

# Trafikplan - Bredebro



2014-2018



TØNDER KOMMUNE

---

**PROJEKT**

Trafikplan for Bredebro

Tønder Kommune

---

Projekt nr. 1100009782

Version 2.1

Udarbejdet af JKD

Kontrolleret af MNSS

Godkendt af JKD

---

---

**INDHOLD**

<b>1</b>	<b>Forord .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Afgrænsning .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Sammenhæng til øvrig planlægning .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Mål og strategi .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Kortlægning og Analyse .....</b>	<b>5</b>
5.1	Vejklassificering .....	5
5.1.1	Trafikmængder.....	6
5.1.2	Fremtidig udvikling af Bredebro .....	8
5.2	Hastighed.....	10
5.3	Trafiksikkerhed .....	13
5.4	Skoleveje .....	14
5.5	Cykelrutenet.....	15
5.6	Parkering.....	17
5.7	Kollektiv trafik.....	18
<b>6</b>	<b>Konklusion .....</b>	<b>19</b>

## 1 FORORD

Tønder Kommune har som led i at forbedre infrastrukturen og trafikikkerheden i kommunen igangsat arbejdet med udarbejdelsen af trafikplaner for flere bysamfund i Tønder Kommune. Nærværende Trafikplan beskæftiger sig med Bredebro, som er en by med ca. 1.500 indbyggere. Bredebro har en naturlig afgrænsning mod øst og nord i form af 2 større veje. Byen afgrænses mod øst af Rute 11, Hovedvejen, som er en statsvej og mod nord af Harresvej. Der er en områdefornyelse i gang i Bredebro. Fornyelsen kommer de kommende år til at koncentrere sig omkring udvikling af et nyt bytorv mellem Storegade, Industrivej og jernbanen. Som baggrund for dette arbejde er det derfor vigtigt med en plan for trafikken i byen.

Nærværende plan gælder for perioden 2014 til 2018.

I udarbejdelsen af trafikplanen er der inddraget en følgegruppe bestående af repræsentanter af Syd- og Sønderjyllands Politi, Bredebro Lokalråd, HHI, handicaporganisationerne, ældrerådet, landbrugsorganisationerne samt idræt og camping. Bredebro Filialscole er desuden besøgt under udarbejdelse af planen.

Trafikplanen er udarbejdet i samarbejde med Rambøll Danmark A/S.

### Formål

Det overordnede formål med Trafikplanen for Bredebro er at sikre gode forhold for trafikanterne i Bredebro, både hvad angår trafikafvikling, trafikikkerhed og tryghed. Trafikkerikkerhedsplanen fungerer desuden som grundlag for byomdannelsen ved Storegade.

Konklusioner vedrørende de trafikale forhold i Bredebro behandles i afsnit 6.



Parkerede biler på Storegade, hvor der kommer til at ske en byomdannelse.

## 2 AFGRÆNSNING

Trafikplanen for Bredebro by afgrænser sig geografisk som vist på kortet nedenfor.



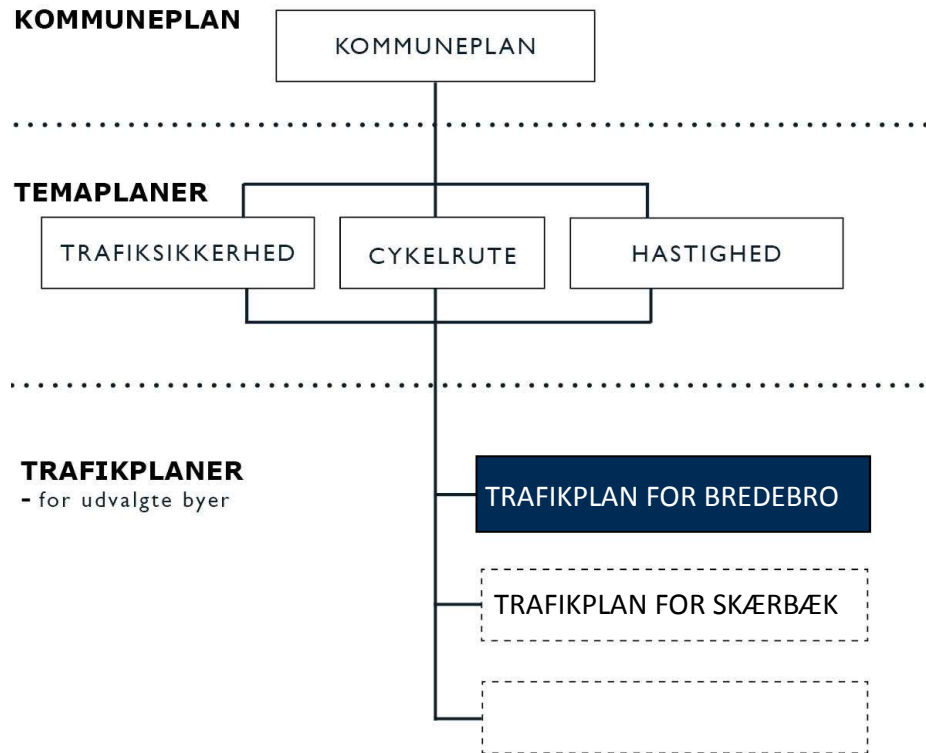
Figur 1: Afgrænsningen af trafikplanen for Bredebro.

Rute 11, Hovedvejen er en statsvej som bestyres af Vejdirektoratet. Der opstilles og prissættes derfor ikke projekter på Hovedvejen.

Da de fremtidige ændringer i trafikmængder og trafikstrømme er begrænsede, er der ikke udarbejdet en trafikmodel i forbindelse trafikplanen, men i stedet lavet en vurdering af den fremtidige trafikafvikling på baggrund af den fremtidige generelle trafikstigning og udviklingsprojekter.

### 3 SAMMENHÆNG TIL ØVRIG PLANLÆGNING

Trafikplanen for Bredebro indgår som en del af kommunens planhierarki vedrørende trafik og infrastruktur, som skitseret nedenfor.



Figur 2: Trafikplanens sammenhæng med øvrige planer.

Trafikplanen for Bredebro, er en trafikplan for et bysamfund. Der er også udarbejdet en trafikplan for Skærbæk. Det er tanken, at der skal udarbejdes tilsvarende trafikplaner for flere bysamfund i Tønder Kommune.

#### **Trafiksikkerhedsplan og statusrapport, Tønder Kommune 2014**

Trafiksikkerhedsplanen og statusrapporten (data- og analyserapport) gælder for hele Tønder Kommune og bygger på uheldsdata fra 2008 til 2012.

#### **Cykelruteplan og statusrapport, januar 2011, Tønder Kommune**

Cykelruteplanen og statusrapporten (data- og analyserapport) gælder for hele Tønder Kommune.

