

APRIL 2013
ESBJERG KOMMUNE

HANDLEPLAN FOR TRAFIK- OG MOBILITET



Esbjerg
Kommune



EnergiMetropol
ESBJERG



INDHOLD

5	BAGGRUND OG FORMÅL
7	PROCES
9	TRAFIKALE UDFORDRINGER OG KONSEKVENSER AF TILTAG
9	TRÆNGSEL
10	TRANSPORTMIDDELFORDELING
10	TRAFIKSIKKERHED
11	GODSTRANSPORT
11	KLIMA
12	BEFOLKNINGS- OG
12	BYSTRUKTUR
14	STØJ
14	SUNDHED
15	HANDLINGSTILTAG
18	INFRASTRUKTURFORBEDRINGER
20	KOLLEKTIV TRAFIK
22	BYMILJØ OG BYSTRUKTUR
24	ÆNDRET TRANSPORTADFÆRD
26	LETTE TRAFIKANTER
28	ENERGIEFFEKTIV TRANSPORT
31	KONKLUSION



BAGGRUND OG FORMÅL

Frem mod 2030 forventes en stigning i vejtrafikken på over 40 % i Esbjerg. Dette vil give Esbjerg Kommune store udfordringer med at fastholde en god mobilitet særligt i Esbjerg by. Hvis der ikke gøres noget for at ændre transportmønstret i byen, vil den øgede trængsel i fremtiden medføre markant øget spildtid for borgere, erhvervsliv og turister. Derudover vil den stigende trafikmængde påvirke klimaet og miljøet i form af øget CO₂-udledning og forurening fra trafikken, samtidig med at bymiljøet skades som følge af de mange biler.

Esbjerg byråd har derfor den 16. maj 2011 besluttet, at der skal udarbejdes en Trafik- og Mobilitetsplan for Esbjerg by. COWI er rådgiver på opgaven.

Trafik- og Mobilitetsplanen består af en baggrundsrapport og denne handleplan. I baggrundsrapporten er Esbjerg Kommunes fremtidige udfordringer identificeret, og en række mulige tiltag, der på forskellige måder alle medvirker til at imødegå udfordringerne, er beskrevet i et samlet idekatalog.

I handleplanen er der udvalgt en række indsatsområder og tiltag fra baggrundsrapporten, som det anbefales at arbejde med frem mod 2030. Planen fastsætter de overordnede rammer for gennemførelsen af tiltag på kort, mellemlangt og langt sigt, og sikrer sammenhæng mellem de gennemførte tiltag, så tiltagene understøtter hinanden.

Hovedfokus i handleplanen er at sikre en god mobilitet i Esbjerg Kommune frem mod 2030. Det skal således sikres, at trafikken kan afvikles fornuftigt uden uforholdsmæssigt store forsinkelser. En del af fokusområdet for handleplanen er ligeledes at skabe og forbedre bymiljøet og bystrukturen i Esbjerg ved strategisk at fredeliggøre dele af byen og sikre god tilgængelighed til andre dele. Derudover sigter handleplanen også mod at omlægge dele af trafikken til mere klimavenlig transport for at forbedre miljøet og sundheden i Esbjerg.

Handleplanen danner grundlaget for arbejdet med trafik og mobilitet i Esbjerg Kommune frem mod 2030 og skal medvirke til at sikre sammenhæng i de valg, der bliver truffet på mobilitetsområdet.



PROCES

Den overordnede retning og fremdrift i arbejdet med Trafik- og Mobilitetsplanen er sikret af en styregruppe bestående af en række vigtige aktører fra Esbjerg Kommune, Vejdirektoratet, Esbjerg Havn og Sydtrafik. Der er endvidere nedsat en arbejdsgruppe, der dækker et bredt fagspektrum, som skal sikre det faglige indhold i planen. Arbejdsgruppen består af ansatte hos Esbjerg Kommune og COWI.

Baggrundsrapporten, der er et idekatalog, er behandlet i Teknik & Forsyningsudvalget og Plan & Miljøudvalget i januar 2013, og det forventes, at den endelige handleplan for Trafik- og Mobilitet godkendes af Byrådet i september 2013.

Som baggrund for arbejdet med Trafik- og Mobilitetsplanen er der inddraget eksisterende planer og målsætninger for Esbjerg, og der er afholdt 3 interessentworkshops i juni og november 2012, samt i april 2013. De eksisterende planer og ideerne fra workshopene har således dannet grundlag for de foreslåede tiltag.

Med udgangspunkt i planerne for byen og forventninger til trafikvæksten fremover er der gennemført beregninger, ved hjælp af trafikmodellen, af det forventede omfang af den fremtidige trafik i Esbjerg Kommune. På denne baggrund er de fremtidige udfordringer med trængsel på Esbjergs vejnet analyseret og beskrevet. Med udgangspunkt i udfordringerne er yderligere forslag til tiltag udarbejdet, og tiltagene foreslået på workshopene konkretiseret.

Trafik- og Mobilitetsplanen har en lang tidshorisont fra 2013-2030, og for at illustrere spændet af de forskellige muligheder for den fremtidige udvikling i Esbjerg er der opstillet to grundlæggende forskellige scenarier for at løse udfordringerne. De to scenarier er:

- › Bilscenariet
- › Det klimavenlige scenarie

I bilscenariet er hovedfokus at udbygge vejnettet, så mobiliteten for biltrafikken sikres på trods af trafikstigningen. Der vil dog stadig indgå projekter, der sigter mod at forbedre den kollektive trafik og cykling med videre, men fokus er på biltrafikken. I det klimavenlige scenarie er hovedfokus at implementere tiltag, der overflytter trafikken til bæredygtige transportformer eller begrænser transportbehovet. I det fremtidige arbejde med trafik og mobilitet i kommunen indgår tiltag fra begge scenarier, som kombineres for at sikre en bæredygtig mobilitet i Esbjerg frem mod 2030. For nærmere beskrivelser af scenarierne, og tiltagene heri, henvises til baggrundsrapporten.

I processen er der ikke kun fokuseret på at afdække de trafikale konsekvenser af tiltagene. Også de afledte effekter som klimapåvirkning, trafiksikkerhed, sundhed og støj er vurderet overordnet. Ved også at inddrage disse effekter sikres, at mobilitetstiltagene gennemføres i sammenhæng med kommunens øvrige planer.



TRAFIKALE UDFORDRINGER OG KONSEKVENSER AF TILTAG

Esbjerg Kommune står overfor en række udfordringer, som i fremtiden kan begrænse mobiliteten, øge forureningen og gøre Esbjerg til en mindre attraktiv by at bo og leve i. I det følgende er de væsentligste af disse udfordringer gennemgået. Der er i baggrundsrapporten udarbejdet en række tiltag, som medvirker til at imødegå disse udfordringer. Konsekvenserne af gennemførelse af disse tiltag er kortfattet beskrevet i det følgende.

TRÆNGSEL

Det vurderes, at trafikken i Esbjerg vil stige med over 40 % frem mod 2030 og dermed øge trængslen på vejnettet. Trafikmodelberegninger viser, at der allerede i 2020 kan forventes trængselsproblemer på dele af det overordnede vejnet i Esbjerg i myldretiden. I 2030 forventes endnu større trængselsudfordringer, hvor der på de fleste indfaldsveje vil opstå trængselsproblemer. Krydsene vil også være belastede, og særligt i kryds på indfaldsvejene fra Hjerting og Tarp vil trafikanterne opleve store forsinkelser.

Samlet set udgør den stigende trafikmængde en væsentlig udfordring for Esbjerg frem mod 2030. Hvis der ikke gennemføres tiltag til håndtering af problemet, vil der opstå væsentlig trængsel og øget forurening som følge af blandt andet mere køkørsel. Både vejstrækninger og kryds vil blive overbelastede, og det må forventes, at der dagligt opstår sammenbrud i trafikken på særligt belastede lokaliteter.

Den forventede trængsels negative påvirkning på mobiliteten er et problem for den enkelte trafikant, som må afsætte længere tid til rejser og i mindre grad end i dag kan planlægge, hvor lang tid rejsen tager. Derudover udgør det også et samfundsøkonomisk problem. Allerede i dag spildes store summer på grund af trængsel på vejnettet i Danmark. Med den stigende trafikmængde vil dette i fremtiden blive endnu større.

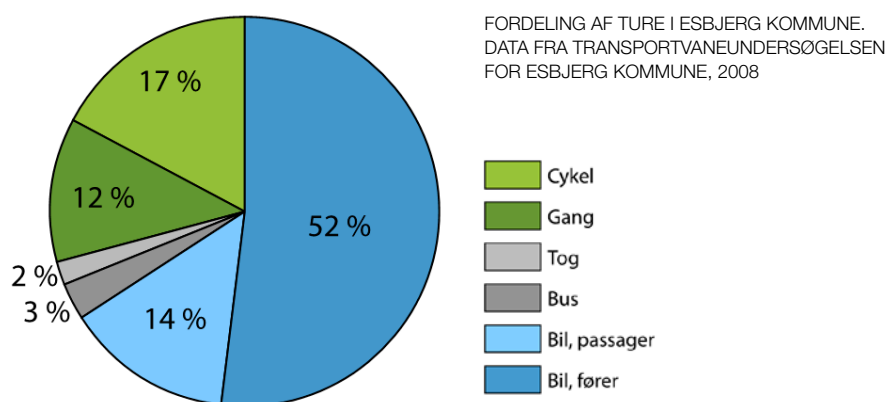
De udvalgte tiltag i denne handleplan for Trafik- og Mobilitet medfører, at der overflyttes en stor mængde trafikanter fra bil til enten kollektiv trafik, cykel eller gang. Derudover indgår der i planen også vejudbygninger og andre tiltag til forbedring af trafikafviklingen. Disse tiltag medvirker således til at begrænse trafikvæksten i byen og til at forbedre trafikafviklingen. Samlet set forventes der stigende trafik på vejnettet i Esbjerg som følge af den generelle trafikvækst frem mod 2030. Således vurderes trafikken i Esbjerg at stige med ca. 35 % frem til 2030 på trods af gennemførelsen af tiltagene i denne handleplan. Stigningen er dog ikke så voldsom, som hvis der ikke blev gennemført tiltag og samtidig etableres der gennem handleplanen en række tiltag, som øger kapaciteten på vejnettet. Dette medfører, at trængselsproblemerne i 2030 med gennemførelsen af Trafik- og Mobilitetsplanen vil være væsentlig mindre.

