

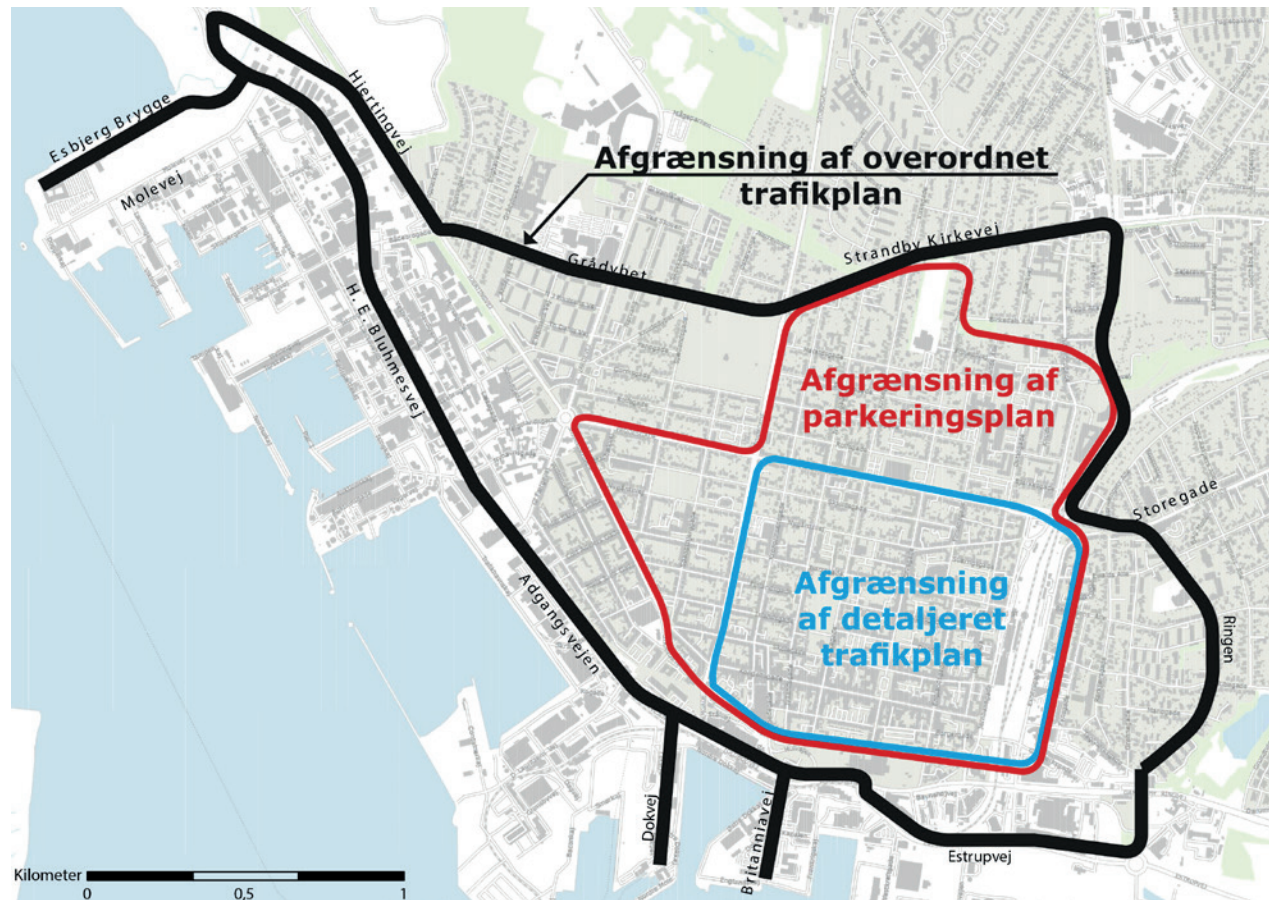
# TRAFIKPLAN FOR ESBJERG MIDTBY



Esbjerg  
Kommune

### Læsevejledning

Planen er opdelt i tre dele. Første del indeholder de principper som planen tager udgangspunkt i. Anden del er en præsentation af selve planen og hvad det betyder for Midtbyen. Tredje del er en præsentation af de projekter, som er foreslået for at realisere planen.



De forskellige dele af trafikplanen dækker disse områder.

# FORORD

Esbjerg er en by i udvikling, og det gælder også Midtbyen. I de kommende år vil vi skabe mulighed for en udvikling, hvor Midtbyen fortættes og der kommer flere boliger, flere muligheder for attraktive byrum, pladser og oplevelser og mere storbykvalitet. Dette sker via lokalplan 01-010-0021 for Midtbyen, som indeholder rammerne for udviklingen, og som skal være med til at arbejde for vores vision for byen.

Flere mennesker i Midtbyen betyder også mere trafik. Trafikplanen for Esbjerg Midtby 2019–2025 sætter rammerne for, hvordan vi ønsker at håndtere trafikken i Midtbyen og understøtter lokalplan 01-010-0021. Trafikplanen er ligeledes første etape i en samlet mobilitetsplan for hele Esbjerg Kommune.

Ønskerne til at skabe gode forhold for endnu flere nye borgere og være en attraktiv storby giver anledning til at tænke nyt. Fremover vil især gående, cyklister og den kollektive trafik blive prioriteret i Midtbyen, så de kan komme nemt rundt og på tværs i Midtbyen. Ligeledes vil god fremkommelighed blive prioriteret for bilerne frem til de store parkeringsanlæg, således at der skabes god adgang for alle transportformer ind til Midtbyen.

Trafikplanen omfatter det område, der er vist på kortet til venstre. Planen er udarbejdet på tre niveauer: Den overordnede trafikplan dækker området ud til Strandby Kirkevej og Esbjerg Strand, mens parkeringsplan og detaljeret trafikplan dækker mindre områder af Midtbyen.

I forbindelse med udarbejdelse af planen har der været afholdt tre interessent-gruppemøder og der er planlagt et borgermøde. Som baggrund for arbejdet er der foretaget beregninger i kommunens trafikmodel for at vurdere fremtidens trængsel og flytning af trafik. Der er foretaget en større undersøgelse af den nuværende parkeringsbelastning for at vurdere behovet. Der foreligger to baggrundsnotater til trafikplanen; et om trafik og et om parkering.





# BAGGRUND OG PRINCIPPER

## GOD MOBILITET SKAL UNDERSTØTTE FREMTIDENS MULIGHEDER I BYMIDTEN

Når turister ankommer til Midtbyen for at gå i Musikhuset, skal det være nemt at finde frem til en parkeringsplads. Når vores unge mennesker skal i biografen, skal det være sikkert at cykle derhen. Når endnu flere borgere bosætter sig i Midtbyen, skal de kunne vælge mellem flere transportmuligheder. Og når parret fra forstæderne skal til Midtbyen for at shoppe og spise på restaurant, skal de kunne transportere sig nemt til, fra og rundt i Midtbyen.