#### **Hastighedsplan, Tønder Kommune**

Hastighedsplanen angiver, hvilke hastighedsgrænser, Tønder Kommune vil arbejde mod at etablere på de enkelte vejstrækninger. Hastighedsplanen gælder for hele Tønder Kommune.

---

## 4 MÅL OG STRATEGI

Målsætningen for Trafikplanen for Bredebro tager afsæt i de målsætninger, der er opstillet i kommuneplanen samt kommunens cykelruteplan, trafiksikkerhedsplan og hastighedsplan.

Tønder Kommune har således følgende mål for Trafikplanen:

- Halvere antallet af dræbte og tilskadedekomne i Bredebro fra 2010-2020, hvilket understøtter Færdselssikkerhedskommissionens mål for trafikikkerhed.
- Øge trafikanternes tilfredshed med infrastrukturen i Bredebro

I Bredebro skete der i perioden 2008-2012 13 uheld, hvilket resulterede i 3 alvorligt tilskadedekomne samt 2 lettere tilskadedekomne.

Tiltagene i trafikplanen repræsenterer forbedringer for både trafikikkerheden, trygheden og trafikafviklingen. Kommunens udgangspunkt er, at målet for øget tilfredshed hos trafikanterne er nået, hvis halvdelen af projekterne i projektkataloget bliver gennemført med udgangen af 2018.

### Strategi

Væsentlige emner som vedrører trafikken og infrastrukturen er kortlagt og analyseret. Ud fra denne analyse er konkrete lokaliteter eller tiltag fundet, som positivt vil bidrage til at opfylde trafikplanens mål. Derudover er der også foretaget en grundig opsamling af konklusioner fra tidligere planer, så tidligere arbejde med at forbedre trafikikkerheden og trafikafviklingen i Bredebro udnyttes.

Hvert forbedringstiltag, både nyudpegede og fra tidligere analyser, er beskrevet og skitseret med et løsningsforslag og et groft anlægsoverslag, så projekterne kan indgå i kommunens budgetforhandlinger. En detaljeret beskrivelse af projekterne kan findes som bilag i form af stamblade.

---

## 5 KORTLÆGNING OG ANALYSE

Som grundlag for trafikplanen er der foretaget en kortlægning af uheld, hastighed, parkeringsforhold, borgerhenvendelser med videre. Som supplement til kortlægningen er der afholdt et møde med en følgegruppe bestående af interessenter fra Bredebro. Følgegruppen er kommet med input til problematiske lokaliteter og trafikmæssige forbedringer. Der er efterfølgende gennemført en besigtigelse af vej- og stinettet i byen med særlig fokus på lokaliteter udpeget af følgegruppen.

### 5.1 Vejklassificering

Vejene i Bredebro er inddelt i 3 vejklasser:

#### Trafikveje



- Trafikveje udgør det overordnede vejnet. Vejene betjener den gennemkørende trafik, den tunge trafik og bus trafikken mellem de større bysamfund og større områder i byerne. Det primære formål med trafikveje er at give trafikanterne god fremkommelighed.

#### Fordelingsveje



- Fordelingsveje forbinder trafikvejnettet med nettet af bolig- og lokalveje. Fordelingsveje leverer et kompromis mellem fremkommelighed og tilgængelighed.

#### Lokal- og boligveje

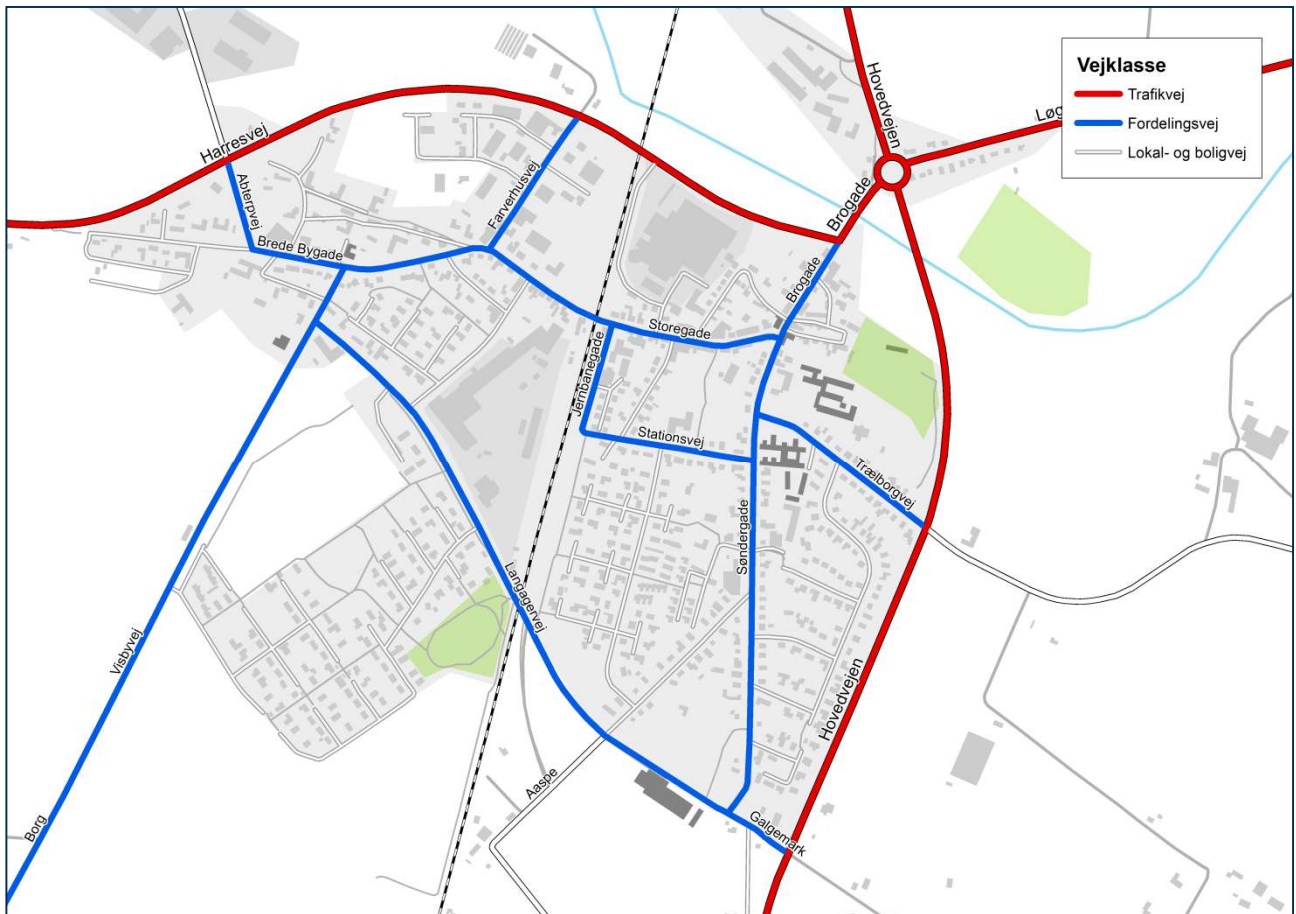


- Lokalveje og boligveje er de laveste kategorier af veje, som typisk sikrer tilgængelighed til hver enkelt ejendom. Da der er fokus på tilgængelighed er fremkommeligheden lav. Private fællesveje hører også under denne kategori.