1

2

TRANSPORTMIDDELFORDELING

Bilen er det foretrukne transportmiddel i Esbjerg. To tredjedele alle ture foretages i bil, enten som bilfører (52 %), eller bilpassager (14 %), som angivet på nedenstående figur. Cykel og gang står for hhv. 17 og 12 % af turene, mens den kollektive trafiks andel er relativt begrænset, idet kun 2 % af turene foretages med tog og 3 % med bus.



Cykel og gang samt kollektiv trafiks andel af det samlede antal ture er væsentligt lavere end i andre større byer i Danmark, hvor f.eks. ture med cykel i Odense udgør hele 25 % af alle ture, mens bilen kun benyttes til 60 % af turene sammenlignet med 66 % i Esbjerg.

Ved gennemførelse af en række af tiltagene i Trafik- og Mobilitetsplanen kan andelen af ture foretaget med kollektiv trafik, cykel og gang øges, idet der overflyttes trafikanter fra bil til disse transportformer.

3

TRAFIKSIKKERHED

Esbjerg Kommune har en vision om, at ingen dræbes eller kvæstes alvorligt i trafikken. I Trafiksikkerhedsplanen 2007 - 2012 er der sat et mål om, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken reduceres med 40 % fra 2007 til 2012. Færdselssikkerhedskommissionen har på nuværende tidspunkt forslag til en ny national handleplan i høring. Denne indeholder en målsætning om en halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2020 i forhold til 2010. Det forventes, at Esbjerg Kommunes fremtidige trafiksikkerhedsplaner vil tage udgangspunkt i denne målsætning.

I takt med, at trafikmængden på Esbjergs veje stiger, vil det være nødvendigt i fremtiden at fokusere endnu mere på trafiksikkerheden. En omlægning af trafikken og reduktion af trafikmængden i byområderne som følge af gennemførelse af tiltagene vil kunne medvirke til at forbedre trafiksikkerheden i Esbjerg by.

GODSTRANSPORT

Godstransporten er særligt vigtig for Esbjerg by. Havnen og kommunens industri skaber jobs og profilerer Esbjerg, særligt indenfor energi på havet så som vindmølleindustrien samt olie og gas. Esbjerg Kommune ønsker at brande sig som Danmarks Energimetropol ved at udbygge sin unikke position inden for energi og energiteknologi. Det er således vigtigt, at der også fremadrettet sikres gode forhold for godstransporter til og fra byen. Samtidig skal det sikres, at forholdene for godstransporten ikke påvirker byens attraktivitet negativt.

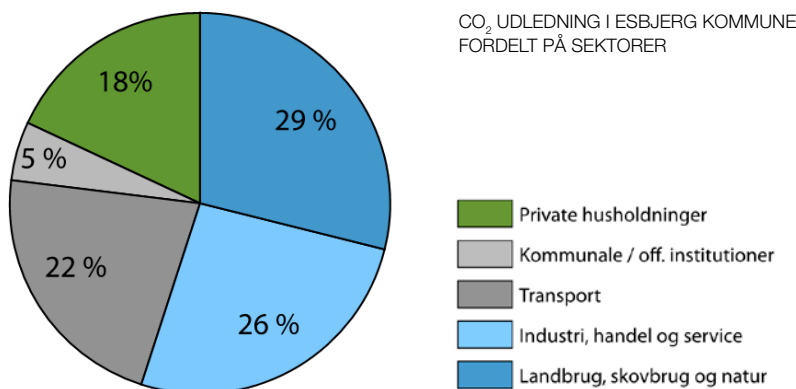
En stor del af godstransporten til og fra Esbjerg sker med lastbil. Lastbiler i bybilledeleder skaber utryghed for bløde trafikanter og gør de berørte områder mindre attraktive at bo og opholde sig i.

Godstransportens vilkår i Esbjerg er aktuelt ift. mulige transportruter og udviklingen går mod brugen af natdistribuition af varer til butikker for at mindske trængslen i dagtimerne. Ved trafiksaneringsprojekter bør der derfor tænkes i, at der vælges støjsvage belægninger, asfalt eller granit, i stedet for brosten. Godstrafikken skal således så vidt muligt holdes adskilt fra de områder i byen, hvor der færdes mange lette trafikanter. Den nye indføring fra E20 til Esbjerg Havn har for eksempel forbedret adgangsforholdene til havnen og reduceret tung trafik på byvejene. Det er også fremadrettet en udfordring for Esbjerg at skabe gode forhold for godstransporten samtidig med, at bylivet i Esbjerg sikres. Der bør være særlig fokus på at etablere en østlig særtransportrute til og fra Esbjerg Havn. Etableringen af et nyt erhvervsområde vest for Andrup vil yderligere skabe gode muligheder for at producere, transportere og udskibe meget store emner (fx vindmøller).

Godstiltagene vil således forbedre forholdene for godstrafikken i Esbjerg, hvilket igen medvirker til at gøre Esbjerg mere attraktiv for erhverv og virksomheder.

KLIMA

Problemerne skabt ved udledning af CO₂ er velbeskrevne, og Esbjerg Kommune har derfor et ambitiøst mål om at reducere kommunens CO₂-udledning med



4

5

30 % i 2020 i forhold til 2008. Denne målsætning vil formentlig indgå i Esbjerg Kommunes Klima- og Bæredygtighedspolitik, der udarbejdes i 2013.

I Esbjerg Kommune udledes årligt i alt 1,16 millioner tons CO₂ (2008). Det svarer til 10,14 tons pr. indbygger. Dette er højere end andre, store danske byer, for eksempel udledes tilsvarende i Aarhus 6,6 tons pr. indbygger og i København 4,8 tons pr. indbygger. Transport står for 22 % af den samlede CO₂-udledning i Esbjerg Kommune, som angivet på nedenstående figur. Denne andel af den samlede udledning svarer til landsgennemsnittet for i Danmark.

Der kan opnås en reduktion i klimapåvirkningen fra vejtrafikken på forskellige måder - enten ved at overflytte trafik fra bil til bæredygtige transportformer eller ved teknologisk udvikling, der begrænser CO₂-udledningen fra biltrafikken, så som alternative drivmidler og intelligent trafikstyring (ITS). Baseret på de senere års udvikling i brændstoføkonomien for bilparken skønnes det, at bilerne i gennemsnit vil køre væsentligt længere på en liter brændstof i 2030 end i dag, sandsynligvis omkring 25 km/l. I bilscenariet skønnes det således, at der i 2030 kan opnås en reduktion i CO₂-udledningen fra bilparken på cirka 14 % i forhold til 2008. Gennemføres også tiltagene i Det klimavenlige scenarie, kan der i alt opnås en reduktion i CO₂-udledningen på 19 %. Anvendes alternative drivmidler i større omfang i bilparken i 2030, f.eks. el eller biogas, kan der opnås en væsentligt større reduktion i CO₂-udledningen fra trafikken.

6

BEFOLKNINGS- OG ERHVERVSUDVIKLING

Følgende faktorer indenfor befolknings- og erhvervsudvikling kan fremadrettet give Esbjerg udfordringer:

- › Mange arbejdspladser i midtbyen og andre byområder medfører stor indpendling til områderne
- › Antallet af arbejdspladser i Esbjerg er faldet siden 2008 (dog mindre end regionsgennemsnittet), og det skal gøres endnu mere attraktivt for erhvervslivet at fokusere på Esbjerg
- › Mange indbyggere i midtbyen og andre byområder medfører stor udpendling fra områderne

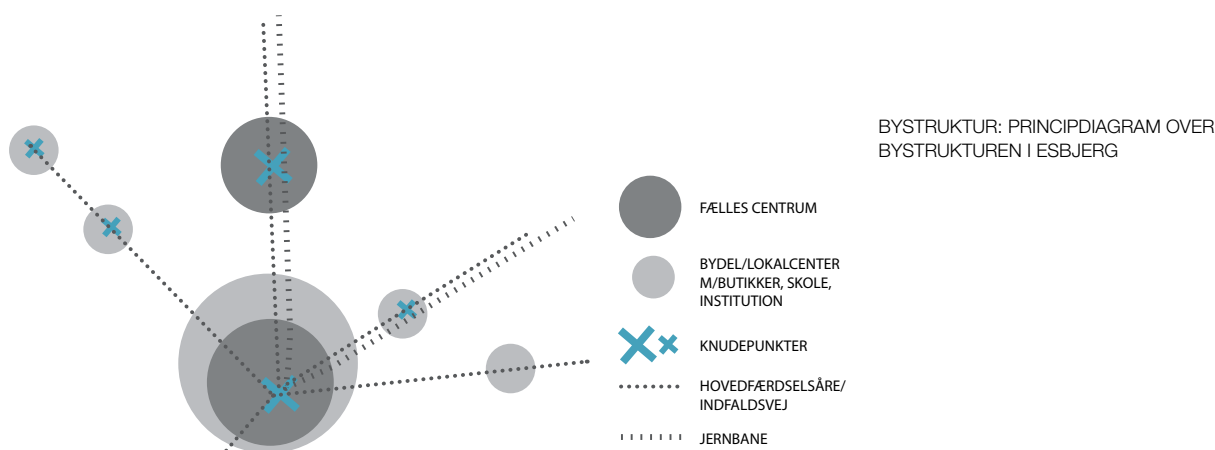
Tiltagene i Trafik- og Mobilitetsplanen understøtter, at der fremover kan ske en vækst i befolkningstallet og antallet af arbejdspladser i Esbjerg.

