

MARTS 2013
ESBJERG KOMMUNE

TRAFIK- OG MOBILITETSPLAN BAGGRUNDSRAPPORT



Esbjerg
Kommune



EnergiMetropol
ESBJERG



INDHOLD

5 BAGGRUND

7 PROCES

- 7 PROCES OG ORGANISERING
- 8 WORKSHOPS

11 TRAFIKALE UDFORDRINGER

- 12 TRÆNGSEL
- 15 TRANSPORTMIDDELFORDELING
- 16 TRAFIKSIKKERHED
- 16 GODSTRANSPORT
- 16 KLIMA
- 17 BEFOLKNINGS- OG ERHVERVSUDVIKLING
- 17 BYSTRUKTUR
- 19 STØJ
- 19 SUNDHED

21 SCENARIER

- 22 BILSCENARIO
- 22 DET KLIMAVENLIGE SCENARIO
- 23 STATSLIGE TILTAG

27 MULIGE INDSATSOMRÅDER

- 28 KOLLEKTIV TRAFIK
- 29 CYKELTRAFIK
- 31 BILTRAFIKBEGRÆNSENDE TILTAG
- 32 BYSTRUKTUR
- 33 TEKNOLOGI
- 35 BIL- OG GODSTRAFIKKEN
- 36 STATSLIGE OG INTERNATIONALE TILTAG

39 KONSEKVENSER

- 39 TRAFIKALE KONSEKVENSER
- 40 KLIMAEFFEKTER
- 42 FORTÆTNING OG BYSTRUKTUR
- 42 STØJ
- 42 SUNDHEDSEFFEKTER
- 43 BEFOLKNINGS- OG ERHVERVSUDVIKLING
- 44 OPSAMLING AF EFFEKTER

48 APPENDIX

- 48 PROJEKTBLADE
- 101 TILTAG I SCENARIERNE
- 102 WORKSHOPDELTAGERE

· RÅDGIVER	COWI
· PROJEKTNR.	A023146
· DOKUMENTNR.	1
· VERSION	10
· UDGIVELSESDATO	21. marts. 2013
· UDARBEJDET	NBPT / MOJR
· KONTROLLERET	KLEI / KRBR / FST / CARO
· GODKENDT	KLEI



BAGGRUND

Den forventede fremtidige stigning i vejtrafikken på over 40 % frem mod 2030 vil give Esbjerg Kommune udfordringer med at fastholde en god mobilitet, særligt i Esbjerg by. Hvis der ikke gøres noget for at ændre transportmønsteret i byen, vil den øgede trængsel i fremtiden medføre øget spildtid for borgere, erhverv og turister. Samtidig vil den øgede trafikmængde påvirke klimaet og miljøet i form af øget CO₂-udledning og forurening fra trafikken. 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.

Med Trafik- og Mobilitetsplanen ser Esbjerg Kommune frem til 2030 for at man kan transportere sig i Esbjerg på den mest hensigtsmæssige måde fremover.

Denne baggrundsrapport udgør første del af Trafik- og Mobilitetsplanen. Rapporten danner grundlag for, at Esbjerg Kommune kan træffe en række valg om, hvordan den stigende trafikmængde skal håndteres. Valgene skal træffes under hensyntagen til økonomiske krav, og i sammenhæng med kommunens øvrige planer og indsatser.

I baggrundsrapporten er set på indsatser, som kan medvirke til at løse de trafikale og miljømæssige udfordringer. Det er investeringer i bæredygtig mobilitet i form af fx mere samkørsel, kollektiv trafik tiltag, cykelfremme, kombinationsrejser, byudviklingstiltag og brug af ny teknologi samt ved at forbedre kapaciteten på vejnettet. Rapporten indeholder således et idekatalog for kommunens valg af transporttiltag i de kommende år. Kataloget består af cirka 50 projektblade med beskrivelser af mulige tiltag, der kan anvendes i Esbjerg.

Baggrundsrapporten danner grundlaget for en handleplan for Esbjerg Kommunes transporttiltag frem mod 2030. Planen vedtages politisk i 2013.



Milas
75 13 00 77
Stor Buffet
A la carte
menyer
Børne menyer
Mad ud af huset
Find vores menuer på:
www.milas-restaurant.dk

Japan photo

物
物
PAS-FOTO
PAS-FOTO

CHRIS SCHREDE
CHRIS SCHREDE

UDS

PROCES

Som baggrund for arbejdet med baggrundsrapporten er der inddraget eksisterende planer og målsætninger for Esbjerg, og der er gennemført workshops. De eksisterende planer og ideerne fra workshoppen har således dannet grundlag for de foreslåede tiltag. Til styring af processen har der været udpeget en styregruppe og en arbejdsgruppe. Dette kapitel er opdelt i to følgende afsnit.

1 Proces og organisering

2 Workshops

PROCES OG ORGANISERING

Arbejdet med Trafik- og Mobilitetsplanen blev igangsat i marts 2012, og den endelige Trafik- og Mobilitetsplan forventes at blive politisk vedtaget medio 2013. Der er nedsat en styregruppe bestående af en række vigtige aktører, som har ansvaret for at udstikke den overordnede retning og fremdriften for projektet.

Styregruppe
Hans Kjær, Direktør for Teknik & Miljø, Esbjerg Kommune (Formand)
Peter Nebeling, Vej- & Parkchef, Esbjerg Kommune
Peter Bagge, Planchef, Esbjerg Kommune
Jens Kjærgaard, Afdelingsleder, Vejdirektoratet
Kjeld Dahl Sørensen, Teknisk chef, Esbjerg Havn
H.C. Bonde, Direktør, Sydtrafik

Tilknyttet styregruppen er der nedsat en arbejdsgruppe, som dækker et bredt fagspektrum, hvis formål er at implementere styregruppens beslutninger.

Arbejdsgruppe
Peter Nebeling, Vej- & Parkchef, Esbjerg Kommune (Formand)
Susan Schmidt, Ingeniør og planlægger, Esbjerg Kommune
Søren Schrøder, Vejchef, Esbjerg Kommune
Erling Sonne, Kontorchef Byplan, Esbjerg Kommune
Louise Klok Ingvarsen, Projektleder, Sundhed og Omsorg, Esbjerg Kommune
Kirsten Pedersen, Ingeniør, Klima-bæredygtighed, Esbjerg Kommune
Karen Marie Lei, Sektionsleder, COWI

1

2

WORKSHOPS

Byens borgere, erhverv og turister påvirkes alle af de valg, der træffes i Trafik- og Mobilitetsplanen. For at finde de bedste løsninger er der under tilblivelsen af denne Trafik- og Mobilitetsplan gennemført en dialogproces, hvor interessenter har været inviteret til at deltage i to workshops om trafik og mobilitet i Esbjerg. En deltagerliste fra de to workshops kan ses i appendix.

En workshop giver god mulighed for at tilvejebringe den viden, som findes blandt interessenterne. En viden Esbjerg Kommune kan have god gavn af. På workshoppen er samlet interessenter fra forskellige trafikantgrupper, som i et samspil i grupper, er blevet enig om fælles gode løsninger.

Den første workshop blev afholdt d. 20. juni 2012 og havde til formål at få aktørernes input til planen. Der blev diskuteret trafikale udfordringer og behov, løsningsmuligheder samt bæredygtighed i forhold til at sikre mobiliteten i Esbjerg frem mod 2030. Deltagerne arbejdede blandt andet i grupper.

Anden workshop blev afholdt d. 13. november 2012, hvor aktørerne fik mulighed for at kommentere et udkast til baggrundsrapportens indhold, herunder handlingstiltag og indsatsområder, også denne gang i grupper.

Idéer og ønsker, som blev debatteret på de to workshops, indgår som grundlag for de tiltag, der er opstillet i baggrundsrapporten sammen med de eksisterende planer og visioner for Esbjerg. De to workshops tegner et billede af, at der blandt aktørerne er ønsker om, at der især arbejdes med følgende fokusområder:

- › Der skal skabes bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.
- › Den kollektive trafik skal forbedres.
- › Sikkerhed og tryghed for cyklister skal forbedres.
- › Fremkommeligheden for biltrafikken skal sikres.
- › Midtbyen skal aflastes trafikalt.
- › Der skal anvendes flere ITS-løsninger, samt mobil/internet til formidling af informationer. Blandt de forslåede ITS-løsninger er prioritering af busser og cykler i signalanlæg, grønne bølger samt brug af reversible (vendbare) vognbaner på større indfaldsveje.
- › Innovative tiltag skal afprøves.
- › Erhvervslivet og godstrafikken skal tilgodeses.







TRAFIKALE UDFORDRINGER

Esbjerg Kommune står overfor en række udfordringer, som i fremtiden kan begrænse mobiliteten, øge forurening og CO₂-udledning og gøre Esbjerg en mindre attraktiv by at bo og leve i. Udfordringerne beskrives kort i dette kapitel. I de efterfølgende kapitler fokuseres på tiltag, der kan medvirke til at løse udfordringerne. Kapitlet er inddelt i følgende afsnit:

- 1 Trængsel
- 2 Transportmiddelfordeling
- 3 Trafiksikkerhed
- 4 Godstransport
- 5 Klima
- 6 Befolknings- og erhvervsudvikling
- 7 Bystruktur
- 8 Støj
- 9 Sundhed

1

TRÆNGSEL

Biltrafikken har i Danmark generelt været stigende de seneste mange år, og de fleste større byer i landet kender til trængselsproblemer. Allerede i dag er der også trængselsproblemer flere steder i Esbjerg.

Frem til 2030 forventes trafikken i Esbjerg at stige yderligere. Det vurderes, at trafikken vil stige med over 40 % frem mod 2030 og dermed øge trængslen på vejnettet. Hvis der ikke gennemføres tiltag på trafikområdet, vil de eksisterende trængselsproblemer således vokse sig meget større over de næste 20 år. Trafikstigningen vil ikke kun finde sted i myldretiden. Der er en udvikling mod, at der i dag køres mere i fritiden end tidligere.

Trafikmodelberegninger viser, at der i 2020 kan forventes trængselsproblemer på en stor del af det overordnede vejnet i Esbjerg i myldretiden. Belastningsgrad er et udtryk for, hvor meget af vejens kapacitet, der er brugt. Når belastningsgraden når over 70 %, er der tale om væsentlige trængselsproblemer. På kortet herunder ses, at der på de fleste indfaldsveje i 2020 kan forventes væsentlige trængselsproblemer i myldretiden. Den nyåbnede vejindføring af E20 betyder, at der ikke opstår trængselsproblemer på denne strækning, men en del af vejene i Midtbyen er derimod overbelastede. Det skal bemærkes, at der i trafikmodellen er en række usikkerheder som gør, at resultaterne ikke bør anvendes til detaljerede analyser, for eksempel enkelte vejkryds, men alene til at vurdere overordnede problemstillinger.



Figur 1 Oversigt over fremkommelighedsproblemer på strækninger i myldretiden i 2020.

Ud fra trafikmodelberegningerne for 2030 kan forventes endnu større trængselsproblemer. På de fleste indfaldsveje vil der opstå trængselsproblemer. Særligt Stormgade og Storegade vil være hårdt belastede, idet over 90 % af vejkapaciteten er brugt på flere delstrækninger.



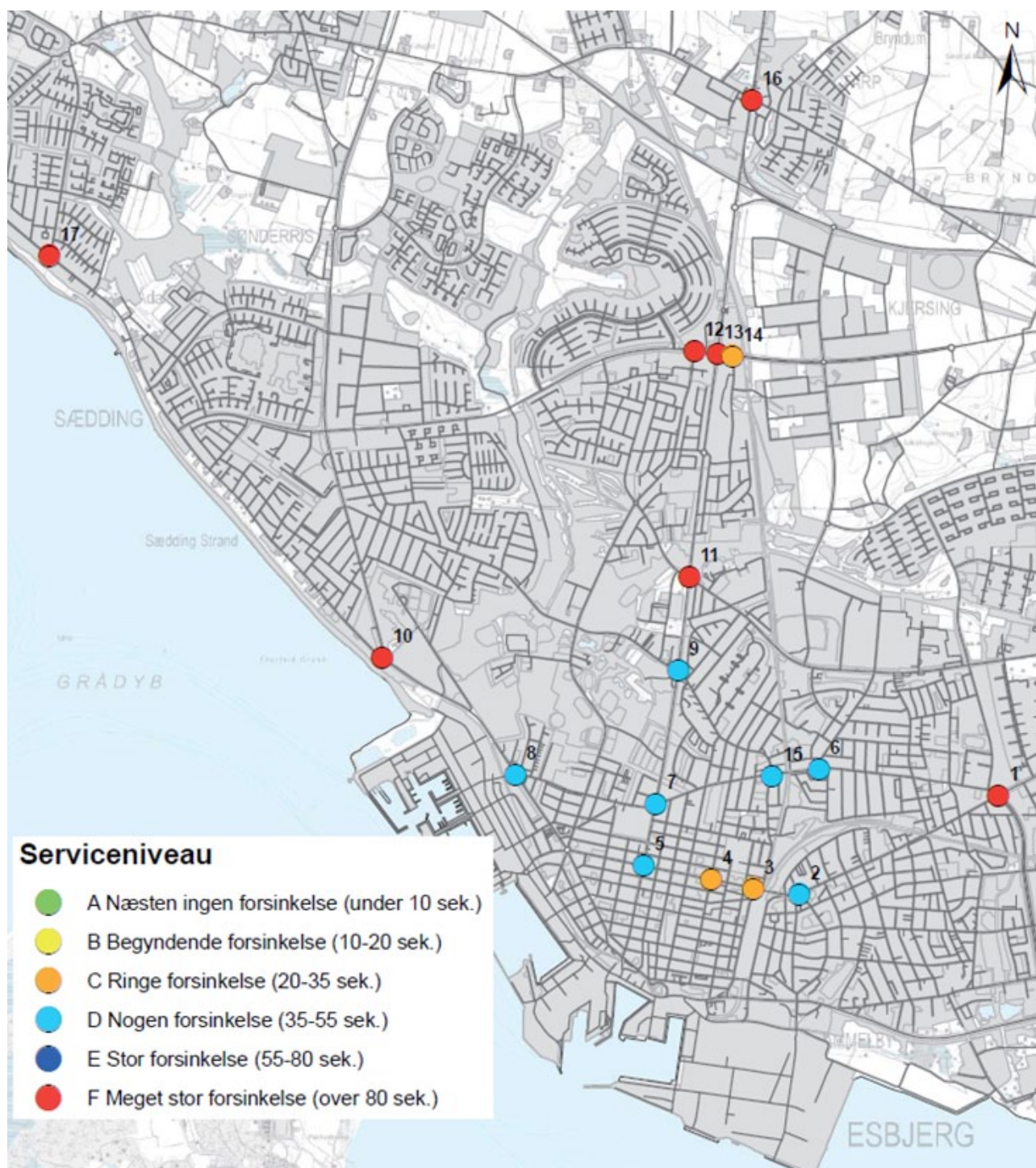
Figur 2 Oversigt over fremkommelighedsproblemer på strækninger i myldretiden i 2030.

Ikke kun strækningerne vil blive overbelastet som følge af den øgede trafikmængde. Figur 3 på næste side viser en oversigt over de forventede forsinkelser i udvalgte kryds i Esbjerg i år 2020 med den eksisterende udformning og regulering af vejrydsene. Forsinkelsen gælder for den hårdest belastede retning i spidstimen (myldretiden). Det ses, at særligt kryds på indfaldsvejene fra Hjerting og Tarp vil blive belastet, hvor trafikanterne i spidstimen vil opleve meget store forsinkelser. I år 2030 vil forsinkelsen i krydsene øges yderligere sammenlignet med år 2020 med den eksisterende udformning og regulering af vejrydsene.

Der vil således særligt i spidsbelastningsperioderne opleves meget tæt trafik, som vil overbelaste en række strækninger og kryds. Dette vil skabe forsinkelser



i trafikken, trængsel og spildtid for trafikanterne. Samtidig med at der opstår trængsel på vejnettet, vil der også på grund af den større trafikmængde opstå et større pres på parkeringspladserne i Midtbyen. Den øgede efterspørgsel efter parkeringspladser medfører også øget parkeringssøgende trafik, som medvirker til trængsel på de mindre veje i Midtbyen.



Figur 3 Oversigt over forsinkelsen i spidstimen i udvalgte kryds i Esbjerg 2020. Forsinkelsen er beregnet ud fra den nuværende geometri og signalstyring.

Den større efterspørgsel efter transport udenfor myldretiderne vil betyde, at der i disse perioder kommer mere trafik på vejene. Dette kan betyde, at der også opstår trængselsproblemer på enkelte lokaliteter udenfor myldretiderne.

Den forventede trængsel vil således påvirke borgernes, erhvervstransporternes og turisternes mobilitet negativt. Dette 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. Også samfundsøkonomisk er trængslen et problem. Allerede i dag spildes store summer på grund af trængsel på vejnettet i Danmark. Med den stigende trafikmængde vil disse summer i fremtiden blive endnu større.

Den øgede trafik og trængslen medvirker også til en øget støj, forurening og CO₂-udledning fra vejtrafikken. Støjen og forureningens negative påvirkning af miljøet og borgernes sundhedstilstand er veldokumenteret, ligesom CO₂-udledningens negative påvirkning på klimaet er det.

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. Både vejstrækninger og kryds vil blive overbelastede, og det må forventes, at der dagligt opstår sammenbrud i trafikken på nogle strækninger.

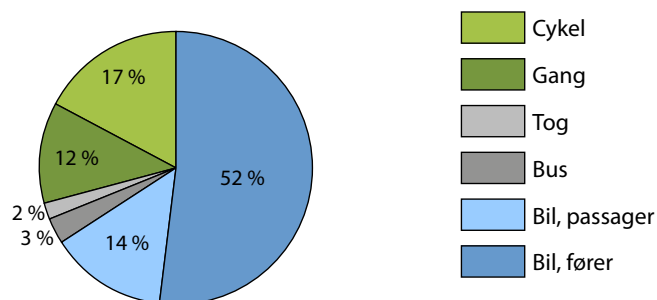
Alt i alt vil den øgede trængsel gøre Esbjerg mindre attraktiv for beboere, virksomheder og besøgende, og der er derfor tungtvejende grunde til at planlægge håndteringen af fremtidens problemer allerede nu.

TRÆNGSEL PÅ STATSVEJNETTET

Rampekrydsene ved frakørsel 75 og 76 oplever visse trængselsproblemer, og en ombygning af frakørsel 76 er besluttet igangsat. Den forventes færdig i 2013. Forbedringerne af frakørsel 75 er under planlægning, og forventes realiseret indenfor få år. Der er også gennemført en foranalyse af en opgradering af rute 11 mellem Esbjerg og Tønder, hvor der i spidsbelastningsperioder og i sommerperioden kan opstå fremkommelighedsproblemer.

TRANSPORTMIDDELFORDELING

Bilen er det foretrukne transportmiddel i Esbjerg. Lige over halvdelen af alle ture foretages som bilfører (52 %), mens 14 % af turene foregår som bilpassager, se figur 4.



Figur 4 Fordeling af ture i Esbjerg Kommune. Data fra Transportvaneundersøgelsen for Esbjerg Kommune, 2008

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 %

3

med bus.

I for eksempel Odense benyttes bilen ved 60 % af turene sammenlignet med 66 % i Esbjerg. I Randers er brugen af bil ca. den samme som i Esbjerg, da 67 % her benytter bilen som transportmiddel. I forhold til Esbjerg bruges cykling, gang og kollektiv trafik i Odense generelt mere. I Odense foretages 25 % af turene på cykel sammenlignet med 17 % i Esbjerg og 12 % i Randers. Esbjerg Kommune har således en udfordring i at bevæge sig mod de mere bæredygtige transportformer.

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.

Planen omfatter en række indsatsområder:

- › Krydsuheld med motorkøretøjer i byzone
- › Cyklister i byzone
- › Knallertkørere i byzone
- › Kurveuheld i landzone
- › Mødeuheld i landzone
- › Sikring af skoleveje og veje til fritidsmål

I takt med, at trafikmængden på Esbjergs veje stiger, vil det være nødvendigt i fremtiden at fokusere endnu mere på trafiksikkerheden. Baggrundsrapporten behandler ikke direkte konkrete trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger, men en omlægning af trafikken og evt. reduktion af trafikmængden i byområderne vil kunne medvirke til at forbedre trafiksikkerheden i Esbjerg by. Trafiksikkerhed vil blive tænkt ind i de konkrete anlæg.

4

GODSTRANSPORT

Godstransporten er særligt vigtig for Esbjerg By. Havnen og kommunens industri skaber jobs og profilerer Esbjerg. Det er således vigtigt, at der også fremadrettet sikres gode forhold for godstransporter til og fra byen. Samtidig skal det sikres, at de gode forhold for godstransporten ikke påvirker byens attraktivitet negativt. En stor del af godstransporten til og fra Esbjerg sker med lastbil. Lastbiler i bybil-ledet skaber utryghed for bløde trafikanter og gør de berørte områder mindre attraktive at bo og opholde sig i.

Godstrafikken skal således så vidt muligt holdes adskilt fra de områder i byen, hvor der færdes mange bløde trafikanter. Den nye indføring af E20 til Esbjerg Havn har for eksempel forbedret adgangsforholdene til havnen og fjernet tung trafik fra byveje. Det er også fremadrettet en udfordring for Esbjerg at skabe gode forhold for godstransporten samtidig med, at bylivet i Esbjerg sikres. Der er særligt fokus på at etablere særtransportvejforbindelsen øst for E20.

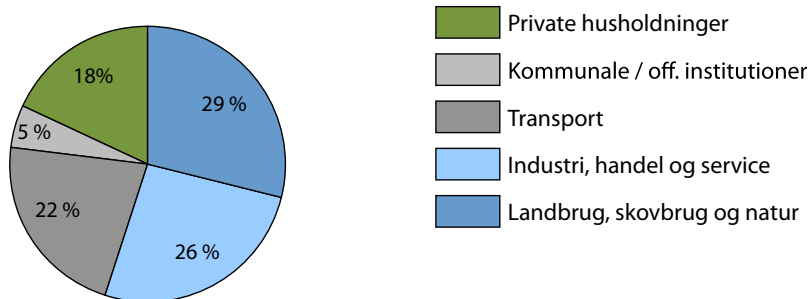
5

KLIMA

Problemerne skabt ved udledning af CO₂ er velbeskrevne, og Esbjerg Kommune har derfor et ambitiøst mål om at reducere kommunens CO₂-udledning med 30 % i 2020 i forhold til 2008.

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. Esbjerg Kommune har derfor en udfordring på klimaområdet pga. en høj CO₂-udledning pr. borger i forhold til andre større byer. Transport står for 22 % af den samlede CO₂-udledning i Esbjerg Kommune (se figur 5), hvilket svarer til landsgennemsnittet i Danmark.



Figur 5 CO₂-udledningen i Esbjerg Kommune fordelt på sektorer.

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

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, i landsbyer eller det åbne land. Det medfører, at meget af trafikken ind til byen sker i privatbil.

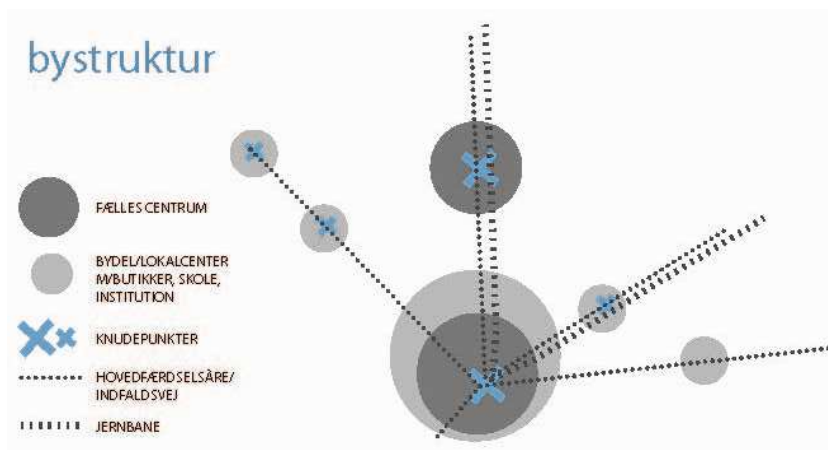
Tilsvarende er byen præget af en forholdsvis tæt bebygget bymidte, som er omgivet af mere ekstensivt bebyggede forstæder. Hovedparten af forstæderne rummer endnu de fleste basale servicefunktioner som dagligvareforretninger, skoler og institutioner, men dette er dog langsomt under forandring.