Yderligere krav til vejklasserne kan findes i kommunens trafikplan for Skærbæk.

Vejklassificeringen for Bredebro fremgår af kortet nedenfor.





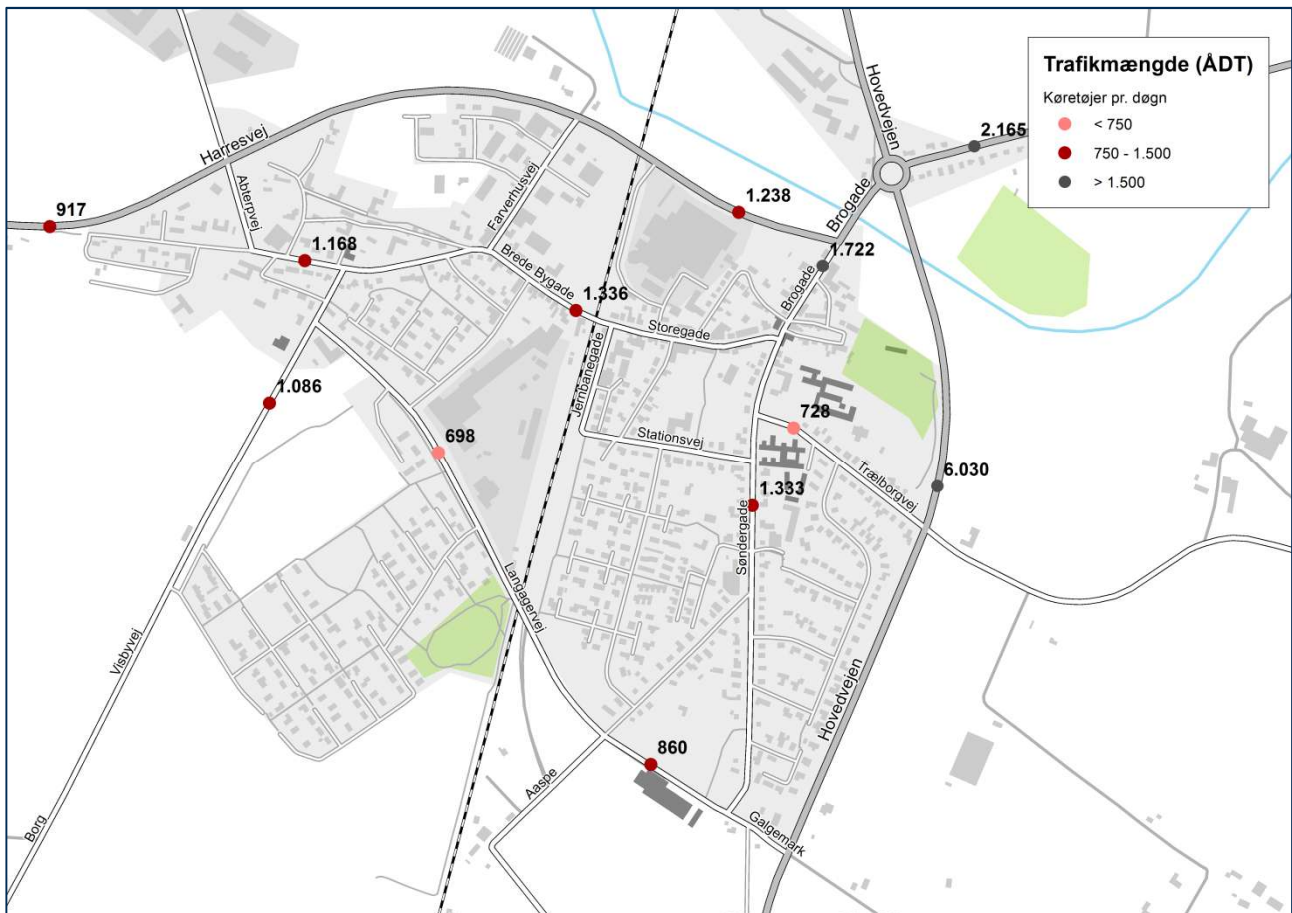
Figur 3: Vejnettet opdelt i vejklasser for Bredebro.

Den gennemkørende trafik ved Bredebro er koncentreret på trafikvejene Hovedvejen og Harresvej. Da der er bygget en omfartsvej både nord og øst om byen bliver den gennemkørende trafik effektivt holdt ude af bycentrum.

De overordnede veje i selve Bredebro er klassificeret som fordelingsveje. Nettet af fordelingsveje i Bredebro er fornuftigt. Den centrale del af Storegade står overfor en generel trafiksanering i forbindelse med en byomdannelse af den centrale del af Bredebro.

### 5.1.1 Trafikmængder

Tønder Kommune foretager løbende trafiktællinger på kommunens veje. I Bredebro er der i de senere år foretaget tællinger på de lokaliteter, som fremgår af figur 4.



Figur 4: Årsdøgns trafik talt på udvalgte lokaliteter.

**Årsdøgns trafik (ÅDT)** er den gennemsnitlige trafikmængde over et døgn for det talte år

Som det fremgår af kortet findes de største trafikmængder på det overordnede vejnet omkring byen: Hovedvejen og Løgumklostervej. I selve byen findes de største trafikmængder på centrale veje igennem byen: Søndergade og Storegade.

I krydset Brogade / Harresvej er der mange svingende trafikanter til og fra Harresvej, hvorfor det på sigt kan blive nødvendigt at ændre krydset, så den sydlige del af Brogade pålægges vigepligt. Dette er dog ikke populært blandt byens butiksejere, der frygter at det medfører færre besøgende i byen. Der er ikke medtaget et projekt omkring krydset i trafikplanen, da der ikke forventes nogen særlig forværring af trafikafviklingen i planens gyldighedsperiode.

I krydset Brogade / Storegade er der ligeledes mange svingende trafikanter samt mange krydsende lette trafikanter. Der er et ønske om at omdanne krydset til en rundkørsel, hvilket dog er vanskeligt at finde plads til grundet eksisterende bygninger.

### 5.1.2 Fremtidig udvikling af Bredebro

Bredebro er en ældre stationsby. Byen består af nyere boligområder mod syd og erhverv mod nord. Centralt i byen er handel koncentreret omkring Storegade.

Der er en områdefornyelse i gang i Bredebro. Fornyelsen kommer de kommende år til at koncentrere sig omkring udvikling af et nyt bytorv mellem Storegade, Industrivej og jernbanen. Centret giver en generel forskønnelse af området og kommer bl.a. til at indeholde ECCO's nye flagskibsbutik. I forlængelse af etableringen af bytorvet vil der ske en forskønnelse af Storegade.