7

BYSTRUKTUR

Trafikken i Esbjerg påvirkes af bystrukturen på flere måder. Byen har et stort opland med spredt befolkning, hvor kun en mindre del af befolkningen bor i andre stationsbyer. Det medfører, at meget af trafikken ind til byen sker i privatbil, og da udbuddet af kollektiv trafik i Esbjerg Kommune er forholdsvis snævert, er der ikke tradition for at anvende denne.

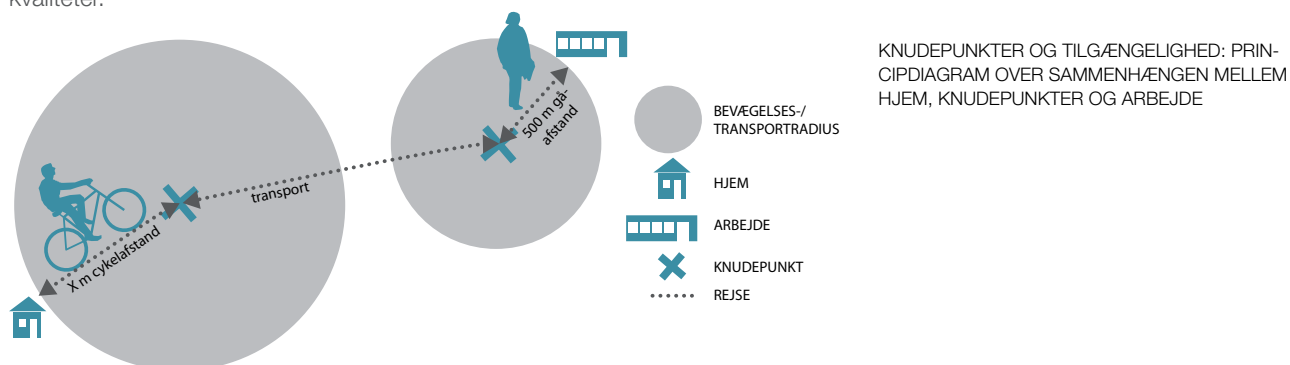
Tilsvarende er byen præget af en forholdsvis tæt bebygget bymidte, som er omgivet af et stort, mere ekstensivt bebygget forstadsområde. Også fremadrettet



forventes hovedparten af byudviklingen at ske som parcelhusudstyknings, hvilket understøtter et bilbaseret transportmønster.

Det vil fremadrettet være en udfordring for Esbjerg Kommune at få flere til at benytte den kollektive trafik. Kun 10 % af indbyggerne i kommunen og 15 % af arbejdspladserne har gåafstand (500 m) til en station. Dette betyder, at mange rejsende i Esbjerg Kommune vælger bilen frem for toget. På længere sigt giver dette øgede udfordringer på grund af den øgede befolkning i byområder og det øgede antal arbejdspladser, der samles i bycentre. Det er således en udfordring for Esbjerg Kommune at håndtere de rejsende til og fra boligområder og erhverv ved planlægning af nye bolig- og erhvervsområder samt infrastruktur.

Infrastrukturen skal generelt tilpasses, så den understøtter den ønskede bystruktur, f.eks. ved etablering af god kollektiv trafik, direkte cykelruter, god tilgængelighed til stationsområder og bydelscentre. Herved øges brugen af kombinationsrejser, som angivet på nedenstående figur. Der skal løbende arbejdes med at tilpasse trafikken i bymidten til det meget varierede byliv. Endelig skal der arbejdes for, at fremtidig byudvikling og byomdannelse bidrager til en højere tæthed i bystrukturen, under hensyntagen til de eksisterende byarkitektoniske kvaliteter.



8

STØJ

Trafikstøj påvirker beboere og andre, der færdes langs veje. Støjen er generende, men støjbelastning fra vejtrafik betyder også, at mellem 200 og 500 mennesker årligt dør i Danmark. Knap 20 % af boligerne i Esbjerg Kommune er påvirket af støj over 58 db, som er den vejledende støjgrænse for boliger. Knap 5 % er stærk støjbelastede, dvs. belastet med over 68 db. Det drejer sig særligt om de større indfaldsveje.

Støjkortlægningen for Esbjerg angiver, hvor på vejnettet, der er behov for tiltag til begrænsning af støjgener. Trafik- og Mobilitetsplanen vil få indflydelse på støjkortlægningens anbefalinger, idet tiltagene kan medføre behov for en omlægning af trafikmønstrene i byen. Gennemføres tiltagene i Trafik- og Mobilitetsplanen, kan der opnås en reduktion i trafikstigningen, ligesom en del biltrafik kan overflyttes fra boligveje til det overordnede vejnet. På denne måde kan der opnås en reduktion i støjbelastningen, særligt af boligområder.

9

SUNDHED

Esbjerg Kommune har udfordringer med et større forbrug af sundhedsydelser end landsgennemsnittet. Kommunen har derfor i 2010 udarbejdet en sygdoms- og sundhedsprofil for kommunen for at kortlægge udfordringerne. Heraf fremgår det, at alderdom er den væsentligste faktor for udvikling af kroniske sygdomme. Samtidig ses det, at sundhedsudfordringerne er større end gennemsnittet hos etniske minoriteter og lavindkomstgrupperne og særligt i udsatte områder. Cykling og gang kan øge sundheden blandt borgerne, og resultaterne fra sygdoms- og sundhedsprofilen kan således anvendes til at målrette indsatsen for at få flere til at cykle og gå mod de grupper, der har flest sundhedsudfordringer.

En lang række af tiltagene i Trafik- og Mobilitetsplanen vil desuden have en række positive sundhedseffekter. Dette er blandt andet i form af lavere støjniveau og luftforurening, herunder CO₂- og partikeludledning. Desuden vil projekterne have afledte sideeffekter, så som forbedret fysisk og psykisk miljø gennem bystrukturforbedringer.



HANDLINGSTILTAG

På baggrund af de udpegede trafikale udfordringer, er der i baggrundsrapporten opstillet et idekatalog med en lang række handlingstiltag.

Tiltagene i denne handleplan tager udgangspunkt i idekataloget, og udvælger de tiltag som hver for sig, og i sammenhæng, vurderes at give den største effekt i Esbjerg. Tiltagene er således direkte målrettet problemstillingerne og ønskerne til den fremtidige udvikling i Esbjerg.

Tiltagene er inddelt i seks hovedindsatser - "fyrtårne"

- › **Infrastrukturforbedringer**
- › **Kollektiv trafik**
- › **Bymiljø og bystruktur**
- › **Ændret transportadfærd**
- › **Lette trafikanter**
- › **Energieffektiv transport**

Handleplanen angiver hvilken tidshorisont de enkelte tiltag foreslås gennemført i. Der skelnes her mellem gennemførelse af tiltag på kort (1-3 år), mellemlang (4-8 år) og lang sigt (9-16 år). En kort tidshorisonten angiver ikke nødvendigvis, at et tiltag ikke strækker sig over længere tid end 3 år, men er et udtryk for hvornår tiltagene foreslås igangsat.

Tiltagene er udpeget og behandlet på et første planlægningsniveau. Tiltagene vil således kræve videre bearbejdning med supplerende planlægning og analyser, inden de kan gennemføres. Tiltagene på kort sigt er de mest konkrete, hvorimod tiltag, der foreslås gennemført på lang sigt vil være mere overordnede. Flere af tiltagene på lang sigt vil også være mere gennemgribende og restriktive. Disse tiltag vil kræve en vis modning før de kan gennemføres.

Som tidligere nævnt, er der stor sammenhæng mellem de fleste tiltag, hvorfor gennemførelsen af tiltag skal tage hensyn til dette. Sammenhængen mellem tiltagene er udtrykt ved prioriteringen af hvilke tiltag, der bør gennemføres på kort, mellemlang og lang sigt. Derudover er gennemførelsen af tiltagene også afhængig af Esbjerg Kommunes budgetter frem mod 2030. Fastsættelsen af budgetterne vil således have stor indflydelse på hvilke tiltag, der gennemføres før andre.