Alt sammen handler det om mobilitet og om at skabe de trafikale rammer for at Midtbyen også i fremtiden er attraktiv og et aktiv for hele Esbjerg by. De trafikale rammer skal understøtte Midtbyen, så den kan udvikle sig. Det skal være nemt, logisk og rart at komme til og fra, samt rundt i Midtbyen. Midtbyen skal i fremtiden have mere storbykvalitet, som også var ønsket på interessentgruppemøderne. Storbykvalitet skabes bl.a. ved at der tilbydes flere transportmuligheder, således beboere, handlende og besøgende kan vælge deres transportmiddel efter hvad der passer til dem og deres ærinde i Midtbyen.

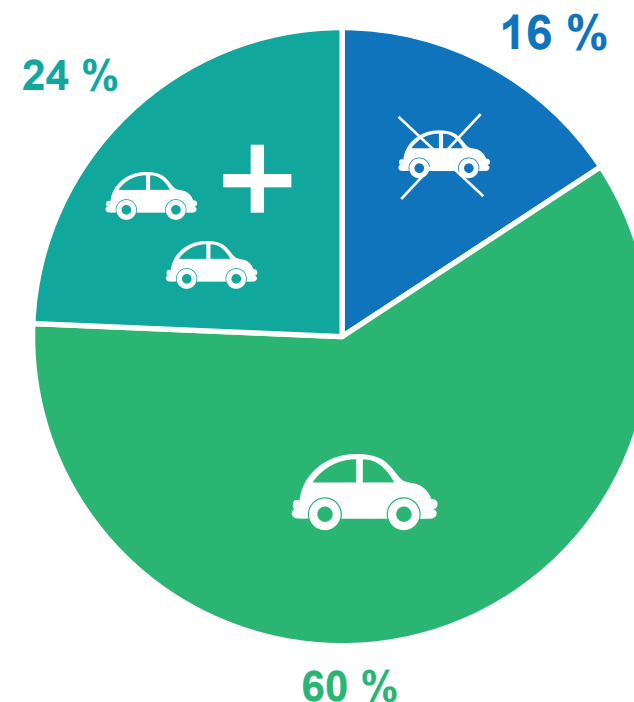
Trafikplanens formål er også at udvikle og nytænke infrastrukturen, så den understøtter udviklingen og væksten. Den skal være på forkant og påvirke borgernes transportvaner med nye, attraktive mobilitets-tilbud

### Bykvalitet

Gode byrum er ligeledes afgørende for den måde vi oplever Midtbyen på. Ved at planlægge trafikken, så der er mulighed for forbedret bykvalitet, vil der også komme flere mennesker. God mobilitet skal give mulighed for at vi kan benytte Midtbyens aktiviteter som job, indkøb, uddannelse, fritid, kulturelle oplevelser og meget andet på en effektiv og overskuelig måde. Men også i respekt for hvordan vi ønsker, at Midtbyen skal opleves, og at den skal være et rart sted at opholde sig.

### Flere mennesker – mere bevægelse

Vores håb og forventninger er, at der vil ske en stigning i tilflytningen til Esbjerg. Et af de steder der skal bo flere mennesker i fremtiden, er i Midtbyen. Her forventes befolkningen at stige med 1.500 – 2.000 mennesker. Samtidig vil Midtbyen rumme endnu flere



Fordeling af ejere af henholdsvis ingen bil, en bil og to eller flere biler i Esbjerg By. (Danmarks Statistik)

aktiviteter, og dermed skal flere mennesker også til og fra, samt opholde sig i Midtbyen, Esbjerg Kommune ønsker at gøre dette muligt, bl.a. ved at sænke hastigheden generelt i Midtbyen og gøre det let for alle at komme til og fra Midtbyen.



God mobilitet er en forudsætning for at skabe en attraktiv by – for både borgere og gæster. Det er vigtigt, at vi nemt kan komme på arbejde og i skole, at vi uproblematisk kan bevæge os til og fra kommunens andre byer, finde steder at parkere bilen, deltage i kulturtilbud, tage på oplevelse i naturen og meget andet – den inderste cirkel vises trafikanterne (borgere og gæster) – den yderste viser byens tilbud. Mobilitet er ikke et mål i sig selv men et redskab for byens borgere og gæster.



## PRINCIPPER FOR TRAFIKPLANEN

Attraktive boliger, byliv, spændende gader, mangfoldig kultur og et godt handelsmiljø. Det er med til at skabe en storbykultur og gøre det populært at bo, arbejde og drive virksomhed i Esbjerg Midtby. For fortsat at værne om alt dette – mens vi bliver flere mennesker – skal der opbygges en infrastruktur, der tilgodeser væksten.

Flere borgere og gæster betyder mere bevægelse, mere transport og dermed også flere biler. Og dem skal der også være plads til. I Midtbyen skal der f.eks. være parkeringspladser nok, men de skal samles, således at bilisterne ikke kører rundt i Midtbyen for at lede efter parkering. Derfor bliver der bl.a. opsat et parkeringshenvisningssystem, således at det bliver endnu nemmere at komme ind og finde en parkeringsplads og nemt at komme væk derfra igen. Hastigheden sættes ligeledes ned, så vores byrum ikke generes. Samtidig gøres det mere attraktivt at vælge at gå eller cykle eller benytte den kollektiv trafik som alternativ til bilen, hvad enten det er som fast, daglig transportform – eller blot en gang imellem.

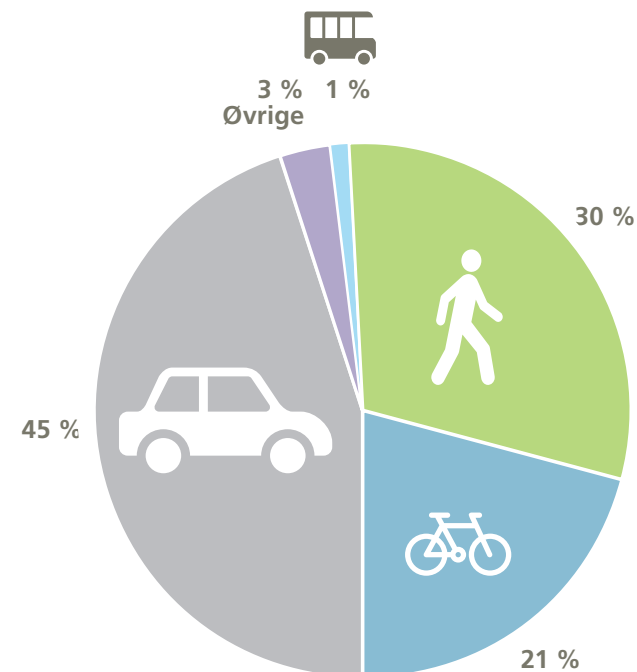
Der skal være plads til alle, men prioriteringen er, at cykler og fodgængere skal prioriteres højest i Midtbyen. Når vi skal opbygge et velfungerende mobilitetsnet, skal vi træffe valg og prioritere i, hvor i byen vi ønsker, de forskellige trafikanttyper skal være – og designe forholdene herefter – det vil vi gøre i Midtbyen.