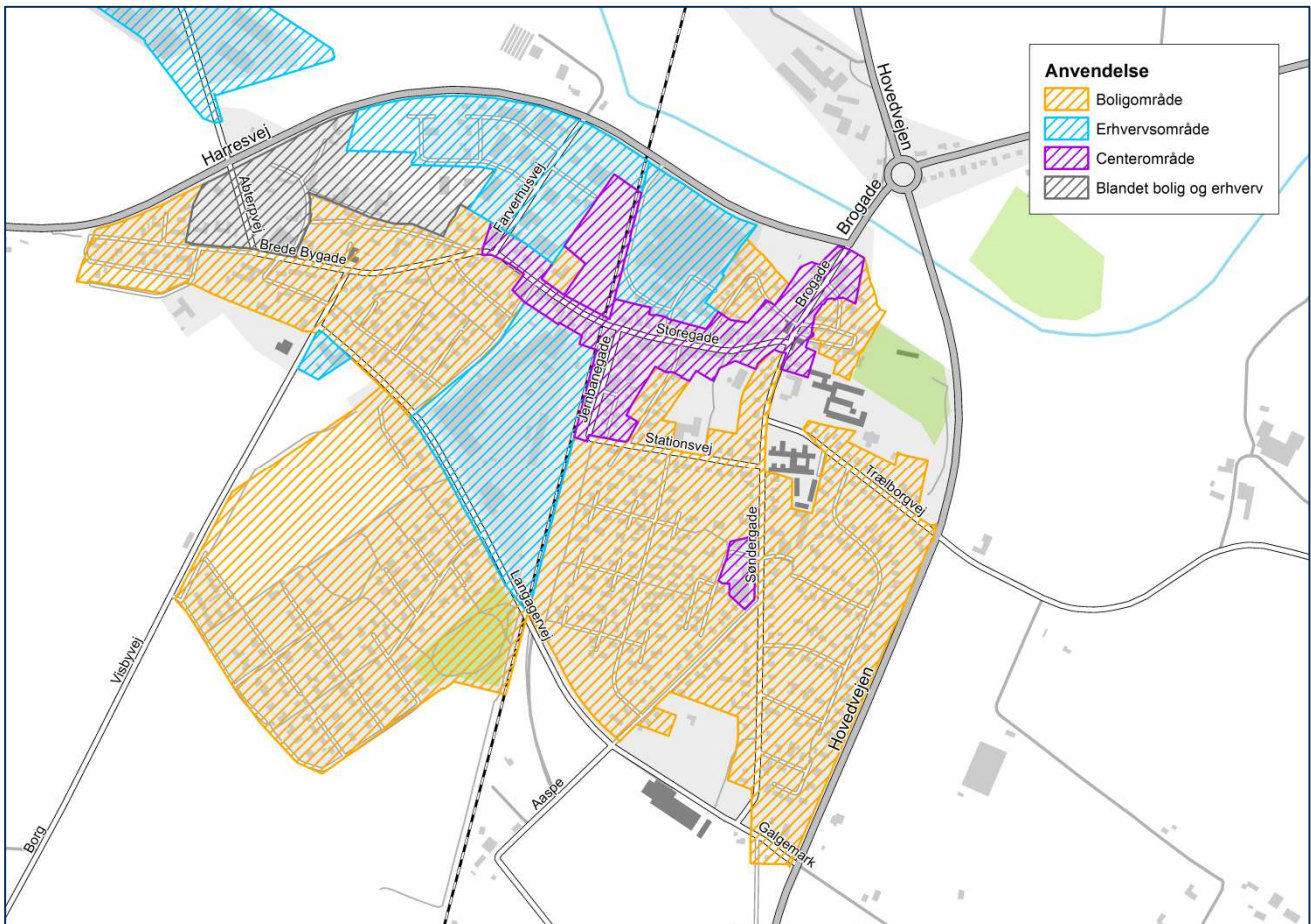
Den kommende udformning af Storegade bør i højere grad end i dag tage hensyn til lette trafikanter og parkering. Ved det kommende torv får Storegade en ny belægning ved at trække elementer fra torvet ud over vejen, hvilket giver en form for shared space. Dette sikrer et flot rum med lav hastighed for biltrafikken, da kørsel sker på de lette trafikanter præmisser. Omdannelsen af Storegade vil ske i samarbejde med landskabsarkitekter, så det sikres at vejen får et design der tilgodeser alle ønsker.

Det er et ønske i byen, at der skabes bedre sammenhæng mellem Storegade og Brede Bygade. Strækningen ændrer i dag karakter vest for jernbanen, hvor den bliver mindre bynær.



Eksempel på torv der er ført over en vej med shared space principper (fra Skagen)

Der er et ønske om en mere direkte adgang til campingpladsen. Adgangen sker i dag fra Borgvej, hvilket kan være vanskeligt at finde for ikke stedkendte. Det ønskes i stedet, at adgangen sker fra Langagervej ud for Idrætscentret. Projektet finansieres privat.



Figur 5: Udviklingsområder i Bredebro.