Tiltagene skal desuden ses i tæt sammenhæng med fremtidige statslige tiltag. Dette gælder både tiltag på vej- og banenettet i og omkring Esbjerg, men også transportpolitiske tiltag, som evt. indførelse af roadpricing og andre trafikregulerende midler til f.eks. fremme af den kollektive trafik, cykeltrafikken eller andet. Fremtidige statslige tiltag og politikker kan således betyde, at nogle tiltag i handleplanen kan blive fremskudt, mens andre kan risikere at udgå, da de ikke er i overensstemmelse med de statslige og nationale interesser.

En kort beskrivelse af de enkelte tiltag fremgår af de følgende afsnit. En mere uddybende beskrivelse af de enkelte tiltag og effekter heraf findes i

baggrundsrapporten. For hvert tiltag er der angivet grove skøn over etableringsomkostningerne. Løbende driftsudgifter for tiltagene er ikke medtaget i disse skøn. Generelt har anlægsprojekter dog forholdsvis lave driftsomkostninger, mens projekter som f.eks. visse kollektive trafikprojekter har forholdsvis høje driftsomkostninger. For hvert fyrtårn er tiltagene i denne handleplan opsummeret i en tabel, hvor effekten på fremkommeligheden og klimaet i forhold til den nødvendige investering er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 0 er ingen eller meget begrænset positiv effekt, og 5 er stor positiv effekt. Eksempelvis vil store vejanlæg ikke nødvendigvis få en høj score på grund af store anlægsomkostninger.



SYDTRAFIK



1

4

5

6

8

10

15



mere end
100
ledige jobs
careercountry.dk



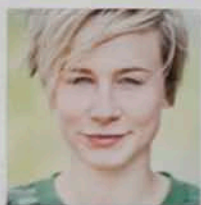
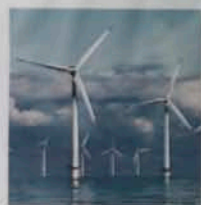
EnergiMetropol
Esbjerg Kommune

energien i Danmarks
EnergiMetropol
Esbjerg Kommune

kan blive en del af energien?
liv og karrieremuligheder i Esbjerg Kommune
glænde uddannelser og studiemiljøet i Esbjerg
+45 75 12 37 44 - og spørg efter Pernille.



CLEARCHANNEL



mere end
100
ledige jobs
careercountry.dk



EnergiM
Esbjerg Kommune

Tag del i energien i Danmark
EnergiMetropol
Esbjerg Kommune

Vil du vide mere om hvordan, du kan blive en del af energien?
www.careercountry.dk - om det gode liv og karrieremuligheder i Esbjerg
www.studiebyenesbjerg.dk - 60 videregående uddannelser og studiemiljøet
Scan QR-koden og se de ledige jobs
Ring til Esbjerg Erhvervsudvikling - Tlf. +45 75 12 37 44 - og spørg efter

CLEARCHANNEL

1

INFRASTRUKTURFORBEDRINGER

I Trafik- og Mobilitetsplanen indgår en række projekter, som skal øge fremkommeligheden på vejnettet i Esbjerg Kommune. Disse projekter består af tiltag, der skal udnytte den eksisterende kapacitet på vejnettet bedre, samt projekter for udbygning og ombygning af eksisterende veje. Derudover vil flere af tiltagene også medvirke til at lede trafikken ad andre veje for at aflaste strækninger, der er hårdt belastet, og/eller hvor der ikke ønskes store trafikmængder, herunder tung trafik.

KORT SIGT

H.E. BLUHMESVEJ

Det ønskes at forlænge H.E. Bluhmes Vej på Esbjerg Havn til Hjertingvej / Sædding Strandvej. Forlængelsen vil give forbedret adgang til Esbjerg Havn og medvirke til at aflaste Hjertingvej væsentligt. Det vurderes, at en væsentlig del af trafikken, der kører ind ad Sædding Strandvej har bestemmelsessted på Esbjerg Havn, og ved at forbinde H.E. Bluhmes med Hjertingvej vil en væsentlig trafikmængde således kunne overflyttes fra Hjertingvej. En stor del af den overflyttede trafik vil være tung trafik. Det vurderes, at dette tiltag kan etableres for ca. 11 mio. kr.

**VESTVENDTE RAMPER VED
VESTKYSTVEJ/TARP HOVEDVEJ**

Det er foreslået, at der etableres vestvendte ramper ved krydset Vestkystvej / Tarp Hovedvej. Vestkystvej og Tarp Hovedvej krydser niveaufrit, og på nuværende tidspunkt er der udelukkende etableret østvendte ramper på stedet. Ved at etablere vestvendte ramper, kan en del af trafikken til og fra Hjerting ledes uden om centrum, og i stedet ad en ydre ringvej nord og vest om Esbjerg. Projektet vil herved medvirke til at flytte den uvedkommende trafik fra Hjertingvej og Sædding Strandvej, idet den ydre ringvej bliver et bedre alternativ. Dette vil forbedre fremkommeligheden for trafikanter, der har mål langs strækningen og også gøre det attraktivt for trafikanter fra Hjerting at bruge Vestkystvej. Det vurderes, at tiltaget kan etableres for 8-10 mio. kr.

OPGRADERING AF STORMGADE

For at forbedre kapaciteten til og fra Esbjerg, foreslås Stormgade mellem Tarp Byvej og Strandby Kirkevej udvidet til 4 spor eller alternativt en 2+1 vej. Derudover indeholder projektet også etablering af en stitunnel ved krydset Stormgade/Gjesing Ringvej for bløde trafikanter. Stitutunnelen vil forbedre sikkerheden og trygheden for bløde trafikanter og øge kapaciteten i krydset. Det vurderes, at det samlede tiltag kan etableres for 100-200 mio. kr. Projektet kan eventuelt deles op i flere dele og kan evt. strække sig ind i den mellemlange tidsperiode.

NY ØSTLIG SÆRTRANSPORTROUTE

For høje særtransporter foreslås etableret en ny østlig særtransportroute fra Korsbroen til Esbjerg Havn. Ved at etablere en østlig indføring til Esbjerg Havn, fjernes særtransporterne fra Tarp Hovedvej, hvorved trafikken ind gennem Esbjerg by undgås. Særtransportruten vil give bedre adgang til Esbjerg Havn for transporter, som er højere end frihøjden for broerne over motorvejen. Dette vil kunne mindske trafikken på vejnettet omkring havnen og midtbyen. Den præcise linjeføring skal undersøges nærmere. Det vurderes, at en østlig indføring af en særtransportroute kan etableres for 5-10 mio. kr. Særtransportruten vil have en positiv effekt på klimaet, da CO₂-udslippet fra særtransporter mindskes grundet kortere rejseafstand.

**SÆRTRANSPORTKORRIDOR FRA
NYT ERHVERVSOMRÅDE**

MELLEMLANG SIGT

Der kan etableres en særtransportkorridorforbindelse fra et nyt erhvervsområde ved Andrupvej (Øst for E20) til Esbjerg Havn. Forbindelsen mellem erhvervsområdet og Esbjerg Havn skal i givet fald udføres, så den gør transport af høje, brede og lange transporter let og effektiv.

Det vurderes, at særtransportkorridoren kan etableres for 100-200 mio. kr.

For bedre at udnytte kapaciteten på vejnettet og reducere unødigt trafik, kan der gennemføres en række tiltag med intelligent trafikstyring (ITS). Dette omfatter etablering af et dynamisk parkeringsvejvisningssystem, som informerer bilister om ledige parkeringspladser på strategiske steder i byen. Herved reduceres omfanget af den parkeringssøgende trafik, da færre bilister vil køre forgæves efter parkeringspladser. Derudover omfatter projektet øget brug af trafikstyrede signalanlæg, information til trafikanter om alternative ruter samt variabel hastighedsbegrænsning afhængig af de faktiske forhold på vejene. Det vurderes, at ITS tiltagene inkl. dynamisk parkeringsvejvisning kan etableres for 30-40 mio. kr.

LANG SIGT

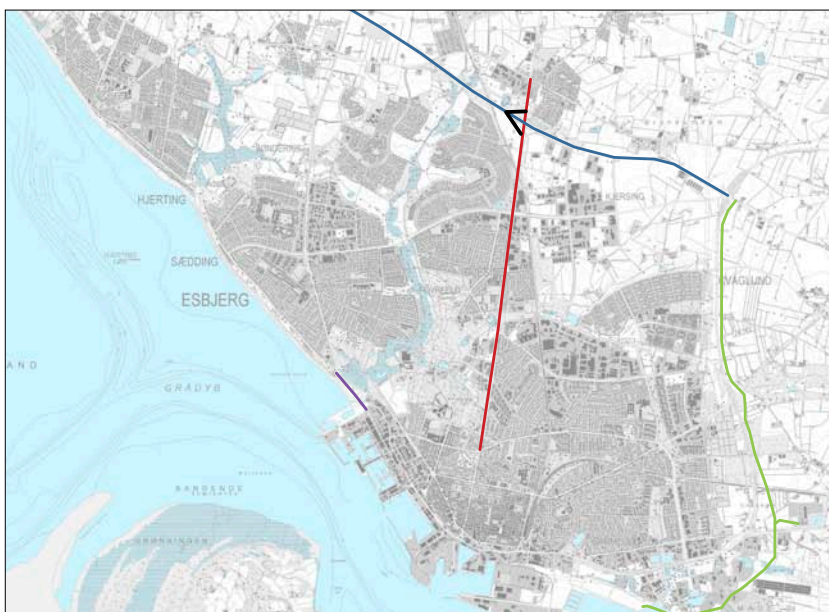
Planen indeholder også et forslag til et projekt for udvidelse af Vestkystvej til fire spor mellem Hjerting Landevej og tilslutningsanlægget ved motorvej E20. Udvidelsen vil øge fremkommeligheden og derved også sammenhængen mellem de vestlige og nordlige byområder. Med opgraderingen vil Vestkystvej blive en ny ringvejsforbindelse fra Esbjerg V. Det vurderes, at tiltaget kan etableres for 100-200 mio. kr.