Midtbyen skal bestå af en kerne, der opleves både fredelig og dynamisk og har et stærkt centreret handelsliv, der er nemt at tilgå for borgere og tiltrækker besøgende ude fra.

I kanten af Midtbyen skal der også være plads til alle, og her skal stadig skabes god fremkommelighed for biler og kollektiv trafik. Det er her, parkeringen sker, hvorefter man fortsætter til fods.

Målet med Trafikplanen er at fremtidens vækst i trafik i Midtbyen primært skal ske ved at flere vælger andre transportmidler end bil. Det er ønsket at andelen af bilture ikke stiger, selvom der kommer flere ture. Foruden de forskellige fysiske projekter, som er præsenteret i planen, bliver der også arbejdet med forskellige tiltag i kommunens ITS-plan. Disse tiltag er forskellige Apps, signalstyring, elektroniske løsninger til fleksible veje mm.

Allerede i dag er vores hverdag præget af muligheden for at hente on-line data på vores mobiltelefoner. Derfor vil flere af tiltagene i Midtbyen også være at skabe den nødvendige information til fx



Fordeling af transportmidler ("Modal-split") ved ture under 5 km i Esbjerg By. Der er potentiale for at flytte en del trafik fra biler til mere bæredygtige transportmidler.

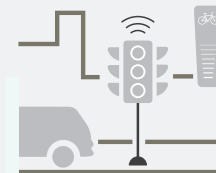
Kilde Transportvaneundersøgelsen 2017

at finde en ledig parkeringsplads, leje en by-cykel, købe mere tid på parkeringspladsen, finde opladning til sin el-cykel eller elbil, blive opdateret på næste bus afgang eller hvor der er en taxa eller delebil. Disse tiltag vil derfor sideløbende blive implementeret, således at det bliver endnu nemmere at benytte de forskellige transporttilbud i Esbjerg og dermed Midtbyen.



## ITS-LØSNINGER

Med Intelligente Transportsystemer (ITS) påvirker vi trafikken og kan prioritere fremkommeligheden i eksempelvis kryds. Vi har ligeledes mulighed for at vejlede bilister til at vælge de hurtigste ruter – også til ledige parkeringspladser.



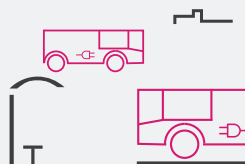
## FIRST OG LAST MILE I REJSENE

Der skal skabes sammenhængende ruter med gode oplevelser, som gør, at gåturen til/fra bussen eller til/fra parkeringspladsen bliver til en integreret del af rejsen, der føles smidig og kort. Derved bliver det nemmere at få folk til at parkere lidt længere væk fra målet.



## SELVKØRENDE BUSSE/ NYE RUTER

Med selvkørende busser har vi mulighed for at etablere et højfrekvent rutenet til både mindre og større mål. Ligeledes kan der etableres nye busruter med mindre elbusser. Dette kan give en bedre og mere fleksibel kollektiv trafik – især de steder, hvor der er få passagerer.



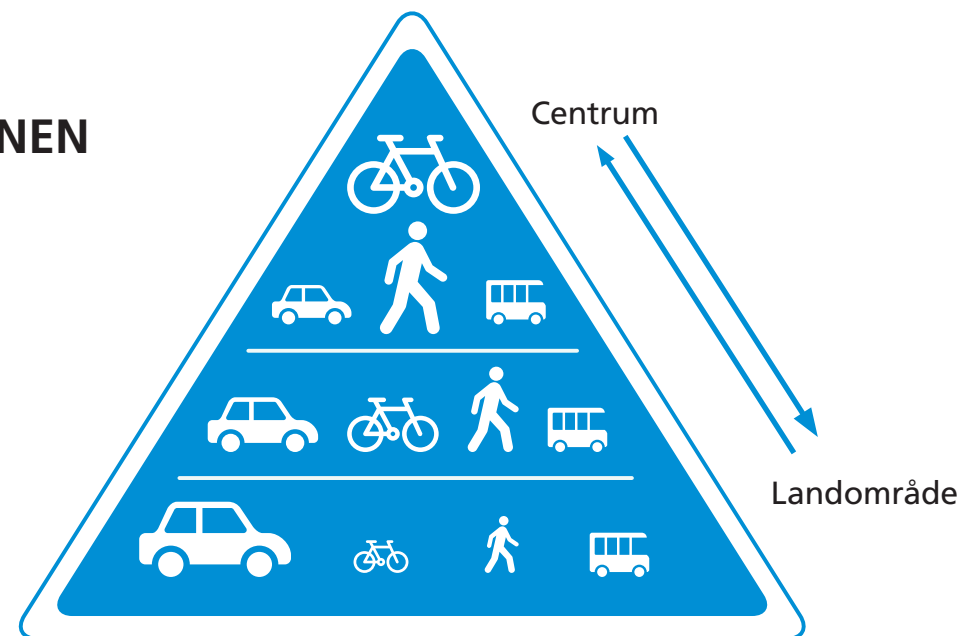
## KOMMUNIKATION AF TILBUD

Borgere og besøgende skal oplyses om de mobilitetsmuligheder, de har i Esbjerg. Erfaringer viser, at mange i dag ikke kender de tilbud, der allerede findes. Oplysning kan ske gennem kort, apps, turistinformation eller kampagner om eksempelvis nye ruter, sammenhænge og tilbud. Der kan f.eks. oplyses om hvor der ledige P-pladser og hvordan man nemmest finder hen til dem.



## FIRE GRUNDLÆGGENDE PRINCIPPER BAG PLANEN

Arbejdet med trafikplanen har været baseret på fire grundlæggende principper: Der skal skabes en bedre balance mellem trafikantgrupperne. Den gennemkørende biltrafik skal henvises til det overordnede vejnet. Det vil blive nemmere at finde en parkeringsplads i Midtbyen. Og planen skal udvikles i et samspil med den øvrige planlægning for Midtbyen.