Fremadrettet forventes hovedparten af byudviklingen at ske som parcel- og rækkehusudstyknings, og i mindre omfang som fortætning. Den samlede byudvikling understøtter således fortsat et primært et bilbaseret transportmønster.

Byen rummer en række forskellige destinationer både i og udenfor bymidten. De store arbejdspladser er havnen, sygehuset, erhvervsområdet i Gjesing, samt Universitetet og de øvrige uddannelsesinstitutioner. Uddannelsesinstitutionerne er også destination for de mange studerende. Midtbyen og Gjesing Nordområdet med Bilka er de primære destinationer i forbindelse med indkøb. Bymidten er også stedet hvor en lang række events foregår. Men også Esbjerg Idrætspark med ugentlige kampe er sammen med de øvrige idrætsfaciliteter der er samlet i området en vigtig destination i byen.

6

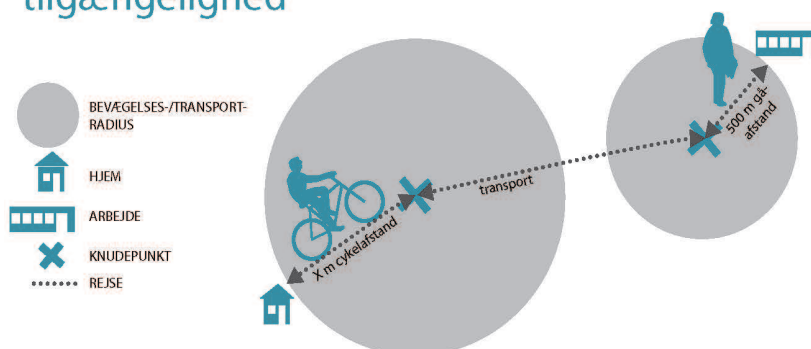
7



Figur 6 Principdiagram over bystrukturen i Esbjerg

Det vil fremadrettet være en udfordring for Esbjerg 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 (busser vælges primært af de som ikke har mulighed for at vælge bilen). 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 ny infrastruktur samt bolig- og erhvervsområder.

knudepunkter tilgængelighed



Figur 7 Principdiagram over sammenhængen mellem hjem, knudepunkter og arbejde

Erfaringsmæssigt må der ikke være mere end 500 meter fra bolig/arbejdsplads til et stoppested, og særligt ved bustransport bør der ikke være skift undervejs, hvis det skal lykkes at flytte rejsende fra bil til kollektiv transport. Dette understreger behovet for, at tilgængeligheden for cyklister og gående fra bopælen til busstop eller stationer forbedres, samtidig med at det sikres, at der etableres knudepunkter for den offentlige trafik tæt på de vigtigste destinationer.

Hvis det bilbaserede transportmønster ønskes ændret, anbefales det, at der i byudviklingen er fokus på:

- › Styrkelse af mulighederne for at anvende den kollektive trafik ved at sikre dels god tilgængelighed med cykel eller gang fra boligområderne til kollektiv trafik, dels at der er god kollektiv trafikforsyning indenfor maks. 500 meter fra de store destinationer
- › At forbedre trafikafviklingen i bymidten ved at optimere den til det varierede byliv. Det kan ske ved at variere tilgængeligheden til bymidten i forhold

til aktivitetsniveauet, og ved at etablere et velfungerende, dynamisk P-søgesystem.

- › Et generelt fokus på at skabe en tættere og mere varieret by, både i form af bebyggelse og anvendelse, i såvel bymidten som forstæderne.

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 indfyldelse på støjkortlægningens anbefalinger, idet tiltagene kan medføre behov for en omlægning af trafikmønstrene i byen.

SUNDHED

Esbjerg Kommune har udfordringer med et større forbrug af sundhedsydelse end landsgennemsnittet. Kommunen har derfor i 2010 udarbejdet en sygdoms- og sundhedsprofil for kommunen for at kortlægge udfordringerne. Alder 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 Jerne og Kvaglund Sogne. Cykling og gang kan øge sundheden blandt borgerne. 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.

8

9





SCENARIER

For at imødegå fremtidens trængsel på vejnettet og de deraf følgende negative effekter skal der ske en tilpasning på transportområdet. Esbjerg Kommune kan derved opnå en god mobilitet fremadrettet på forskellige måder.

For at illustrere de forskellige muligheder er der opstillet to yderpolsscenerier for, hvordan den fremtidige udvikling kan ske. Dette er medtaget for at vise spændet i mulige løsninger. De to opstillede scenarier er:

- › Et bilscenarie
- › Det klimavenlige scenarie

I bilscenariet er hovedfokus at udbygge vejnettet, så mobiliteten for biltrafikken sikres på trods af trafikstigningen. I det klimavenlige scenarie er hovedfokus at implementere tiltag, der overflytter trafikken til bæredygtige transportformer. Dette kan være forbedring af mulighederne for samkørsel, forholdene for cyklister i Esbjerg by og den kollektive trafik, så flere vælger cyklen og den kollektive trafik frem for bilen. Dermed mindskes stigningen i trafikken og det deraf følgende behov for investeringer i vejnettet.

Ud fra et økonomisk perspektiv anbefales det generelt at arbejde for, at den eksisterende infrastruktur kan udnyttes bedre, så mobiliteten kan sikres med mindre udbygninger af vejnettet, da store vejudbygninger er meget omkostningstunge sammenholdt med andre tiltag. Dette kan ske ved for eksempel at forbedre samkørslen, ved optimering af Esbjerg bys signalanlæg og en række andre tiltag.

I det fremtidige arbejde med trafik og mobilitet i kommunen kan der vælges tiltag fra begge scenarier, som så kombineres for at sikre en bæredygtig mobilitet i Esbjerg frem mod 2030. Der skal i valg af tiltagene sikres sammenhæng mellem de gennemførte tiltag, så tiltagene understøtter hinanden. Dette medfører også, at det kan blive nødvendigt at gennemføre omkostningstunge tiltag.

Ud over trængsel er klimapåvirkningen fra trafikken også af stor betydning for den fremtidige udvikling i mobiliteten i Esbjerg. Den teknologiske udvikling betyder, at biltrafikken fremover bliver mere klimavenlig. Her vil Esbjerg Kommunes rolle være at sikre fordelagtige forhold for de nye drivmidler. Klimapåvirkningen fra transporten kan dog også påvirkes i positiv retning ved overflytning af trafikanter fra bil til bæredygtige transportformer.

Den statslige og internationale udvikling kan også påvirke fremtidens mobilitet i Esbjerg. Bilscenariet og det klimavenlige scenarie suppleres derfor med statslige tiltag på overordnet niveau, der kan komme på tale frem mod 2030.

I nedenstående er følgende afsnit:

- 1 Bilscenarie
- 2 Det klimavenlige scenarie
- 3 Statslige tiltag

1

BILSCENARIO

Bilscenariet udtrykker en måde at nå målene, der i store træk afspejler det nuværende trafikmønster med bil som dominerende transportmiddel og med de nuværende lokaliseringsmønstre og bytætheder. Biltransporten dækker i bilscenariet en stor del af væksten i trafikken, især på de længere ture og vil dermed især øge kapacitetsbehovet på det overordnede vejnet i Esbjerg.

For at sikre mobiliteten fremadrettet omfatter bilscenariet i hovedtræk betydelige investeringer i udbygning af kapaciteten på vejnettet. Målene om CO₂-reduktion vil i scenariet primært blive klaret med teknologiske løsninger for eksempel alternative drivmidler som gas og CO₂-neutrale drivmidler som el og biobrændsler eller ITS teknologier. Selvom fossile brændstoffer ikke nødvendigvis udfases frem mod 2030, vil den teknologiske udvikling medvirke til, at vejtrafikken udnytter brændstofferne bedre - for eksempel ved at fremtidens biler kører længere på en liter brændstof. Samtidig kan den teknologiske udvikling også medvirke til at sænke den lokale forurening yderligere.

Virkemidlerne i bilscenariet vil koncentrere sig om vejanlægs- og vejopgraderingsprojekter. Udbygning af kryds og vejstrækninger vil sikre, at fremtidens trafik i Esbjerg kan afvikles på tilfredsstillende vis. Biltrafikarbejdet forventes at stige med over 40 % frem til 2030 i bilscenariet, og der vil således være behov for milliard-investeringer i vejinfrastrukturen for at sikre mobiliteten i bilscenariet.

Kollektiv transport, cykling og gang vil indgå i bilscenariet med svagt stigende andele på især de kortere ture og i midtbytrafikken.

2

DET KLIMAVENLIGE SCENARIO

Det klimavenlige scenarie tager udgangspunkt i, at Esbjerg grundlæggende har en god overordnet vejinfrastruktur, når nogle enkelte forbedringer er gennemført. Tankegangen i scenariet er, at der ud over de mest nødvendige projekter ikke skal satses på større vejudbygninger. Trafikken må med enkelte forbedringer kunne afvikles på det eksisterende vejnet. Der skal i stedet satses på at udnytte kapaciteten i de allerede foretagne investeringer bedre og på at omlægge biltrafik til alternative transportformer. I det klimavenlige scenarie opstilles et scenarie, hvor alternativerne til bil spiller en betydelig større rolle end den almindelige udvikling må forventes at medføre. Målet er, at turandelene for bæredygtige transportmidler bliver højere. Hovedelementerne i det klimavenlige scenarie er en høj prioritering af den kollektive trafik og cykeltrafikken. Således vil alternative

transportformer i det klimavenlige scenarie tage en del af den vækst i biltrafikken, der forventes i den almindelige udvikling.

Selv om der i det klimavenlige scenarie fokuseres på anvendelse af kollektiv transport, cykling og gang samt kombination mellem transportformer, vil biltrafikken også i dette scenarie være dominerende. Derfor vil det klimavenlige scenarie også indeholde alternative drivmidler i biler og tunge køretøjer. Brugen af alternative drivmidler i køretøjer vil mindske biltrafikkenes negative klimaeffekter, men vil ikke mindske trængslen på vejnettet. Alternative drivmidler vil være en del af den almindelige udvikling og det vil sandsynligvis heller ikke vil være muligt at opnå en væsentlig CO₂-reduktion uden at tænke i disse baner.

STATSLIGE TILTAG

Udviklingen på statsniveau, EU-niveau og globalt vil fremadrettet have meget væsentlig betydning for, hvordan Esbjerg kan udvikle sig. En række allerede vedtagne tiltag vil påvirke transportområdet. Blandt andet vil der ske en opgradering af jernbanestrækningen til Esbjerg, hvor der elektrificeres og signalsystemet vil blive opgraderet.

Staten har nedsat en Trængselskommission, som arbejder med tiltag til løsning af trængselsproblemer. I første omgang omhandler arbejdet særligt Hovedstadsområdet, men det kan forventes, at en del af løsningerne også vil kunne finde anvendelse i Esbjerg.

Også alternative drivmidler har fokus fra statslig side. Dette betyder bl.a., at der fra statsniveau arbejdes med elbiler og gas til tunge køretøjer.

Den fremadrettede udvikling af statslige og internationale tiltag vil også have stor indflydelse på den fremtidige trafik og mobilitet i Esbjerg. Som for de kommunale tiltag kan der arbejdes videre som i dag, hvor der satses bredt på biltrafik, kollektiv trafik, cykel og gang. Alt efter udviklingen fremover kan fokus dog også ændres, således at der i højere grad fokuseres på bæredygtige og alternative transportformer med øgede investeringer i bus, tog og cykelinfrastruktur, og afgiftstiltag.

Allerede vedtagne og fremtidige, mulige tiltag indgår i de to overordnede scenarier. De allerede vedtagne tiltag indgår i begge scenarier, mens en række statslige pejlemærker, der ikke er vedtagne, men kan dreje den fremtidige udvikling i en grøn retning alene indgår i det klimavenlige scenarie.

3

BILSCENARIE

- › Fremkommelighed for biltrafikken
 - › Intelligent trafikstyring (ITS)
 - › Opgradering af rute 12 - Varde-Esbjerg
 - › Vestvendte ramper ved Vestkystvej / Tarp Hovedvej
 - › Evt. opgradering af Hjertingvej / Sædding Strandvej
 - › Ny særtransportvej
 - › Opgradering af Vestkystvej
 - › Sanering af vejstrækning Storegade i Esbjerg
 - › Forbindelse mellem H. E. Bluhmes Vej og Hjertingvej samt etablering af forskudte T-kryds i krydset Sædding Strandvej / Tarpbagevej og Hjertingvej / H. E. Bluhmes Vej
 - › Krydsombygninger
- › Cykeltrafik
 - › Cykelstisystemet opgraderes, hvor der er størst behov.
- › Kollektiv trafik
 - › Bedre sammenhæng mellem køreplan for busser og tog
- › Bystruktur
 - › Den nuværende struktur for byudvikling fortsættes
- › Statstiltag
 - › Kapacitetsforbedring af frakørsel 75 og 76
 - › Foranalyse af en opgradering af Rute 11

DET KLIMAVENLIGE SCENARIE

- › Tiltag til begrænsning af biltrafik
 - › Samkørsel
 - › Ændring af mødetider
 - › Elbiler og ladestandere
 - › Information og kampagner.
 - › Miljøzone
 - › Restriktioner for bilparkering
 - › Delebiler
 - › Bilfri zoner
- › Cykelby
 - › Cykelpendlerruter
 - › Elcykler
 - › Cykelparkering
 - › Firmapendlercykler
 - › Niveaufri krydsning i vejkryds for cyklister
 - › Bike & Ride
- › Bystruktur
 - › Byfortætning
 - › Byens liv og rum
 - › Byens struktur og sammenhæng
- › Kollektiv trafik
 - › Gasbusser / hybridbusser
 - › Citybus
 - › Nærbane
 - › Trafikale knudepunkter
 - › A-busnet
 - › Parker og Rejs anlæg
 - › Busprioritering / busbaner / fremkommelighed
 - › Kys og Kør anlæg
 - › Flextur

STATSLIGE TILTAG

- › Gas som brændstof i tunge køretøjer
- › Ændring af transportvaner
- › Afgiftstiltag for reduktion af bilkørslen
- › Øgede midler til kollektiv trafik (primært til togtrafikken)
- › Forbedring af togforbindelser
- › Bedre udnyttelse af kapaciteten på eksisterende vejnet, jernbane og bilpark
- › Elektrificering af Jernbanestrækningen Lunderskov - Esbjerg
- › Opgradering af signalsystemet på jernbanen





Kvadrant
Barnängarna - Förenade

SCANIA

SYDTRAFIK

XK 92 081

MULIGE INDSATSOMRÅDER

Til løsning af de fremadrettede udfordringer i Esbjerg er der opstillet en række mulige indsatsområder. Mange af handlingstiltagene i disse indsatsområder er ret omfattende. Det skal ses i lyset af, at planen rækker næsten 20 år ud i fremtiden, hvorfor udviklingen kan medføre betydelige ændringer i samfundet og dermed også vejtrafikken.

I forbindelse med udpegning af de specifikke tiltag under de forskellige indsatsområder er der ikke redegjort nærmere for de økonomiske forhold. Der er dog foretaget indledende grove skøn for en række af tiltagene, hvilket findes i appendix. Den mere specifikke fastlæggelse af de økonomiske forhold for de enkelte tiltag vil ske efterfølgende.

Dette kapitel indeholder følgende afsnit:

- 1 Kollektiv trafik
- 2 Cykeltrafik
- 3 Biltrafikbegrænsende tiltag
- 4 Bystruktur
- 5 Teknologi
- 6 Bil- og godstrafikken
- 7 Statslige og internationale tiltag

1

KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive trafik i Esbjerg kan styrkes ved udbygning, optimering og øget komfort. Derudover får den kollektive trafik en endnu grønnere profil ved indsættelse af busser på andre drivmidler.

KOLLEKTIV TRAFIK

- › Klima / luftkvalitet
 - › Indsættelse af gasbusser / hybridbusser.
- › Ruter og infrastruktur
 - › Etablering af citybusser på cityringen, til Sygehuset og evt. fra parkeringspladser i byens udkant til centrum.
 - › Etablering af nærbanestation i Jerne.
 - › Implementering af A-busnet.
 - › Bedre betjening med direkte ruter til arbejdspladser og uddannelsessteder.
 - › Fokusering af kollektiv trafik i områder med bedst potentiale.
 - › Bedre og hurtigere regionalrutebetjening.
 - › Bedre samspil mellem oplandsruter, regionalruter og bybusser.
- › Trafikale knudepunkter
 - › Udbygning af trafikale knudepunkter og generel forbedring af sammenhængen mellem forskellige kollektive transportformer (bil-tog, bil-bus, cykel-bus).
 - › Etablering af Parker og Rejs-anlæg, hvor skift mellem bil og bus / tog gøres mulig.
 - › Etablering af Kys og Kør anlæg (bil / kollektiv trafik).
- › Fremkommelighed
 - › Busprioritering / busbaner på indfaldsveje og ringveje samt i andre relevante kryds / strækninger.

UDBYGNING OG OPTIMERING

Der kan etableres nærbanebetjening på togstrækningen mellem Ribe, Esbjerg og Varde / Oksbøl, som fungerer som akse i den kollektive betjening i området. Samtidig kan der etableres A-busnet i Esbjerg med optimerede ruter og høj frekvens, og der kan arbejdes for at forbedre de regionale ruter i området. Der kan yderligere suppleres med busbaner og busprioritering, så den kollektive trafik sikres lavere køretider og dermed bliver mere attraktive.

GAS- OG HYBRIDBUSSE

Investeringer i busser på andre drivmidler kan være med til at mindske den lokale forurening og mindske CO₂-udslippet. Derudover kan busser på alternative drivmidler skabe et godt og grønt image for den kollektive trafik.

TRAFIKALE KNUDEPUNKTER

Trafikknudepunkterne er afgørende for en velfungerende og sammenhængende kollektiv trafik. For at øge antallet af kombinationsrejser kan der sikres gode skifteforhold. Det betyder, at der etableres korte og direkte skifteveje mellem bus og tog samt gode adgangsforhold mellem cykel- og bilparkering og de kollektive transportmidler. Samtidig kan det gøres mere trygt at parkere cyklen ved knudepunkterne. Rigeligt med cykelparkeringspladser og andre cykeltiltag kan gøre det attraktivt at cykle.

Ved udvalgte trafikknudepunkter, for eksempel Ribe, Bramming og Varde stationer, kan etableres Parker og Rejs anlæg, hvor trafikanter kan parkere bilen og fortsætte deres rejse med tog eller bus. Parker og Rejs anlæggene medvirker til at overføre trafikanter fra bil til kollektiv trafik. Ofte vil de ikke helt fjerne bilturene, men i stedet forkorte dem væsentligt.

CYKELTRAFIK

Cykeltrafikken er et af de transporttilbud, som kan være med til at sikre en miljørigtig mobilitet i Esbjerg. Derfor kan forholdene og mulighederne for at vælge cyklen som et grønt transporttilbud forbedres og udbygges, og der kan skabes endnu bedre sammenhænge med andre transportmidler, så cyklen med fordel kan kombineres med andre transporttilbud.

Tiltagene er med til at understøtte kommunens overordnede mål om at optimere sundhedsindsatsen, bymiljøet, begrænse CO₂-udledningen på transportområdet gennem overflytning og optimerede forhold for cyklisterne.

CYKELRUTER OG GENVEJE

Rejsetiden er en afgørende parameter for at gøre cykling attraktiv for endnu flere. Der kan fokuseres på at øge brugen af cykel i Esbjerg ved bl.a. etablering af flere cykelstier, herunder cykelruter fra byens udkant til centrum, havn og områder med mange arbejdspladser. Allerede i dag findes gode cykelruter i Esbjerg, og en udbygning af disse til andre steder i byen kan medvirke til at gøre cykling endnu mere attraktivt.

Derudover kan der gøres en indsats, hvor der skabes genveje for cyklisterne. Der kan for eksempel være tale om genveje i kryds ved etablering af højresvings-shunts og underføringer. Der kan også være tale om at give cyklister særlige trafikale fordele via cykelvenlige veje, for eksempel ved at tillade cykling imod ensretningen, som i Torvegade i dag.

2



Cykeltrafik

- › Stier og ruter
 - › Udbygning af cykelpendlerruter, hvor cyklisterne kan komme hurtigt frem til centrale punkter i byen fx campusområdet, større arbejdspladser, sygehus, storcenter o.l.
 - › Forkælelsestiltag som fx ekstra servicetiltag som opstilling af cykel-pumper (privat drevet), grøn bølge for cyklister på centrale strækninger, forbedret skiltning af cykelruter o.l.
- › Elcykler
 - › Fokus på elcykler med eksempelvis indkøb af elcykler, som borgere kan låne med henblik på selv at købe en elcykel. Opstilling af elladere til elcykler i byen. Kampagner omkring tiltag med elcykler.
- › Cykelparkering
 - › Etablering af cykelparkering, aflåst og overdækket, samt P-cykelhuse.
- › Firmapendlercykler
 - › Firmapendlercykler, som kan bruges til og fra station eller busstop og arbejdspladsen eller til erhvervsture i arbejdstiden.
- › Kombinationsrejser
 - › Cykelstier til samkørselspladser / park & bike.

FORKÆLELSE AF CYKLISTER

I Esbjerg kan det også gøres endnu mere behageligt at være cyklist. Derfor kan etableres en række forkælelsestiltag på udvalgte lokaliteter, som skal være med til at gøre det endnu mere attraktivt at cykle. Tiltagene kan omfatte forbedring af skiltning for cyklister og flere servicestationer med mulighed for at pumpe cyklen eller få vand.

CYKELPARKERING OG BIKE & RIDE

Gode forhold ved parkering af cykler er et vigtigt grundlag for at øge antallet af cyklister. Cyklisterne ønsker at kunne stille deres cykel under ordnede forhold, gerne overdækket og i nogle tilfælde også aflåst. Det bør være rigeligt med cykelparkeringspladser placeret ved de vigtige rejsemål, så det undgås, at cyklerne parkeres uhensigtsmæssigt.

Der kan også gøres en ekstra indsats for at sikre sammenhængen mellem cykel og kollektiv trafik, bl.a. ved at forbedre adgangsforhold til stationerne, cykelparkeringen ved knudepunkter og forbedre muligheden for at medtage cykler i tog.

TRYGHED

Det skal være trygt for cyklisterne at færdes på cykel i Esbjerg. Trygheden er vigtig, både under selve cykelturen, og når cyklen er parkeret i byen eller ved en station. Derfor kan der fokuseres på at øge trygheden ved at etablere flere cykelstier, niveaufri krydsning for cykler i større kryds. Desuden kan der stilles aflåste cykelparkeringsmuligheder til rådighed ved stationer og ved knudepunkter i midtbyen og ved indkøbscentre.

BILTRAFIKBEGRÆNSENDE TILTAG

For at understøtte ønsket om overflytning af trafik fra bil til kollektiv trafik og cykel kan der også indføres biltrafikbegrænsende tiltag. Dette kan eksempelvis dreje sig om parkeringsrestriktioner, miljøzoner og begrænsninger for biler.

De biltrafikbegrænsende tiltag tvinger bilbrugerne til at overveje mulighederne for at benytte bæredygtige transportmidler som cykel eller kollektiv trafik, og tiltagene understøtter således de forbedringer for de bæredygtige transportformer, der også kan gennemføres.

I de biltrafikbegrænsende tiltag fokuseres bl.a. på særlige fordele for delebiler og en række tiltag for almindelige bilister som for eksempel samkørselspladser, ændring af mødetider for at fordele trafikken i spidsbelastninger mere jævnt over dagen. Alle disse tiltag kan være med til at understøtte Esbjerg Kommunes målsætning om at begrænse CO₂-udledningen på transportområdet, forbedre forholdene for biltrafikken og fremme brugen af samkørsel og brugen af alternative transportformer.

PARKERINGSRESTRIKTIONER

Der kan etableres øgede restriktioner for bilparkering i Esbjerg By - for eksempel ved øget brug af tidsbegrænsning eller indførelse af betalingsparkering. Restriktionerne kan særligt finde anvendelse i Midtbyen, hvor mange handlende og pendlere i dag parkerer. Eventuelle øgede indtægter ved betalingsparkering skal anvendes til parkering. Parkeringshenvísningen kan forbedres samtidig med tiltaget.