PARKERINGSVEJVISNING & ITS

OPGRADERING AF VESTKYSTVEJ

INFRASTRUKTURFORBEDRINGER	Effekt på fremkommelighed ift. investering*	Effekt på klima ift. investering*
KORT TIDSHORISONT		
H.E. Bluhmesvej	● ● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○ ○
Vestvendte ramper ved Vestkystvej / Tarp Hovedvej	● ● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○ ○
Opgradering af Stormgade - samt krydsning Stormgade/Kjersing Ringvej	● ● ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○ ○
Ny østlig særtransportrute	● ● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○ ○
MELLEMLANG TIDSHORISONT		
Særtransportkorridor fra nyt erhvervsområde	● ○ ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○ ○
Intelligent trafikstyring (ITS)	● ● ● ● ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
LANG TIDSHORISONT		
Opgradering af Vestkystvej	● ● ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○ ○

* Effekten er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 5 er stor positiv effekt. Effekten ses i forhold til investeringen, hvorfor store vejanlæg ikke nødvendigvis vil få en høj score på grund af store anlægsmkostninger.



SIGNATURER	
—	H.E. Bluhmesvej
—	Vestvendte ramper ved Vestkystvej/Tarp Hovedvej
—	Opgradering af Stormgade
—	Særtransportkorridor
—	Opgradering af Vestkystvej

2

KOLLEKTIV TRAFIK

For at mindske trængslen og øge mobiliteten i Esbjerg, samt sikre en mere grøn transport, indeholder Trafik- og Mobilitetsplanen en lang række tiltag for at styrke den kollektive trafik og overføre passagerer fra biler til busser og tog. Flere passagerer med den kollektive trafik kræver et udbygget, let tilgængeligt og velfungerende trafiksystem, hvor rejsetiden skal reduceres, og gener i forbindelse med omstigning skal minimeres.

KORT SIGT

TRAFIKALT KNUDEPUNKT

Esbjerg Kommune ønsker at omlægge den eksisterende banegård i Esbjerg, så adgangsforholdene til og sammenhængen mellem de forskellige transportformer forbedres i forbindelse med skift m.v. Der tages hensyn til adgang til perronerne, til bustrafikken og til cykeltrafikken samt skiftemulighederne mellem de forskellige transportformer. Den samlede anlægssum skønnes at være ca. 42 mio. kr.

NÆRBANE

Det er foreslået, at der køres med øget frekvens på strækningen Ribe - Esbjerg - Varde - Oksbøl, og at der etableres en nærbanestation i Jerne. Nærbaneprincippet betyder desuden, at afgangene sammenbindes, så det bliver muligt at køre strækningen fra Ribe til Oksbøl uden at foretage skift og med stop i alle de mellem liggende mindre byer, hvoraf Varde, Esbjerg og Ribe vil have den største passager tyngde. Tidligere analyser af projektet viser, at en nærbane på strækningen vil være et samfundsøkonomisk godt projekt. Etableringen af en nærbane på strækningen samt en ny station i Jerne, kan opdeles i 3 etaper, og skønnes at koste 150-400 mio. kr. i alt. Etape A, som består af etablering af en ny station i Jerne kan gennemføres på kort sigt, mens Etape B og C hhv. kan implementeres på mellemlang og lang sigt.

CITYBUSSE

Som et led i indførelse af restriktioner for biltrafikken i midtbyen, kan der indsættes citybusser i Esbjerg. Busserne vil være mindre busser, der kører med høj frekvens ad en ringrute i centrum af Esbjerg, med stop ved kollektive trafikknudepunkter, sygehus og evt. ved større parkeringsanlæg langs udkanten af centrum. Det kan overvejes hvorvidt disse busser skal være gratis at benytte, evt. i specifikke perioder, så som på lørdage. Det anslås, at det vil koste 5-10 mio. kr. årligt at drive citybusser, afhængig af det nøjagtige omfang.

MELLEMLANG SIGT

A-BUSNET

Derudover kan der indføres busser med mere direkte ruter og højere frekvens på de centrale strækninger, et såkaldt A-busnet, som kendes fra andre større byer. Dette vil samlet set medføre kortere rejsetider og mindre ventetid for passagerer. Det må dog forventes, at en højere frekvens vil medføre øgede udgifter for den kollektive trafik. Som en del af omlægningen af busnettet med A-busser, ønskes der indført mere miljøvenlige busser, der kører på gas eller hybridbusser. Nye typer af busser vil bidrage til mindre CO₂ udledning samt mindre støj i bymiljøet.

BUSPRIORITERING

Et højklasset busnet kan understøttes af etablering af busprioritering i signalanlæg samt busbaner på blandt andet de større indfaldsveje i Esbjerg. Ved busprioritering i signalanlæg, melder en bus sin ankomst, og signalet vil give den retning hvorfra bussen kommer, grønt lys. Med egentlige busbaner kan busserne køre i deres egen bane forbi bilkøerne. Dette sender også et stærkt signal til

bilisterne om, at den kollektive trafik kan være hurtigere end bilen. Det anslås, at det vil koste 20-25 mio. kr. at etablere busprioritering og busbaner, afhængigt af det nøjagtige omfang. Busprioritering er forholdsvis dyrt, da det ofte vil kræve vejudvidelser og større anlægsprojekter.

Som et led i etableringen af et højklasset kollektivt trafiksystem med let tilgængelighed kan der etableres Parker & Rejs anlæg ved togstationer og større busstoppesteder, hvorved det gøres lettere at skifte fra bil til bus eller tog. Det anslås, at det vil koste 1-10 mio. kr. at etablere parker & rejs anlæg i Esbjerg, afhængigt af hvor og mange anlæg der etableres, samt standarden af disse.

PARKER & REJS

KOLLEKTIV TRAFIK	Effekt på fremkommelighed ift. investering*	Effekt på klima ift. investering*
KORT TIDSHORISONT		
Trafikalt knudepunkt - Esbjerg Banegårdsplads	● ○ ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
Nærbane samt station i Jerne, Etape A**	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
Citybus i Esbjerg	● ● ● ○ ○ ○	● ● ● ● ○ ○
MELLEMLANG TIDSHORISONT		
Nærbane samt station i Jerne, Etape B**	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
Højklasset kollektiv trafiksystem - A-busnet og gas-/hybridbusser	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ● ○ ○ ○
Busprioritering / busbaner	● ○ ○ ○ ○ ○	● ● ● ○ ○ ○
Parker & Rejs anlæg	● ● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○ ○
LANG TIDSHORISONT		
Nærbane samt station i Jerne, Etape C**	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○

* Effekten er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 5 er stor positiv effekt. Effekten ses i forhold til investeringen, hvorfor store vejanlæg ikke nødvendigvis vil få en høj score på grund af store anlægsomkostninger.

** Projektet omkring nærbanen vil forløbe over flere tidshorisonter, hvor der på kort sigt igangsættes indledende undersøgelser og analyser, mens der på mellemlangt sigt foretages egentlig projektering og etablering af nærbanen samt nærbanestation i Jerne.

3

BYMILJØ OG BYSTRUKTUR

Ved at gennemføre projekter, der understøtter Esbjerg Kommunes ønsker til den fremtidige bystruktur, kan der opnås en række positive effekter i forhold til de udfordringer, som kommunen står overfor inden for trafik og mobilitet. Udformning af byen har i høj grad indflydelse på trafikken, og ved at planlægge og strukturere byen med tanke på de trafikale ønsker, kan en mere hensigtsmæssig trafik og trafikafvikling understøttes, samtidig med at der sikres en høj mobilitet i byen.

KORT SIGT

BYENS LIV OG RUM

Esbjerg er opbygget som en række bydele grupperet omkring det fælles centrum. Det er væsentligt at fastholde den basale service i form af detailhandel og institutioner i bydelscentrene. Dette kan medvirke til at reducere transportbehovet, og understøtte en sammenhængende hverdag for beboerne.

Esbjerg bymidte er og skal vedblive med at være en levende, aktiv bydel. Det er karakteristisk, at der er store forskelle på, hvordan bylivet udfolder sig. Turister sætter deres præg på bymidten om sommeren, mens en række events tiltrækker mange mennesker til bymidten i kortere eller længere perioder i løbet af året. Esbjerg Kommune arbejder med følgende tiltag for at styrke bylivet i bymidten:

- › Omlægning af centerområdet fra et langt, énstrengt strøg langs Kongensgade til et mere varieret forløb, der inddrager side- og parallelgader over en koncentreret strækning. Projektet omfatter ændringer i trafikstrukturen omkring strøggaderne.
- › Varieret tilgængelighed for biler i de centrale dele af bymidten, afhængigt af aktivitetsniveauet. En levende bymidte udmønter sig i varierende trafikstruktur.
- › Etablering af et P-vejvisningssystem i bymidten skal medvirke til at mindske kørsel i forbindelse med parkering. Systemet bør optimeres til at kunne håndtere det varierende byliv.
- › Godstransportens vilkår i Esbjerg er et centralt emne ift. mulige transportkorrigeringer og udviklingen mod natdistribution af varer, hvilket gør, at der ved trafiksaneringsprojekter skal vælges støjsvage belægningsarter.

