- 9.8: /Modvind
- 10.1: En del mudder og vandpytter indtil km 14,9 /Bedst til cykler med brede hjul.
- 10.2: Flere mindre huller i grusbelægningen. /Stien krydser Eng-

- havevej, hvor der ofte er meget trafik, det kan være svært at komme over.
- 10.3: Mange skæve fliser de første 100m fra Dæmningen, pga. rødder fra træer. Ingen nedkørselsrampe ved Søndergade, den østlige vejside. Høj kant ved nedkørsel fra bro over omløbsåen. /Stien krydser Enghavevej, hvor der ofte er meget trafik, det kan være svært at komme over.
- 10.5: Huller i asfaltbelægning ved triptæller 16,3 og 16,7 /Meget stejlt de sidste 50 m op til Ribe Landevej
- 10.6: Huller i belægning ved 18.2 og 18.5
- 10.8: Efter 11,8 bliver stien noget ujævn og smal. Mellem 11,9 – 12,3 en del mudder og vandpytter. /Efter Vejle Centret ingen belysning på stien.
- 11.1: /Savner lovlig mulighed for at krydse vejen (pt. alene fodgængerfelt i km 23,55)
- 11.2: /Både vejside og cykelsti bumpet. Det kniber for bilisterne fra Gammel Ribevej at holde vigepligten.
- 11.3: /Cykelsti mangler tæppebelægning. Brostens"kanalisering" for kort. Også her har biler svært ved at overholde vigepligt, særligt ved højresving og i regnvejr. Bliver forhåbentlig bedre efter renovering er færdig.
- 11.5: /Vejarbejde, forhåbentlig fjernes bump. Svært at komme over til Boulevarden, må trække over fodgængerovergangen.
- 11.6: /Blå cykelfelter savnes i kryds km 20,97.
- 11.7: /Modvind. Efter cykelbanens ophør er vejen fyldt med biler.
- 11.8: Uklar (ulovlig) henvisningsskilting ved sti. /Sti i eget tracé fra 22,50. Hele ruten er ved at være godt slidt og hullet. Ikke altid at bilisterne fra Pedersholms Allé er opmærksomme på cykelstien. Også dårlig udsigt til Pedersholms Allé for biler, der kommer fra byen.
- 12.1: Aktiveringsknappen for at få grønt lys er svært at komme til på grund af den høje nedkørsel fra vejen til standeren, og knappens høje placering. Opkørt græsabat ved 3,04 og 3,55 med en del grus og sand på stien. Opkørt græsabat ved Toyota Truck. Dæksel ligger dybt ved 3,91.
- 12.2: Ved busstop 4,04 er der en del grus og vand fra opkørt rabat. Busholdepladsen er tilsyneladende for kort. Dæksel før nedkørsel til motorvejen ved 4,18 ligger for dybt. Indkørslen til Shell ved 4,58 er farlig. Stien hælder nedad, og slår der et knæk på 90 grader, og krydser indkørslen til Shell. Der er i øvrigt to indkørsler til Shell.
- 12.3: Fra 4,90 og til 5,21 er halvdelen af stien overgroet af klatre vin eller efeu eller lign. Herefter er resten af strækningen en del ujævn og revnet. Revnerne er ikke farlige, men kan efter vinteren blive til huller.
- 12.4: Hul ved 1,00 – nedkørslen af Fredericiavej. Grene bør kappes, og i efteråret var der mange nedfaldsæbler på stien. Der er to farlige indkørsler – og udkørsler til dels Højvangsvej, og til Brummersvej da Fredericiavej er meget trafikeret, bliver der pludselig et slip i trafikken, eller en bil holder tilbage, glemmer bilisterne cyklisterne, der kommer nedad med høj fart. /Hvor nedkørslen til rundkørslen starter, er det vigtigt, at den er fri for (glatte) blade ol. da der er stor fart på, og et rimeligt knæk. Vejuderføringen – rundkørslen er alt for plan, der mangler en hældning for at gøre rundkørslen behagelig at cykle på. Det er bestemt ingen nydelse i dag.
- 12.5: /Der kunne evt. pålægges retningspile ved Sønderbrogade krydset, så svingende kunne komme frem ved grøn pil.
- 12.6: Vand ved Sønderbrogade 1,80 /Der kunne evt. pålægges retningspile ved krydset ved Enghavevej, så svingende kunne komme frem ved grøn pil.
- 12.7: Vand ved kiosken 2,50 og igen ved indkørslen til Damhaveskolen 2,58
- 12.8: En del småsten fra krydset og til 3,16. Vand ved 3,17, mindre hul ved 3,44 og en del revner indtil 3,44, som kan blive til huller i løbet af vinteren.
- 12.9: En del blade og smågrene fra 3,52 til 3,70 kan virke lidt glatte. Rod (forhøjning) ved 4,05 og 4,25. Cykeloverkørslen til Niels Skousvej virker ikke. Der er absolut ingen biler der holder for en cykel. Det går straks meget lettere når man bruger forgængerovergangen 20 meter længere fremme. /Meget tæt trafik og op ad bakke.
- 12.11: En del grus efter Vindingvej. Fra henvisningsskiltet til motorvejen og til motorvejen, er ca. 1/3 af cykelstien bevokset med græs og grene fra 1,20 til 1,55. Lige efter motorvejsopkørslen 1,60 til 1,72 er der en jordabat hvorfra en del jord og sten er kørt ind på cykelstien.
- 12.12: Ved Sønderdalen ligger der meget grus på stien fra biler, der skærer hjørnet af indtil 2,41. 2 mindre huller ved henvisningsskiltet 2,84. /Letheden varierer på denne strækning.
- 13.x: /Mange steder ligger ristene for lavt og de vender desuden forkert.
- 13.1: km 3,6 til km 3,9 grus og blade
- 13.2: km 4,2 til km 4,3 blade og grus / km 4,6 til km 4,7 blade / km 4,9 buler og huller / km 5,1 vandhul
- 13.3: lave riste – vender forkert
- 13.4: meget ujævn med store huller / meget ujævn ved jernbanespor ved Pakhusgade og Sydkajen
- 13.5: huller og vand
- 13.7: cykelbane fra Enghavevej til Boulevarden / cykelsti fra Boulevarden til Rosborghallen / km 0,8 høj nedkørsel fra sti til vej
- 13.8: cykelsti fra Rosborghallen til Boulevarden / cykelbane fra Boulevarden til Enghavevej / km 1,2 høj kant ved nedkørsel (indkørsel til biblioteket)
- 13.9: meget generende huller i vejen ved krydset ved Enghavevej
- 13.10: huller og vand
- 13.11: meget ujævn med huller / meget ujævn ved jernbanespor ved Pakhusgade og Sydkajen
- 13.12: lav rist km 0,7
- 13.13: km 1,5 vand / km 1,8 grene og blade
- 13.14: km 2,1 til km 2,8 blade og grus / km 2,8 jordbunke