### *Delkonklusion, Vejklassificering*

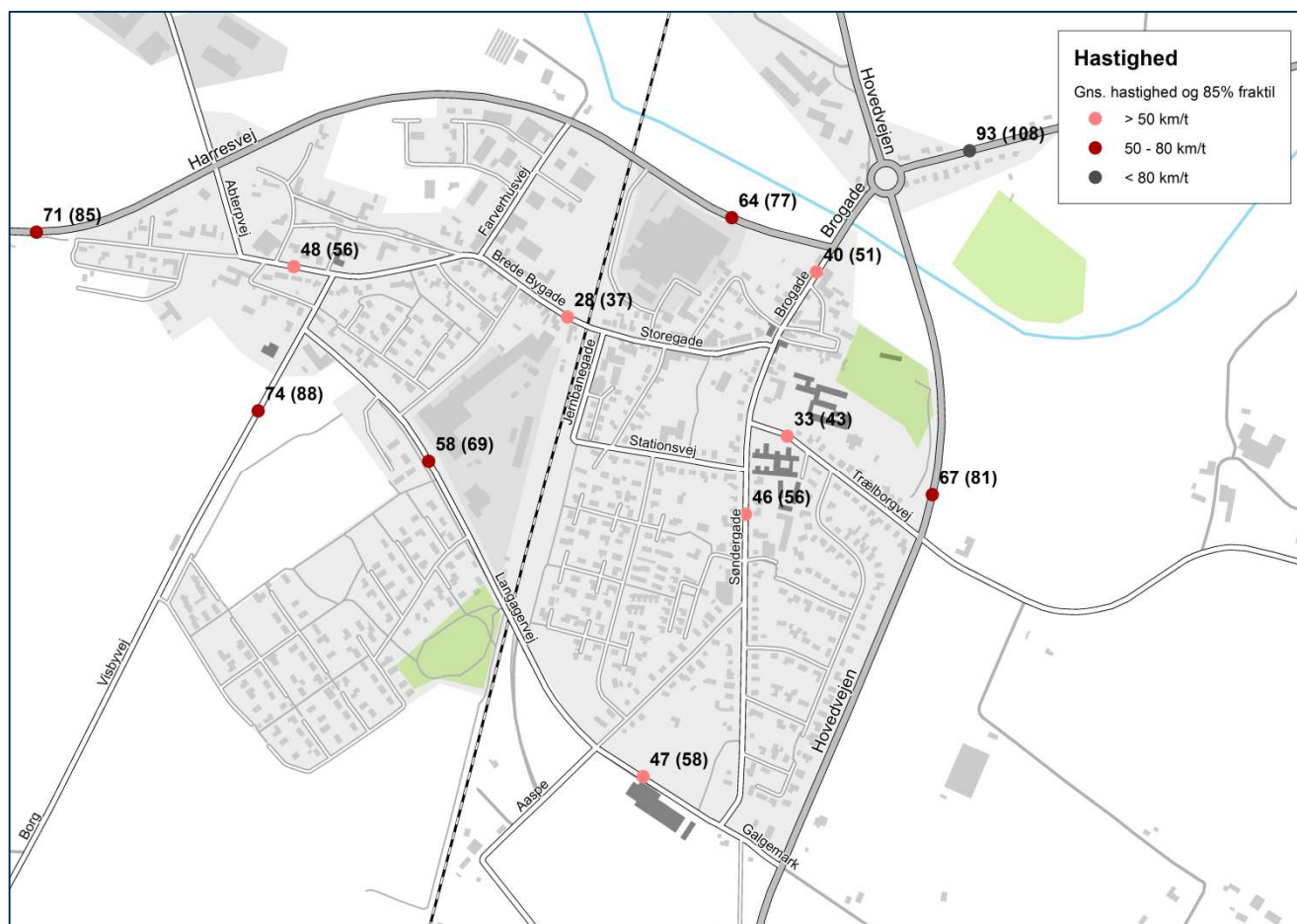
I forbindelse med etablering af det nye bytorv vil der ske forskønnelse af Storegade der i højere grad tilgodeser lette trafikanter og parkering. Et løsningsforslag til dette udarbejdes i samarbejde med landskabsarkitekter (projekt 1 og 2).

Sammenhængen mellem Brede Bygade og Storegade forbedres (projekt 4)

Der etableres en ny adgangsvej til campingpladsen. Vejen finansieres privat (projekt 5).

## 5.2 Hastighed

Tønder Kommune udfører jævnligt hastighedsmålinger på vejnettet i kommunen. Nyere målinger foretaget i Bredebro fremgår af kortet nedenfor.



Figur 6: Målt gennemsnitshastighed og 85% fraktil på udvalgte lokaliteter i Bredebro. 85% fraktil er vist i parentes.

**85%-fraktilen** er den hastighed, som 85% af de registrerede køretøjer kører under.

I Hastighedsplanen for Tønder Kommune er målsætningen, at:

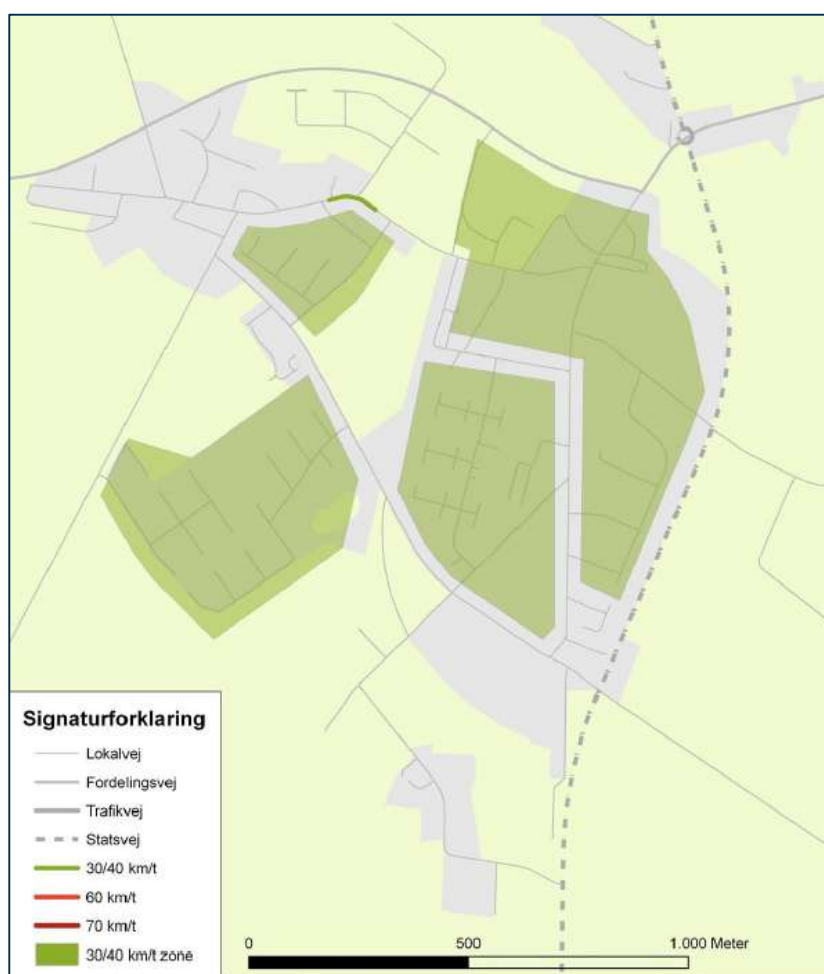
- *Ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen*
- *På strækninger forbi kommunens skoler må 85%-fraktilhastigheden ikke overstige hastighedsgrænsen*

Det fremgår af hastighedsmålingerne, at der generelt bliver kørt efter forholdene i Bredebro. På Langagervej er den målte gennemsnitshastighed dog højere end hastighedsgrænsen. Vejen er lang og lige og uden facader, hvorfor den opfordrer til høj hastighed. For at tage hånd om dette etableres der ved banestien et bedre krydsningspunkt for lette trafikanter, der samtidigt virker som en hastighedsdæmpende foranstaltning.

På Visbyvej er hastighedsgrænsen 80 km/t mellem Midsommervej og byskiltet syd for Langagervej. Hastighedsgrænsen er høj i forhold til vejens udformning og den trafik der færdes på vejen, hvorfor der skiltes med en lavere hastighed på 60 eller 70 km/t.

Ifølge borgere i Bredebro bliver der også kørt hurtigt på Søndergade, især den sydlige del, hvilket kan være utrygt for lette trafikanter. I kommunens cykelruteplan indgår et projekt omkring bedre forhold for lette trafikanter på vejen, hvilket også vil påvirke hastigheden på biltrafikken.