MELLEMLANG SIGT

BYENS STRUKTUR OG
SAMMENHÆNG

Der er i dag en stor grad af mobilitet imellem bydele i Esbjerg. En udfordring er at flytte en del af transportarbejdet til kollektive trafikformer, cykel eller gang. For at gøre det mere attraktivt at vælge kollektiv trafik arbejdes der med at øge tilgængeligheden til centrale trafikknudepunkter som banegård og nærbanestationer samt busomstigningssteder ved at etablere bedre stiforbindelser. Særligt omkring Gjesing station og Bilka kan tilgængeligheden for lette trafikanter forbedres, og derved medvirke til at gøre butiksområdet mere tilgængeligt, også for handlende der kommer hertil via bus og tog. Ombygning af Gjesing station er skønnet til at koste ca. 1 mio. kr.

LANG SIGT

BYFORTÆTNING

Generelt anbefales det, at der ved udlæg af nye boligområder arbejdes for at der i højere grad arbejdes med områder med højere beboertæthed og større variation i bebyggelsen end ved traditionelle åben-lav kvarterer. Tilgængeligheden til offentlig transport og knudepunkter bør indgå som et vigtigt parameter ved planlægning af nye boligområder.

Samtidig anbefales det at udnytte potentialet for fortætning i forbindelse med byomdannelsesprojekter, efter en konkret vurdering af den bymæssige sammenhæng. Det kan både være i traditionelle omdannelsesprojekter med konvertering af funktionstømte erhvervsområder til tætte, blandede byområder, men også ved introduktion af tæt-lav-bebyggelser eller lave etageboliger i åben-lav-områder, og ved at understøtte etablering af taglejligheder og infill-byggeri i bymidten. Fortætning skal i alle tilfælde ske efter en byarkitektonisk analyse som redegør for hvad de enkelte byområder kan bære.

BYMILJØ OG BYSTRUKTUR	Effekt på fremkommelighed ift. investering*	Effekt på klima ift. investering*
KORT TIDSHORISONT		
Byens liv og rum	● ● ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○
MELLEMLANG TIDSHORISONT		
Byens struktur og sammenhæng	● ● ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○
LANG TIDSHORISONT		
Byfortætning	● ● ● ○ ○	● ● ○ ○ ○

* Effekten er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 5 er stor positiv effekt. Effekten ses i forhold til investeringen, hvorfor store vejanlæg ikke nødvendigvis vil få en høj score på grund af store anlægsmkostninger.



4

ÆNDRET TRANSPORTADFÆRD

Trængselsproblemerne for biltrafikken i Esbjerg kan foruden infrastrukturelle ændringer også adresseres ved at gennemføre tiltag, der skal ændre transportadfærden i Esbjerg og gøre denne mere hensigtsmæssig. Der er i forbindelse med Esbjerg Trafik- og Mobilitetsplan foreslået en række konkrete projekter, der skal ændre transportadfærden. Disse projekter sigter mod at begrænse trafikken både gennem holdningsændringer hos bilister, men også ved indførelse af restriktioner for biltrafikken.

KORT SIGT

SAMKØRSEL

Der kan gennemføres omfattende kampagner med henblik på at øge brugen af samkørsel, suppleret med f.eks. samkørselsdatabaser, apps, med adgang for borgerne via mobiltelefoner. Etablering af samkørselspladser på strategiske steder vil ligeledes være en del af tiltaget. Det er vurderet, at projektet for øget samkørsel ekskl. etablering af flere samkørselspladser vil kunne gennemføres for 5-10 mio. kr. Afhængigt af antallet og omfanget af samkørselspladser, vurderes disse at kunne etableres for 30-50 mio. kr.

ÆNDRING AF MØDETIDER

Derudover kan der arbejdes med at indføre forskudte mødetider for bl.a. de offentligt ansatte i kommunen og f.eks. relevante virksomheder, således at spidsperioderne i trafikken om morgenen og eftermiddagen vil blive mere udjævnet som følge af, at flere enten møder eller får fri tidligere eller senere. Projektets omkostninger vil være til kampagner og information, skønnet 1-2 mio. kr. Implementeringen af projektet skal ske i forbindelse med udarbejdelsen af mødeplaner for ansatte m.v.

GRØNNE TRANSPORTVANER

Der kan gennemføres mere holdningsændrende projekter, hvor der gennemføres kampagner og information til kommunens borgere om grønne transportvaner og de mange fordele og muligheder herved. Disse projekter bør især rettes mod boligområder hvor der er sociale og sundhedsmæssige udfordringer. Projektet skønnes at kunne gennemføres for 1-5 mio. kr.

MELLEMLANG SIGT

DELEBILER

I relation til øget samkørsel, kan et af de trafikbegrænsende projekter være at understøtte en effektiv delebilsordning i Esbjerg Kommune, hvorved bilejerskabet i kommunen kan reduceres, eller den forventede stigning kan begrænses. Dette vil medvirke til, at det samlede antal ture kørt i bil vil falde, da bilen ikke vil være nemt tilgængelig på alle tidspunkter, og spontane bilture således undgås. Projektet skønnes at kunne gennemføres for ca. 1 mio. kr.

RESTRIKTIONER FOR BIL-
PARKERING I ESBJERG BY

Projekterne med mere restriktive tiltag kan omfatte skærpelse af parkeringsrestriktioner samt evt. indførelse af betalingsparkering på udvalgte lokaliteter, primært i den centrale del af Esbjerg. Projektet skønnes at kunne gennemføres for 2-4 mio. kr.

LANG SIGT

BILFRI ZONER

For at begrænse biltrafikken kan der indføres bilfrie zoner på enkelte delstrækninger i Esbjerg midtby. I zonerne må der ikke køre biler - dog med enkelte undtagelser, f.eks. varelevering i særlige tidsrum eller beboerkørsel og kørsel

med bevægelseshæmmede. Projektet skønnes at kunne gennemføres for 5-10 mio. kr.

ÆNDRET TRANSPORTADFÆRD (tiltag til begrænsning af biltrafik)	Effekt på fremkommelighed ift. investering*	Effekt på klima ift. investering*
KORT TIDSHORISONT		
Samkørsel	● ● ● ● ● ●	● ● ● ● ● ●
Ændring af mødetider	● ● ● ● ● ○	○ ○ ○ ○ ○ ○
Grønne transportvaner - Information, undervisning og lokalt samarbejde.	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
MELLEMLANG TIDSHORISONT		
Delebiler	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○ ○
Restriktioner for bilparkering i Esbjerg by	● ● ○ ○ ○ ○	● ● ● ○ ○ ○
LANG TIDSHORISONT		
Bilfri zoner	○ ○ ○ ○ ○ ○	● ● ● ● ● ○

* Effekten er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 5 er stor positiv effekt. Effekten ses i forhold til investeringen, hvorfor store vejanlæg ikke nødvendigvis vil få en høj score på grund af store anlægsmkostninger.



5

LETTE TRAFIKANTER

Trafik- og Mobilitetsplanen indeholder en lang række projekter, der skal fremme brugen af cykel og gang som transportform i Esbjerg Kommune. Derved kan trængslen på vejnettet lettes, og der kan forventes gevinster for klimaet i form af mindre CO₂ udledning. Projekterne favner bredt fra etablering af infrastruktur, som f.eks. cykelstier og cykel-/gangruter samt cykelstativer til mere bløde tiltag som forkælelsetiltag og kampagner, der skal få borgere og virksomheder i Esbjerg til at ændre holdning og i højere grad benytte cyklen som transportmiddel.

Projekter der fremme gang og cykeltrafik vil også have store sundhedsmæssige effekter. Dette både for den enkelte trafikant, som typisk vil opleve en forbedret kondition og øget velvære, men også for borgerne i Esbjerg Kommune som helhed pga. reduceret luft- og støjforurening. Mange af projekterne for de lette trafikanter kan ligeledes målrettes de befolkningsgrupper, som vil opleve den største sundhedsmæssige forbedring.

KORT SIGT

CYKELPENDLERRUTER

Projektforslagene omfatter etablering af cykelpendlerruter, som etableres på strækninger med størst potentiale til at tiltrække cykelpendlere - typisk fra boligområder mod midtbyens arbejdspladser og indkøbsmuligheder. Cykelpendlerruter er brede og i eget forløb, så der skabes den korteste og hurtigste rute mellem to lokaliteter. Projektet skal desuden ses i sammenhæng med den niveaufri krydsning af Stormgade/Gjersing Ringvej. Det er vurderet, at etableringen af cykelpendlerruter i Esbjerg vil koste 30-35 mio. kr. Esbjerg Kommune vil ansøge om cykelpuljemidler til alle cykelpendlerruter, hvorved der kan opnås medfinansiering fra staten.

CYKELPARKERING

Der kan gennemføres en analyse af hvor der er behov for udbygning af cykel-parkeringsfaciliteter i Esbjerg by. Dette vil sandsynligvis betyde etablering af mere cykelparkering ved de vigtige rejsemål og stationer, hvor udformningen i form af overdækket cykelparkering eller egentlige cykel p-huse ligeledes vil være en mulighed. Det er vurderet, at analyse samt etablering af cykelparkering kan gennemføres for 5-20 mio. kr.