3

Biltrafikbegrænsende tiltag

- › Parkering
 - › Parkeringsrestriktioner for biler i Esbjerg by.
 - › Anvende P-afgifterne til øvrige parkeringstiltag og søge om muligheden for at benytte indtægterne på øvrige transportformer.
 - › Tilpasning af parkeringsforhold herunder betalingsparkering og tidsbegrænsede p-pladser.
 - › Særlige fordele for parkering af delebiler.
 - › Parkeringspladser i nærheden af cirkulationsgaderne.
 - › Parkeringshenvísning.
- › Elbiler
 - › Elbiler i den kommunale vognpark.
 - › Etablering af infrastruktur til elbiler (ladestationer, og særlige fordele ved parkering af elbiler).
- › Transportadfærd
 - › Kampagne om samkørsel, fx ved en konkurrence med deltagelse fra lokalråd, eller kampagner, der kan medvirke til at flytte trafikanter fra andre transportmidler til cykel.
 - › Samkørselsdatabaser.
 - › Delebilordninger, hvor brugerne deles om en flåde af biler, som de kan booke, når de har brug for dem. På den måde sikres brugernes mobilitet samtidig med, at deres bilkørsel begrænses til det mest nødvendige.
 - › Ændring af mødetider for at fordele trafikbelastningen.
- › Restriktioner for bilkørsel
 - › Bilfri zoner i Esbjerg.

BILFRIE ZONER

For at begrænse og besværliggøre bilkørsel kan med udgangspunkt i eksisterende gågader indføres bilfrie zoner i Esbjerg Midtby. Derved kan det forventes, at flere trafikanter vil benytte gang, cykel eller kollektiv trafik som transportmiddel i forhold til bilen. En del af den eksisterende bilkørsel vil flyttes fra de bilfrie zoner til det omkringliggende vejnet. Med fredeliggørelsen af de bilfrie zoner kan bymiljøet styrkes i Esbjerg Midtby ved at skabe attraktive udendørs opholdsområder.

MILJØZONE

En miljøzone er et område i byen hvor der stilles krav til partikeludledningen fra tunge køretøjer eller ældre køretøjer. Zonen kan oprettes af hensyn til borgernes sundhed og har til formål at sikre en renere luft i byen.

I Esbjerg kan der indføres miljøzoneordning i midtbyen med krav om, for eksempel køretøjer af en vis størrelse skal have påmonteret partikelfilter.

4

BYSTRUKTUR

Placeringen af trafikmål og den fysiske planlægning har stor betydning for, hvordan byens trafikstrømme udvikler sig, og er derfor afgørende for, at byens borgere og brugere vælger miljørigtige transportformer. Ambitionerne om at skabe en effektiv og miljøvenlig mobilitet i Esbjerg nødvendiggør et samspil mellem trafikløsninger og udviklingen af byens struktur. Rammerne for byens overordnede fysiske udvikling fastlægges i Kommuneplanen, og de trafikale tiltag, som iværksættes, skal understøtte de mål, som Kommuneplanen udpeger - heriblandt følgende:

- › Esbjerg Indre By skal styrkes som et dynamisk og spændende midtpunkt for Esbjerg Kommune. Esbjerg Indre By skal fremstå som et koncentreret handels- og kulturcentrum, med et varieret bymiljø, som det er attraktivt at færdes og leve i.
- › Esbjerg Nord skal, i kraft af sin rolle som regionalt indkøbscenter, udnyttes til de store udvalgswarebutikker, som ikke kan placeres i Esbjerg Indre By.
- › Bydels- og lokalcentre skal sikre en god butiksforsyning i lokalområderne.

Bystruktur

- › Udbygning af en kollektiv infrastruktur som understøtter bystrukturen, herunder god adgang til de største destinationer.
- › Foretage byudvikling, hvor der i forvejen er nærbane og busdrift
- › Øget tilgængelighed til kollektiv trafik for bløde trafikanter inden for de eksisterende byområder.
- › Infrastruktur, tilgængelighed, sundhed og støj indtænkes ved planlægning og udformning af nye bolig- og erhvervsområder, samt ved byomdannelse og byfortætning.
- › Udarbejde plan for parkeringssystem i Esbjerg bymidte, som er optimeret til et dynamisk byliv
- › Fokus på tættere og mere funktionelt og bebyggelsesmæssigt varierede byområder i bymidten og forstæderne.

EN MERE VARIERET OG TÆTTERE BY

Byudvikling med fokus på mobilitet og forbedret fremkommelighed bør foregå have fokus dels på at skabe en tættere og mere varieret bebyggelse, og dels på optimal tilgængelighed til det kollektive transportsystem. Dette sikrer, at flere vil benytte kollektiv trafik i forbindelse med arbejdspendling, indkøbs- og fritidsture. Samtidig begrænses udvikling, der øger biltrafikken.

Der kan peges på en række tiltag i forbindelse med bystrukturen, som understøtter målene:

- Øget tilgængelighed til den kollektive transport for cykler og gående i forstæderne, kombineret med et fokus på at skabe trafikknudepunkter ved de store destinationer (store arbejdspladser, bymidten, universitetet, øvrige uddannelsesinstitutioner, sygehuset og Esbjerg Idrætspark).
- Optimering af trafikafviklingen i bymidten, så den tilpasses varieret byliv, herunder også events som Festuge, Tall Ship Race og lignende.
- Etablering af et dynamisk p-søgesystem i bymidten, som kan begrænse kørsel rundt i bymidten i forbindelse med parkering.
- Koncentration af handeleggaderne, så de i højere grad bliver tilgængelige fra banegården og planlagt landgang til dokkerne
- Et generelt fokus på fortætning i bymidten, dels ved udnyttelse af tagetager og etablering af infillbyggerier, dels ved fokus på tættere bebyggelse ved områdefornyelse.
- Også i forstæderne kan mulighederne for byfortætning undersøges, for eksempel ved at undersøge mulighederne for at indpasse tæt-lav bebyggelse i åben-lav områder
- Fortætningen skal altid baseres på en analyse af områderne - potentiale for omdannelse og nybyggeri, herunder højhusbyggeri, undersøgelse af bosætning og erhvervs muligheder samt byarkitektoniske analyser.
- Generel opmærksomhed på infrastrukturelle konsekvenser ved planlægning af nye bolig- og erhvervsområder.
- Fokus på at etablere større dele af byvækstområder som en kombination hvor også tættere byområder indgår
- Tættere boligområder kan gøres attraktive ved særligt fokus på kvalitet i de offentlige rum, god adgang til natur og grønne områder, gode aktivitetsmuligheder og spændende arkitektur.

TEKNOLOGI

Der findes forskellige teknologier som med fordel kan anvendes med henblik på at forbedre udnyttelsen af de eksisterende vejtransportsystemer.

INTELLIGENT TRAFIKSTYRING (ITS)

ITS systemer kan i høj grad anvendes til at sikre, at biltrafikken afvikles på en effektiv og miljøvenlig måde. I signalregulerede kryds kan der tænkes i prioritering af busser og cykler, samt etablering af grønne bølger. På større indfaldsveje, hvor biltrafikken er prioriteret, overvejes det at udbygge vejnettet til 2+1 veje med reversible (vendbare) kørebaner. Det betyder, at der i morgenmyldretiden åbnes op for 2 spor ind mod byen og 1 spor ud af byen og den omvendte situation i eftermiddagsmyldretiden. ITS kan tænkes anvendt til håndtering af informationen til trafikanterne, så trafikken ledes ad de mest hensigtsmæssige veje, og trængslen begrænses.

LET TILGÆNGELIG INFORMATION

For at trafikanterne kan vælge den mest miljørigtige og effektive tur, skal det være muligt at sammenligne pris, tid og andre parametre for ture med forskellige transportmidler. Gennem øget viden og let tilgængelig information kan det synliggøres for trafikanterne, hvordan en given tur bør foretages.

Internet, TV, mobiltelefon og smartphone kan anvendes til at formidle relevant information. Informationen kan dække alle tilbud, dvs. kollektiv transport, cykelruter, samkørselsmuligheder m.m. Eksempelvis sidder en stor del af pendlere alene i bilen. En bedre udnyttelse af bilerne kan ske ved samkørsel, og information for eksempel via en App til mobiltelefonen eller samkørselsdatabaser kan medvirke til øget samkørsel.

ELCYKLER OG ELBILER

For at understøtte udbredelsen af elbiler kan der gennemføres forsøg med øget brug af elbiler i den kommunale vognpark samt infrastruktur for elbiler. Det forventes, at tiltaget vil betyde, at flere vil køre i elbiler frem for benzin- og dieseldrevne biler. Derved vil CO₂-udslippet fra biltrafikken mindskes sammen med luftforureningen. I tilknytning til udbredelsen af elbiler etableres også opladning for elbiler på offentlige veje.

Elcykler er cykler monteret med en elmotor, som gør det lettere at cykle, så man undgår at få sved på panden. Elcyklerne er meget brugbare på længere strækninger, hvor det er mindre attraktivt at bruge almindelige cykler. For pendlere, der kører omkring 5-15 km til/fra arbejde, kan en elcykel i mange tilfælde erstatte bilen. Der kan gennemføres forsøg med elcykler, hvor borgere kan låne en elcykel i en periode. Erfaringer fra forsøg gennemført andre steder viser, at resultatet er positivt, og at en stor del af deltagerne efter forsøget cykler mere, og selv køber en elcykel. Der kan etableres ladestationer til elcykler ved



cykelparkeringer, fx ved stationer og i det centrale Esbjerg. Øget brug af elcykel i stedet for bil kan medvirke til at forbedre folkesundheden i Esbjerg. Elcyklen kan også være brugbar for ældre borgere, der ellers har fravalgt cykling, på kortere distancer.

BIL- OG GODSTRAFIKKEN

De forskellige trafikformer er i dag typisk meget blandede, og alle veje bruges af alle trafikanttyper. Det betyder, at alle samtidigt også må gå på kompromis med bl.a. fremkommelighed, sikkerhed og komfort. Ved at tænke mere i at prioritere brugen af de forskellige veje vil transportformerne kunne optimeres og forbedres.

Med Trafik- og Mobilitetsplanen for Esbjerg skal der i høj grad tænkes i miljøvenlig transport, men det er samtidigt også vigtigt, at der til en vis grænse sikres forhold for biltrafikken, da denne fortsat vil udgøre en betydelig del af trafikken. For en udtømmende liste over tiltag for biltrafikken henvises til appendix.

6

Bil- og godstrafikken

- › Fremkommelighed
 - › Opgradering af rute 12 – Varde-Esbjerg – navnlig fra Tarp mod Esbjerg.
 - › Vestvendte ramper på Vestkystvej
 - › Etablering af 4-sporede veje, evt. 2+1 veje med reversible kørebaner (fx på Stormgade og Tarp Hovedvej).
 - › Opgradering af Vestkystvej som ringvejsforbindelse fra Esbjerg V.
 - › Kapacitetsforbedring af frakørsel 75, Esbjerg Nord.
 - › Øget fremkommelighed på indfaldsveje og ringveje.
 - › Krydsombygninger.
 - › Bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur
 - › Forbindelse mellem H.E. Bluhmes Vej og Hjertingvej
 - › Ændring af transportvaner
 - › Intelligent trafikstyring (ITS)
- › Tung trafik
 - › Ny særtransportvej fra Esbjerg Havn via Måde / Veldbæk til nyt industriområde øst for motorvejen mellem Storegade og Andrupvej.

Udbygning af vejnettet for at øge kapaciteten er generelt forbundet med store investeringer. Dette skyldes, at det for eksempel kan være nødvendigt at ekspropriere de nærliggende arealer ved vejanlægget. Det skønnes, at følgende vejprojekter hver er forbundet med anlægskostninger i størrelsesordenen 100-200 mio. kr.:

- › Udbygning af Stormgade (rute 12) mellem Tarp og Esbjerg Midtby
- › Udbygning af Vestkystvej
- › Ny særtransportvej
- › Evt. udbygning af Hjertingvej / Sædding Strandvej

7

STATSLIGE OG INTERNATIONALE TILTAG

Staten sætter de overordnede rammer for udviklingen i samfundet, og statslige tiltag vil få væsentlig betydning for den fremtidige trafik og mobilitet i Esbjerg. EU-krav eller globale krav, for eksempel om mindre brug af fossile brændstoffer, kan medføre, at staten indfører nye krav til de danske kommuner og borgere. En række statslige tiltag påvirker transportområdet blandt andet vedrørende brændsel og kollektiv trafik. Mange af tiltagene bunder i et ønske om at mindske klimapåvirkningen fra biltrafikken.

Statstiltag - vedtagne

- › Tilskud til forsøgsprojekt vedr. energieffektive transportløsninger, heriblandt gas som brændsel for tunge køretøjer
- › Krav om iblanding af biodiesel på 5,75 % i al diesel
- › Trængselskommision
- › Pulje til etablering af supercykelstier i større byer
- › Elektrificering af jernbanestrækninger
- › Takstnedsættelser i kollektiv trafik
- › Puljeforbedringer til kollektiv trafik i yderområder
- › Sporforbedringer på sidebaner
- › Opgradering af signalsystem på jernbanen

På baggrund af de trængsels-, miljø- og klimaproblemer, der er opstået over hele landet, kan der frem mod 2030 blive gennemført statslige tiltag, som modvirker denne udvikling. Det kan dreje sig om øgede afgifter for bilkørsel, øget tilskud til kollektiv trafik (primært til togtrafikken) og generelle planmæssige tiltag. En del af de mulige tiltag, der kan komme i spil, er listet her. Mange af tiltagene er utænkelige i dag, men Trafik- og Mobilitetsplanen rækker mange år frem i tiden, og tiltagene kan blive relevante på langt sigt. Esbjerg Kommune kan således gøre sig klar til at leve op til de nye krav, og dermed være på forkant, når / hvis de kommer.

Det skal bemærkes, at der ikke er taget beslutning om gennemførelse af tiltagene, og der er heller ikke taget stilling til realismen i gennemførelse af tiltagene.

Statslige pejlemærker - ikke vedtagne

- › Vejområdet
 - › Roadpricing for bilkørsel generelt – dvs. betaling for kørsel overalt.
 - › Fjernelse af befordringsfradrag for bilkørsel.
 - › Øgede registreringsafgifter for biler, der benytter fossile brændstoffer.
 - › Øgede afgifter på brændstof.
 - › Betalingsring i større byer
 - › Opgradering af Rute 11.
- › Kollektiv trafik
 - › Krav om højklasset kollektiv betjening af nye bolig- / erhvervsområder.
 - › Tilførsel af flere midler til den kollektive trafik og færre investeringer i ny vejinfrastruktur.
 - › Indførsel af gratis kollektiv trafik.
 - › Timemodellen – en times kørsel mellem de største byer i Danmark.



1893-94

JDS A L G

JUPPER

JUPPER

Gade



KONSEKVENSER

Dette kapitel indeholder følgende afsnit:

- 1 Trafikale konsekvenser
- 2 Klimaeffekter
- 3 Fortætning og bystruktur
- 4 Støj
- 5 Sundhedseffekter
- 6 Befolknings- og erhvervsudvikling
- 7 Opsamling af effekter

TRAFIKALE KONSEKVENSER

Den trafikale udvikling i Esbjerg frem mod 2030 bevirker, at der vil ske en væsentlig stigning i transportarbejdet med bil og lastbil. Trafikmodelberegninger for Esbjerg Kommune viser, at trafikarbejdet for vejtrafikken i bils scenariet vil stige med 43 % frem til 2030 i forhold til 2009. Dette betyder, at der uden udbygning af vejnettet eller andre tiltag, der begrænser trafikvæksten, vil opstå væsentlige trængselsproblemer med forsinkelser og øget forurening til følge, jf. kapitlet om trafikale udfordringer.

Gennemføres tiltagene i det klimavenlige scenarie, vil der være en stigning i trafikarbejdet på 33 % fra 2009 til 2030. Også i det klimavenlige scenarie må der således forventes stigende trængsel, dog i mindre grad end i bils scenariet.

	2009	2030	Stigning
Trafikarbejde for vejtrafikken i bils scenariet (km pr. døgn)	2.710.000	3.870.000	43 %
Trafikarbejde for vejtrafikken i det klimavenlige scenarie (km pr. døgn)	2.710.000	3.600.000	33 %

1

Forskellen mellem trafikarbejdet i 2030 i bilscenariet og i det klimavenlige scenarie på cirka 7 % skyldes, at en del af biltrafikken i det klimavenlige scenarie flyttes til bæredygtige transportformer som cykel og kollektiv trafik.

	Bilscenariet 2030	Det klimavenlige scenarie 2030	Forskel
Trafikarbejde for vejtrafikken (km pr. døgn)	3.870.000	3.600.000	- 7 %

Tiltagene i det klimavenlige scenarie er hovedsageligt rettet mod Esbjerg by. Ses der isoleret på Esbjerg by, vil forskellen mellem trafikarbejdet i de to scenarier således være større end de angivne 7 %, mens forskellen udenfor Esbjerg by vil være mere begrænset.

2

KLIMAEFFEKTER

Esbjerg Kommune har en målsætning om at nedsætte kommunens samlede CO₂-udledning med 30 % i 2020 i forhold til 2008. For at denne målsætning kan opnås, skal vejtrafikken, der står for 22 % af kommunens CO₂-udledning, også bidrage. Den store trafikstigning frem til 2030 giver dog udfordringer med at opnå en reduktion i CO₂-udledningen.

BILSCENARIET

CO₂-udledningen fra vejtrafikken hænger direkte sammen med antallet af forbrugte liter brændstof. Den teknologiske udvikling har i de senere år medført, at vognparken har opnået en væsentlig forbedring i brændstoføkonomi. Denne udvikling forventes at fortsætte, og det er på baggrund af de senere års udvikling vurderet, at den gennemsnitlige brændstoføkonomi for vognparken i 2030 vil ligge på cirka 25 km/l iflg. officielle tal. Det gennemsnitlige brændstofforbrug for bilparken er på nuværende tidspunkt omkring 15 km/l.

For at illustrere usikkerheden om de fremtidige forhold er der gennemført beregninger af CO₂-udledningen fra vejtrafikken i bilscenariet med forskellige gennemsnitlige brændstofforbrug i 2030.

Gennemsnitligt brændstofforbrug for bilparken	Stigning i CO ₂ -udledning i bilscenariet i 2030 i forhold til 2009
20 km/l brændstof i 2030 og 15 km/l i 2009	7 %
25 km/l brændstof i 2030 og 15 km/l i 2009	-14 %
30 km/l brændstof i 2030 og 15 km/l i 2009	-28 %

På trods af den store trafikstigning på 43 % kan der opnås reduktioner i CO₂-udledningen fra vejtrafikken fra 2009 til 2030. Kører vognparken i gennemsnit 25 km/l i 2030, opnås en reduktion i CO₂-udledningen i forhold til 2009 på 14 % og med en gennemsnitlig brændstoføkonomi på 30 km/l i 2030 opnås CO₂-reduktioner i forhold til 2009 på hele 28 % på trods af stigningen i trafikarbejdet på 43 %. Det bemærkes, at effekten af forbedret brændstofsøkonomi udelukkende omhandler biler, og at lastbiler således ikke indgår i beregningen.

DET KLIMAVENLIGE SCENARIO

Trafikken i det klimavenlige scenario stiger med 33 % fra 2009 til 2030. Selvom stigningen er lavere end i bilscenariet, vil det kræve tiltag (ud over tiltagene i scenariet) at opnå en reduktion i CO₂-udledningen fra vejtrafikken.

Som i bilscenariet forventes det, at det gennemsnitlige brændstofforbrug for bilparken forbedres frem mod 2030. Kører bilparken i gennemsnit 25 km/l i 2030, opnås i det klimavenlige scenario en reduktion i CO₂-udledningen i forhold til 2009 på 19 % og med en gennemsnitlig brændstoføkonomi på 30 km/l i 2030 på hele 33 %.

Gennemsnitligt brændstofforbrug for bilparken	Stigning i CO ₂ -udledning i det klimavenlige scenario i 2030 i forhold til 2009
20 km/l brændstof i 2030 og 15 km/l i 2009	0 %
25 km/l brændstof i 2030 og 15 km/l i 2009	-19 %
30 km/l brændstof i 2030 og 15 km/l i 2009	-33 %

Skal målet om en reduktion på 30 % i CO₂-udledningen fra vejtrafikken opnås, skal der således både sættes på teknologisk udvikling og gennemføres tiltag, der mindsker biltrafikken, f.eks. samkørsel, øget brug af cykel, kollektiv trafik mv.

GAS SOM DRIVMIDDEL

Ud over en forbedret brændstoføkonomi, som gør, at bilparken i 2030 kører længere på en liter brændstof, er der også mulighed for, at bilparken i 2030 kører på alternative drivmidler, som for eksempel gas. Hvis køretøjer anvender biogas som drivmiddel, kan der opnås meget store reduktioner i CO₂-udledningen. Den konkrete CO₂-reduktion afhænger af, hvordan biogassen produceres og af køretøjstype, men erfaringstal viser, at der kan opnås en reduktion i CO₂-udledningen på 80 % i forhold til CO₂-udledningen med fossile brændstoffer som benzin og diesel.

Således kan der, hvis hele bilparken i 2030 kører på biogas, opnås en reduktion i CO₂-udledningen på hele 71 % i bilscenariet og 73 % i det klimavenlige scenario på trods af trafikstigningen på hhv. 43 % og 33 % fra 2009.

	Stigning i CO ₂ -udledning fra 2009 til 2030, med fossile brændstoffer i 2009 og biogas i 2030
Bilscenariet	-71 %
Det klimavenlige scenario	-73 %

Anvendes biogas som drivmiddel i bilparken i 2030 kan der således opnås en stor reduktion i CO₂-udledningen fra vejtrafikken. Det er sandsynligvis ikke realistisk, at hele bilparken i 2030 kører på biogas, men en øget brug af alternative drivmidler samtidig med en forbedring i brændstoføkonomien for den øvrige bilpark vil kunne give et stort fald i CO₂-udledningen.

Slutteligt skal det bemærkes, at brugen af alternative drivmidler og bedre brændstoføkonomi reducerer CO₂-udledningen, men ikke begrænser de trængselsproblemer, Esbjerg vil opleve, hvis trafikken stiger med 30 - 40 % frem til 2030.

3

FORTÆTNING OG BYSTRUKTUR

Det foreslås optimere busbetjeningen og tilgængeligheden til den kollektive transport, så den bedre understøtter det eksisterende bymønster, og de store destinationer i form af arbejdspladser, idrætspark, sygehus og universitet samt bymidten.

Tilsvarende bør det sikres, at forstæderne bevares som levende og varierede byområder, som rummer den nødvendige basale service som understøtter et hverdagsliv.

Det foreslås samtidig, at både den eksisterende by og nye byområder gøres tættere end i dag, for på den måde at sikre at flere mennesker har mulighed for at vælge kollektiv transport, og på den måde samtidig sikre flere kunder i den kollektive transport.

Endelig anbefales det at arbejde med at understøtte et varieret og dynamisk byliv i bymidten, dels ved at koncentrere strøggaderne, og ved at arbejde med varieret tilgængelighed, understøttet af et dynamisk informationssystem.

4

STØJ

De anbefalede tiltag medvirker til at sænke støjbelastningen i Esbjerg. For biltrafikken sker dette mest ved at koncentrere trafikken på de større indfaldsveje og ringveje og sikre en god fremkommelighed her, så sivetrafik undgås. På denne måde flyttes biltrafikken til de ønskede steder fra boligområder, og dermed mindskes trafikstøj i disse områder. Desuden øges brugen af støjdæmpende asfalt på vejene i Esbjerg, så trafikstøjen også gennem dette tiltag mindskes.

Ved gennemførelse af de øvrige tiltag mindskes trafikstøjen særligt ved, at en større del af trafikken overflyttes fra bil til cykel og kollektiv trafik samt ved fredeliggørelse af områder i byen. Øget brug af elbiler vil også kunne medvirke til at begrænse trafikstøjen.

Gennemførelsen af tiltag fra både bilscenariet og det klimavenlige scenarie betyder således, at begge tilgange til at begrænse støjgenerne i Esbjerg benyttes. Således vurderes det, at der samlet set opnås en reduktion i antallet af boliger i Esbjerg, der er støjbelastede.

5

SUNDHEDSEFFEKTER

Allerede i dag fokuserer Esbjerg Kommune på cykling og gang som transportmidler. Det foreslås at øge denne indsats, så endnu flere ture overflyttes fra bil til cykel og gang. Denne overflytning vil ikke kun aflaste vejnettet, men også medvirke til at forbedre den generelle sundhedstilstand i Esbjerg.

Ved at øge brugen af cykling, mindskes risikoen for, at borgerne udvikler livsstilssygdomme. Det anbefales at gennemføre særlige indsatser om øget cykling i de områder i Esbjerg, hvor der er størst udfordringer med folkesundheden, og hvor der er en højere forekomst af livsstilssygdomme end gennemsnitligt.