Figuren illustrerer trafikplanens tanker om forskellige vægtning af de forskellige trafikantgrupper i forskellige dele af byen. Jo tættere man kommer centrum, jo mere giver bilerne plads for de øvrige lette trafikantgrupper.

Planen skal understøtte, at Midtbyen fortsat kan være **Esbjergs levende centrum, som er attraktiv for beboere, handlende, ansatte og turister.**

Midtbyen rummer allerede i dag gode muligheder for byliv og bylivsaktiviteter, men det kan blive bedre.

Planen skal understøtte, at de forskellige transportmidler benyttes på den mest hensigtsmæssige måde.

Der skal være plads til biler og bilister, men biltrafikken skal i højere grad end i dag foregå på de lette trafikanters præmisser.

Esbjerg har allerede et veludbygget vejnet, og **på flere af de overordnede veje er der kapacitet til at overtage trafik fra nogle af gaderne i selve Midtbyen.**

Inden for firkanten Nørregade – Jernbanegade – Toldbodvej – Stormgade arbejdes mod en vejstruktur, så gennemkørende biltrafik tilskyndes til at vælge andre ruter.

Som et led i Trafikplanen udvikles **en parkeringsstrategi, der har som formål at skabe et afbalanceret udbud af parkeringspladser til beboere, handlende, ansatte, turister og pendlere.**

Strategien skal også inkludere, at nogle grupper gerne må få lidt længere til deres parkerede bil, sådan at de der har brug for bilen tæt på, får plads til det.

Det allerede planlagte P-søgessystem integreres i planen og justeres, så at det arbejder sammen med de andre dele af planen.

**Planen skal integreres med den øvrige planlægning** der gælder og udvikles for Esbjerg Midtby. I øjeblikket arbejder Esbjerg Kommune med en lokalplan for Midtbyen.



Banegården bliver også i fremtiden et vigtigt udvekslingspunkt mellem de forskellige trafikmidler.



Den gennemkørende biltrafik skal være på de veje, der er bygget til den.



I Kirkegade er cyklisterne prioriteret.



Den eksisterende stiforbindelse til Fanøfærgeren kan styrkes.



# PRÆSENTATION AF TRAFIKPLANEN

## OVERORDNEDE LØSNINGER I TRAFIKPLANEN

Et af de bærende elementer i trafikplanen er definition af en ny ydre vejfirkant, der skal bære den gennemkørende biltrafik. Inden for vejfirkanten skal der kun være biltrafik med lokale mål, mens fodgængere og cyklister skal have bedre forhold. For at opnå dette foreslås en række trafiksaneringsprojekter i stor og lille skala. Parkeringsplanen understøtter de øvrige ideer i planen.

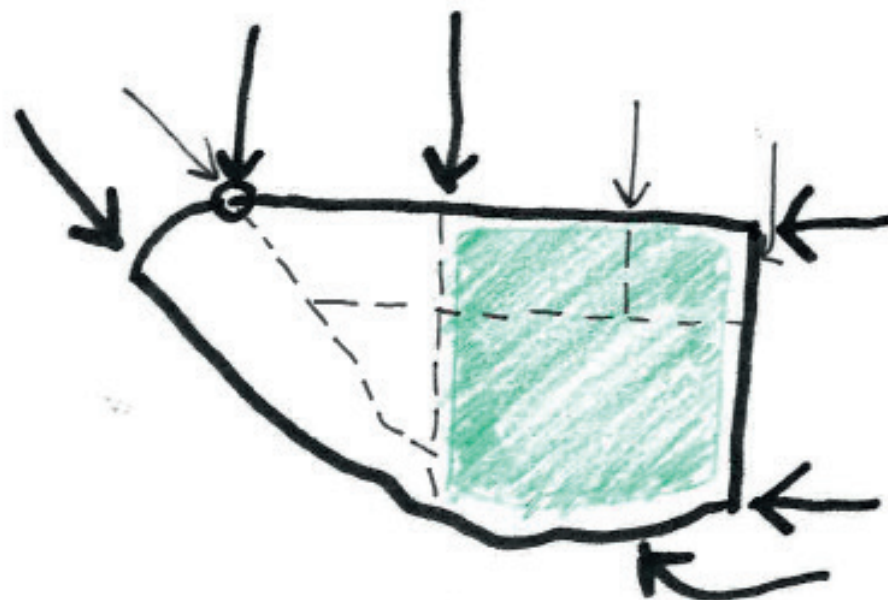
Der defineres **en ny "ydre vejfirkant"** bestående af Frodesgade – Jernbanegade – Østre Havnevej – Toldbodvej – Adgangsvejen – Helgolandsgade.

Gennemkørende biltrafik henvises via skiltning til den ydre vejfirkant. Det vil stadig være muligt at køre igennem den indre Midtby ad f.eks. Nørregade og Stormgade, men hastigheder og vejudformning skal gøre dette mindre attraktivt.

**Strandbygade** fredeliggøres, og der etableres cykelstier.

I **den inderste firkant** (syd for Nørregade) fjernes al gennemkørsel undtagen sivetrafik ad Borgergade. Der etableres 30 km/t-zone i hele området op til Frodesgade. I dette område indføres også begrænsning for lastbilkørsel.

Gågadeområdet omkring **Kongensgade** færdiggøres, og der skabes en ny attraktiv gangforbindelse med opholdsmuligheder fra Kongensgade via Julius Bomholts Plads til Fanøfærgen.