GENNEMFØRSEL AF FORSØG
MED ELCYKLER

Der foreslås gennemført forsøgsprojekter for udbredelsen af elcykler, hvor kommunen udlåner elcykler til borgere i en periode, etablerer ladestationer for elcykler ifm. cykelparkering ved stationer og lignende, samt gennemføre oplysningskampagner om elcyklernes muligheder og fordele. Projektet vurderes at kunne gennemføres for 1-3 mio. kr.

FORKÆLELSESTILTAG
FOR CYKLISTER

For at forbedre forholdene for cyklister og tiltrække flere, kan der etableres en række forkælelsetiltag for cyklister i Esbjerg by. Dette er bl.a. grøn bølge i signalanlæg, shunts (genveje) for højresvingende cyklister i kryds samt service-stationer med cykelpumper og vand. Det anslås, at der kan etableres forkælelsetiltag for cyklister for 2-5 mio. kr.

SÆNKEDE
KANTSTENSOPSPRING

Tilgængeligheden for ældre og handicappede i Esbjerg Midtby ønskes forbedret. Der er således et forslag om at etablere sænkede kantstensopspring ved fortove

i forbindelse med de vigtigste kryds i midtbyen, for derved at lette færdslen for borgere med kørestol og rollatorer. Det er vurderet, at tiltaget kan gennemføres for ca. 5-10 mio. kr. afhængig af antallet af krydsombygninger.

MELLEMLANG SIGT

Ved at gøre områderne i Midtbyen mere attraktive fodgængere, kan det opnås, at flere vil færdes til fods i Midtbyen og i længere tid. Dette vil medvirke til at forbedre folkesundheden og styrke handels- og kulturlivet i Esbjerg. Projektet kan bl.a. indeholde udvikling og forbedring af centrale torve, etablering af spændende gårdmiljøer og passager samt forskellige oplevelser og udsmykninger i gågadeområder.

For at forbedre sammenhængen i Midtbyen og øge antallet af fodgængere i Midtbyen foreslås etableret en stiforbindelse mellem Midtbyen og havnen samt en promenade i Havnegade. Samlet vil der således opnås gode fodgængerforhold i et område fra Midtbyen mod udviklingsområderne ved Dokken mv. Ved at kombinere stiforbindelserne og promenaden med nye udsigtspunkter, opførelse af kunst eller lignende oplevelser samt at etablere opholdsoaser og lignende, vil de nye stier og promenader kunne blive et udflugtsmål i Esbjerg for både beboere og besøgende og samtidig øge antallet af fodgængere i byen med fordele for folkesundheden og handels- og kulturlivet i byen til følge.

FORHOLD FOR FODGÆNGERE I MIDTBYEN

STIFORBINDELSE MELLEM MIDT-BY OG HAVN SAMT PROMENADE I HAVNEGADE

LETTE TRAFIKANTER	Effekt på fremkommelighed ift. investering*	Effekt på klima ift. investering*
KORT TIDSHORISONT		
Cykelpendleruter	●●○○○	●●●●●○
Cykelparkering	●●○○○	●●●●○○
Gennemførelse af forsøg med Elcykler	●○○○○	●●●●●●
Forkælelsetiltag for cyklister	●○○○○	●○○○○○
Sænkede kantstensopspring	●○○○○	●○○○○○
MELLEMLANG TIDSHORISONT		
Forhold for fodgængere i Midtbyen	●●○○○	●●○○○○
Stiforbindelse mellem midtby og havn samt havnepromenade i Havnegade	●○○○○	●○○○○○

* Effekten er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 5 er stor positiv effekt. Effekten ses i forhold til investeringen, hvorfor store vejanlæg ikke nødvendigvis vil få en høj score på grund af store anlægskostninger.



6

ENERGIEFFEKTIV TRANSPORT

For at sikre en mere energieffektiv transport i Esbjerg Kommune, indeholder Trafik- og Mobilitetsplanen en række projekter, som har til formål at optimere transporten, og gøre denne mere grøn og klimavenlig. Projekterne er målrettet bidrage til at reducere den tunge og forurenende trafik i de centrale dele af byen, samt at understøtte en generel udvikling af mere en grøn og energieffektiv transport.

KORT SIGT

ALTERNATIVE DRIVMIDLER

Esbjerg Kommune kan understøtte brugen af alternative drivmidler i biler. Der kan gennemføres pilotprojekter, der understøtter udviklingen og udbredelsen af både elbiler, brint og hybridbiler, hvor Esbjerg Kommune aktivt understøtter dette ved at forsøge at skabe fordelagtige rammer for de alternative drivmidler. Det skønnes, at der kan gennemføres projekter for 5-10 mio. kr. Som en del af Esbjerg Kommunes fokus på udbredelsen af alternative drivmidler, bør det sikres at der stilles krav om dette ved udbud af den kollektive trafik, som nævnt under dette fyrtårn.

MELLEMLANG SIGT

MILJØZONE

Desuden kan der etableres en miljøzone omfattende den centrale del af Esbjerg, hvor køretøjer skal opfylde visse miljømæssige krav for at kunne køre. Der kan også indføres et tomgangsregulativ, som begrænser det tidsrum, hvor køretøjer må stå i tomgang i byen. Projektet skønnes at kunne gennemføres for 2-4 mio. kr.

LANG SIGT

LAGERHOTELLER

Der kan etableres lagerhoteller i udkanten af Esbjerg midtby, hvor gods til f.eks. butikkerne i byen omlades til mere miljøvenlige køretøjer for optimering af



varelevering i midtbyen. Dette skal også ses i sammenhæng med etablering af miljøzone og generel fredeliggørelse af midtbyen. Det vurderes, at tiltaget kan gennemføres for 10-15 mio. kr.

ENERGIEFFEKTIV TRANSPORT	Effekt på fremkommelighed ift. investering*	Effekt på klima ift. investering*
KORT TIDSHORISONT		
Alternative drivmidler	○ ○ ○ ○ ○	● ● ● ○ ○
MELLEMLANG TIDSHORISONT		
Alternative drivmidler	○ ○ ○ ○ ○	● ● ● ○ ○
Miljøzone	○ ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○
LANG TIDSHORISONT		
Lagerhoteller	● ● ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○

* Effekten er vurderet på en skala fra 0-5, hvor 5 er stor positiv effekt. Effekten ses i forhold til investeringen, hvorfor store vejanlæg ikke nødvendigvis vil få en høj score på grund af store anlægsmkostninger.





KONKLUSION

Med den samlede Trafik- og Mobilitetsplan for Esbjerg er de væsentlige kendte trafikale udfordringer i Esbjerg Kommune på nuværende tidspunkt samt de forventede udfordringer frem mod 2030 udpeget og bearbejdet. I handleplanen er der opstillet konkrete tiltag, der skal afhjælpe eller reducere disse problemstillinger. Foruden at sikre en høj mobilitet, vil tiltagene understøtte den fremtidige ønskede udvikling i Esbjerg for både by- og erhvervslivet, ligesom der vil kunne opnås en række positive sundheds- og miljømæssige effekter.

Tiltagene er grupperet i seks fokusområder (fyrtårne):

- › **Infrastrukturforbedringer**
- › **Kollektiv trafik**
- › **Bymiljø og bystruktur**
- › **Ændret transportadfærd**
- › **Lette trafikanter**
- › **Energieffektiv transport**

Disse fyrtårne vil samlet og hver for sig bidrage til at reducere trængslen, øge mobiliteten i Esbjerg, samt sikre en mere bæredygtig transport og skabe et bedre bymiljø og -struktur i Esbjerg.

Tiltagene tager udgangspunkt i to overordnede strategier, hhv. at øge fremkommeligheden for biltrafikken ved primært at udbygge vejnettet, samt at øge den klimavenlige og bæredygtige transport ved at understøtte den kollektive trafik og cykel-/gangtrafikken. Der er i handleplanen udvalgt tiltag fra begge strategier, som komplementerer og understøtter hinanden for på den måde at tilgodese de forskellige transportbehov og -interesser, der er i Esbjerg.

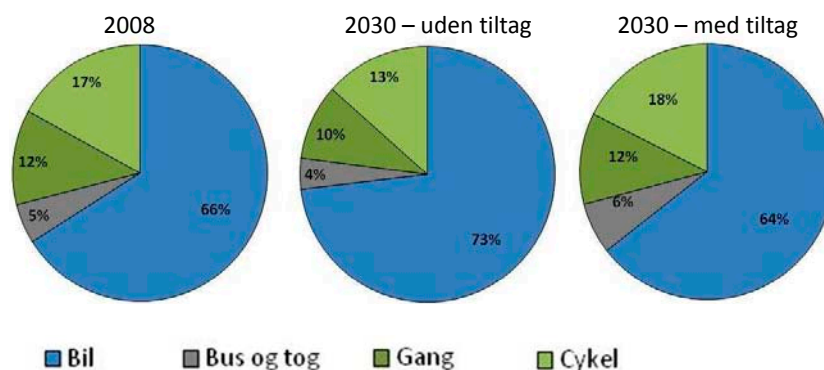
Gennemførelsen af de samlede tiltag opstillet i handleplanen forventes at resultere i, at den relativt høje andel af ture, der foretages med bil i Esbjerg Kommune (66 %) vil falde i fremtiden, og at andelen af ture med kollektiv trafik og cykel/gang tilsvarende øges. Tiltagene vil desuden have en positiv effekt på byens struktur, hvor der skabes attraktive byrum, som vil øge bylivet især i de centrale dele af Esbjerg.