Det skønnes på baggrund af tidligere analyser, at hver ekstra cyklet kilometer udløser sundheds- og produktionsrelaterede gevinster på 5,22 kr. Det er skønnet, at antallet af ture på cykel i det klimavenlige scenarie vil stige med cirka 2,8 mio.

om året. Med en skønnet gennemsnitslængde for en cykeltur på 3 km svarer dette til en årlig gevinst på godt 40 mio. kr. Det er således samfundsøkonomisk en god investering at satse på at øge cykeltrafikken.

BEFOLKNINGS- OG ERHVERVSUDVIKLING

Tiltagene sigter mod at understøtte en mulighed for fortsat udvikling i befolkning og erhverv i Esbjerg. Også fremover vil der være plads til forskellige typer industri, og Esbjergs unikke beliggenhed i Sydvestdanmark med transportmuligheder til resten af verden kan også fremover udnyttes.

Der kan dog lægges op til en større styring af, hvordan særligt erhverv kan placeres fremover. Medarbejdertunge virksomheder anbefales placeret stationsnært eller i korridorer med højklasset kollektiv trafik. I de områder, der p.t. er udlagt til erhverv, men som ikke er stationsnære eller er uden kollektiv betjening, kan kommunen øge busbetjeningen, så områderne får god kollektiv betjening. Dermed kan de udlagte områder også fremover benyttes til erhverv.

6



7

OPSAMLING AF EFFEKTER

For alle tiltag i bilscenariet og det klimavenlige scenarie er der foretaget et skøn af klimaeffekten. De skønnede CO₂-besparelser ved tiltagene er meget grove, da tiltagene rækker langt ud i fremtiden. Desuden er effekten i høj grad afhængig af udformningen af det konkrete tiltag. Den skønnede CO₂-besparelse skal derfor ses som et "bedste skøn" for størrelsesordenen for den forventede effekt. I de enkelte projektblade i appendix findes nærmere oplysninger om de konkrete løsningstiltag og de klimamæssige effekter.

CO₂-besparelserne er for hovedparten af tiltagene sket ud fra et skøn af antallet af bilture, som ikke vil blive kørt i benzin- eller dieselbil, men som i stedet køres i kollektiv trafik eller på cykel.

Effekten af gasbusser og elbiler er skønnet ud fra antallet af kørte kilometer, der fremover køres på gas/el frem for i benzin- og dieseldrevne biler og busser.

Den forventede CO₂-besparelse i 2030 for de enkelte tiltag i bil- og det klimavenlige scenarie er estimeret, og resultaterne er vist i de to skemaer på de næste sider. Uden gennemførelse af tiltagene i bil- eller det klimavenlige scenarie skønnes CO₂-udledningen for vejtrafikken at være 226.000 ton pr. år.

BILSCENARIO

Det skønnes, at tiltagene i bilscenariet i 2030 vil betyde en reduktion i CO₂-udledningen på 146 ton pr. år i forhold til basisscenariet 2030, hvor der ikke gennemføres særlige tiltag. Dette svarer til reduktion i CO₂-udledningen på 0,1 % ift. basisscenariet 2030.

Anlæg af nye veje i bilscenariet gør, at trafikafviklingen i 2030 bliver bedre, men da antallet af kørte km i biler ikke mindskes væsentligt, er reduktionen i CO₂-udledningen i bilscenariet ligeledes begrænset.

DET KLIMAVENTLIGE SCENARIO

Det skønnes, at tiltagene i det klimavenlige scenarie samt statstiltag i 2030 vil betyde en reduktion i CO₂-udledningen på cirka 19.400 ton CO₂ pr. år i forhold til basisscenariet 2030. Dette svarer til reduktion i CO₂-udledningen på ca. 8 % ift. basisscenariet 2030.

		Tidshorizont for implementering	Skøn over årligt sparede bilkm	Skøn over sparet CO ₂ i 2030 [ton pr. år]
Tiltag til begrænsning af biltrafik				
Nr. 1	Samkørsel (inkl. samkørselspladser)	4-8 år	5.000.000	800
Nr. 2	Ændring af mødetider	1-3 år	0	0
Nr. 3	Grønne transportvaner - Information, undervisning og lokalt samarbejde.	1-3 år	1.125.000	200
Nr. 4	Elbiler og ladestandere	4-8 år	0	240
Nr. 5	Miljøzone	1-3 år	0	0
Nr. 6	Restriktioner for bilparkering i Esbjerg By	1-3 år	3.750.000	600
Nr. 7	Delebiler	1-3 år	450.000	75
Nr. 8	Udvikling af grøn transport (støttepulje)	4-8 år	1.275.000	150
Nr. 9	Bilfri zoner	4-8 år	300.000	50
	Tiltag, som flytter ture fra bil til kollektiv trafik og cykeltrafik, i alt		6.900.000	>1.000
	Tiltag, som kun begrænser biltrafikken eller CO ₂ -udledning, i alt		5.000.000	100 - 500
	Samlet		11.900.000	2.100
Cykelby				
Nr. 10	Cykelpendleruter	4-8 år	3.600.000	600
Nr. 11	Cykelstier til samkørselspladser / Bike & Ride	4-8 år	450.000	150
Nr. 12	Elcykler	1-3 år	1.200.000	200
Nr. 13	Etablering af cykelparkering	1-3 år	500.000	80
Nr. 14	Firmapendlercykler	1-3 år	100.000	20
Nr. 15	Forkælelsetiltag for cyklister	1-3 år	125.000	20
Nr. 16	Niveaufri krydsning for cyklister i krydset Stormgade / Kjersing Ringvej	1-3 år	1.200.000	200
	Samlet		7.175.000	1270
Bystruktur				
Nr. 17	Byfortætning	9-16 år	1.500.000	250
Nr. 18	Byens liv og rum	4-8 år	900.000	150
Nr. 19	Byens struktur og sammenhæng	4-8 år	0	0
Nr. 20	Udlægge erhvervsområde i Esbjerg til aflastning af havnerelaterede erhverv	9-16 år	0	0
	Samlet		2.400.000	400

Skemaet fortsætter på næste side →

		Tidshorizont for implementering	Skøn over årligt sparede bilkm	Skøn over sparet CO ₂ i 2030 [ton pr. år]
Kollektiv trafik				
Nr. 21	Indsættelse af gas-/hybridbusser	4-8 år	0	3200
Nr. 22	Citybus i Esbjerg og evt. fra p-pladser i byens udkant til centrum	1-3 år	2.250.000	350
Nr. 23	Nærbane (Ribe - Esbjerg - Varde - Oksbøl)	9-16 år	2.700.000	400
Nr. 24	Etablering af nærbanestation i Jerne	9-16 år	*	*
Nr. 25	Direkte busruter til arbejdspladser og uddannelsessteder	1-3 år	750.000	250
Nr. 26	Trafikale knudepunkter - sammenhæng mellem transportformer	4-8 år	750.000	100
Nr. 27	Højklasset kollektiv trafiksystem - A-busnet	4-8 år	335.000	50
Nr. 28	Parker og Rejs anlæg	4-8 år	250.000	50
Nr. 29	Fokusering af kollektiv trafik i områder med bedst potentiale	1-3 år	150.000	25
Nr. 30	Lavere billetpriser i den kollektive trafik	1-3 år	50.000	10
Nr. 31	Busprioritering / busbaner	4-8 år	60.000	10
Nr. 32	Bedre samspil mellem oplandsruter, regionalruter og bybusser	1-3 år	40.000	5
Nr. 33	Bedre og hurtigere regionalrutebetjening	1-3 år	125.000	20
Nr. 34	Kys og Kør anlæg	4-8 år	100.000	20
Nr. 35	Øget brug af flextur	1-3 år	12.500	5
	Samlet		7.572.500	4.500
Vejtrafik				
Nr. 36	Intelligent trafikstyring (ITS)	1-3 år	**	
Nr. 37	Opgradering af rute 12 - Varde-Esbjerg - navnlig fra Tarp mod Esbjerg	9-16 år		
Nr. 38	Vestvendte ramper ved Vestkystvej / Tarp Hovedvej	4-8 år		
Nr. 39	Hjerting / Sædding Strandvej	9-16 år		
Nr. 40	Ny særtransportvej	4-8		
Nr. 41	Opgradering af Vestkystvej	9-16 år		
Nr. 42	Sanering af vejstrækning Storegade i Esbjerg	9-16 år		
Nr. 43	Cykelstisystemet opgraderes, hvor behovet er størst	4-8 år		
Nr. 44	Kapacitetsforbedring af frakørsel 75 og 76, Esbjerg Nord og Øst	1-3 år		
Nr. 45	Omladestationer for gods	4-8 år		
	Biltrafik		912.500	146
	Samlet		912.500	146
Statstiltag				
Nr. 46	Statslige afgiftstiltag (ikke-vedtagne)	4-16 år	31.250.000	5.000
Nr. 47	Statslige planmæssige tiltag (ikke-vedtagne)	4-16 år	31.250.000	5.000
Nr. 48	Statslige jernbanetiltag	4-8 år	6.250.000	1.000
	Samlet		68.750.000	11.000
I alt			98.710.000	*** 19.400

* Etablering af nærbane i Jerne (tiltag nr. 24) er et element i nærbanebetjeningen på strækningen Ribe - Esbjerg - Varde - Oksbøl (tiltag nr. 23). På denne baggrund er effekten af etablering af nærbane i Jerne i tabellen angivet til 0 for ikke at medtage effekten 2 gange.

** Det samlede antal sparede kilometer for vejtrafikken er beregnet samlet i trafikmodellen, ikke for hvert enkelt tiltag.

*** Samlet effekt ved implementering og fuld virkning af alle tiltag.



APPENDIX - PROJEKTBLADE

I dette appendix er skitseret ca. 50 tiltag, der inden for en række indsatsområder kan bidrage til at imødegå Esbjerg Kommunes mobilitetsudfordringer. Hvert tiltag er beskrevet på en A4-side, et projektblad. Tiltagene / projektbladene er udarbejdet på baggrund af ideer fremkommet ved en workshop afholdt i juni 2012 (tidligere beskrevet), og de giver et fingerpeg i forhold til det enkelte tiltags omfang, økonomi og konsekvenser. Der er arbejdet med et bredt spektrum af tiltag inden for de relevante indsatsområder. Tiltagspakken er således omfattende, men det vil være muligt at tilføje yderligere tiltag til pakken.

Projektbladene og den øvrige baggrundsrapport er et idekatalog og danner grundlag for handleplanen. Projektbladene er underopdelt i følgende indsatsområder:

Tiltag nr. 1 - 9 Biltrafikbegrænsende tiltag

Tiltag nr. 10 - 16 Cykeltrafik

Tiltag nr. 17 - 20 Bystruktur

Tiltag nr. 21 - 35 Kollektiv trafik

Tiltag nr. 36 - 45 Bil- og godstrafik

Tiltag nr. 46 - 48 Statstiltag

LÆSEVEJLEDNING

På hvert projektblad findes en overordnet beskrivelse af tiltaget i forhold til:

- › Tiltagets indhold
- › Tiltagets forventede effekt
- › Tiltagets sammenhæng med bystruktur
- › Tidshorisont for implementering
- › Udfordringer i forbindelse med implementering
- › Tiltagets sundhedseffekter
- › Klimapåvirkning

For yderligere at give læseren et nemt overblik over tiltagets effekt er hvert tiltag vurderet på en skala fra 1 til 5 i forhold til en række kriterier:

- › Bilfremkommelighed
- › Trafiksikkerhed/tryghed
- › Grøn mobilitet
- › Byliv
- › Sundhed
- › Miljø

Kriteriet 'Grøn mobilitet' er en vurdering af, hvor mange flere der fremover vil kunne transportere sig bæredygtigt, hvis tiltaget gennemføres. Grøn mobilitet opnås for eksempel ved overflytning af trafikanter fra bil til fx cykel, gang, kollektiv trafik, samkørsel, med byudviklingstiltag mv.

Vurderingen bygger på en skala fra 1 til 5, hvor 1 prik betyder en lille positiv effekt, og 5 prikker er en stor positiv effekt. Tiltag, der ikke vurderes at have positiv effekt på det enkelte kriterie, får ingen prikker.

For hvert tiltag er fremkommelighedseffekten og den klimamæssige effekt i forhold til udgiften vurderet.

Hvert tiltag er vurderet som et enkeltstående tiltag, og der kan være tale om overlappende eller forstærkende effekter mellem de enkelte tiltag. De samfundsøkonomiske konsekvenser er således ikke inddraget.

ØKONOMISKØN

For udvalgte tiltag er angivet et meget groft anlægsskøn. En række af tiltagene vil yderligere medføre væsentlige driftsudgifter, f.eks. de kollektive trafik tiltag, nye veje, ny station, pendlercykler mv.

OVERSIGT OVER PROJEKTBLADE

Biltrafikbegrænsende tiltag

- 1 Samkørsel (inkl. samkørselspladser)
- 2 Ændring af mødetider
- 3 Grønne transportvaner - Information, undervisning og lokalt samarbejde
- 4 Elbiler og ladestandere
- 5 Miljøzone
- 6 Restriktioner for bilparkering i Esbjerg by
- 7 Delebiler
- 8 Udvikling af grøn transport (støttepulje)
- 9 Bilfri zoner

Cykeltrafik

- 10 Cykelpendlerruter
- 11 Cykelstier til samkørselspladser/Bike & Ride
- 12 Elcykler
- 13 Etablering af cykelparkering
- 14 Firmapendlercykler
- 15 Forkælsesetiltag for cyklister
- 16 Niveaufri krydsning for cyklister i krydset Stormgade/Kjersing Ringvej

Bystruktur

- 17 Byfortætning
- 18 Byens liv og rum
- 19 Byens struktur og sammenhæng
- 20 Udlægge erhvervsområde i Esbjerg til aflastning af havnerelaterede erhverv

Kollektiv trafik

- 21 Indsættelse af gas- og / hybridbusser
- 22 Citybus i Esbjerg og evt. fra p-pladser i byens udkant til centrum
- 23 Nærbane (Ribe - Esbjerg - Varde - Oksbøl)
- 24 Etablering af nærbanestation i Jerne
- 25 Direkte busruter til arbejdspladser og uddannelsessteder
- 26 Trafikale knudepunkter - sammenhæng mellem transportformer
- 27 Højklasset kollektiv trafiksystem - A-busnet
- 28 Parker og Rejs anlæg
- 29 Fokusering af kollektiv trafik i områder med bedst potentiale

- 30 Lavere billetpriser i den kollektive trafik
- 31 Busprioritering / busbaner
- 32 Bedre samspil mellem oplandsruter, regionalruter og bybusser
- 33 Bedre og hurtigere regionalrutebetjening
- 34 Kys og Kør anlæg
- 35 Øget brug af flextur

Vej- og godstrafikken

- 36 Intelligent trafikstyring (ITS)
- 37 Opgradering af rute 12 - Varde-Esbjerg - navnlig fra Tarp mod Esbjerg
- 38 Vestvendte ramper ved Vestkystvej / Tarp Hovedvej
- 39 Hjertingvej / Sædding Strandvej
- 40 Ny særtransportvej
- 41 Opgradering af Vestkystvej
- 42 Sanering af vejstrækning Storegade i Esbjerg
- 43 Cykelstisystemet opgraderes, hvor behovet er størst
- 44 Kapacitetsforbedring af frakørsel 75 og 76, Esbjerg Nord og Øst
- 45 Omladestationer for gods

Statslige tiltag

- 46 Statslige afgiftsiltag (ikke-vedtagne)
- 47 Statslige planmæssige tiltag (ikke-vedtagne)
- 48 Statslige jernbanetiltag

SAMKØRSEL (INKL. SAMKØRSELSPLADSER)

1

INDHOLD

Tiltaget skal øge samkørslen, så antallet af rejsende i bilerne øges, og den store kapacitet i bilparken udnyttes bedre, hvorved den samlede bilmængde mindskes. For at opnå denne effekt skal der skabes optimale forhold for samkørsel, fx ved anlæg af samkørselspladser. Det er nødvendigt at skabe en holdningsændring i befolkningen for at øge samkørslen, fx gennem kampagneaktiviteter.

Forbedring af mulighederne for samkørsel kan ske ved fx:

- › Etablering af samkørselspladser
- › App til mobiltelefoner
- › Samkørselsdatabaser
- › Samarbejde gennem lokalråd mv.
- › Statslige afgiftstiltag

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at effekten af tiltaget vil være, at trafikmængden falder, og dermed at fremkommeligheden, særligt i spidsbelastningsperioderne, forbedres.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget påvirker ikke direkte bystrukturen. Dog vil det være i de tættere bebyggede områder, og til og fra disse, at potentialet for samkørsel er størst. Samkørsel kan også organiseres lokalt i en mindre by eller i en bydel.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tidshorisonten for forbedring af samkørslen er 4-8 år, dvs. "mellemlang tidshorisont", da det vil kræve en holdningsændring i befolkningen at skabe øget samkørsel. Yderligere skal der etableres flere samkørselspladser.

UDFORDRINGER

Det er en udfordring at øge samkørslen, da samkørsel mindsker de rejsendes fleksibilitet, og da der er stor privathed omkring bilen.

SUNDHED

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdig indflydelse på sundhed med mindre det kobles med fx at cykle den ene vej. Bonusordninger og forkælelse kan indtænkes, fx gratis cykelstativer til samkørsel og større tilskud for at køre flere sammen i bilen.

KLIMA

Tiltaget forventes at forbedre klimaet ved at antallet af kørte kilometer mindskes, og CO₂-udledningen dermed mindskes.



Bilfremkommelighed	● ● ● ● ● ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ● ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ○ ○ ○
Byliv	● ● ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ○ ○ ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ○ ○ ○

Økonomioverslag: 5-10 mio. kr

Fremk. ift. investering	● ● ● ● ● ●
Klima ift. investering	● ● ● ● ● ●

2



ÆNDRING AF MØDETIDER

INDHOLD

For at fordele trafikken mere jævnt ud over dagen ændres åbningstider og regler for mødetider i fx den offentlige sektor, så mødetiderne i højere grad differentieres.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at ændring af mødetiderne vil betyde, at trafikbelastningen i morgen- og eftermiddagsspidsperioden fordeles mere jævnt ud over dagen. Derved vil trafikken mindskes i spidsperioderne, og i stedet øges trafikken uden for spidsperioderne, hvor vejnettet har større overskudskapacitet. Fremkommeligheden for de rejsende vil øges, når trafikken fordeles mere jævnt ud over dagen.

Bilfremkommelighed



Trafiksikkerhed/tryghed



Grøn mobilitet



Byliv



Sundhed



Miljø



Fremk. ift. investering



Klima ift. investering



SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke sammenhæng med bystrukturen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en kort tidshorisont, dvs. 1-3 år.

UDFORDRINGER

Ændring af mødetider kræver en kulturændring på arbejdspladserne, som traditionelt kan være svær at gennemføre. Desuden vil tiltaget få indflydelse på fx børnefamilier, som er afhængige af daginstitutioner. Tiltaget vil derfor besværliggøre hverdagen. Udvidede åbningstider i daginstitutioner vil kunne lette hverdagen for børnefamilier.

SUNDHED

Ændring af mødetider forventes ikke at påvirke sundheden.

KLIMA

Ændring af mødetider forventes ikke at påvirke klimaet nævneværdigt, da den samlede trafikmængde ikke ændres.

GRØNNE TRANSPORT- VANER - INFORMATION, UNDERVISNING OG LOKALT SAMARBEJDE

3



INDHOLD

Gennem information og undervisning øges borgernes viden om grønne transportvaner. Informationen omhandler både de nuværende udfordringer samt de tiltag, den enkelte borger kan gøre for at transportere sig mere grønt, fx ved at bruge kollektiv trafik eller cykel.

Informationen sigter også mod at gøre borgerne opmærksomme på de muligheder, der er for at transportere sig grønt. Mange borgere er fx ikke klar over mulighederne for at benytte kollektiv trafik, selvom de gerne vil transportere sig mere bæredygtigt.

FORVENTET EFFEKT

Det skønnes, at tiltaget vil medføre en overflytning af ture fra bil til bæredygtige transportformer.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke direkte sammenhæng med bystrukturen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en kort tidshorisont, men anbefales at forløbe gennem hele planperioden.

UDFORDRINGER

Det kan være en udfordring at få borgerne til at deltage i informationsmøder og undervisning.

SUNDHED

Overflytning af ture fra bil til cykel har en positiv sundhedseffekt.

KLIMA

Det skønnes, at tiltaget vil medføre en reduktion i CO₂-udledningen på ca. 200 tons årligt.

Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●○○○
Grøn mobilitet	●●○○○
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●●●○
Miljø	●●●○○

Økonomioverslag: 1 - 5 mio. kr

Fremk. ift. investering	●●○○○
Klima ift. investering	●●○○○

4



Bilfremkommelighed	○ ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	○ ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ○
Byliv	● ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ● ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ● ●

Økonomioverslag: 5-10 mio. kr.

Fremk. ift. investering	○ ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ● ○ ○

ELBILER OG LADESTAN- DERE

INDHOLD

Tiltaget omfatter eksempelvis implementering af elbiler i den kommunale vognpark og etablering af infrastruktur til elbiler (dvs. ladestationer, reserveret parkering til elbiler m.v.) ud over den udvikling, der generelt forventes at ske i samfundet.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at tiltaget vil betyde, at et stigende antal borgere vil køre i elbiler frem for benzin- og dieseldrevne biler. Derved vil CO₂-udslippet fra biltrafikken mindskes sammen med luftforureningen. Tiltaget hjælper ikke på at reducere trængslen eller forbedre trafiksikkerheden.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke direkte sammenhæng med bystrukturen. Etablering af fx ladestationer og reservering af parkering til elbiler vil dog understøtte bystrukturen, idet tiltagene vil blive gennemført på de lokaliteter, hvor behovet er størst.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tidshorisonten for implementering af tiltagene for elbiler har en mellemlang tidshorisont (dvs. 4-8 år). De enkelte tiltag kan implementeres inden for en kortere tidshorisont, men effekten vurderes først at være væsentlig på længere sigt, da det kræver forbedret teknologi og en holdningsændring blandt befolkningen at øge brugen af elbiler.

UDFORDRINGER

Der er en række udfordringer ved brugen af elbiler. På nuværende tidspunkt kan der være større økonomiske omkostninger ved kørsel i elbiler sammenlignet med visse benzin- og dieseldrevne biler, fx pga. elbilernes anskaffelsespris. Rækkevidden for elbiler er også lavere sammenlignet med benzin- og dieseldrevne biler.

SUNDHED

Overflytning af ture fra benzin- og dieseldrevne biler til elbiler vil have en positiv indflydelse pga. forbedret luftkvalitet og mindre støj. Forbedringen af luftkvaliteten forventes dog ikke at være nævneværdig, med mindre en stor del af bilparken overflyttes til eldrift. Der opnås dog ikke positive effekter i form af øget bevægelse.

KLIMA

Overflytning af ture fra benzin- og dieseldrevne biler til elbiler vil have en positiv indflydelse på klimaet i form af nedsat CO₂-udledning.

MILJØZONE

5

INDHOLD

Flere danske og tyske byer har indført miljøzoner, hvor køretøjer skal opfylde visse miljømæssige krav for at kunne køre. En miljøzone kan også indføres i Esbjerg midtby efter samme princip. Tiltaget betyder, at de køretøjer, der forurener mest, ikke må køre ind i zonerne, og derfor opnås en reduktion i den lokale forurening.

Ældre lastbiler og dieslbiler skal derfor enten opgraderes, eksempelvis ved montering af partikelfilter, eller udskiftes med nye, der opfylder kravene.

Der kan også indføres et tomgangsregulativ, som begrænser det tidsrum, hvor køretøjer må stå i tomgang i byen.

FORVENTET EFFEKT

Tiltaget vil medføre en reduktion i forureningen i miljøzonen, idet de mest forurenende køretøjer ikke længere må køre i zonen.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke direkte sammenhæng med bystrukturen. Tiltaget medvirker dog til at forbedre luftkvaliteten i de områder, hvor der færdes mange mennesker.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres på kort sigt. På længere sigt kan kravene skærpes i takt med den teknologiske udvikling.

UDFORDRINGER

Etablering af miljøzone kan give anledning til utilfredshed fra vognmænd mv.

SUNDHED

Tiltaget vil medvirke til mindre forurening i miljøzonen med positive sundhedseffekter til følge.

KLIMA

Tiltaget forventes ikke at have væsentlige klimaeffekter.