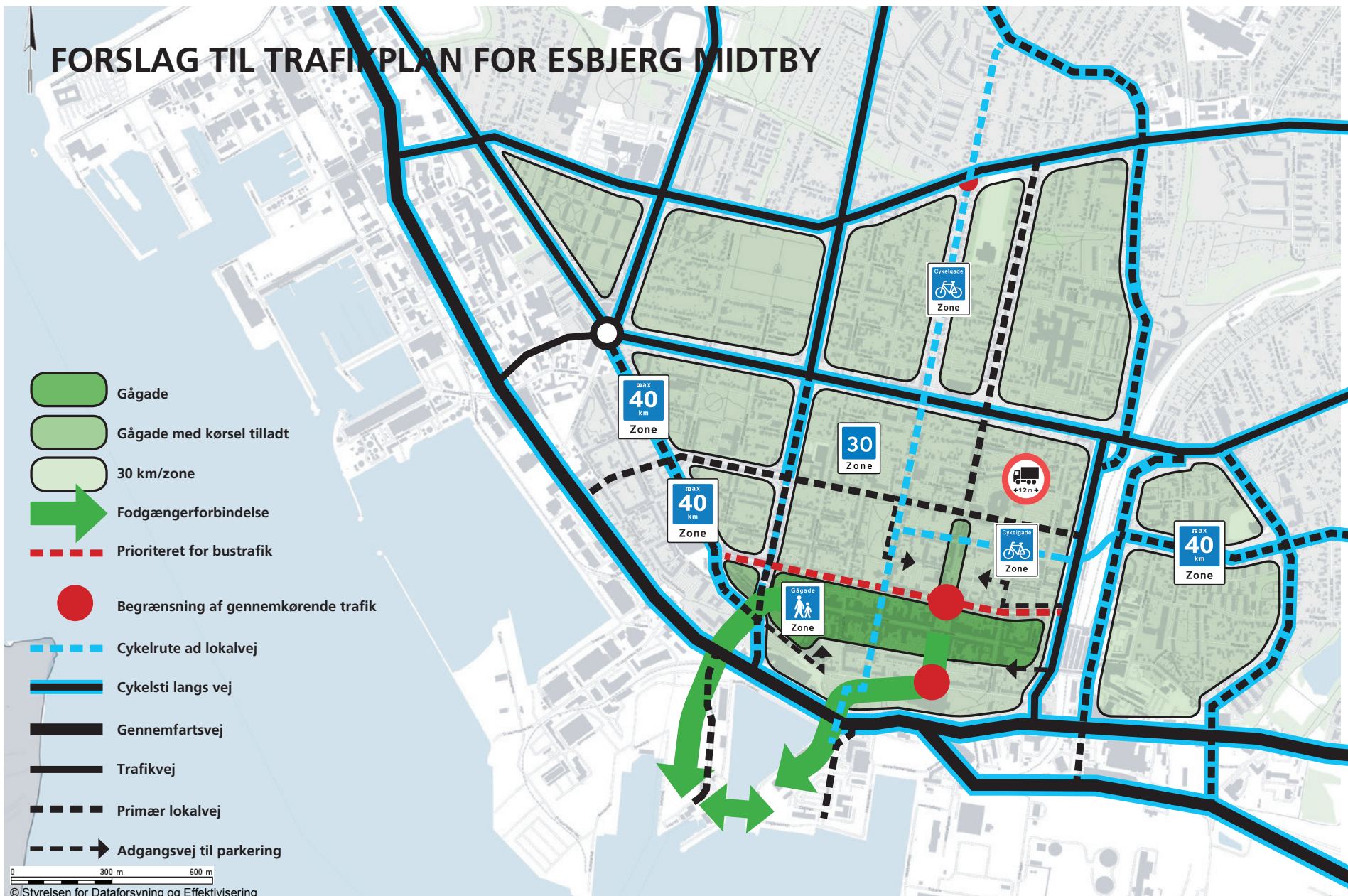
Den Indre Vejfirkant består af Frodesgade – Jernbanegade – Østre Havnevej – Toldbodvej – Adgangsvejen – Helgolandsgade.

Uden for Midtbyen forbedres forholdene for cyklister og busser på **Nørrebrogade**. Der etableres 30 km/t-zoner i på alle lokalveje, hvor dette ikke allerede er sket.

Som et led i trafikplanen udvikles en ny **parkeringsplan**, der bl.a. indeholder en oprydning og forenkling i Midtbyens parkeringsrestriktioner, mulighed for tilkøb af ekstra parkeringstid, indførelse af beboerlicens og etablering af yderligere parkeringskapacitet, især i området omkring Sygehuset.

Planen integrerer også en række **projekter, der allerede er i planlægning**. Det drejer sig især om en række projekter i Østbyen, stibro over Banegården og den kommende helhedsplan for Banegårdsområdet, som også omfatter en udvidelse af parkeringspladsen på Museumspladsen.

# FORSLAG TIL TRAFIKPLAN FOR ESBJERG MIDTBY



Forslag til trafikplan for Esbjerg Bymidte.

## PARKERING

Parkeringsplanen består af en række komponenter, der tilsammen skal sikre en bedre udnyttelse af Midtbyens ressourcer af P-pladser til glæde for alle brugergrupper. Der sker en oprydning og forenkling i Midtbyens system af parkeringsrestriktioner og der etableres ekstra parkeringspladser, i første omgang omkring Sygehuset og ved Banegården.

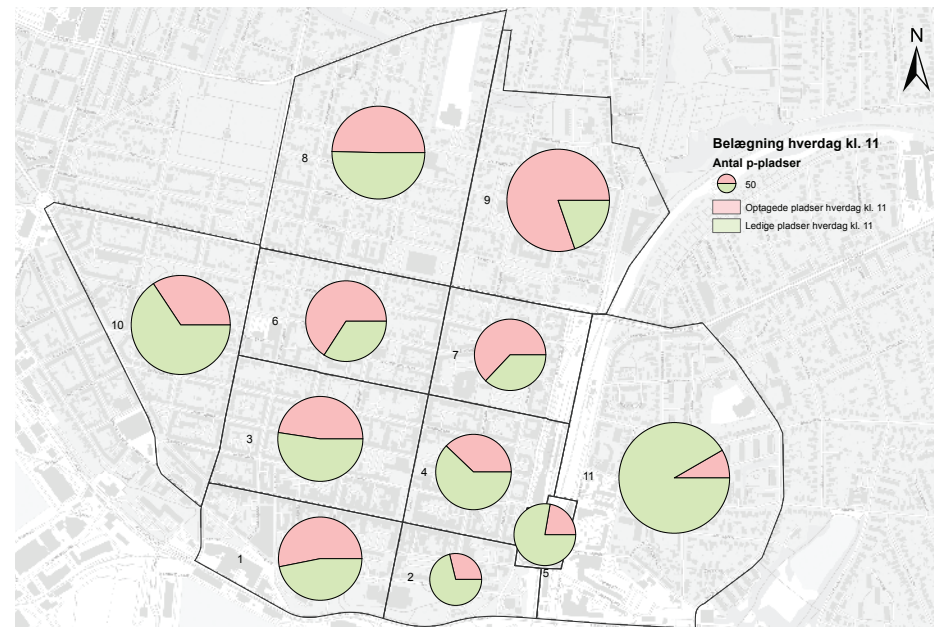
### Eksisterende forhold

Som baggrund for Trafikplanen er der foretaget en samlet opgørelse af parkeringspladserne i Midtbyen, dels baseret på Esbjerg Kommunes løbende parkeringstællinger, dels på særlige tællinger af private parkeringspladser i Baggårde mm. Der er set under ét tilstrækkeligt med P-pladser i Midtbyen men der er områder med stærk belastning, værst omkring Sygehuset. Opgørelsen viser også, at der er en uudnyttet reserve af P-pladser i private gårde og lignende.