## Vejret i Vejle

1.634 solskinstimer

I perioden 1970-1990 var der i gennemsnit 1.634 solskinstimer om året i Bratting S. Det er den solmålestation, der er nærmest Vejle.

Lands gennemsnittet er 1.695 solskinstimer om året, altså blot 4% mere.

Mindst sol er målt i Askov, hvor der i snit var 1.542 solskinstimer om året. Christiansø har på den anden side rekorden med 1.920 solskinstimer om året.

Flere regnfri dage end landet som gennemsnit

I Tørring var der i perioden 1961-1990 168 dage om året med mindst 0,1 mm nedbør og 132 dage om året med mindst 1 mm.

Lands gennemsnittet er hhv. 172 og 121 dage pr. år. Der er altså flere helt tørre dage i Vejle, men når det regner, falder der oftere mere regn end på landsplan.

Den gennemsnitlige nedbør i Vejle Amt er 796 mm pr. år. Lands gennemsnittet er 712 mm pr. år.

Kilde

Kilde: Danmarks Meteorologiske Institut, Teknisk Rapport 97-8 og 98-4.

## Lokalisering af Vejles befolkning

Overslagsberegninger baseret på befolkningsprognose 2001, Vejle Kommune, Økonomi og udvikling.

	<i>antal</i>	<i>andel "oppe"</i>	<i>antal "oppe"</i>	<i>antal "nede"</i>	<i>andel mere end 3 km fra centrum</i>	<i>antal mere end 3 km fra centrum</i>
11 Damhaven	7.543	60%	4.526	3.017	0%	0
12 Langelinie	8.467	0%	0	8.467	0%	0
21 Mølholm	4.760	100%	4.760	0	55%	2.618
22 Vinding	3.339	100%	3.339	0	100%	3.339
30 Søndermarken	5.546	100%	5.546	0	60%	3.328
40 Højen	1.282	100%	1.282	0	100%	1.282
50 Skibet	2.821	25%	705	2.116	90%	2.539
61 Petersminde	4.034	100%	4.034	0	15%	605
62 Grejsdal	1.613	10%	161	1.452	40%	645
70 Nørremarken	5.706	100%	5.706	0	40%	2.282
81 Hældager	3.611	100%	3.611	0	100%	3.611
82 Kirkebakken	4.629	90%	4.166	463	100%	4.629
90 Engum	966	100%	966	0	100%	966
01 Vejle i alt	54.317		38.802	15.515		25.844
andel, %			71%	29%		48%