Bilfremkommelighed	○ ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	○ ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ○ ○ ○ ○
Byliv	● ● ○ ○ ○
Sundhed	● ● ● ● ○
Miljø	● ● ○ ○ ○
Fremk. ift. investering	○ ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ○ ○ ○ ○

6



RESTRIKTIONER FOR BIL-PARKERING I ESBJERG BY

INDHOLD

Der kan etableres øgede restriktioner for bilparkering i Esbjerg by, fx ved øget brug af tidsbegrænsning eller indførelse af betalingsparkering. Restriktionerne kan særligt anvendes i Midtbyen, hvor mange handlende og pendlere parkerer. Samtidig med disse tiltag anbefales en forbedring af parkeringshenviisningen i Esbjerg by.

Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●○○○○
Grøn mobilitet	●●●●●●
Byliv	●●●○○○
Sundhed	●●●○○○
Miljø	●●●○○○
Økonomioverslag: 2-4 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	●●○○○○
Klima ift. investering	●●●○○○

FORVENTET EFFEKT

Den øgede brug af restriktioner vil begrænse biltrafikken i Esbjerg by og medvirke til at overflytte bilister til cykel og kollektiv trafik. Restriktionerne kan samtidig lede den parkeringssøgende trafik til de mest hensigtsmæssige lokaliteter.

Trafikmodellen for 2030 viser følgende ÅDT-tal for trafikken på indfaldsvejene:

- › Storegade: 20.510
- › Tjæreborgvej: 22.000
- › Stormgade: 22.150
- › Kjersing Ringvej: 8.920
- › Tarpbagevej: 6.690
- › Hjertingvej: 14.660
- › Sædding Ringvej: 12.000

Dagligt er der cirka 100.000 ture på disse veje. Det skønnes, at 5 % af disse ture overflyttes til bæredygtige transportmidler med tiltaget, dvs. 5.000 daglige ture.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Brugen af restriktioner kan begrænse antallet af biler i bymidten og til at lede trafikken hen, hvor det er mest hensigtsmæssigt. Restriktioner for bilparkering i byen medvirker til at styrke bymiljøet og understøtte den ønskede bystruktur.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Parkeringsrestriktionerne kan indføres på kort sigt.

UDFORDRINGER

Der kan forventes utilfredshed blandt de, der parkerer i Esbjerg, særligt hvis der indføres betalingsparkering. Politisk kan det således være problematisk at indføre øgede restriktioner. Særligt hvis det fremover er gratis at parkere ved centre i byens udkant, kan tiltaget have en negativ effekt på handelslivet i bymidten.

SUNDHED

Begrænsning af biltrafikken medfører mindre lokal forurening og støj. Øget brug af cykler har positive sundhedseffekter for borgerne.

KLIMA

Begrænsning af biltrafikken medfører lavere CO₂-udledning ca. 600 tons/år.

DELEBILER

7

INDHOLD

For at reducere bilkørslen kan der etableres delebilsordninger. Delebilen kan betyde at borgere, som kun har brug for en bil i begrænset omfang, undlader at anskaffe sig egen bil. Derved foretages flere ture på cykel eller i kollektiv trafik. For at gøre delebilsordningen attraktiv, kan der reserveres parkeringspladser til delebiler i Esbjerg bymidte og ved andre større rejsemål. Det foreslås umiddelbart, at Esbjerg Kommune udelukkende er ansvarlig for at reservere parkeringspladser til bilerne, mens selve delebilssystemet drives af private.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at delebilsordningen vil reducere bilejerskabet, og dermed antallet af ture kørt i bil. Deraf forventes, at antallet af ture på cykel og i kollektiv trafik stiger, og presset på vejnettet mindskes.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Delebilsordningen understøtter bystrukturen, da delebilsordningen er meget anvendelig i tætbebyggede områder.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Delebilsordningen kan implementeres inden for en kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

Det kan være en udfordring at skabe interesse for delebiler, da det kan være en barriere for brugerne at skulle dele bilen med andre borgere.

Brugerne kan risikere, at delebilerne er optaget, når de ønsker at benytte ordningen.

Det kan være en udfordring at etablere særlige reservation af parkeringspladser til delebiler, bl.a. pga. manglende overholdelse fra andre bilister.

SUNDHED

Delebilsordningen kan have en positiv effekt på sundheden, hvis effekten af ordningen er, at bilejerskabet mindskes, og flere borgere benytter cyklen som transportmiddel.

KLIMA

Delebilsordningen kan have en positiv effekt på klimaet i form af en reduktion af CO₂-udledningen.



Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	○○○○○○
Grøn mobilitet	●●○○○○
Byliv	●○○○○○
Sundhed	●●○○○○
Miljø	●●○○○○

Økonomioverslag: 1 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●●○○○○
Klima ift. investering	●●○○○○

8

UDVIKLING AF GRØN
TRANSPORT (STØTTE-
PULJE)

Bilfremkommelighed	● ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ○
Byliv	● ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ● ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ● ○

Økonomioverslag: Min. 10 mio. kr.

Fremk. ift. investering ● ○ ○ ○ ○

Klima ift. investering ● ● ● ○ ○

INDHOLD

Esbjerg Kommune kan afsætte et større beløb til en pulje, hvorfra der kan søges midler til projekter, der omhandler udvikling af teknologi mv. til grøn transport. Projekterne gennemføres af virksomheder og institutioner i samarbejde med Esbjerg Kommune, og der stilles krav om, at projekterne kan implementeres i Esbjerg og medvirke til en mere grøn transport.

FORVENTET EFFEKT

På baggrund af tiltagets karakter er der naturligvis væsentlige usikkerheder ved effektvurderingerne.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget kan have sammenhæng med bystruktur.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres på mellemlangt sigt.

UDFORDRINGER

Det kan være en udfordring at afsætte midler til tiltaget samt at gøre virksomheder interesseret i at søge støttemidler.

SUNDHED

Projekterne kan have positive sundhedseffekter. Det varierer dog fra projekt til projekt.

KLIMA

Tiltaget kan medføre en reduktion i CO₂-udledningen.

BILFRI ZONER

9

INDHOLD

For at begrænse bilkørsel kan der indføres bilfrie zoner i Esbjerg midtby. I zonerne må der ikke køre biler - dog med enkelte undtagelser, fx varelevering i særlige tidsrum eller beboerkørsel og kørsel med bevægelseshæmmede. Der skal i den konkrete implementering af tiltaget arbejdes med, hvordan tilgængeligheden for disse grupper til de bilfrie områder sikres. Som alternativ til reelle bilfrie zoner kan der anvendes flere ensrettede gader i Midtbyen, som kan medvirke til at flytte og begrænse biltrafikken. Tiltaget kan kombineres med at give cyklister særlige fordele ift. andre bilister.

FORVENTET EFFEKT

Indførelsen af bilfrie zoner reducerer bilkørsel. Derved kan det forventes, at flere trafikanter vil benytte gang, cykel eller kollektiv trafik som transportmiddel. En del af den eksisterende bilkørsel vil flyttes fra de bilfrie zoner til det omkringliggende vejnet.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Indførelse af bilfrie zoner har i høj grad sammenhæng med bystrukturen, da tiltaget vil ændre borgernes brug af bymidten i Esbjerg. Tiltaget vil medvirke til at fredeliggøre de områder, hvor handlende og turister overvejende færdes. Med fredeliggørelsen af de bilfrie zoner kan bymiljøet styrkes i Esbjerg midtby ved at skabe attraktive udendørs opholdsområder. Der forventes samtidig øget parkering uden for zonerne.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Indførelsen af bilfrie zoner har en mellemlang tidshorisont, dvs. 4-8 år, da det forventes at være nødvendigt at gennemføre en række anlægsprojekter i og uden for de bilfrie zoner.

UDFORDRINGER

Hvis transportmiddelvalget ikke ændres, vil tiltaget betyde øget omvejskørsel for biltrafikken, og dermed en forøgelse af CO₂-udledningen, ikke en nedsættelse. Tiltaget kan have en negativ påvirkning på handelslivet i Midtbyen, hvis bilisterne i stedet kører til centre i byens udkant.

SUNDHED

Hvis flere benytter gang, cykel og kollektiv trafik i forhold til bilen pga. restriktionerne for bilkørsel, vil tiltaget have en positiv effekt på sundheden.

KLIMA

Hvis flere benytter gang, cykel og kollektiv trafik i forhold til bilen pga. restriktionerne for bilkørsel, vil tiltaget have en positiv effekt på klimaet i form af nedsat CO₂-udledning.



Bilfremkommelighed	○ ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ● ● ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ○
Byliv	● ● ● ● ○
Sundhed	● ● ● ○ ○
Miljø	● ● ● ○ ○

Økonomioverslag: 5-10 mio. kr.

Fremk. ift. investering	○ ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ● ● ○

10



Bilfremkommelighed	● ● ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ● ● ● ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ●
Byliv	● ● ○ ○ ○
Sundhed	● ● ● ● ○
Miljø	● ● ● ○ ○
Økonomioverslag: 30-50 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	● ● ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ● ● ○

CYKELPENDLERRUTER

INDHOLD

Esbjerg Kommune har i dag gode forhold for cyklister. For at gøre cyklen endnu mere attraktiv, kan der etableres cykelpendlerruter. Cykelpendlerruter er brede cykelstier, der hovedsageligt anlægges i eget tracé og som leder cyklisterne hurtigt, sikkert og direkte fra omegnen til midtbyen. Cykelstierne er adskilt fra den øvrige trafik, hvilket øger trygheden, og signalanlæg undgås så vidt muligt fx via niveaufri krydsninger, så rejsen foregår så hurtigt som muligt. Cykelpendlerruterne er så brede, at der ikke er problemer med, at hurtige cyklister ikke kan overhale de langsommere.

Stierne kan etableres fx på de strækninger, hvor der er størst potentiale for at tiltrække pendlere og kan bl.a. forbinde boligområder i byens udkant med områder med mange arbejdspladser eller indkøbsmuligheder i midtbyen. På grund af den høje rejsehastighed og den forbedrede tryghed vil tiltaget kunne overflytte trafikanter fra bil til cykel. Der kan langs disse cykelstier etableres forkælelsetiltag, fx luftpumper m.m.

FORVENTET EFFEKT

Den forkortede rejsetid og høje tryghed på cykelpendlerruterne vil betyde, at flere vil benytte cyklen i stedet for bilen. Desuden forventes det, at de nuværende cyklister vil foretage flere ture end i dag.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Cykelpendlerruterne etableres, så de understøtter den eksisterende og fremtidige bystruktur. Cykelpendlerruterne etableres, så de forbinder boligområder med indkøbsområder og områder med mange arbejdspladser samt andre vigtige rejsemål. På den måde sikres god og direkte cykelinfrastruktur, som medvirker til at flytte trafikanter fra bil til cykel.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en mellemlang tidshorisont, 4 - 8 år.

UDFORDRINGER

Etablering af cykelpendlerruter kræver store investeringer, og det anbefales, at der gennemføres informationskampagner om målene for og effekten af cykelpendlerruterne.

SUNDHED

Den øgede brug af cykel øger folkesundheden, og etableres der cykelpendlerruter kan flere borgere lokkes til at blive mere fysisk aktive og dermed forbedre sundheden. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr.

KLIMA

Overflytningen af rejsende fra bil til cykel medfører en lavere CO₂-udledning, skønsmæssigt på ca. 600 tons CO₂.

CYKELSTIER TIL SAMKØRSELSPLADSER / BIKE & RIDE

11

INDHOLD

For at forbedre mulighederne for samkørsel og brug af kollektiv trafik kan der etableres cykelstier til samkørselspladser og tog- og busstationer i Esbjergs omegn. Ved samkørselspladser kan cyklisterne parkere cyklen i overdækket og evt. aflåst cykelparkering og fortsætte rejsen som bilpassager. Ved Bike & Ride anlæg parkeres cyklen, og rejsen fortsættes med bus eller tog. Ved at øge antallet af trafikanter, der benytter disse muligheder, kan antallet af rejser med bil i Esbjerg begrænses.

Ved etablering af cykelstier til samkørselspladser og stationer øges fremkommelighed, sikkerhed og tryghed ved at cykle, og det vil således være muligt at få flere til at benytte sig af løsningen. Cykelstierne bør etableres ud fra en prioritering af, hvor der er flest potentielle rejsende og størst effekt på fremkommelighed og trafikikkerhed for cyklister.

FORVENTET EFFEKT

Antallet af rejsende, der vil benytte cyklen til en del af rejsen, stiger.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Styrkelse af de kollektive transportknudepunkter med Bike & Ride kan følges op med byudvikling og byfortætning og med indkøbsmuligheder og service, som vil øge tiltagets attraktivitet.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en mellemlang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Effekten ved etablering af cykelstier i landområder bør nøje vurderes i forhold til den opnåede effekt ved overflytning af trafikanter fra bil til cykel.

SUNDHED

Antallet af cyklister øges, hvilket har en positiv effekt på folkesundheden. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr.

KLIMA

Ved overflytning af trafikanter fra bil til cykel sænkes CO₂-udledningen, skønsmæssigt spares 150 tons CO₂ årligt.



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafikkerhed/tryghed	●●●○○
Grøn mobilitet	●●●○○
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●●○○
Miljø	●●●●○

Økonomioverslag: 10-20 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●○○○○
Klima ift. investering	●●○○○

12



ELCYKLER

INDHOLD

Elcykler er cykler monteret med en elmotor, som gør det lettere og hurtigere at cykle. Elcyklerne er meget brugbare på længere strækninger, hvor det er mindre attraktivt at bruge almindelige cykler.

Følgende tiltag kan eksempelvis gennemføres:

- › Forsøg med elcykler, hvor borgere kan låne en elcykel i en periode for at afprøve cyklen. Erfaringer fra forsøg gennemført andre steder viser, at resultatet er positivt, og at en stor del af deltagerne efter forsøget cykler mere.
- › Etablering af ladestationer til elcykler ved cykelparkeringer, fx ved stationer og i det centrale Esbjerg.
- › Kampagner til oplysning om elcyklernes muligheder.

FORVENTET EFFEKT

Der forventes en begrænset stigning i antallet af cyklister. Tiltagene vil medvirke til, at en del nuværende cyklister skifter deres almindelige cykel ud med en elcykel. Der vil dog også kunne forventes nye cyklister.

Det skønnes, at indsatsen vil kunne medføre cirka 400 nye, daglige cyklister, som dagligt cykler 10 km i snit i stedet for at køre bil. Dette betyder, at der dagligt spares omkring 4.000 bil-km. I sammenhæng med andre tiltag, særligt cykelpendleruter, kan der ved dette tiltag opnås flere cykelrejser.

Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○○
Grøn mobilitet	●●●●○○
Byliv	●○○○○○
Sundhed	●●●○○○
Miljø	●●●●○○

Økonomioverslag: 1-3 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●○○○○○
Klima ift. investering	●●●●○○

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke direkte sammenhæng med bystrukturen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltagene kan gennemføres inden for en kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

Nogle potentielle brugere kan muligvis være skeptiske over for tanken om at cykle lange ture. Det anbefales, at der gennemføres en oplysningskampagne om muligheden for let og behageligt at gennemføre længere cykelture med elcykler. I den forbindelse anbefales det også at tage dialog med lokalrådene i Esbjerg Kommune.

SUNDHED

Overflytning af trafikanter fra bil til cykel samt øgning af den gennemsnitlige længde af cykelture medfører forbedret sundhed for cyklisterne. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr. Begrænsning af antallet af biler medfører lavere lokal forurening og støj.

KLIMA

Begrænsning af antallet af biler medfører lavere CO₂-udledning. Overflyttes dagligt 4.000 km fra bil til cykel, kan der spares ca. 200 tons CO₂ årligt.

ETABLERING AF CYKEL-PARKERING

13

INDHOLD

Gode forhold ved parkering af cykler er et vigtigt grundlag for at øge antallet af cyklister. Cyklisterne ønsker at kunne stille deres cykel under ordnede forhold, gerne overdækket og i nogle tilfælde også aflåst. Det betyder bl.a., at der skal være rigeligt med cykelparkeringspladser placeret ved de vigtige rejsemål, så det undgås, at cyklerne parkeres uhensigtsmæssigt og generer fodgængere og andre trafikanter. Overdækning af parkeringspladserne holder cyklerne tørre i regnvejr, mens muligheden for aflåst cykelparkering øger trygheden.

Tiltaget kan bestå af følgende:

- › Etablering af flere overdækkede cykelparkeringspladser i centrum og ved stationer
- › Etablering af cykelparkeringspladser med lås ved stationer og vigtige rejsemål i midtbyen
- › Etablering af almindelig cykelparkering i midtbyen, fx som forhjulsparkeringsplads.
- › Etablering af cykel P-huse, videoovervåget eller med opsyn.

FORVENTET EFFEKT

Forbedrede muligheder for cykelparkering vil øge brugen af cykel på rejserne. Effekten vil blive opnået både ved, at nuværende cyklister bruger cyklen mere, samt at bilister fremover begynder at bruge cyklen på turene til Midtbyen.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Cykelparkeringen placeres der, hvor der er størst efterspørgsel, fx ved stationer, ved gågader og torve samt ved butikcentre og lignende. Cykelparkeringen understøtter således bystrukturen, idet den placeres i nærheden af de væsentligste rejsemål. Velordnede og veltilpassede cykelparkeringsmuligheder kan også være med til at forbedre bybilledet sammenlignet med tilfældig cykelparkering.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres indenfor en kort tidshorisont

UDFORDRINGER

Pladsforholdene i midtbyen kan nogle steder være en udfordring.

SUNDHED

Øget brug af cykel medfører en generel bedre folkesundhed. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr. Overflyttes rejser fra bil til cykel, mindskes den lokale forurening og støj.

KLIMA

Ved overflytning af trafikanter fra bil til cykel nedsættes transportens CO₂-udledning.



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	●●●○○
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●○○○
Miljø	●●○○○

Økonomioverslag: 5 - 20 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●●○○○
Klima ift. investering	●●●○○

14



Bilfremkommelighed	● ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ● ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ○ ○ ○
Byliv	● ● ○ ○ ○
Sundhed	● ● ○ ○ ○
Miljø	● ● ○ ○ ○
Økonomioverslag: 1-3 mio. kr. ekskl. drift	
Fremk. ift. investering	● ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ○ ○ ○ ○

FIRMAPENDLERCYKLER

INDHOLD

Firmapendlercykler er en slags bycykler, der indebærer, at firmaer i Esbjerg Kommune tilbyder medarbejdere cykler som supplement til den kollektive transport. Medarbejdere kan bruge cyklen mellem arbejdspladsen og til og fra stationen eller busstop i forbindelse med pendling, samt til erhvervsture i arbejdstiden. Cyklerne vil kunne fungere som reklamesøjler for virksomhederne, hvis der sættes firmalogo på cyklerne. For firmapendlercyklerne er der i modsætning til almindelige bycykler ikke så store driftsudgifter såsom vedligeholdelse, udgifter til cykler der forsvinder, eller til at indsamle cykler, der efterlades på gaden, idet virksomhederne har ansvaret for pendlercyklerne.

FORVENTET EFFEKT

Firmapendlercykelordningen i Esbjerg forventes kun at resultere i en begrænset overflytning af bilister til cykel og kollektiv trafik, da det kan være svært at få folk til at benytte ordningen. Sammenlignet med de øvrige cykeltiltag er effekten af firmapendlercykler begrænset. Det skønnes, at cyklerne vil benyttes til cirka 2.500 - 3.000 ture pr. uge. Ordningen kan medvirke til at promovere Esbjerg Kommune som en cykelvenlig kommune.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke nævneværdig sammenhæng med bystrukturen i Esbjerg.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Firmapendlercykelordningen kan implementeres indenfor en kort tidshorisont, 1-3 år.

UDFORDRINGER

Der er kun et begrænset potentiale for at overflytte bilister til firmapendlercykler. For at øge effekten kan det være nødvendigt at gennemføre en kampagne på de større virksomheder i Esbjerg for at skabe fokus på og kendskab til ordningen.

SUNDHED

Analysen viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr. Firmapendlercykelordningen forventes kun at medvirke til en lille forbedring af folkesundheden i Esbjerg pga. ordningens lave potentiale.

KLIMA

Sker der en overflytning af bilister til cykler falder CO₂-udledningen, skønsmæssigt årligt cirka 20 tons CO₂.

FORKÆLELSESTILTAG FOR CYKLISTER

15

INDHOLD

For at forbedre forholdene for cyklister kan der etableres en række forkælelsetiltag på udvalgte lokaliteter i Esbjerg by. Dette drejer sig om en bred vifte af tiltag, hvilket blandt andet kan være:

- › Samordning af signalanlæg (grønne bølger for cyklister)
- › Forbedring af eksisterende skiltning til større trafikmål
- › Udbygning af tilladt kørsel mod ensretning
- › Tilladt højresving for rødt i visse signalanlæg (lovspørgsmål)
- › Shunts i kryds
- › Servicestationer (pumper)
- › Vandposter
- › Gode belægninger på cykelstier

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at etablering af de forskellige tiltag vil reducere rejsetiden for cyklister, og dermed gøre det mere attraktivt at cykle. Derved vil der ske en stigning i antallet af cyklister i Esbjerg by. Desuden vil tiltagene øge tilfredsheden blandt de, som allerede benytter cyklen som transportmiddel. Udvalgte tiltag kan også øge sikkerheden / trygheden for cyklister.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke direkte indflydelse på bystrukturen. Tiltagene understøtter dog bystrukturen, idet de vil blive etableret på de vigtigste rejserelationer i Esbjerg.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Implementeringen af forkælelsetiltagene for cyklister har en kort tidshorisont, dvs. 1-3 år.

UDFORDRINGER

Det er en udfordring, om virkemidlerne er tilstrækkeligt effektive til at ændre transportvanerne blandt Esbjergs indbyggere, så cyklen vælges frem for bilen. Der er traditionelt svært at ændre bilisters transportvaner. Ofte vil forbedrede forhold for cyklister betyde, at ture flyttes fra kollektiv trafik til cyklen, ikke fra biltrafikken, som det især ønskes.

SUNDHED

Hvis tiltagene, som forventet, betyder, at flere cykler frem for at køre i bil eller i kollektiv trafik, vil tiltagene have en positiv indflydelse på sundheden. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr.

KLIMA

Tiltagene betyder, at flere cykler frem for at køre i bil eller i kollektiv trafik, hvilket har en positiv betydning på klimaet i form af nedsat CO₂-udledning.



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	●●●○○
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●●○○
Miljø	●○○○○

Økonomioverslag: 2 - 5 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●○○○○
Klima ift. investering	●○○○○

16



NIVEAUFRI KRYDSNING FOR CYKLISTER I KRYD- SET STORMGADE / KJERSING RINGVEJ

INDHOLD

Der kan etableres tunneler til bløde trafikanter i krydset Stormgade / Kjersing Ringvej. Krydset udgøres af to indfaldsveje til Esbjerg, og i nærheden af krydset ligger store indkøbsområder. Løsningen øger trygheden og sikkerheden for de bløde trafikanter, og fremkommeligheden for cyklisterne forbedres. Samtidig frigives kapacitet for biltrafikken, hvorfor trafikafviklingen i krydset forbedres.

Tiltaget vil gøre det mere attraktivt at cykle og medvirke til at forbedre trafikafviklingen i krydset. Tiltaget indgår således som en del af arbejdet for at overflytte trafikanter fra bil til cykel og kan også anvendes ved andre kryds.

Bilfremkommelighed	●●●○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●●●
Grøn mobilitet	●●○○
Byliv	●○○○
Sundhed	●●○○
Miljø	●○○○

Økonomioverslag: 5 - 10 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●●●○
Klima ift. investering	●●○○

FORVENTET EFFEKT

Tiltaget øger brugen af cykel til de indkøbsområder, der ligger i nærheden af krydset samt i forbindelse med pendling til og fra Esbjerg.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget øger brugen af cykel som pendling til og fra Esbjerg samt til indkøbsområdet, der ligger i nærheden af krydset, og understøtter således udviklingen i bystrukturen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

Ombygningen af krydset vil have væsentlig negativ effekt på trafikafviklingen i krydset i byggeperioden.

SUNDHED

Øget brug af cykel vil have en positiv sundhedseffekt. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr.

KLIMA

Tiltaget skønnes at medføre en reduktion i transportens CO₂-udledning på 200 tons CO₂ pr. år.

BYFORTÆTNING

17

INDHOLD

Byfortætning kan ske som omdannelse af eksisterende spredt og lavt byggeri til tættere byggeri. Fra kommunal side skabes rammerne for, at private investorer kan fortætte byområder. Esbjerg Kommune har kun indirekte indflydelse på gennemførelsen af byfortætningen, men sætter gennem kommune- og lokalplanlægning rammerne for omfang og arkitektur. Desuden kan kommunen arbejde for, at nye byområder etableres som tættere og mere varieret bebyggelse. Ved byfortætning omkring knudepunkter for kollektiv trafik skabes et større passagergrundlag for den kollektive trafik. Det drejer sig særligt om områder, der ligger stationsnært eller ved direkte busforbindelser til centre og store arbejdspladser.



FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at tiltaget vil skabe bedre passagergrundlag for den kollektive trafik. En sideeffekt vil være en stigning i andelen, som benytter cykel og gang som transportform, da disse er velegnet i tættere bebyggede områder.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Byfortætning er et af bystrukturens fokusområder. Som nævnt øges andelen af bæredygtige transportmidler i de fortættede områder, hvilket også forbedrer bylivet og gør områderne mere attraktive. Byfortætning giver samtidig mulighed for at forbedre den arkitektoniske kvalitet i bebyggelse og offentlige rum, samt bedre rammer for blandede funktioner i byen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tidshorisonten for byfortætning er lang.

UDFORDRINGER

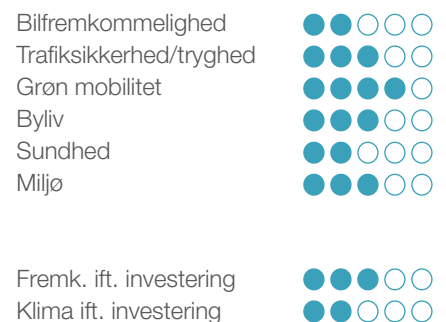
Byfortætning er ressourcekrævende og har en lang tidshorisont. Det risikeres, at effekten er lav, særligt på kort sigt. Det er også en udfordring, at Esbjerg Kommune kun har indirekte mulighed for at byfortætte midtbyen. Kommunen har kun mulighed for at skabe plangrundlag for eventuel byfortætning. Realiseringen af byfortætningen er primært en opgave for private investorer.

SUNDHED

Tiltaget medvirker til at mindske den lokale luftforurening, og øget brug af cyklen vil også forbedre sundheden.

KLIMA

Tiltaget medvirker til en reduktion i CO₂-udledningen som følge af overflytning af ture fra bil til den kollektive trafik, cykel og gang.



18

BYENS RUM OG LIV



Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●●●○○
Grøn mobilitet	●●●●○○
Byliv	●●●●●●
Sundhed	●●●●○○
Miljø	●○○○○○

Økonomioverslag: 10 - 50 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●●○○○○
Klima ift. investering	●○○○○○

INDHOLD

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 hen over året. 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 vil kunne arbejde med en række tiltag for at styrke bylivet i bymidten. Dette kan f.eks. være omlægning af centerområdet fra et langt, strøg langs Kongensgade til et mere varieret forløb, samt varierende tilgængelighed for biler i de centrale dele af bymidten og etablering af et p-vejvisningssystem.

FORVENTET EFFEKT

Det skønnes, at tiltaget vil medføre en overflytning af ture fra bil til kollektiv trafik og cykel, samt at den parkeringssøgende trafik i midtbyen vil blive reduceret.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget understøtter ønsket om at gøre Midtbyen til et mere attraktivt sted at opholde sig for borgere og turister.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres på kort sigt.

UDFORDRINGER

Der kan forventes utilfredshed fra borgere og butikker i områder, der bliver berørt på grund af reduceret tilgængelighed med bil. Der vil skulle etableres aflastnings-parkeringspladser i bymidtens periferi.

SUNDHED

Tiltaget øger antallet af cykelture og begrænser forureningen i Midtbyen, hvilket har positiv effekt på sundheden.

KLIMA

Tiltaget forventes at medføre en reduktion i CO₂-udledningen på 150 tons årligt.

BYENS STRUKTUR OG SAMMENHÆNG

19

INDHOLD

Esbjerg er opbygget som en række bydele grupperet omkring det fælles centrum. Det er væsentligt at arbejde for 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.

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 Nord station og Bilka kan tilgængeligheden for bløde trafikanter forbedres, og derved medvirke til at gøre butiksområdet mere tilgængeligt, også for handlende der kommer hertil via bus og tog.

FORVENTET EFFEKT

Tiltaget vil gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik, samt at færdes på cykel og til fods, ikke kun i Midtbyen men også i bydelene.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget kan medvirke til at reducere transportbehovet, og understøtte en sammenhængende hverdag for beboerne i de enkelte bydele.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

Det kan være vanskeligt at fastholde særligt detailhandel i bydelscentrene.

SUNDHED

Tiltaget vil ikke have nævneværdig effekt på sundhed.

KLIMA

Tiltaget vil ikke have nævneværdig klimaeffekt.



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	●●○○○
Byliv	●●●○○
Sundhed	●○○○○
Miljø	●○○○○

Økonomioverslag: 5-20 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●●○○○
Klima ift. investering	●○○○○

20

UDLÆGGE ERHVERVS-
OMRÅDE I ESBJERG TIL
AFLASTNING AF HAVNE-
RELATEREDE ERHVERV

INDHOLD

For at aflaste de eksisterende havneområder fokuseres på at udlægge et nyt erhvervsområde, særligt for virksomheder inden for energiområdet, ved motorvejen. Erhvervsområdet har en attraktiv placering nær motorvejen, lufthavnen og havnen.

Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●●○○○
Grøn mobilitet	○○○○○○
Byliv	●●○○○○
Sundhed	●●○○○○
Miljø	●●○○○○

Fremk. ift. investering	●○○○○○
Klima ift. investering	○○○○○○

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at udlægning af erhvervsområdet vil kunne virke som aflastning for havnevirksomheder. Derved forventes det, at trafikken på vejnettet ved havnen og midtbyen mindskes.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Udlægning af erhvervsområdet har væsentlig sammenhæng med bystrukturen i Esbjerg Kommune.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tidshorisonten for etablering af virksomheder i erhvervsområdet er lang.

UDFORDRINGER

Udlægning og etablering af erhvervsområde er forbundet med en både ressource- og tidskrævende proces. Der er derfor risiko for, at effekten på kort sigt er lav. Det er en udfordring at få private virksomheder / investorer til at få / have interesse i at etablere deres virksomhed i det nye erhvervsområde. Esbjerg Kommune har ikke direkte mulighed for at påvirke virksomhedernes lokalisering; kun indirekte ved at skabe gunstige rammevilkår for virksomheder i det nye erhvervsområde.

SUNDHED

Udlægget af erhvervsområdet forventes at have en positiv lokal sundhedsmæssig effekt for Esbjerg midtby og havneområdet ved, at trafik flyttes fra havneområdet og midtbyen til motorvejen og det nye erhvervsområde. Derved mindskes den lokale luftforurening og støj på vejnettet på havnen og i midtbyen. Effekten forventes dog at være begrænset.

KLIMA

Det forventes, at udlæg og etablering af erhvervsområder ved motorvejen vil reducere CO₂-udledningen.

INDSÆTTELSE AF GAS-/HYBRIDBUSSE

21

INDHOLD

Der kan indsættes busser med andre typer drivmidler end diesel. Gasbusserne kører på gas af forskellig type, mens hybridbusserne kan køre på både el og diesel. Hybridbusserne kan således være indrettet sådan, at de kan køre på elmotoren ved lave hastigheder og i forbindelse med stop, mens dieselmotoren tager over ved højere hastigheder. Hybridbusser er mest brugbare i bytrafik, hvor der er mange stop og lave hastigheder.

Fordelen ved gasbusser er ift. dieseldrevne busser mindre CO₂-udledning samt mindre forurening. Der kan som en overgangsløsning anvendes almindelige gasbusser, som efter en periode kan ændres til at kunne køre på biogas. Biogas giver en meget lav CO₂-udledning og er således en god løsning for busser.

FORVENTET EFFEKT

Busser med andre drivmidler vil sænke den lokale forurening, støjniveauet og CO₂-udledningen i Esbjerg. Desuden vil busserne medvirke til at forbedre den kollektive trafiks omdømme og derved muligvis tiltrække flere passagerer. Et groft skøn er, at der tiltrækkes 5 % flere passagerer, hvis der kan køres næsten uden udledning af CO₂.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Idet gasbusserne og hybridbusserne forurener og støjer mindre end almindelige busser, vil de medføre et forbedret bymiljø.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Mellemlang tidshorizont. Busserne kan indsættes med kort varsel, men der vil være brug for uddannelse af chauffører (til miljørigtig kørsel) og andet personale. Implementeringen kan ske ifm. et udbud af den konkrete buskørsel.

UDFORDRINGER

Omkostningen ved indsættelse af gas- / hybridbusser sammen med etablering af ny infrastruktur til gasbusser er en udfordring. Det må forventes, at begge løsninger er dyrere at anvende end de eksisterende dieselbusser.

SUNDHED

Gasbusser og hybridbusser begrænser lokal forurening og støj.

KLIMA

CO₂-udledningen fra den kollektive trafik nedsættes. CO₂-udledningen ved gasbusser er væsentligt mindre end ved dieseldrevne busser. Anvendes biogas, kan der skønmæssigt opnås reduktioner i CO₂-udledningen fra busserne på op mod 80 %, alt efter, hvordan biogassen produceres.

Indsættelse af hybridbusser på bybusnettet kan der spares op mod 25 % af CO₂-udledningen fra bybusserne årligt.



Bilfremkommelighed	○ ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	○ ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ○
Byliv	● ● ○ ○ ○
Sundhed	● ● ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ● ●
Fremk. ift. investering	○ ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ● ○ ○

22



Bilfremkommelighed	●●●○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	●●●●●
Byliv	●●●○○
Sundhed	●●○○○
Miljø	●●●●○

Økonomioverslag: 15-30 mio. kr. plus driftsudgifter.

Fremk. ift. investering	●●●○○
Klima ift. investering	●●●●○

CITYBUS I ESBJERG OG EVT. FRA P-PLADSER I BYENS UDKANT TIL CENTRUM

INDHOLD

Der kan indsættes citybusser i Esbjerg Midtby og evt. til virksomheder, bl.a. til sygehuset, så den kollektive trafik styrkes. Der kan også etableres parkeringspladser i midtbyens udkant, således at det er muligt her at parkere for at fortsætte rejsen med bus videre ind til centrum. Der vil være en høj frekvens på citybusserne for at sikre den bedst mulige service og god funktionalitet i samspillet bil/tog/citybusser. Tiltaget bør kombineres med restriktioner for biltrafikken i midtbyen, fx betalingsparkering, så der er et incitament til at benytte citybusserne.

FORVENTET EFFEKT

Færre bilister i byen. Det skønnes, at der kan ske en daglig overflytning af 1.500 ture fra bil til kollektiv trafik. Desuden vil der overflyttes en række afledte ture internt i Esbjerg Midtby, som fremover foretages med cykel eller kollektiv trafik i stedet for bil.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Citybussernes ruter optimeres i forhold til de store bolig-, indkøbs- og arbejdspladsområder i Esbjerg By, således at der dannes et stort passagergrundlag for citybusserne.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Kort tidshorisont, skal der etableres parkeringsområder i udkanten af byen, kan tidshorisonten være længere.

UDFORDRINGER

Det kan kræve restriktioner for biltrafikken at overflytte rejsende til citybusser. Der skal evt. skabes plads til at etablere nye parkeringsområder i udkanten af byen. Driftsomkostningerne ved en højfrekvent busløsning er høje.

SUNDHED

Luftforureningen og støjniveauet nedbringes, og bymiljøet forbedres.

KLIMA

Færre biler i byen og dermed mindre CO₂-udledning. Det vurderes, at overflytningen af ture årligt vil spare en CO₂-udledning på ca. 350 tons. Den øgede kørsel med busser i Esbjerg vil modvirke den positive effekt, men bussernes CO₂-udledning kan begrænses ved at indsætte hybrid- eller gasbusser.

NÆRBANE (RIBE - ESBJERG - VARDE - OKSBØL)

23

INDHOLD

Der kan etableres nærbanebetjening på togstrækningen mellem Ribe - Esbjerg - Varde - Oksbøl. Nærbanebetjeningen indbefatter øget frekvens og etablering af en station i Jerne. Samtidig er der sammenbinding af afgangene, således at det bliver muligt at køre mellem Ribe og Oksbøl uden skift. Der er forskellige løsninger med nærbanebetjening, hvor den mindst ambitiøse består af faste minuttal, sammenbinding og halvtimesdrift mellem Varde og Ribe samt etablering af Jerne Station. Den mest ambitiøse løsning har 20-minuttersdrift på hele strækningen mellem Oksbøl og Ribe.

Der henvises til analysen af Nærbane Ribe-Esbjerg-Varde-Oksbøl, COWI, primo 2013, for yderligere information.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at der overføres mellem 600 og 1.300 ture fra bil til kollektiv trafik dagligt.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Etablering af nærbanebetjening understøtter bystrukturen med udbygning og fortætning stationsnært.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Lang tidshorisont pga. betydelige omkostninger, særligt ved de mest ambitiøse løsninger.

UDFORDRINGER

Nærbanebetjeningen er dyr, og den skal implementeres i samarbejde mellem mange aktører, blandt andet flere kommuner og staten.

SUNDHED

Etablering af nærbanebetjening overflytter rejser fra bil til kollektiv trafik og medvirker til at nedsætte den lokale forurening. Samtidig vil der være en øget cykling i forbindelse med ture til og fra stationen.

KLIMA

Reduktionen i CO₂-udledning forventes at ligge på op til 400 tons pr. år alt efter løsningsmodellen. Øges driften på nærbanen væsentligt, som i det mest ambitiøse løsningsforslag, forventes dog en samlet stigning i CO₂-udledningen som følge af, at den ekstra togkørsel vil udlede mere CO₂ end passagererne sparer ved ikke at køre i bil.



Bilfremkommelighed	●●●○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	●●●●●
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●○○○
Miljø	●●●●●

Økonomioverslag: 100 - 350 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	●●○○○
Klima ift. investering	●●○○○

24

ETABLERING AF
NÆRBANESTATION I
JERNE

Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	○○○○○○
Grøn mobilitet	●●●●●●
Byliv	●○○○○○
Sundhed	●○○○○○
Miljø	●●●●○○
Økonomioverslag: 20-25 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	●●○○○○
Klima ift. investering	●●○○○○

INDHOLD

Der kan etableres en nærbanestation ved Skolebakken i Jerne. Nærbanen vil betjene boligområder og uddannelsesinstitutioner i den østlige del af Esbjerg, som i dag betjenes af Esbjerg Station. Det vil således kunne forbedre tilgængeligheden til højklasset kollektiv trafik i den østlige del af byen.

Stationen vil kunne indgå i nærbanebetjeningen på strækningen Ribe - Esbjerg - Varde - Oksbøl. Det vil sige, at der fra Jerne Station vil være direkte forbindelser til og fra Ribe, Varde, Oksbøl og evt. Kolding. Der skal ved stationen sikres gode skiftemuligheder til anden kollektiv trafik, cykel og taxa.

FORVENTET EFFEKT

Etableringen af stationen vil tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Inden for en radius af 500 m fra stationen findes 2.300 indbyggere og 175 arbejdspladser. I en radius af 2 km er der 21.400 indbyggere og 9.550 arbejdspladser (5.350 indbyggere og 2.475 årsværk, hvis overlap med andre stationer fraregnes).

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Den nye station vil forbedre betjeningen af den østlige del af Esbjerg. Større boligområder og uddannelsesinstitutioner vil komme til at ligge stationsnært.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Lang tidshorisont på grund af store anlægsomkostninger og tilpasning af togbetjening.

UDFORDRINGER

Etablering af den nye station skal koordineres og godkendes med andre myndigheder.

SUNDHED

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik medfører mindre lokal forurening og mindre støj.

KLIMA

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik medfører mindre CO₂-udledning.

DIREKTE BUSRUTER TIL ARBEJDSPLADSER OG UDDANNELSESSTEDER

25

INDHOLD

Større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner giver et godt grundlag for betjening med kollektiv trafik. Særligt til arbejdspladser og uddannelser, der ikke ligger stationsnært, vælger mange dog at benytte bil, idet de finder det besværligt at skulle skifte mellem forskellige kollektive transportmidler.

Dette betyder, at målrettede busruter, der betjener disse lokaliteter kan medvirke til at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Ruterne kan indsættes fra fx togstationer med en direkte kørsel til arbejdspladserne eller uddannelsesstederne med få stop undervejs. Ruterne tilpasses, så de passer med mødetiderne og med gode korrespondancer til fx tog og regionalbusser.

FORVENTET EFFEKT

Tiltaget vil øge antallet af pendlere og studerende, der benytter kollektiv trafik i Esbjerg. Særligt for pendlere er der potentiale for overflytning af bilister til kollektiv trafik. Studerende benytter ofte i forvejen kollektiv trafik, og de vil således få bedre forhold med kortere rejsetider.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

De direkte pendlerruter medvirker til at knytte de ikke-stationsnære arbejdspladsområder og uddannelsessteder sammen med stationerne. Dermed øges kvaliteten af den kollektive betjening af disse områder, og andelen af pendlere, der bruger kollektiv trafik, kan øges. Nogle steder vil der kunne opnås forbedringer ved brug af eksisterende linjer, hvis disse får mulighed for at standse tæt på arbejdspladserne.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Ruterne kan implementeres inden for en kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

Ruterne skal jævnligt justeres, så ruterne altid er tilpasset de konkrete behov. Der kan være risiko for, at nogle nuværende cyklister overflyttes til kollektiv trafik.

SUNDHED

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik medvirker til at begrænse den lokale forurening og støjniveauet. Tiltaget indebærer en vis risiko for, at nogle pendlere og studerende, som på nuværende tidspunkt cykler, fremover vil benytte den kollektive trafik i højere grad.

KLIMA

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik nedsætter biltrafikkens CO₂-udledning. Reduktionen i CO₂-udledningen skønnes at være ca. 250 tons årligt.



Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	○○○○○○
Grøn mobilitet	●●●●○○
Byliv	●○○○○○
Sundhed	○○○○○○
Miljø	●●●●○○

Økonomioverslag: 5-10 mio. kr. afhængig af kørselsomfanget.

Fremk. ift. investering	●○○○○○
Klima ift. investering	●●●●○○

26



Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	○○○○○○
Grøn mobilitet	●●●●○○
Byliv	●●○○○○
Sundhed	●●○○○○
Miljø	●●●○○○
Fremk. ift. investering	●○○○○○
Klima ift. investering	●●○○○○

TRAFIKALE KNUDEPUNKTER - SAMMENHÆNG MELLEMLAND TRANSPORTFORMER

INDHOLD

Trafikale knudepunkter, fx togstationer, er vigtige i forhold til at øge antallet af kombinationsrejser, dvs. rejser der foregår med mere end en type transportmiddel. På knudepunkterne foretages skift mellem de forskellige transportmidler, fx mellem bus/tog, cykel/tog, cykel/bus og bil/tog og taxa/tog. Ved at sikre gode skifteforhold mellem transportmidlerne kan antallet af kombinationsrejser øges. Dette betyder, at der skal være korte og direkte skifteveje mellem bus og tog samt gode adgangsforhold mellem cykel- og bilparkering og de kollektive transportmidler. For cyklisterne skal der være rigelige parkeringspladser, gerne med overdækning og med mulighed for aflåsning. Der skal også være et passende antal bilparkeringspladser, så brugerne føler sig sikre på, at de kan finde en parkeringsplads. Desuden skal pladserne indrettes, så risikoen for indbrud i bilerne minimeres, og så trafikanterne føler sig trygge ved at parkere.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at tiltaget vil øge antallet af rejsende, der bruger cykel og kollektiv trafik, særligt som kombinationsrejser. Det skønnes, at der dagligt kan overflyttes op mod 500 ture fra bil til kollektiv trafik ved implementering af tiltaget.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Placeringen af de trafikale knudepunkter understøtter bystrukturen. Adgangsvejene skal lede de rejsende til og fra de vigtigste lokaliteter i nærområdet, så de rejsende anspores til at benytte den kollektive trafik.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Mellemlang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Der kan være udfordringer i at finde plads til udvidelse / etablering af de ønskede knudepunkter.

SUNDHED

Ved bedre sammenhæng mellem transportformer kan antallet af rejsende, der benytter cyklen til en del af deres rejse, øges, hvorved sundheden forbedres.

KLIMA

Ved at begrænse antallet af ture foretaget udelukkende med bil nedsættes CO₂-udledningen. Overflyttes 500 ture dagligt, og har disse ture en gennemsnitlig længde på 5 km, reduceres udledningen af CO₂ årligt med 100 tons.

HØJKLASSET KOLLEKTIVT TRAFIKSYSTEM - A-BUSNET

27

INDHOLD

Der kan etableres et A-busnet i Esbjerg. A-busnettet består af bybusruter, der i forhold til de eksisterende bybusnet kører mere direkte og med højere frekvens. Dette medfører kortere rejsetid og mindre ventetid for de rejsende. Til gengæld skal brugerne ofte gå lidt længere til stoppestederne. Erfaringer fra andre danske byer viser, at omlægning af bybusruter til A-busnet øger passagertallet og effektiviteten af linjerne.

Det foreslås, at man især benytter sig af eksisterende veje, som udbygges med eller konverteres til busbaner. Busbanerne skal særligt servicere den vestlige del af Esbjerg. Tiltaget er foreslået på workshoppen med interessenter og fagpersoner.

FORVENTET EFFEKT

Et højklasset kollektivt busnet vil kunne overflytte flere bilister til den kollektive trafik. På årsniveau havde Esbjergs bybusser i alt i 2011 ca. 4.175.000 påstigninger. Det skønnes, at et højklasset A-busnet kan øge antallet af påstigere med 20 %, svarende til 835.000 ekstra påstigere pr. år.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Busdriften vil understøtte den fremtidige by- og erhvervsudvikling i Esbjerg.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Mellemlang tidshorisont, da der flere steder er tale om konvertering eller udbygning af eksisterende vej til busbaner (se også tiltag 31). De nye køreplaner kan indføres i forbindelse med det årlige køreplanskifte.

UDFORDRINGER

Det kan være en udfordring at skabe plads til busbaner på eksisterende veje eller skabe plads i byen til at etablere nye busbaner.

Der må forventes utilfredshed fra nogle borgere, som får længere til stoppestederne. Det er en udfordring, at det ofte er cyklister, der skifter til den kollektive trafik, ikke bilister.

SUNDHED

Når luftforureningen og støjniveauet nedbringes, forbedres også bymiljøet og sundheden.

KLIMA

Færre bilture og dermed mindre CO₂-udledning. Det skønnes, at 20 % af de nye passagerer er overflyttet fra bil. Dette betyder en besparelse på cirka 50 tons CO₂ årligt.



Bilfremkommelighed	● ○ ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	○ ○ ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ● ○
Byliv	● ● ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ● ○ ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ○ ○ ○
Fremk. ift. investering	● ● ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ● ○ ○ ○

28



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●○○○
Grøn mobilitet	●●●●○
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●○○○
Miljø	●●●○○
Økonomioverslag: 1-10 mio. kr. pr. anlæg	
Fremk. ift. investering	●●●○○
Klima ift. investering	●●●○○

PARKER OG REJS ANLÆG

INDHOLD

Parker & Rejs anlæg er anlæg, hvor trafikanter kan parkere bilen og fortsætte deres rejse med tog eller alternativt højklassede busser. Parker og Rejs anlæg kræver etablering af parkeringspladser uden tidsbegrænsning. Parker og Rejs anlæggene kan bruges både til lange og korte ture med kollektiv trafik. På længere togture er det for mange, især i tyndt befolkede områder, oplagt at køre til en station i bil og herefter rejse med tog til bestemmelsesstedet.

Der kan også etableres cykelparkering på Parker og Rejs anlæggene. Anlæggene etableres hovedsageligt ved togstationer (fx Esbjerg, Ribe, Gredstedbro, Guldager og Bramming). Der kan også etableres anlæg ved større busterminaler /-stoppesteder i ikke-togbetjente byer. Anlæggene skal ligge tæt på stationen med god adgang til perronerne. Samtidig skal anlægget føles trygt og sikkert for de rejsende, der lader deres bil stå her. Anlæggene anbefales derfor videoovervåget. Som en del af tiltag med etablering af Parker og Rejs anlæg indgår også forbedringer af eksisterende anlæg.

FORVENTET EFFEKT

Parker og Rejs anlæggene medvirker til at overføre trafikanter fra bil til kollektiv trafik. Ofte vil de ikke helt fjerne bilturene men i stedet forkorte dem væsentligt. Det skønnes, at min. 500 ture ugentligt kan overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Parker og Rejs anlæggene bør etableres, så de understøtter folks rejsemønstre.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Parker og Rejs anlæggene kan etableres inden for en mellemlang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Det kan være en udfordring at flytte rejsende fra bilen, når de allerede har påbegyndt en biltur - særligt på korte ture.

SUNDHED

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik medfører mindsket lokal forurening og støj i Esbjerg Midtby.