Fyrtårne	Skøn over årligt sparede bilkm (mio. km)	Skøn over sparet CO ₂ i 2030 (ton pr. år)
Infrastrukturforbedringer	2,1	350
Kollektiv trafik	6,5	4.150
Bymiljø og bystruktur	-	-
Ændret transportadfærd	10,6	1.950
Lette trafikanter	5,5	900
Energieffektiv transport	0	250
SAMLET	24.7	7.600

I tabellen på forrige side er der opstillet en oversigt over de seks fyrtårne, med angivelse af skøn over hvilken effekt på antallet af kilometer kørt i bil og sparet CO₂ udledning pr. år, der kan opnås ved at gennemføre tiltagene.

Der kan i Esbjerg opnås en besparelse på ca. 25 mio. kørte bilkilometer pr. år, set i forhold til hvis der ikke blev gennemført tiltag. Den samlede trafikmængde vil dog fortsat stige frem mod 2030, men altså ikke så meget som uden tiltag. Således vurderes trafikken i Esbjerg at stige med ca. 35 % hvis tiltagene i handleplanen gennemføres, i modsætning til mere end 40 % hvis der ikke gennemføres tiltag. Den mindre trafikstigning der opnås ved at gennemføre tiltagene, samt at en række af tiltagene i Trafik- og Mobilitetsplanen også øger kapaciteten på vejnettet medfører, at trængselsproblemerne i 2030 vil være væsentlig mindre som følge af gennemførelsen af Trafik- og Mobilitetsplanen.

Såfremt der ikke gennemføres tiltag, må det forventes at bilturenes andel af det samlede antal ture i Esbjerg Kommune vil øges fra de nuværende, relativt høje 66 %, til ca. 73 % i 2030. Ændringen i transportmiddelfordelingen som følge af tiltagene i handleplanen medfører derimod, at andelen af ture foretaget i bil vil blive reduceret. Det skønnes, at tiltagene medfører en overflytning fra bil til andre transportformer, som mere end kompenserer for den ellers forventede stigning i andelen af bilture. Tiltagene i handleplanen skønnes således at kunne reducere andelen af ture foretaget med bil i 2030 fra ca. 73 % til ca. 64 %, jf. nedenstående figur.



FORDELING AF TURE PÅ NUVÆRENDE TIDSPUNKT (2009) OG MED IMPLEMENTERING AF HANDLEPLANEN I 2030

Foruden at begrænse trafikstigningen forventes tiltagene at medføre en reduktion af CO₂ udledningen på ca. 7.500 ton/år, svarende til ca. 3 % af transportsektorens samlede CO₂ udledning i Esbjerg Kommune i 2008. Samtidig forventes bilerne i fremtiden at køre længere på literen, samt generelt at blive mere miljøvenlige, bl.a. med hensyn til partikelforurening. Gennemføres tiltagene i handleplanen samtidig med, at bilparken bliver mere miljøvenlig, kan der frem mod 2030 opnås en reduktion i CO₂ udledningen fra vejtrafikken på trods af, at den samlede trafikmængde stiger. Reduktionen skyldes således en kombination af mere miljøvenlige biler, samt en overflytning af biltransport til kollektiv trafik og cykel/gang gennem tiltagene opstillet i handleplanen.

Med handleplanen er der skabt et grundlag for arbejdet med trafik og mobilitet i Esbjerg Kommune frem mod 2030. Handleplanen angiver hvilke tiltag, der bør etableres for at sikre en fornuftig mobilitet i Esbjerg i fremtiden, og lette trængslen primært på indfaldsvejene til byen. Der er angivet en overordnet tidshorisont for gennemførelsen af tiltagene, men i det fremadrettet arbejde er der flere faktorer der kan have betydning for i hvilken rækkefølge, og om enkelte tiltag gennemføres. Dette er interne faktorer i Esbjerg Kommune, som de årlige budgetter, udviklingen i trafikken og problemerne, samt eksterne faktorer som f.eks. statslige tiltag. Handleplanen er af denne grund opbygget dynamisk, således Esbjerg Kommune løbende kan vælge og prioritere hvilke tiltag, der skal gennemføres. I denne forbindelse skal der være fokus på sammenhængen mellem de enkelte tiltag, så det sikres at der opnås den største effekt.

Der har været stor fokus på at lave en realistisk handleplan, med tiltag, der er realiserbare, og mulige at gennemføre i Esbjerg og Esbjerg Kommune. For at opnå en endnu større effekt, og eksempelvis få en større overflytning af bilister til den kollektive trafik, vil det være nødvendigt med mere gennemgribende tiltag. Dette kan være tiltag så som kørselsafgifter, kørselsforbud i større dele af byen og andre tiltag af en mere restriktiv karakter. Disse former for tiltag er dog ikke realistiske at gennemføre på nuværende tidspunkt. På sigt kan det dog være en mulighed, hvorfor Esbjerg Kommune løbende vil tage højde for den trafikale, politiske og samfundsmæssige udvikling med henblik på at sikre en så hensigtsmæssig trafik og mobilitet i kommunen som muligt.

På kort sigt (1-3 år) lægges der op til tiltagene angivet på næste side, og på de efterfølgende sider er der også skitseret tiltag på mellemlangt og langt sigt.

TILTAG PÅ KORT SIGT (1-3 ÅR)	Skønnet økonomi
INFRASTRUKTURFORBEDRINGER	
H.E. Bluhmesvej	11 mio. kr.
Vestvendte ramper ved Vestkystvej / Tarp Hovedvej	8-10 mio. kr.
Opgradering af Stormgade - samt krydsning Stormgade/Kjersing Ringvej (kan anlægges i deletaper)	100-200 mio. kr.
Ny østlig særtransportrute	5 – 10 mio. kr.
KOLLEKTIV TRAFIK	
Trafikalt knudepunkt - Esbjerg Banegårdsplads	42 mio. kr.
Nærbane samt station i Jerne, Etape A*	25 mio. kr.
Citybus i Esbjerg	5-10 mio. kr.
BYMILJØ OG BYSTRUKTUR	
Byens liv og rum	
ÆNDRET TRANSPORTADFÆRD	
Samkørsel	30-50 mio. kr.
Ændring af mødetider	1-2 mio. kr.
Grønne transportvaner - Information, undervisning og lokalt samarbejde.	1-5 mio. kr.
LETTE TRAFIKANTER	
Cykelpendlerruter	30-35 mio. kr.
Etablering af cykelparkering	5-20 mio. kr.
Kampagner for og udlån af elcykler	1-3 mio. kr.
Forkælelsetiltag for cyklister	2-5 mio. kr.
Sænkede kantstensopspring ved fortove	5-10 mio. kr.
ENERGIEFFEKTIV TRANSPORT	
Alternative drivmidler	2,5-5 mio. kr.
Sum	275-445 mio. kr.

* Projektet omkring nærbanen vil forløbe over flere tidshorisonter, hvor der på kort sigt igangsættes indledende undersøgelser og analyser, mens der på mellemlangt sigt foretages egentlig projektering og etablering af nærbanen samt nærbanestation i Jerne.

TILTAG PÅ MELLEMLANG SIGT (4-8 ÅR)	Skønnet økonomi
INFRASTRUKTURFORBEDRINGER	
Særtransportkorridor fra nyt erhvervsområde	100-200 mio. kr.
Parkeringsvejvisning & ITS	30-40 mio. kr.
KOLLEKTIV TRAFIK	
Nærbane samt station i Jerne, Etape B	125 mio. kr.
Højklasset kollektiv trafiksystem - A-busnet og gas-/hybridbusser	
Busprioritering / busbaner	20-25 mio. kr.
Parker & Rejs anlæg	1-10 mio. kr.
BYMILJØ OG BYSTRUKTUR	
Byens struktur og sammenhæng	1 mio. kr.
ÆNDRET TRANSPORTADFÆRD	
Delebiler	1 mio. kr.
Restriktioner for bilparkering i Esbjerg by	2-4 mio. kr.
LETTE TRAFIKANTER	
Forhold for fodgængere i Midtbyen	
Stiforbindelse mellem midtby og havn inkl. havnepromenade	
ENERGIEFFEKTIV TRANSPORT	
Alternative drivmidler	2,5-5 mio. kr.
Miljøzone	2-4 mio. kr.
Sum	285-415 mio. kr.

TILTAG PÅ LÆNGERE SIGT (9-16 ÅR)	Skønnet økonomi
INFRASTRUKTURFORBEDRINGER	
Opgradering af Vestkystvej	100-200 mio. kr.
KOLLEKTIV TRAFIK	
Nærbane samt station i Jerne, Etape C	250 mio. kr.
BYMILJØ OG BYSTRUKTUR	
Byfortætning	
ÆNDRET TRANSPORTADFÆRD	
Bilfri zoner	5-10 mio. kr.
ENERGIEFFEKTIV TRANSPORT	
Lagerhoteller	10-15 mio. kr.
Sum	370-475 mio. kr.



ADRESSE COWI A/S
Havneparken 1
7100 Vejle

TELEFON +45 56 40 00 00

KONTAKTPERSON Karen Marie Lei

TELEFON +45 29 16 42 68

MAIL KLEI@COWI.DK