### Parkeringsplanen i hovedtræk

Parkeringsplanen består i en pakke af tiltag, hvoraf nogle er egentlige anlægsarbejder, andre er skiltning, mens andre er mere organisatoriske tiltag som indførelse af beboerlicenser. Allerede planlagte tiltag, heriblandt flere anlæg for parkering i konstruktion, indtænkes i den samlede plan.

Formålet med planen er at sprede de parkerende bilister i Midtbyen og opnå en bedre balance mellem de forskellige brugergruppers behov. Især vurderes det, at Midtbyens ansatte godt kan gå lidt længere fra deres biler og dermed give plads til handlende, beboere og turister.



Eksempel på parkeringsbelægning – det vil sige hvor stor en andel af parkeringspladserne, der er i brug i hvert delområde, hverdag kl. 11. Den højeste belægning findes i området omkring Sygehuset.

En forenkling af systemet af parkeringsrestriktioner vil gøre det lettere for især turister at orientere sig i Midtbyen. Der arbejdes derfor med disse grundlæggende tre restriktioner:

- 2 timer i den centrale Midtby syd for Nørregade, inkl. det kommende P-hus i Danmarksgade
- 4 timer omkring Sygehuset og i Broens P-hus.
- 24 timer i resten af Midtbyen (inkl. Museumspladsen og Sygehusets P-hus).

En betalingsparkeringsordning vil gøre det muligt at tilkøbe ekstra tid oveni den første periode, som altid er gratis.

I Sygehusområdet er det nødvendigt at øge nettoantallet af parkeringspladser for at lette trykket, og dette kan sandsynligvis kun ske ved at opføre parkering i

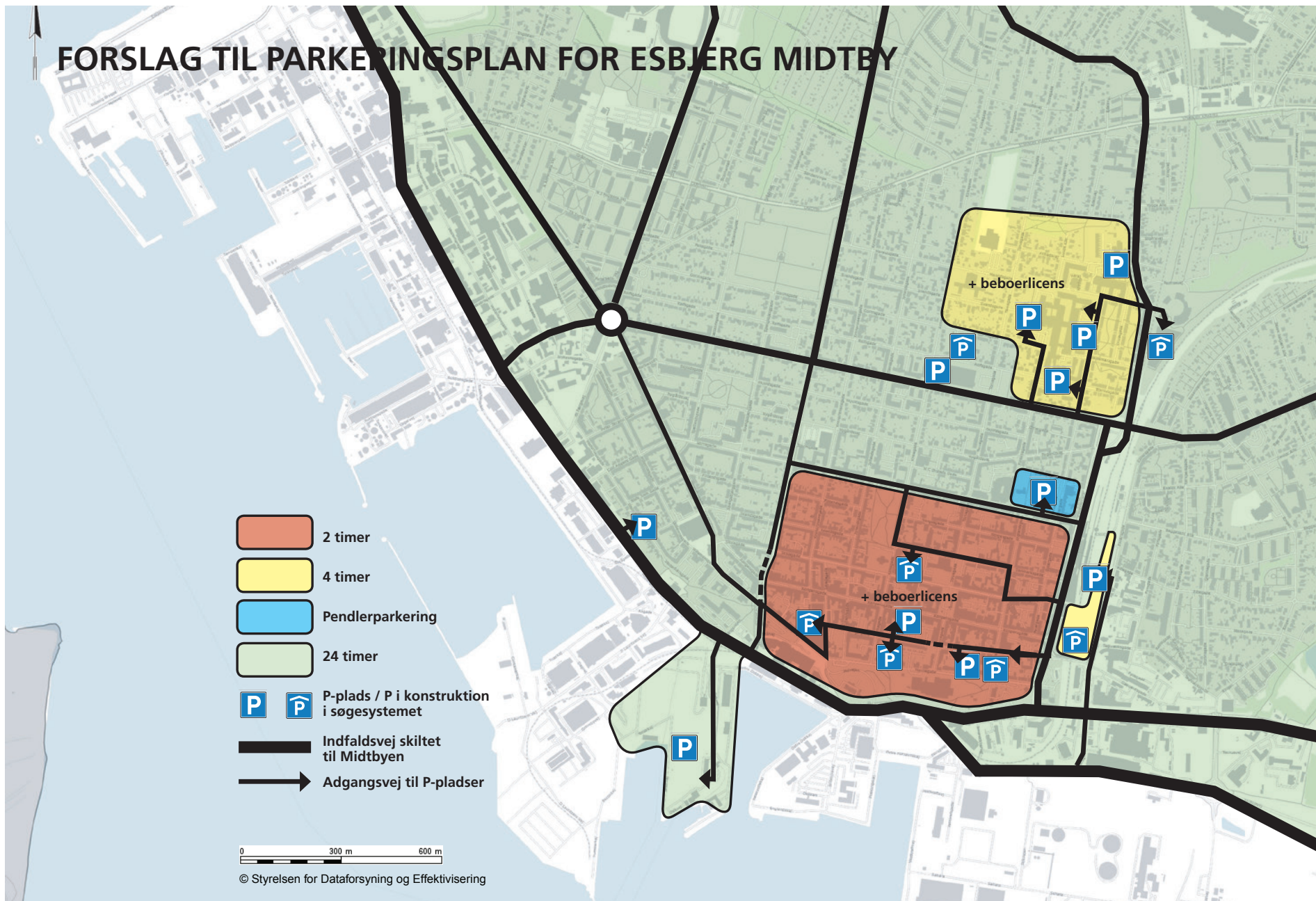
P-hus eller -kælder. Det foreslås at supplere de allerede planlagte ekstra dæk på Sygehusets P-hus med et nyt P-anlæg (sandsynligvis i kælder) i karréen nord for Rådhuset. Desuden vil der i den kommende helhedsplan omkring Banegården indgå en analyse af behovet for parkeringspladser herunder pendlerpladser. I fremtiden kan der komme et parkeringshus ved Borgergade.

P-søgesystemet vil løbende blive udvidet, sådan at det bedst muligt understøtter de andre ideer i planen, herunder at parkeringssøgende trafik altid bliver længst muligt på det overordnede vejnet.

Endelig vil Esbjerg Kommune arbejde for at etablere et samarbejdsforum mellem kommunen og private grundejere, hvor formålet er at sikre, at alle trafikanter oplever Midtbyens udbud af parkeringsmuligheder som et samlet tilbud med en vis ensartethed.