KLIMA

Ved overflytning af bilture til kollektiv trafik mindskes CO₂-udledningen.

FOKUSERING AF KOLLEKTIV TRAFIK I OMRÅDER MED BEDST POTENTIALE

29

INDHOLD

Den kollektive trafik har generelt bedste betingelser i tæt befolkede områder, hvor mange mennesker kan betjenes i en korridor. Modsat er det svært at betjene tyndt befolkede områder med kollektiv trafik. En fokusering af den kollektive trafik til de områder, hvor der er bedst grundlag for kollektiv trafik vil således betyde, at der bruges ressourcer der, hvor det kommer flest til gode. De tyndt befolkede områder kan betjenes ved fx flexløsninger, som findes i dag og kun kører, når der er behov for det. Det skal samtidig bemærkes, at en større del af den nuværende kollektive trafik i de tyndt befolkede områder udgøres af skoleruter, som henter og bringer kørselsberettigede børn. Denne kørsel kan således ikke umiddelbart nedlægges.

Tiltaget er foreslået på workshoppen med interessenter og fagpersoner.

FORVENTET EFFEKT

Samlet forventes tiltaget at øge antallet af passagerer i den kollektive trafik. Passagerøgningen vil forekomme i de tæt bebyggede områder, mens der vil være et fald i antallet af passagerer i de tyndt befolkede områder. Samlet skønnes en stigning i passagertallet i den kollektive trafik på 5 %, svarende til cirka 200.000 nye påstigere.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Den fokuserede kollektive trafik vil understøtte en fortætning af den centrale by. Byudviklingen kan fremadrettet fokuseres på de korridorer, der er betjent med den højklassede kollektive trafik, hvilket også fremadrettet medvirker til at begrænse biltrafikken.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Omlægningen kan foretages inden for en kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

Der må forventes utilfredshed i forbindelse med større omlægninger af den kollektive trafik, særligt i de tyndt befolkede områder, som mister fast betjening. Politisk kan der være udfordringer i at gennemføre en gennemgribende omlægning af den kollektive trafik, som medfører ændret betjening i visse områder.

SUNDHED

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik vil medføre mindre bilkørsel og dermed mindre lokal forurening og støj.

KLIMA

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik vil medføre mindre CO₂-udledning. Der skønnes en reduktion i CO₂-udledning på 25 tons årligt.



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	●●●●○
Byliv	●○○○○
Sundhed	●○○○○
Miljø	●●●○○
Fremk. ift. investering	●○○○○
Klima ift. investering	●●○○○

30

LAVERE BILLETPRISER I
DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Bilfremkommelighed	● ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ○ ○ ○
Byliv	● ● ○ ○ ○
Sundhed	● ○ ○ ○ ○
Miljø	● ● ○ ○ ○
Fremk. ift. investering	● ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ○ ○ ○ ○

INDHOLD

Lavere billetpriser kan medvirke til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og dermed tiltrække flere passagerer. Billetpriserne kan sænkes for alle billettyper eller udelukkende for eksempelvis klippekort og månedskort.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at en sænkning af billetpriserne vil øge antallet af rejsende i den kollektive trafik. Effekten vil dog være relativt begrænset viser erfaringen fra andre byer.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke direkte sammenhæng med bystrukturen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Kort tidshorisont for implementering.

UDFORDRINGER

Lavere billetpriser vil øge driftsomkostningerne pga. nødvendigheden af øget kørsel samtidig med, at billetindtægterne falder.

Sydtrafik fastsætter billetpriserne for rejser internt i Esbjerg, og ændringer skal derfor ske i samarbejde med Sydtrafik. Esbjerg Kommune skal betale underskuddet på den kommunalt finansierede kollektive trafik, mens regionen betaler for den regionale buskørsel. Hvis Esbjerg Kommune sænker billetpriserne vil det gøre de lokale ruter mere attraktive end de regionale, og der kan således blive tale om, at kommunen skal betale kompensation til regionen.

Det bliver ofte cyklister, der skifter til den kollektive trafik, ikke bilister.

SUNDHED

Overflytning af trafikanter fra bil til kollektiv trafik medvirker til reduceret lokal forurening og støj. Samtidig kan der ske en overflytning af cyklister til den kollektive trafik, hvilket kan have en negativ sundhedseffekt.

KLIMA

Overflytning af trafikanter fra bil til kollektiv trafik medvirker til reduceret CO₂-udledning. Effekten vurderes dog at være begrænset.

BUSPRIORITERING / BUSBANER

31

INDHOLD

Der kan etableres busprioritering/busbaner på indfaldsveje og ringveje i Esbjerg. Derved forbedres fremkommeligheden for den kollektive trafik og en mere stabil busdrift vil kunne opnås. Når bilisterne holder i kø, vil busserne kunne køre forbi køerne og stadig kunne overholde køreplanerne.

Tiltaget kan evt. kombineres med et forsøg, hvor taxaer kan benytte busbanerne.

FORVENTET EFFEKT

Tidligere analyser viser, at ved en reduktion i køretiden på i gennemsnit 5 % for samtlige bybuspassagerer kan der forventes en stigning i det samlede passagertal på cirka 2 - 2,5 %. På årsniveau har Esbjergs bybusser på nuværende tidspunkt i alt 4.175.000 påstigninger, og en passagerstigning på 2,25 % svarer således til godt 100.000 flere årlige påstigninger eller cirka 275 pr. dag.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Busbaner etableres de steder, hvor der er størst passagergrundlag og højest frekvens på busruter, eller hvor der på længere sigt forventes at være et stort passagergrundlag.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Mellemlang tidshorisont, men afhænger af, hvorvidt det er muligt at inddrage kørebaner, eller om der skal foretages ekspropriationer og vejudvidelse

UDFORDRINGER

Nogle steder vil der være plads til at etablere busbaner umiddelbart, andre steder bliver der behov for at ekspropriere areal, og igen andre steder vil det blive nødvendigt at indsnævre kapaciteten på eksisterende veje og inddrage kørebaner for at kunne etablere busbaner.

SUNDHED

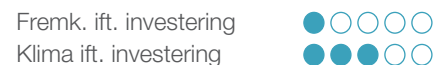
Der sker overflytning af bilister til kollektiv trafik, hvilket forbedrer luftkvaliteten.

KLIMA

Færre biler i byen og dermed mindre CO₂-udledning. Det skønnes, at der vil kunne spares cirka 10 tons CO₂ årligt.



Økonomioverslag: 20 - 25 mio. kr. pr. km. ekskl. arealerhvervelse.



32



Bilfremkommelighed	● ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ○ ○
Byliv	● ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ○ ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ○ ○
Fremk. ift. investering	● ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ○ ○ ○

BEDRE SAMSPIL MELLEM OPLANDSRUTER, REGIONALRUTER OG BYBUS-SER

INDHOLD

Brugere af kollektiv trafik undgår helst skift, og de skift, der skal foretages, skal helst foregå bekvemt med så lidt ventetid som muligt og med så korte skifteveje som muligt. Forbedret samspil mellem de forskellige ruter og rutetyper kan medvirke til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for brugerne og dermed tiltrække flere passagerer. Køreplanteknisk vil det ikke være muligt at gøre korrespondancer gode for alle relationer, og det anbefales at fokusere på de relationer, hvor der er (potentiale for) flest skiftende passagerer.

FORVENTET EFFEKT

Der forventes med dette tiltag en begrænset stigning i antallet af passagerer i den kollektive trafik. Dette skyldes, at:

- › Passagerantallet i oplandsruterne i dag er lavt, og forventes ikke at kunne øges nævneværdigt med tiltaget.
- › Frekvensen på bybusserne er i forvejen høj, og der er derfor allerede i dag gode skiftemuligheder til og fra bybusserne.

Kun rejserelationer med skift, hvor mulighederne for skift bliver forbedret, vil opleve stigninger. Det skønnes, at der kan opnås under 300 flere påstigere i den kollektive trafik i kommunen pr. dag med tiltaget.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Styrkelse af den kollektive trafik vil medvirke til at mindske antallet af biler i byen, hvilket igen forbedrer bymiljøet og kan understøtte en fortættet by.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Kort tidshorisont - forbedringer kan implementeres ifm. med køreplansskifte.

UDFORDRINGER

Forbedringer af korrespondancer mellem to ruter et specifikt sted kan betyde, at det ikke er muligt at opnå gode korrespondancer til andre ruter.

SUNDHED

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik medfører mindre forurening og støj fra vejtrafikken lokalt.

KLIMA

Overflytning af rejsende fra bil til kollektiv trafik medfører mindre CO₂-udledning. Det skønnes, at der med tiltaget kan spares cirka 5 tons CO₂ årligt.

BEDRE OG HURTIGERE REGIONALRUTEBETJENING

33

INDHOLD

Der kan arbejdes for, at regionalrutebetjeningen gøres hurtigere og gives højere frekvens. Ved kortere rejsetider vil regionalruterne være mere attraktive for bl.a. pendlere, ligesom øget frekvens vil gøre ruterne mere attraktive.

FORVENTET EFFEKT

En regionalrutebetjening med højere frekvens og lavere rejsetid vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv og dermed øge antallet af passagerer. Det skønnes, at en frekvensøgning på 10 % på regionalruterne vil øge passagertallet med 3 - 4 % på kort sigt og op mod 9 % på længere sigt.

Ruterne 915X, 44, 48, 141, 144 betjener alle Esbjerg og havde i 2011 samlet cirka 10.000 ugentlige påstigere (i samtlige betjente områder - dvs. også uden for Esbjerg). Øges frekvensen på disse ruter med 10 % og gøres ruterne mere direkte, kan der opnås en tilvækst på 300 - 400 ekstra ugentlige påstigere på kort sigt og op mod 1.000 ekstra ugentlige påstigere på langt sigt.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget kan øge attraktiviteten af Esbjergs oplandsbyer.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Kort tidshorisont - Tiltaget kan gennemføres i forbindelse med et køreplansskifte.

UDFORDRINGER

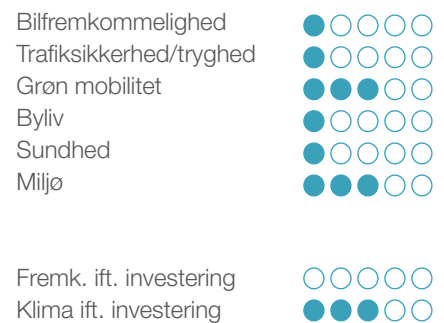
Regionalruter bestilles og betales af Region Syddanmark, som således også bestemmer kørselsomfanget. Dette betyder, at der skal gennemføres et tæt samarbejde mellem kommunen og regionen i forbindelse med ændringerne af regionalruterne. Region Syddanmark har i 2012 vedtaget nye principper for regionalbusbetjening. Disse nye principper indeholder bl.a., at frekvensen på ruterne skal være behovsstyret, hvilket kan betyde, at nogle af de eksisterende ruter får lavere frekvens.

SUNDHED

Tiltaget har ikke væsentlig betydning for sundheden.

KLIMA

Det skønnes, at tiltaget vil kunne medføre en besparlse på 20 tons CO₂ årligt.



34



Bilfremkommelighed	● ○ ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	○ ○ ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ○ ○ ○
Byliv	● ○ ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ○ ○ ○ ○ ○
Miljø	● ● ○ ○ ○ ○

Økonomioverslag: 5 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	● ○ ○ ○ ○ ○
Klima ift. investering	● ● ○ ○ ○ ○

KYS OG KØR ANLÆG

INDHOLD

Kys & Kør anlæg er anlæg, hvor der kan foretages afsætning af bilpassagerer, som derefter kan fortsætte deres rejse med tog eller bus, mens bilføreren fortsætter turen i bilen. Kys & Kør anlægget består typisk af cirka 3 - 5 pladser til biler tæt ved stationen / stoppestedet, hvor standsning er tilladt.

Kys og Kør anlæggene er især brugbare, hvor to eller flere personer begynder deres rejse samme sted, har en del af rejseruten til fælles, men har forskellige bestemmelsessteder. Den ene person foretager således hele sin rejse i bil, mens passageren foretager en del af rejsen som bilpassager og ved Kys og Kør anlægget skifter til en bus eller tog, som tager vedkommende til bestemmelsesstedet. Anlæggene skal betjenes af kollektiv trafik med en høj frekvens for at være brugbare for de rejsende. Rene Kys og Kør anlæg kan som udgangspunkt ikke benyttes til opsamling af passagerer fra den kollektive trafik, idet bilerne kun har mulighed for at standse kortvarigt på anlægget. Opsamling må foregå på en lokalitet i nærheden af anlægget, hvor det er muligt at parkere lovligt.

FORVENTET EFFEKT

Tiltaget fjerner ikke brugen af bil på turen, men sikrer, at der sker samkørsel på en del af turen, og at den ene af de rejsende bruger kollektiv trafik på en del af turen. Dette betyder, at det undgås, at begge rejsende kører hele deres tur i egen bil med kun 1 person i bilen. Det skønnes, at løsningen ugentligt kan overflytte 200 ture fra bil til kollektiv trafik.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Kys og Kør anlæggene medvirker til at udvide den kollektive trafiks opland, idet de forbedrer mulighederne for tilbringning med bil.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en mellemlang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Der bør gennemføres markedsføring af muligheden for at afsætte passagerer lige ved stoppestederne, så de rejsende bliver opmærksomme på muligheden.

SUNDHED

Overflytning af trafikanter fra bil til kollektiv trafik nedbringer den lokale forurening og støj.

KLIMA

Overflytning af trafikanter fra bil til kollektiv trafik nedbringer CO₂-udledningen, skønsmæssigt med cirka 20 tons årligt.

ØGET BRUG AF FLEXTUR

35

INDHOLD

Flexitur er en fleksibel løsning, der som regel køres med taxa. Turene køres udelukkende, når der er behov for det, og brugerne skal således bestille deres ture. Flexitur kan benyttes mellem hvilke som helst to punkter i kommunen, dog undtagen internt i større byer, hvor der findes køreplanlagt kollektiv trafik. Esbjerg Kommune tilbyder i dag støttet flexitur (ikke internt i Esbjerg By), hvor brugerne betaler 5 kr. / km, dog mindst 35 kr. pr. tur.

Løsningen er særligt anvendelig, hvor der er et begrænset behov for kollektiv trafik. Forskellige tiltag for løsninger kan anvendes:

- › Muligheder for omstigning mellem flexitur og kollektiv trafik med almindelige billetter til den kollektive trafik
- › Øget markedsføring af mulighederne over for borgerne
- › Lavere pris.

FORVENTET EFFEKT

Passagertilvæksten ved øget brug af løsningerne vurderes at være begrænset. Løsningerne kan medvirke til at øge brugen af den kollektive trafik for beboere i tyndt befolkede områder uden almindelig kollektiv trafik. Samtidig medvirker brugen af løsningerne til at understrege Esbjerg Kommunes ønske om at forbedre den kollektive trafik og øge brugen af den.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget kan medvirke til at forbedre mulighederne for at fastholde eller forbedre bosætning i oplandet til Esbjerg.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Kort tidshorisont.

UDFORDRINGER

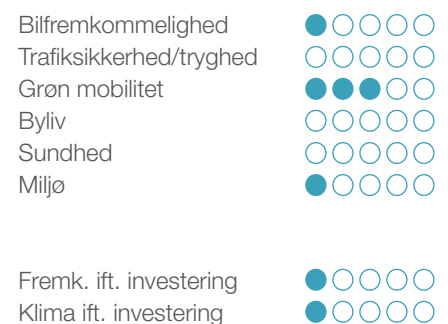
Hvis eksisterende køreplanlagt kollektiv trafik ændres til betjening med flexitur, kan de berørte beboere opfatte ændringen som en forringelse.

SUNDHED

Tiltaget har ikke væsentlig betydning for sundheden.

KLIMA

Den øgede brug af kollektiv trafik kan medvirke til at begrænse brugen af bil i Esbjerg, hvilket giver mindre CO₂-udledning. Flexitur køres dog oftest i bil, som også udleder CO₂, og passagertallet er lille. Samlet set skønnes tiltaget at have en begrænset positiv effekt. Det skønnes, at der kan opnås en reduktion i CO₂-udledning på 5 tons årligt.



36

INTELLIGENT TRAFIKSTY-
RING (ITS)

Bilfremkommelighed	● ● ● ● ○
Trafiksikkerhed/tryghed	● ● ● ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ○ ○ ○
Byliv	● ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ○ ○ ○ ○
Miljø	● ● ○ ○ ○
Økonomioverslag: 10-25 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	● ● ● ● ○
Klima ift. investering	● ● ○ ○ ○

INDHOLD

Intelligent trafikstyring består af trafikledelsessystemer, der sikrer, at trafikken afvikles bedst muligt. Systemet kan bestå af øget trafikstyring af signalanlæg, variable hastighedsbegrænsninger, oplysninger om alternative ruter mv. Systemet er særligt anvendeligt på større veje - dvs. motorveje, indfaldsveje og ringveje. Esbjerg Kommune har i dag intelligent trafikstyring i udvalgte signalanlæg. Der vil derfor være tale om at udbrede brugen og videreudvikling af det eksisterende system.

FORVENTET EFFEKT

Brug af intelligent trafikstyring vil medvirke til en bedre og sikrere trafikafvikling gennem styring af trafikens hastighed og ved anvisning af alternative veje mv.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ingen særlig sammenhæng med bystrukturen.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan gennemføres på kort sigt.

UDFORDRINGER

Alt efter omfanget af tiltaget, vil der være behov for overvågning af systemet og dets funktioner og delkomponenter, hvilket medfører øgede driftsomkostninger.

SUNDHED

Tiltaget vil ikke have væsentlige sundhedseffekter. En bedre trafikafvikling kan dog medvirke til at nedsætte lokal luftforurening, hvilket har positive sundhedseffekter.

KLIMA

Tiltaget begrænser ikke biltrafikken, men medvirker til en bedre trafikafvikling, som igen medfører mindre brændstofforbrug. Tiltaget har således en begrænset, positiv effekt på CO₂-udledningen.

OPGRADERING AF RUTE 12 - VARDE-ESBJERG - NAVNLIG FRA TARP MOD ESBJERG

37



INDHOLD

Som led i arbejdet med at skabe større kapacitet og fremkommelighed til og fra Esbjerg kan der på rute 12 mellem Tarp Byvej og Strandby Kirkevej etableres 4 spor, eller alternativt en 2+1 vej med mulighed for etablering af et system, der tillader brug af reversible (vendbare) vognbaner. I morgenmyldretiden, hvor trafikmængden er størst i retning mod Esbjerg, kan der således åbnes op for kørsel i 2 vognbaner i retning mod byen, mens der kun åbnes op for kørsel i 1 vognbane ud af byen. I eftermiddagsmyldretiden, hvor trafikmængden er størst i retning ud af byen, vendes situationen svarende til, at der tillades kørsel i 2 vognbaner i retning ud af byen og kørsel i 1 vognbane i retning ind mod byen. Stormgade er på den berørte strækning facadeløs, hvorfor der ikke opstår væsentlige problemer i forbindelse med overkørsler og krydsning.

FORVENTET EFFEKT

Forbedring af kapaciteten på rute 12. Trafikmængden på strækningen forventes at stige pga. overflytning af trafik fra andre veje, og trafikafviklingen på rute 12 forventes at blive bedre end i dagens situation. Parallelleveje vil blive aflastet, hvilket sænker støjniveauet og den lokale forurening.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltagene med 4 spor eller reversible kørebaner forventes at forbedre fremkommeligheden for pendlere og besøgende fra nord.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Lang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Der kan være en udfordring ved etablering af en 4-sporet strækning på de dele af vejen, der går igennem bymæssig bebyggelse på grund af de begrænsede pladsforhold. Løsningen med reversible kørebaner er mindre pladskrævende, men kan give en række udfordringer i bymæssig bebyggelse, hvor der er risiko for, at lette trafikanter krydser kørebanen på vilkårlige steder, hvilket kan være farligt i et komplekst og dynamisk vognbane-setup.

SUNDHED

Forbedring af kapaciteten på vejstrækningen vil øge trafikmængden, og dermed øges forurening og støj omkring vejen. Til gengæld forbedres trafikafviklingen, hvilket kan betyde mere glidende kørsel, og dermed mindre forurening og støj,



ligesom aflastningen af parallelle lokalgader formindsker støj- og forureningsniveauet her.

KLIMA

Når kapaciteten på vejnettet øges, må det forventes, at der køres flere ture og dermed en forøgelse af CO₂-udledningen. En bedre trafikafvikling på strækningen kan dog modvirke de negative konsekvenser, særligt hvis en del af trafikvæksten kommer fra mindre lokalgader, hvor trafikafviklingen ikke er så smidig som på rute 12.

VESTVENDTE RAMPER VED VESTKYSTVEJ / TARP HOVEDVEJ

38

INDHOLD

Som led i at skabe bedre tilgængelighed til Esbjerg Nord og Esbjerg Storcenter forslås etableret vestvendte ramper ved Vestkystvej / Tarp Hovedvej. De to veje krydser niveaufrit, og på nuværende tidspunkt er der udelukkende etableret østvendte ramper på stedet.

FORVENTET EFFEKT

Etablering af ramperne vil forbedre adgangsforholdene til den nordlige del af Esbjerg og indkøbsområdet omkring storcenteret. Trafikanter fra den nordvestlige del af Esbjerg vil således kunne benytte Vestkystvej frem til Tarp Hovedvej. Dette vil aflaste de mindre veje i området samt rundkørslen mellem Vestkystvej og Storebæltsvej.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Etablering af de vestvendte ramper forbedrer adgangsforholdene til Gjesing, hvor der er sket stor en udvikling i blandt andet antallet af indkøbsmuligheder.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Mellemlang tidshorisont for etablering af ramperne.

UDFORDRINGER

At få trafikken afviklet i anlægsperioden og at skabe mere plads i krydset til ombygningen - evt. ved ekspropriation.

SUNDHED

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter. Mindskes omvejskørsel for biltrafikken, vil den lokale forurening også blive mindsket.

KLIMA

Mindskes omvejskørsel for biltrafikken, mindskes CO₂-udledningen.



Bilfremkommelighed	●●●●●
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	○○○○○
Byliv	○○○○○
Sundhed	○○○○○
Miljø	●○○○○

Økonomioverslag: 8-10 mio. kr.

Fremk. ift. investering	●●○○○
Klima ift. investering	●○○○○

39

HJERTINGVEJ / SÆDDING
STRANDVEJ

Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●●○○○
Grøn mobilitet	●●○○○○
Byliv	●●○○○○
Sundhed	●●○○○○
Miljø	●●○○○○

Økonomioverslag: 100-200 mio.

(4-sporet løsning)

Fremk. ift. investering	●○○○○○
Klima ift. investering	●○○○○○

INDHOLD

Muligheden for en opgradering af Hjertingvej / Sædding Strandvej mellem Hjerting Byvej, evt. Søndre Tobølvej, og H. E. Bluhmes Vej er vurderet. Der er dog vanskeligt at gennemføre opgraderinger af vejstrækningen, idet der langs vejen er beboelse og mange overkørsler.

En løsning med opgradering til 4 spor er således ikke anvendelig på strækningen, både pga. pladshensyn, af hensyn til de, der færdes og bor langs vejen og af hensyn til miljøet. En løsning med reversible kørebaner i 3 spor er også vurderet, men fravalgt på grund af de mange kryds og overkørsler på strækningen.

En mulig løsning er at bibeholde strækningen som en to-sporet vej og i stedet lede trafikken ind til Esbjerg Midtby ad alternative veje, fx Tarpbagevej og Stormgade, hvilket vil aflaste Hjertingvej.

En alternativ løsning kan være at etablere 3 spor på strækningen tættest mod midtbyen med 2 spor ind mod byen, idet trafikken på strækningen er tættest om morgenen i retning mod byen. Ved krydset Hjertingvej / H. E. Bluhmes Vej kan det højre af de to indadgående spor føres ad H. E. Bluhmes Vej mod havnen og det venstre mod Midtbyen ad Hjertingvej.

FORVENTET EFFEKT

Flyttes trafikken til andre vejstrækninger opnås en aflastning af strækningen. Dette vil forbedre forholdene for de, der bor og færdes langs Hjertingvej og Sædding Strandvej.

Tiltaget med 3 spor på en delstrækning medfører en forbedring af kapaciteten på Hjertingvej / Sædding Strandvej i myldretiden. Strækningen aflastes til gengæld ikke.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Overflytning af trafikken aflaster boligområderne ved Hjertingvej og Sædding Strandvej og gør boligområdet mere attraktivt.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Lang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Bibeholdes strækningen med 2 spor kan det være en udfordring at flytte trafikken til andre veje, særligt hvis brugen af andre veje giver omvejskørsel for trafikanterne. Samtidig kan det være nødvendigt med opgradering af andre indfaldsveje til Esbjerg, så disse veje kan afvikle den øgede trafikmængde.