Som en del af Hastighedsplanen for Tønder Kommune findes en hastighedsplan for Bredebro. Planen fremgår af figuren nedenfor.



**Figur 7:** Hastighedsplan for Bredebro.

Som det fremgår af hastighedsplanen, er det foreslået at reducere den skilte hastighed på en mindre strækning på Brede Bygade til 30-40 km/t. Ligeledes er der udpeget boligområder, hvor der kan etableres 30-40 km/t hastighedszoner. I Hastighedsplanen anføres det, at hastighedszonerne etableres ud fra en prioritering af følgende parametre:

- Antal uheld
- Antal skolebørn i området
- Vigtige skolevejsruter gennem området
- Nuværende hastighedsniveau på vejen i boligområdet

I hastighedszonerne er der registreret 2 uheld på Søndervang, hvor det ene var en bevidst påkørsel. Der er desuden registreret 1 uheld indenfor hastighedszonen på Søndergade.

### *Delkonklusion, Hastighed*

På Langagervej er den målte gennemsnitshastighed højere end hastighedsgrænsen. Der etableres et bedre krydsningspunkt for lette trafikanter ved banestien, der samtidigt virker som en hastighedsdæmpende foranstaltning (projekt 6).

På Visbyvej er hastighedsgrænsen 80 km/t mellem Midsommervej og byskiltet for Langagervej. Hastighedsgrænsen sænkes til 60 eller 70 km/t (projekt 7).



Ifølge borgere i Bredebro sker der med jævne mellemrum hastighedsoverskridelser på Søndergade (billedet).

### 5.3 Trafiksikkerhed

Der er lavet en kortlægning af de uheld politiet har registreret i Bredebro i perioden 2008-2012. De registrerede uheld fremgår af kortet nedenfor.



Figur 8: Politiregistrerede uheld i Bredebro i perioden 2008-2012.

I perioden 2008-2012 er der registreret 13 uheld i Bredebro. Uheldene ligger spredt på vejnettet. Der er ikke registreret uheldsbelastede lokaliteter (sorte pletter). Ved en uheldsbelastet lokaliteter forstås de steder på vejnettet, hvor der er registreret mindst 4 uheld i et kryds eller mindst 5 uheld på en strækning (indenfor 400 m).

Under besigtigelsen i Bredebro blev det observeret, at Borgvej er tilsluttet Langagervej i et prioriteret 4-benet kryds. Det er problematisk med hensyn til trafiksikkerhed, da det er svært for trafikanter fra Borgvej at se krydset, hvilket kan medføre farlige situationer. Derfor lukkes Borgvej for biltrafik ved Langagervej.

Det blev ligeledes observeret, at afmærkning af den hævede flade i krydset Storegade / Lagervej kan misforstås af trafikanter og bør derfor ændres. Projektet skal dog ses i sammenhæng med omdannelse af Storegade.



---

### ***Delkonklusion, Trafiksikkerhed:***

Borgvej lukkes for biltrafik, alternativt forbydes udkørsel mod Langagervej (projekt 8).

Afmærkningen af den hævede flade i krydset Storegade / Lagervej ændres. Projektet skal ses i sammenhæng med omdannelse af Storegade (projekt 9).

## **5.4 Skoleveje**

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen er der sket en inddragelse af skolen og besigtigelse af skolens nærområde. Det kan konstateres, at skoletrafikken generelt afvikles tilfredsstillende. Der er dog problematiske steder omkring skolen:

- Krydset Søndergade / Trælborgvej
- Krydsning af Trælborgvej ved skolens cykelparkering
- Krydsningen af Søndergade / Storegade
- Belægning ved skolens parkeringsplads er slidt og trænger til ny afmærkning.

Der er foreslået tiltag til forbedring af krydsningerne i projektlisten bagerst i trafikplanen. Skift af belægningen på skolens parkeringsplads indgår dog ikke i planen, da det er en driftsopgave og er medtaget andetsteds.

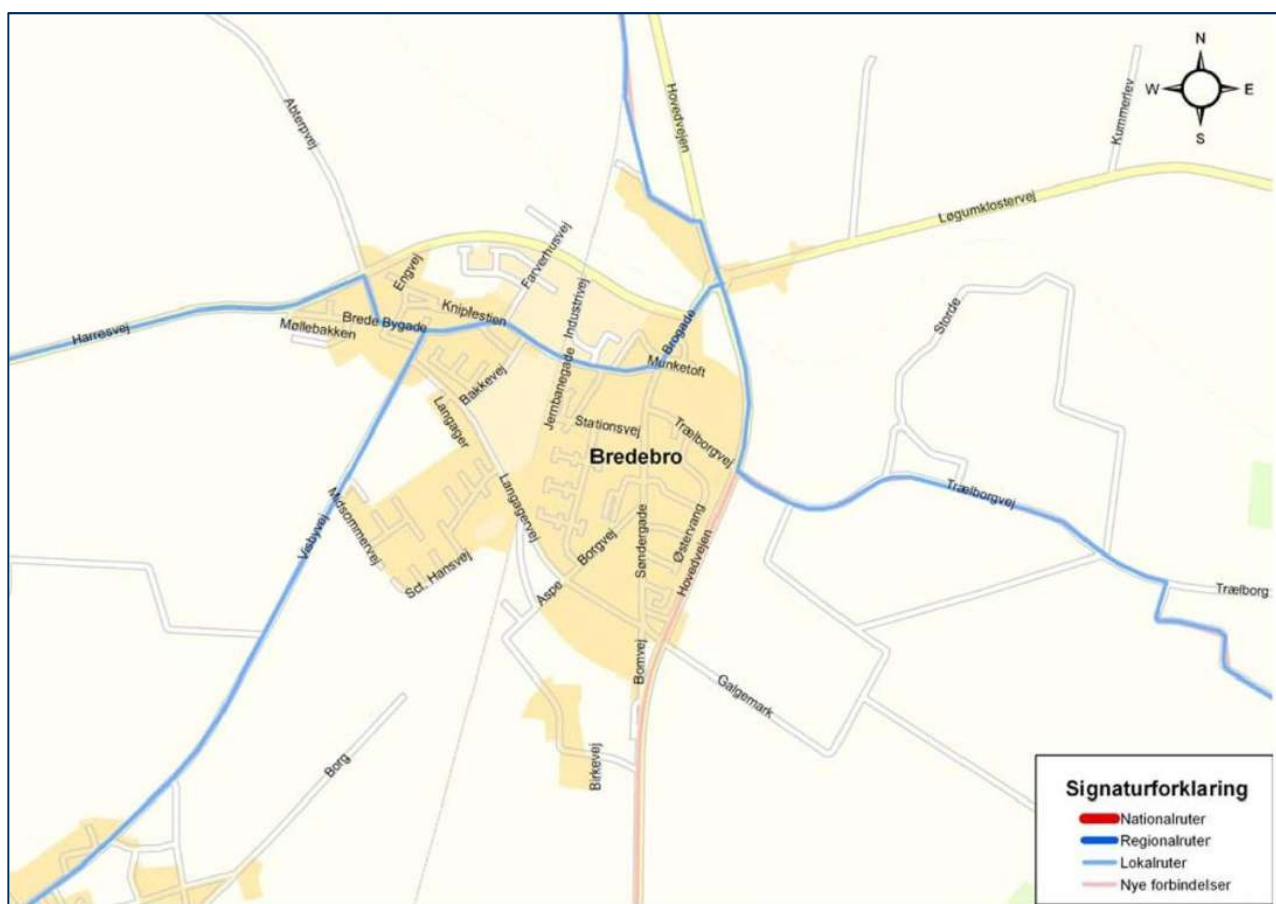
Under besigtigelsen blev det observeret, at kun få elever anvender cykelhjelm, selv i de mindre klasser. Det ønskes derfor at gøre en indsats for at højne hjelmanvendelsen i form af information og kampagner.