# FORSLAG TIL PARKERINGSPLAN FOR ESBJERG MIDTBY





# PROJEKTER

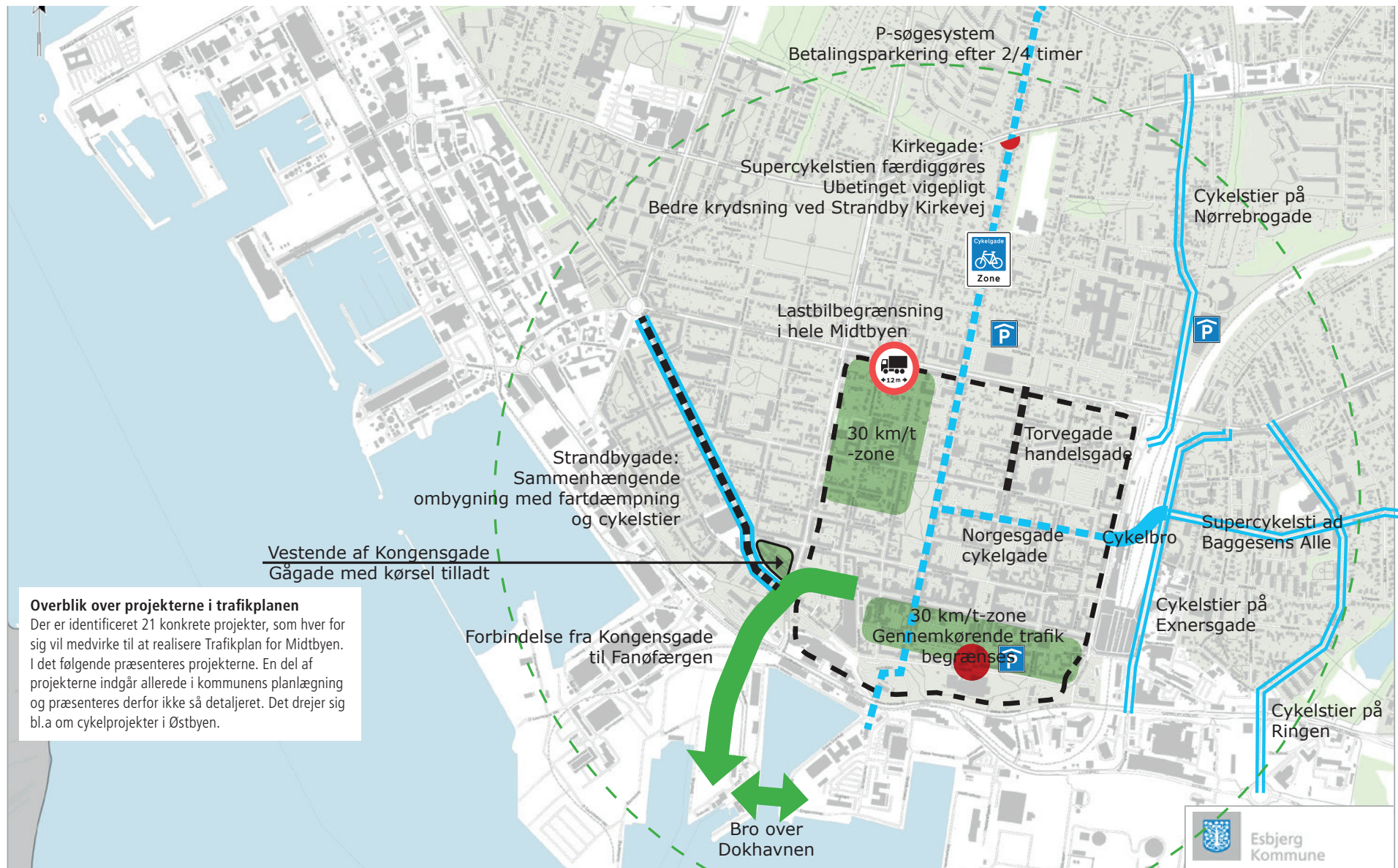
BYLIV

TRAFIKAL FREDELIGGØRELSE

CYKLISTER

PARKERING

# PROJEKTER



**Overblik over projekterne i trafikplanen**  
 Der er identificeret 21 konkrete projekter, som hver for sig vil medvirke til at realisere Trafikplan for Midtbyen. I det følgende præsenteres projekterne. En del af projekterne indgår allerede i kommunens planlægning og præsenteres derfor ikke så detaljeret. Det drejer sig bl.a om cykelprojekter i Østbyen.



## FODGÆNGERE – BYLIV

Disse projekter understøtter planens målsætninger om at skabe bedre forhold for fodgængere og for at der kan leves et aktivt byliv i Esbjerg Midtby.



Gangforbindelse til Fanøfærgen.

### VESTENDEN AF KONGENSGADE

Denne strækning er midlertidigt indrettet med afmærkede parkeringsbåse.

Det foreslås at strækningen ombygges med et udseende, der klart differentierer den fra strækningen øst for Stormgade. Der kan f.eks. arbejdes med en udformning som Torvegade mellem Nørregade og Torvet.

### GANGFORBINDELSE TIL FANØFÆRGEN

Projektet skaber en ny forbindelse mellem vestenden af Kongensgade og Fanøfærgen. En del af forbindelsen mellem Julius Bomholts Plads og færgen findes allerede, men det korte stykke af Stormgade mellem Kongensgade og Strandbygade – Havnegade kan gøres kønnere og med bedre muligheder for cafeliv i gaden bl.a. med en reduktion i antallet af kørespor og svingbaner.



Bro over Dokhavnen.

### BRO OVER DOKHAVNEN

En gangbro over Dokhavnen kan give byens borgere og turister mulighed for at opleve Havnen på en helt ny måde og skabe genveje mellem de forskellige dele af den ældste del af havnen.

### GODE GANGFORBINDELSER I MIDTBYEN

Rundt om i Midtbyen findes en del passager gennem gårde og porte, der gør det muligt at opleve Midtbyen på en anden måde, end hvis man kun følger gaderne. I Midtbylokalplanen er disse forbindelser fremhævet som en mulighed for nye spændende byrum. Og Trafikplanen skal understøtte denne idé.

## TRAFIKAL FREDELIGGØRELSE

Disse projekter understøtter især planens visioner om en generel fredeliggørelse af Midtbyen inden for den nye Indre Vejfirkant. Derudover giver projekterne også forbedringer for fodgængere og cyklister.



Strandbygade foreslås fredeliggjort med cykelstier og mindre gennemkørende biltrafik.