SUNDHED

Hvis vejstrækningen aflastes, vil støjniveauet og den lokale forurening nedsættes. Dette forbedrer folkesundheden for de, der færdes eller bor langs strækningen.

KLIMA

Overflytning af trafikken kan medføre en vis omvejskørsel med øget CO₂-udledning til følge. Effekten skønnes dog samlet at være meget begrænset.

40



Bilfremkommelighed	●●●○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●○○○
Grøn mobilitet	○○○○○
Byliv	●●○○○
Sundhed	○○○○○
Miljø	○○○○○

Økonomioverslag: 100-200 mio. kr.

Fremk. ift. investering ●○○○○

Klima ift. investering ○○○○○

SUNDHED

Det skønnes, at sundhedseffekten ved etablering af vejen vil være minimal. Fjernelse af særtransporterne fra byområder kan dog medvirke til at gøre det mere trygt at cykle og dermed i mindre grad øge antallet af cyklister på de berørte veje.

KLIMA

Særtransporterne vil kunne køre mere direkte til og fra Esbjerg Havn og undgå bykørsel. Dette medfører en lavere CO₂-udledning fra disse transportere, men effekten vurderes også her at være begrænset.

NY SÆRTRANSPORTVEJ

INDHOLD

Formålet med særtransportvejen er at få etableret en ny erhvervstransportkorridor til Esbjerg Havn med direkte forbindelse fra et nyt erhvervsområde ved Andrupvej til Esbjerg Havn, og samtidig giver vejen adgang til Esbjerg Havn for særtransporter, som er højere end frihøjden for broerne på motorvejen på 4,63 m.

Den foreløbige linjeføring for særtransportvejen starter på sydsiden af Andrupvej lige øst for motorvejen E20. Herfra følger den motorvejen mod syd og krydser Nordskrænten, Storegade og Novrupvej i niveau. Derfra fortsætter den langs motorvej E20 mod syd og føres på en bro over jernbanen Esbjerg - Lunderskov, som planlægges elektrificeret.

Syd for jernbanen fortsætter vejen direkte mod syd med vejforløb ca. 5 meter over terrænet og niveaufri krydsninger af bl.a. Tjæreborgvej og Måde Industrivej. Linjeføringen passerer sydøst for affaldsforbrændingsanlægget i Måde og fortsætter mod sydvest, inden den når kysten, og drejer mod vest ind på Esbjerg Havns nyetablerede arealer.

For at sikre adgang til Esbjerg Havn for de høje transportere der kommer fra syd via Tjæreborgvej, etableres der desuden adgang til særtransportvejen fra Tjæreborgvej ved Veldbæk Industrivej.

FORVENTET EFFEKT

Etablering af vejen vil betyde, at særtransporter ikke længere skal køre gennem Esbjerg By, men kan køre direkte til og fra Esbjerg Havn. Dette medfører en aflastning af tunge køretøjer fra Esbjerg By og giver forbedret fremkommelighed for særtransporterne. Effekten på den øvrige vejtrafik er begrænset.

De store og høje særtransporter som kører igennem Esbjerg By giver anledning til ventetid for den øvrige trafik, og de nødvendige tilpasninger af kryds og rundkørsler m.v. betyder trafiksikkerhedsmæssige problemer for den almindelige trafik, når der ikke er særtransporter på vejnettet. Disse problemstillinger vil blive fjernet.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Vejen vil medvirke til at aflaste byområder for tunge og store særtransporter. Dette vil betyde, at bymiljøet forbedres, og at det bliver mere trygt og attraktivt at benytte disse områder.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Vejen forventes at kunne etableres på mellemlangt eller langt sigt.

UDFORDRINGER

På grund af de høje omkostninger ved etablering af særtransportvejen kan økonomien være en udfordring.

OPGRADERING AF VESTKYSTVEJ

41

INDHOLD

Opradering af Vestkystvej, mellem Hjerting Landevej og tilslutningsanlæg ved E20, til fire spor i forhold til de eksisterende to spor.

FORVENTET EFFEKT

Opgraderingen forventes at øge fremkommeligheden på Vestkystvej, og dermed sammenhængen mellem de vestlige og nordlige byområder. Med opgraderingen vil Vestkystvej blive en ny ringvejsforbindelse fra Esbjerg V.

Det forventes, at trafikmængden på strækningen vil øges som følge af den øgede fremkommelighed. En del af denne trafik overflyttes fra andre veje.

Tiltaget forventes at kunne gennemføres for 100-200 mio. kr. inkl. broer under forudsætning af at der er tale om 10 km vej.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget forbedrer sammenhængen mellem de nordlige og vestlige byområder.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Lang tidshorisont.

UDFORDRINGER

At afvikle trafikken i ombygningsperioden.

Som følge af de høje anlægsomkostninger for projektet, kan finansiering af projektet blive en udfordring.

SUNDHED

Ved forbedring af kapaciteten på vejnettet vil trafikmængden øges, hvilket vil medføre, at forurening og støj omkring vejen øges. Til gengæld forbedres trafikafviklingen, hvilket kan betyde en mere glidende kørsel, der igen giver mindre forurening og støj. Tiltaget kan også medvirke til at aflaste veje i boligområder med positive sundhedseffekter til følge.

KLIMA

Når kapaciteten på vejnettet øges, må det forventes, at der herefter kører flere biler på strækningen og dermed en forøgelse af CO₂. En bedre trafikafvikling på strækningen og mere direkte kørsel kan dog modvirke de negative konsekvenser. Samlet forventes ikke væsentlige ændringer.



Bilfremkommelighed	●●●●●
Trafiksikkerhed/tryghed	●○○○○
Grøn mobilitet	○○○○○
Byliv	○○○○○
Sundhed	○○○○○
Miljø	○○○○○

Økonomioverslag: 100-200 mio.

Fremk. ift. investering	●●○○○
Klima ift. investering	○○○○○

42



Bilfremkommelighed	●●○○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●●○○○
Grøn mobilitet	●●○○○○
Byliv	●●○○○○
Sundhed	●○○○○○
Miljø	●○○○○○
Økonomioverslag: 4-6 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	●○○○○○
Klima ift. investering	●○○○○○

SANERING AF VEJ- STRÆKNING STOREGADE I ESBJERG

INDHOLD

Storegade er en indfaldsvej til Esbjerg by fra nordøst. Som indfaldsvej er vejen både det første og sidste indtryk, når man besøger Esbjerg. Storegade har i dag forskellig karakter. Ved udkanten af byen har Storegade beplantet midterrabat med buske og træer. Nærmere centrum er vejprofilen mere enkelt.

For at forbedre vejprofilen på strækningen med hensyn til struktur, identitet og visuel oplevelse, saneres en vejstrækning af Storegade. Dette sker især ved at anlægge en midterrabat med beplantning. Tiltaget skønnes at kunne gennemføres for 4-6 mio. kr. under forudsætning af at der er tale om 2,5 km vej.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at oplevelsen af vejens helhed og sammenhæng, rum, identitet vil øges. Det forventes ikke, at saneringen vil påvirke trafikken på strækningen i større grad. På længere sigt ønskes det at aflaste strækningen.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Det ønskes at gøre den centrale gade mere attraktiv at bo og færdes i, og ombygningen af gaden vil medvirke til dette.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Lang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Under anlægsfasen vil der være udfordringer med at afvikle trafikken.

SUNDHED

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

KLIMA

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige klimamæssige effekter.

CYKELSTISYSTEMET OPGRADERES, HVOR BEHOVET ER STØRST

43

INDHOLD

En opgradering af cykelstisystemet vil ske på de lokaliteter, hvor der er størst behov. Dette vil sige lokaliteter med mange cyklister, og hvor der er ingen eller kun cykelbane. Der anlægges også cykelstier på strækninger, hvor trygheden blandt cyklister på den eksisterende strækning er lav. Tiltaget kan skønsmæssigt gennemføres for 40-60 mio. kr. under forudsætning af at der er tale om opgradering af 20 km cykelsti.



FORVENTET EFFEKT

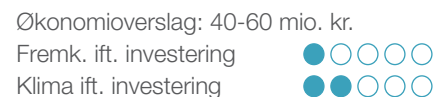
Det forventes, at der sker en stigning i trygheden blandt cyklister på de strækninger, hvor cykelstisystemet udbygges. Det forventes desuden, at den generelle tilfredshed blandt cyklister øges.

Der forventes en mindre stigning i antallet af cyklister, da cykelstisystemet kun opgraderes på de lokaliteter, hvor behovet er størst.



SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Cykelstierne skal etableres, så de understøtter den eksisterende og fremtidige bystruktur.



TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres inden for en mellemlang tidshorisont.

UDFORDRINGER

Det må forventes, at borgere og cyklistorganisationer fremsætter ønsker om yderligere udbygning af cykelstierne og ikke kun at udbygge, hvor der er størst behov.

SUNDHED

En øget brug af cykel øger folkesundheden. Det kan derfor forventes, at der på baggrund af tiltaget vil kunne opnås en besparelse i Esbjerg Kommunes udgifter til sundhedsområdet. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr.

KLIMA

Overflytning af trafikanter fra især biltrafikken vil medvirke til en begrænset sænkning af CO₂-udledningen.

44

KAPACITETSFORBEDRING
AF FRAKØRSEL 75 OG 76,
ESBJERG NORD OG ØST

INDHOLD

For at forbedre kapacitetsforholdene af frakørsel 75 og 76, Esbjerg Nord og Øst, ombygges og reguleres tilslutningsanlæggene så specielt kapaciteten i morgen- og aftenmyldretiden forbedres. Vejdirektoratet har allerede gennemført fase 2 planlægning for ombygning af frakørsel 76, hvor anlægssummen er fastlagt til 5 mio. kr. Der er i oktober 2012 fra Transportministeriets side afsat midler til ombygning af frakørsel 76.

FORVENTET EFFEKT

Det forventes, at fremkommeligheden øges i rampekrydsene, og at der opnås en forbedring af rejsetiden i spidsbelastningsperioderne.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget har ikke nævneværdig sammenhæng med bystrukturen, da tiltaget kun forbedrer den eksisterende infrastruktur.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Ombygningen af frakørsel 76 er besluttet igangsat, og forventes færdig i 2013. Forbedringerne af frakørsel 75 er under planlægning, og forventes realiseret indenfor få år.

UDFORDRINGER

At få trafikken afviklet i anlægsperioden.

SUNDHED

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige sundhedsmæssige effekter.

KLIMA

Tiltaget forventes ikke at have nævneværdige klimamæssige effekter.

Bilfremkommelighed	●●●●○
Trafiksikkerhed/tryghed	●●○○○
Grøn mobilitet	○○○○○
Byliv	○○○○○
Sundhed	○○○○○
Miljø	○○○○○
Økonomioverslag: 10-15 mio. kr.	
Fremk. ift. investering	●●●●○
Klima ift. investering	○○○○○

OMLADESTATIONER FOR GODS

45

INDHOLD

I udkanten af Esbjerg Midtby kan der etableres en godsomladestation, fx ved en motorvejsfrakørsel. Her samles vareleveringer til butikker i Midtbyen. Vareleveringerne omlastes til miljøvenlige køretøjer, der optimerer leveringen af varerne i Midtbyen. På denne måde reduceres antallet af tunge køretøjer i Midtbyen og antallet af kørte kilometer med lastbil.

FORVENTET EFFEKT

Tiltaget vil medvirke til at begrænse antallet af tunge køretøjer i Midtbyen. Dette vil forbedre bymiljøet og øge trygheden for bløde trafikanter. Desuden vil luftforureningen i Midtbyen blive mindsket.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Erfaringer fra andre lande viser, at byliv og handel forbedres i de perioder, hvor der tidligere foregik meget varelevering med mange tunge køretøjer samtidig.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltaget kan implementeres indenfor en mellemlang tidshorisont, dvs. 4-8 år.

UDFORDRINGER

Det skal fastlægges, hvem der skal etablere og drive omladestationen. Butikkerne kan opleve etableringen at omladestationen ifm. varelevering er et ekstra led i transportkæden, som besværliggør vareleveringen, sammenlignet med, at producenten alene står for vareleveringen.

SUNDHED

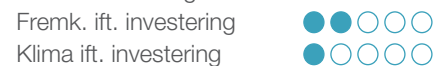
Reduktionen af antallet af lastbiler i Midtbyen mindsker den lokale luftforurening. Tiltaget øger også trygheden for cyklister, hvorfor det kan medvirke til en stigning i antallet af cyklister.

KLIMA

Tiltaget forventes at have begrænset effekt på CO₂-udledningen.



Økonomioverslag: 10-15 mio. kr.



46

STATSLIGE AFGIFTSTIL-
TAG (IKKE-VEDTAGNE)

Bilfremkommelighed	●●●○○
Trafiksikkerhed/tryghed	○○○○○
Grøn mobilitet	●●●●●
Byliv	●●●○○
Sundhed	●●●○○
Miljø	●●●●○

INDHOLD

Statslige tiltag på afgiftsområdet vil have stor betydning for trafik og mobilitet i Esbjerg frem mod 2030. Der er ikke taget politisk beslutning om afgiftsiltag på nuværende tidspunkt, men følgende eksempler kan evt. komme i spil frem mod 2030:

- › Betalingsring
- › Roadpricing for bilkørsel generelt - dvs. betaling for kørsel overalt
- › Fjernelse af befordringsfradrag for bilkørsel
- › Øgede registreringsafgifter for biler, der benytter fossile brændstoffer
- › Fordobling af afgifter på brændstof

Afgiftsiltagene er rettet mod at gøre bilkørsel dyrere og dermed tvinge bilisterne til at overveje andre muligheder for transport.

FORVENTET EFFEKT

Gennemførelse af tiltagene vil medvirke til en væsentlig begrænsning af biltrafikken. Hvor stor effekten bliver, afhænger af, hvor meget afgifterne øges.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Gennemførelse af tiltagene vil gøre det mere relevant at fortætte og byudvikle stationsnært.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltagene kan implementeres på mellemlangt og langt sigt.

UDFORDRINGER

Der må forventes væsentlig folkelig og politisk modstand mod at gennemføre de øgede afgifter på bilkørsel.

SUNDHED

Tiltagene medfører mindre bilkørsel og dermed mindre forurening. Desuden overflyttes trafikanter fra bil til cykel, hvilket har positive sundhedseffekter.

KLIMA

Tiltagene medfører mindre bilkørsel og dermed mindre CO₂-udledning. Gennemførelse af tiltagene forventes at begrænse CO₂-udledningen i Esbjerg med mere end 5.000 tons årligt.

STATSLIGE PLANMÆSSIGE TILTAG (IKKE-VEDTAGNE)

47

INDHOLD

Staten har mulighed for at indføre en række planmæssige tiltag og krav, som vil medvirke til at overflytte trafikanter fra bil til kollektiv trafik og cykel. Der er ikke på nuværende tidspunkt politisk beslutning om disse tiltag, men nedenstående eksempler kan komme i spil frem mod 2030:

- › Stop for investeringer i ny vejinfrastruktur
- › Krav om at for hver krone, der investeres i ny vejinfrastruktur, investeres et beløb i kollektiv trafikinfrastruktur
- › Krav om højklasset kollektiv betjening af nye bolig- og erhvervsområder
- › Tilførsel af 50 % flere midler til den kollektive trafik
- › Indførsel af gratis kollektiv trafik

FORVENTET EFFEKT

Der vil ske en overflytning af trafik fra bil til kollektiv trafik og cykel.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Gennemførelse af tiltagene vil gøre det mere relevant at fortætte og byudvikle stationsnært.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Tiltagene kan gennemføres på langt sigt.

UDFORDRINGER

Der må forventes folkelig og politisk modstand mod at stoppe for investeringer i vejinfrastruktur og mod øgede udgifter til kollektiv trafik.

SUNDHED

Tiltagene medfører mindre bilkørsel og dermed mindre forurening. Desuden vil der ske en vis overflytning af trafikanter fra bil til cykel, hvilket har positive sundhedseffekter.

KLIMA

Tiltagene medfører mindre bilkørsel og dermed mindre CO₂-udledning. Gennemførelse af tiltagene forventes at begrænse CO₂-udledningen i Esbjerg med mere end 5.000 tons årligt.



Bilfremkommelighed	●●○○○
Trafiksikkerhed/tryghed	○○○○○
Grøn mobilitet	●●●●●
Byliv	●●○○○
Sundhed	●●●○○
Miljø	●●●○○

48

STATSLIGE JERNBANETIL-
TAG

Bilfremkommelighed	● ● ○ ○ ○ ○
Trafiksikkerhed/tryghed	○ ○ ○ ○ ○ ○
Grøn mobilitet	● ● ● ● ● ●
Byliv	● ○ ○ ○ ○ ○
Sundhed	● ● ● ○ ○ ○
Miljø	● ● ● ● ○ ○

INDHOLD

En række statslige jernbanetiltag kan få betydning for Esbjerg. Som eksempler kan nævnes:

- › Elektrificering af jernbanen mellem Lunderskov og Esbjerg
- › Opgradering af signalsystemet
- › Indførelse af timemodellen.

Der er taget politisk beslutning om at gennemføre elektrificering og opgradering af signalsystemet. Der er bred politisk opbakning til timemodellen, som betyder togforbindelser mellem de største byer med en køretid på højst en time.

FORVENTET EFFEKT

Den kollektive trafik vil blive mere attraktiv, særligt på de lange rejser, hvor rejsetiden nedsættes væsentligt. Derfor vil der ske en overflytning af trafik fra bil til tog.

SAMMENHÆNG MED BYSTRUKTUR

Tiltaget vil understøtte en byudvikling, der koncentrerer omkring de større byer / stationer.

TIDSHORISONT FOR IMPLEMENTERING

Mellemlang sigt.

UDFORDRINGER

Der kræves omkostningstunge investeringer i banenetet for at kunne gennemføre timemodellen.

SUNDHED

Tiltaget vil medføre mindre bilkørsel og har derfor en positiv effekt på forureningen.

KLIMA

Overflytning af bilture til tog medfører en sænkning af CO₂-udledningen. Gennemførelse af tiltagene forventes at begrænse CO₂-udledningen på ture, der starter og slutter i Esbjerg med mere end 1.000 tons årligt.

OVERSIGT OVER TILTAG I SCENARIERNE

Bilscenariet

Den nødvendige minimumsinvestering

- › Bedre udnyttelse af kapaciteten på eksisterende vejnet
- › Forbindelse mellem H. E. Bluhmes Vej og Hjertingvej
- › Krydsombygning i krydset Storegade / Jernevej
- › Krydsombygning i krydset Hjertingvej / Sædding Strandvej / Tarpbagevej
- › Krydsombygning i krydset Stormgade / Spangsbjerg Møllevvej
- › Krydsombygning i krydset Gjesing Ringvej / Gl. Vardevej
- › Krydsombygning i krydset Stormgade / Gjesing Ringvej / Kjersing Ringvej
- › Krydsombygning i krydset Tarp Hovedvej / Tarp Byvej
- › Krydsombygning i krydset Hjerting Strandvej / Søndre Tobølvej
- › Busser færdes hovedsageligt på arealer som den øvrige trafik
- › Cykelstisystemet opgraderes, hvor der er størst behov

Scenarietiltag

- › Intelligent trafikstyring (ITS)
- › Opgradering af rute 12 - Varde-Esbjerg
- › Vestvendte ramper Vestkystvej / Tarp Hovedvej
- › Evt. opgradering af Hjertingvej / Sædding Strandvej
- › Ny særtransportvej
- › Opgradering af Vestkystvej som ringvejsforbindelse fra Esbjerg V
- › Sanering af vejstrækningen Storegade i Esbjerg
- › Kapacitetsforbedring af frakørsel 75 og 76
- › Omladestationer for godstrafik

Det klimavenlige scenarie

- › Samkørsel (inkl. samkørselspladser)
- › Ændring af mødetider
- › Grønne transportvaner
- › Elbiler og ladestationer
- › Miljøzoner
- › Restriktioner for bilparkering
- › Delebiler
- › Udvikling af grøn transport (støttepulje)
- › Bilfri zoner
- › Cykelpendleruter
- › Cykelstier til samkørselspladser / Bike & Ride
- › Elcykler
- › Etablering af cykelparkering
- › Firmapendlercykler
- › Forkælelsetiltag for cyklister
- › Niveaufri krydsning for cyklister i krydset Stormgade / Kjersing Ringvej
- › Byfortætning
- › Byens liv og rum
- › Byens struktur og sammenhæng
- › Udlægge erhvervsområde til aflastning af havnerelaterede erhverv
- › Gas- / Hybridbusser
- › Citybusser i Esbjerg
- › Nærbane
- › Nærbanestation i Jerne
- › Direkte busruter til arbejdspladser og uddannelse
- › Trafikale knudepunkter
- › A-busnet
- › Parker og Rejs
- › Fokusering af kollektiv trafik i områder med bedst potentiale
- › Lavere billetpriser i kollektiv trafik
- › Busprioritering / busbaner
- › Bedre regionalrutebetjening
- › Kys og Kør
- › Øget brug af Flextur
- › Statslige tiltag

WORKSHOPDELTAGERE

Deltagere i workshoppen 20. juni 2012:

Kjeld Kobbegaard, Bryndum Sogns Lokalråd
Tonny Nissen, Byforum
Reni Hatting, Dansk Cyklistforbund
Frank Segall, DTL
Vivi Christiansen, Esbjerg City
Tom L. Nielsen, Esbjerg Erhvervsudvikling
Hans Kjær, Esbjerg Kommune
Louise K. Ingvarsen, Esbjerg Kommune
Peter Bagge, Esbjerg Kommune
Inga Bråten, Esbjerg Kommune
Peter Nebeling, Esbjerg Kommune
Susan Schmidt, Esbjerg Kommune
Kirsten Pedersen, Esbjerg Kommune
Erling Sonne, Esbjerg Kommune
Søren Schrøder, Esbjerg Kommune
Bodil Ankjær Nielsen, Esbjerg Kommune
Per Alnor Kjær, Esbjerg Kommune
Hans Sonne-Frederiksen, Esbjerg Kommune
Jane Behrens von Qualen, Esbjerg Havn
Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa
Lars H. Andersen, EUC Vest
Søren L. Madsen, Fanø Kommune
Mogens Pedersen, Gjesing Lokalråd
J. Hennebjerg, Hjerting
Preben Bruun Christensen, Politi
Henning Hansen, Politi
Rune Stig Mortensen, Region Syddanmark
Christina V. Andersen, Sydtrafik
René Frahm, Sønderis Lokalråd
Hans Godske, Tjæreborg Lokalråd
Andreas Nielsen, Ungeråd
Jannik Vandborg, Ungeråd 1
Nanna Westphalen, Ungeråd 1
Niels Gregersen, Varde Kommune
Palle Jørgensen, VD
Jens Kjærgaard, VD
Kirsten Pedersen
Jens Bo Holm-Nielsen, AAU
Karen Marie Lei, COWI
Nikolaj Berg Petersen, COWI
Per Birkelund, COWI

WORKSHOPDELTAGERE

Deltagere i workshoppen 13. november 2012

Tonny Nissen, Byforum
Reni Hatting, Dansk Cyklistforbund
Frank Segall, DTL
Tom L. Nielsen, EEU
Kjeld Dahl Sørensen, Esbjerg Havn
Rasmus Ager, Esbjerg Havn
Susan Schmidt, Esbjerg Kommune
Hans Kjær, Esbjerg Kommune
Peter Bagge, Esbjerg Kommune
Peter Nebeling, Esbjerg Kommune
Kirsten Pedersen, Esbjerg Kommune
Erling Sonne, Esbjerg Kommune
Søren Schrøder, Esbjerg Kommune
Bodil A. Nielsen, Esbjerg Kommune
Per Alnor Kjær, Esbjerg Kommune
Hans Sonne-Frederiksen, Esbjerg Kommune
Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa
Lars H. Andersen, EUC Vest
Peder Hundebøl, Gjesing Lokalråd
J. Hennebjerg, Hjerting Lokalråd
Preben B. Christensen, Politi
Henning Hansen, Politi
Christina V. Andersen, Sydtrafik
Kirsten Pedersen, Sønderis Lokalråd
Rene Frahm, Sønderis Lokalråd
Hans Kristian Godske, Tjæreborg Lokalråd
Jens Bo Holm-Nielsen, AAU
Per Birkelund, COWI
Karen Marie Lei, COWI
Nikolaj Berg Petersen, COWI

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

COWI