### ***Delkonklusion, Skoleveje:***

- Krydset Søndergade / Trælborgvej sikres for skoleelever (projekt 10).
- Krydsningen af Trælborgvej ved skolens cykelparkering forbedres (projekt 11).
- Krydsningen af Søndergade / Storegade forbedres (projekt 12).
- Der laves en kampagne omkring anvendelse af cykelhjelm (projekt 13).

## 5.5 Cykelrutenet

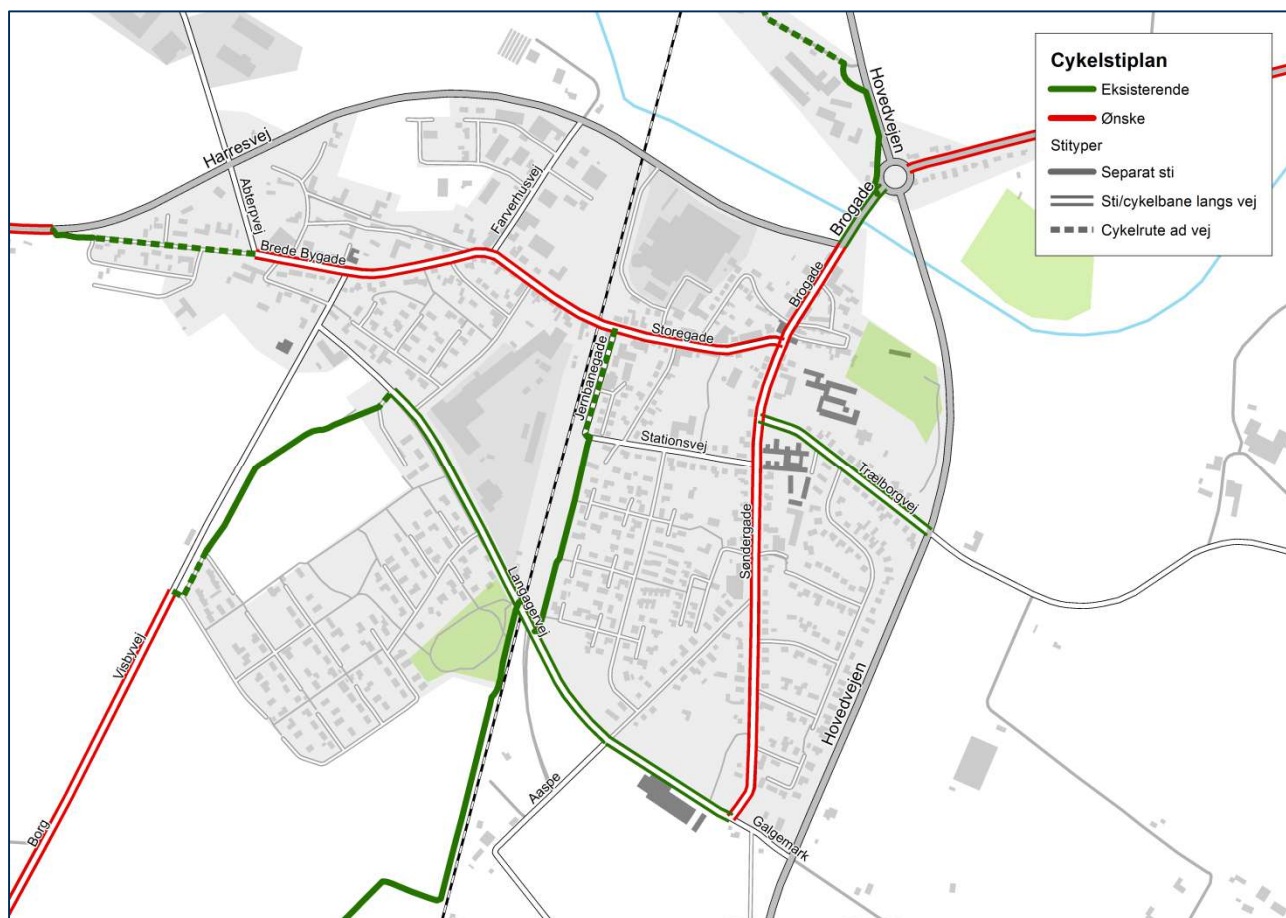
I kommunens Cykelruteplan er rekreative cykelruter i og omkring Bredebro kortlagt, hvilket fremgår af nedenstående kort.



Figur 9: Rekreative cykelruter ved Bredebro fra Cykelruteplanen.

I kommunens Cykelruteplan er der foreslået en række projekter i og omkring Bredebro. I trafikplanen er kun projekterne i selve Bredebro behandlet. Nogle af projekterne i Cykelruteplanen er allerede udført eller under udførelse og fremgår derfor ikke af kortet ovenfor. Disse projekter er præsenteret herunder:

- Brede Å. Broen er blevet udvidet og der er etableret en dobbeltrettet cykelsti. (Projekt S61 i Cykelruteplan)
- Trælborgvej. Der er kommet hastighedsdæmpning med chikaner. (Projekt S64 i Cykelruteplan)
- Hovedvejen / Trælborgvej og Hovedvejen / Langagervej. Projekterne består af forbedret krydsning af Hovedvejen for cyklister. (Projekt P118 og P119 i Cykelruteplan)



Figur 10: Cykelrutenet med projekter udpeget i Cykelruteplanen.

Følgende projekter fra Cykelruteplanen ligger indenfor trafikplanens afgrænsede område og er endnu ikke gennemførte:

- Søndergade mellem Trælborgvej og Langagervej (Projekt S63 i Cykelruteplan)
  - o Cykelstrimmel og chikaner
- Søndergade / Trælborgvej (Projekt P117 i Cykelruteplan)
  - o Forbedring af forhold for krydsende lette trafikanter. Projektet er også behandlet under skoleveje.
- Brogade (Projekt S61 i Cykelruteplan)
  - o Ændring af afmærkning af chikaner.
- Brede Bygade og Storegade (Projekt S76 i Cykelruteplan)
  - o Forbedring af forholdene for lette trafikanter i forbindelse med byomdannelsesprojekt. Projektet er også behandlet under vejklassificering.
- Storegade / Brogade (Projekt P139 i Cykelruteplan)

- Hastighedsdæmpning. Mere sikker krydsning for lette trafikanter. Projektet er også behandlet under skoleveje.

Under besigtigelsen i Bredebro blev det observeret, at stikrydsningen af Langagervej ved Idrætscentret er meget mørk. Der opsættes supplerende belysning ved krydset.

#### *Delkonklusion, Cykelrutenet:*

Følgende projekter fra cykelstiplanen er medtaget i projektlisten, da de ikke indgår under øvrige emner i planen:

- Cykelstrimmel og chikaner ved Søndergade mellem Trælborgvej og Langagervej (projekt 14).
- Ændret afmærkning af chikaner på Brogade (projekt 15).
- Der opsættes supplerende belysning ved stikrydsningen af Langagervej ved Idrætscentret (projekt 16).



Skiltningen og afmærkningen ved chikanerne på Brogade kan være forvirrende for cyklister.

## 5.6 Parkering

Der er generelt gode muligheder for at parkere i Bredebro. Storegade er det eneste sted i byen, hvor det kan være problematisk at finde en parkeringsplads, men grundet etablering af det nye torv med butikker og dertilhørende parkering, forventes problemerne i fremtiden at blive minimeret.

Ved indkørsel til byen er der skiltet med p-zone for køretøjer over 3,5 ton begrænset til tidsrummet kl. 6-22. Denne skiltning stemmer overens med restriktionerne i ”Bekendtgørelse om Parkering i Tønder Kommune”. Bekendtgørelsen tillader ikke parkering på vejareal med motorkøretøjer over 3500 kg samt påhængs-, sætte- og blokvogne samt trailere, traktorer, campingvogne og autocampere i tidsrummet kl. 22-06. Skiltningen synes således fornuftig, men kan eventuelt udlades hvis der ikke opleves problemer med denne type parkering.

Generelt er skiltning et dominerende element i byen, hvorfor der ønskes så få begrænsninger med parkering som muligt. Parkeringshenvisningen er ofte tilstrækkelig.

På Storegade er der en p-begrænsning på 2 timer. Hvis der fortsat bliver problemer med at finde p-pladser på vejen efter etablering af det nye torv, sænkes tiden for parkering til 1 time.

### *Delkonklusion, Parkering:*

Forholdene for parkering og standsning er generelt fornuftige. P-zone skilte for køretøjer over 3,5 ton kan eventuelt udlades. Desuden holdes parkeringsforholdene på Storegade under observation efter etablering af det nye torv.

## 5.7 Kollektiv trafik

Der er mulighed for at anvende kollektiv trafik i Bredebro i form af både tog og bus. Den kollektive trafik samles ved Jernbanegade, hvor både tog og busser stopper. Bredebro ligger på jernbanestrækningen Bramming-Tønder. Der er desuden 3 lokale busruter som stopper i byen:

- Rute 267: Ballum - Randerup - Bredebro - Løgumkloster
- Rute 787: Bredebro - Harres - Randerup - Skast - Bredebro - Løgumkloster
- Rute 788: Bredebro - Borg - Visby - Sølsted - Bredebro (- Løgumkloster)

Der er et ønske om at Storegade og Brede Bygade bliver mere attraktive for lette trafikanter. I dag har kører rute 788 langs Storegade, mens både rute 788 og 267 kører langs Brede Bygade. Det ønskes så vidt muligt at busserne anvender egnede

alternative veje. En alternativ vej til rute 267 kunne være Industrivej som udbygges i forbindelse med etablering af det nye torv.

### *Delkonklusion, Kollektiv trafik*

Det undersøges i samarbejde med Sydtrafik om busserne kan køre på alternative ruter, så Storegade og Brede Bygade bliver friholdt (projekt 17).

## 6 KONKLUSION

De lokaliteter hvor der foreslås gennemført tiltag i Bredebro er opsummeret på figur 11.



Figur 11: Lokalteter i Bredebro, hvor der foreslås gennemført fysiske trafikprojekter.

De ovenstående forslag handler om at bibeholde eller forbedre de trafikale forhold i Bredebro. Projekterne er overordnet beskrevet i nedenstående tabel. For hvert fysisk projekt er der som bilag udarbejdet et stamblad med yderligere information omkring projekterne samt anlægsoverslag.

Nr.	Lokalitet	Tiltag
1	Storegade	Vejen forskønnes ved en omprofilering.
2	Storegade ved torvet	Belægningen på det nye torv trækkes ud over Storegade, så strækningen bliver en form for shared space.
3	Brede Bygade	Der laves bedre sammenhæng med Storegade ved at anvende lignende belægning, inventar med mere.
4	Ny adgang til campingpladsen	Ny direkte adgang til campingpladsen fra Langagervej. Projektet bliver yderligere relevant af lukning af Borgvej. Projektet finansieres privat.
5	Langagervej, stikrydsning ved banen	Fodgængerfeltet erstattes af en hævet flade.
6	Visbyvej	Hastigheden sænkes til 60 eller 70 km/t.
7	Borgvej, tilslutning til Langagervej	Borgvej lukkes for biltrafik, alternativt forbydes udkørsel mod Langagervej.
8	Storegade / Lagervej	Afmærkning af hævet flade ændres. Projektet skal ses i sammenhæng med omdannelse af Storegade.
9	Søndergade / Trælborgvej	Krydset sikres for skoleelever med supplerende belysning, skolepatruljeblink og en markering af cykellomme.
10	Trælborgvej ved skolens cykelparkering	Der laves et visuelt bump hvor elever krydser vejen for at komme til skolens cykelparkering.
11	Søndergade / Storegade	Der laves en hævet flade i krydset med rød belægning. Fladen erstatter fodgængerfelt ved skolen. Den nærtliggende buslomme skiltes, så den ikke må bruges til parkering. Bommene ved stien til skolen ændres, så det bliver nemmere at få en cykel igennem.
12	Adfærdsmæssige tiltag	Der gøres en indsats for at øge hjelmanvendelsen for især skoleelever. Dette gøres via oplysninger og kampagner i samarbejde med skolen.
13	Søndergade	Forholdene for lette trafikanter forbedres med chikaner og ændret afmærkning.
14	Brogade	Skilt med vejindsnævring fjernes. Afmærkning af eksisterende chikaner ændres.
15	Langagervej, stikrydsning ved hallen	Der laves supplerende belysning ved krydset.
16	Storegade	Det undersøges sammen med Sydtrafik om busruterne 788 og 267 kan omlægges så der undgås kørsel på Storegade og Brede Bygade.

Figur 12: Lokalteter i Bredebro, hvor der foreslås gennemført trafikprojekter. De fysiske projekter er uddybende beskrevet i bilag.