### STRANDBYGADE

Strandbygade har i dag relativt brede kørespor. Der er cykelbane i nordøstsiden, men ikke hele vejen. Kantstøpsparkering er tilladt på delstrækninger. Funktionerne langs gaden er primært boliger (etageejendomme) med enkelte strækninger med butikker, spisesteder og liberale erhverv.

Formålet med projektet er at understøtte trafikplanens målsætning om at flytte noget af den gennemkørende trafik i retning mod Hjerting til havnen. Desuden ønskes cykelstier i begge retninger og bedre muligheder for byliv.

Strandbygade kan også ses som en forlængelse af Kongensgade i retning mod nordvest.

I forslaget arbejdes med kørespor på 325 cm, 2 m brede cykelstier og fortove i resten af tværprofilen.

Frem mod større kryds indarbejdes venstresvingbaner, hvor pladsen tillader det.

Der er ligeledes P-lommer, hvor pladsen tillader det. Busstoppesteder etableres som fremrykkede, dvs at bussen stopper i køresporet.

### 30 KM/T ZONER I INDRE MIDTBY

Der lægges op til at den eksisterende 30 km/t-zone i området udvides til hele firkanten afgrænset af Frodesgade – Jernbanegade – Havnen – Stormgade. Formålet er at sikre en samlet fredeliggørelse af området, så bylivet også kan leves uden for Kongensgade og de nærmeste sivegader.

Tanken er at der etableres flere løsninger af den type der allerede bruges i området med indsnævring, som også giver mulighed for begrønning af gaderne.

### HAVNEGADE – REDUKTION AF GENNEMKØRENDE TRAFIK

Havnegade er for nylig blevet ombygget med smalle kørebaner. Alligevel er trafikken ikke faldet så meget som ønsket. Det foreslås derfor at gaden yderligere farddæmpes for at gøre den mindre attraktiv for gennemkørende trafik. Projektet koordineres med et kommende projekt til omlægning af Musikhusets forplads.



Nogen steder er der allerede fartdæmpning, som kommer til at indgå i nye, større fartdæmpende zoner.

### TORVEGADE MELLEM NØRREGADE OG FRODESGADE

Ideen i dette projekt er at forlænge udtrykket fra Torvegades sivegadestrækning til strækningen nord for. Strækningen vil fortsat være dobbeltrettet men fartdæmpes til 30 km/t.

Specielt fortovene vil blive opgraderet med et udseende der ligner fortovene på sidegadestrækningen.

### 30 KM/T ZONER UDEN FOR INDRE MIDTBY

Også uden om den Indre Midtby – helt ud til Strandby Kirkevej og Ringen – foreslås lokalvejene fartdæmpet til 30 km/t. Der findes allerede fartdæmpning i nogle af områderne, og der er i disse områder et større spillerum til at arbejde med lokale løsninger tilpasset hvert delområde.

Der vil blandt andet være fokus på fartdæmpning af vejene omkring områdets skoler for at motivere skolebørnene til at gå og cykle i skole i stedet for at blive kørt.



Den eksisterende begrænsning for lastbiler udvides.

### LASTBILBEGRÆNSNING

Det eksisterende forbud mod lastbiler over 12 m udvides fra Kongensgade og sidegader til at dække hele den Indre Midtby op til Frodesgade. Der vil selvfølgelig kunne opnås tilladelse til nødvendig kørsel med større køretøjer i forbindelse med byggerier og lignende.

# CYKLISTER

Disse projekter understøtter især planens målsætninger om at skabe bedre forhold for cyklister og for at der kan leves et aktivt byliv i Esbjerg Midtby.

## NØREBROGADE

Formålet med projektet er at give cyklister og busser bedre forhold på strækningen.

Især nord for Haraldsgade er gaden smal med parkering tilladt i afmærkede båse, som ligger spredt langs strækningen. Parkeringsbåsene er til gene for bussernes fremkommelighed, ligesom gaden er utryk for cyklister.

Syd for Haraldsgade kan der umiddelbart etableres cykelstier uden store ændringer.

Nord for Haraldsgade foreslås en større ombygning, hvor der etableres delte stier.

Parkeringen kan ikke opretholdes undtagen på korte strækninger, hvor der er ekstra bredde til en P-lomme. Busstoppesteder etableres som fremrykkede, dvs at bussen stopper i køresporet.

## KIRKEGADE

Der er over en årrække arbejdet med at gøre Kirkegade mere attraktiv for cyklister som en del af en højklasset cykelrute, der forbinder Midtbyen med de nordlige dele af Esbjerg. Frem til Frodesgade er Kirkegade ombygget til og skiltet om cykelgade. Men fra Frodesgade og nordpå er der stadig plads til forbedringer, da cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed er i konflikt med højrevigepligt i krydsene og mængden af biler.

Forslaget består i at etablere ubetinget vigepligt fra sidevejene mellem Frodesgade og Strandby Kirkevej. For at dette ikke skal øge bilisternes hastighed etableres helleanlæg i krydset med Strandby Kirkevej, så bilister ikke kan køre ligeud ad Kirkegade her – analogt til den eksisterende løsning ved Frodesgade, eller gaden lukkes helt for biler her. Endelig afgrænses parkering til afmærkede båse afsluttet med sideheller.

## CYKELPROJEKTER I MIDT- OG ØSTBYEN

Trafikplan for Midtbyen integrerer en række cykelprojekter som især styrker cyklisters forhold i Østbyen og cykelpendlere mellem Østbyen og Midtbyen. Det drejer sig om følgende projekter:

- Cykelgade i Norgesgade
- Cykelbro mellem Banegården og Exnersgade
- Supercykelsti ad Baggesens Allé
- Cykelstier på Exnersgade
- Cykelstier på Ringen



# STIBRO OVER BANEGÅRDEN



## PARKERING

Disse projekter understøtter planens vision om at skabe bedre parkeringsforhold i Esbjerg Midtby.

### BETALINGSPARKERING EFTER TO ELLER FIRE TIMER

Parkeringsplanen indebærer, at der etableres større samlede zoner med hhv 2 og 4 timers parkeringsbegrænsning dels i den Indre Midtby, dels omkring Sygehuset. Beboere i områderne vil blive tilbudt mulighed for at købe en beboerlicens, som vil tillade dem at parkere frit i områderne.

For at give gæster i bil frihed til alligevel at parkere længere i zonerne indføres mulighed for at købe ekstra parkeringstid efter udløbet af de 2/4 timer. Betaling vil primært ske ved hjælp af et app-baseret system, der bl.a. muliggør, at man kan købe ekstra tid uden at være fysisk til stede ved bilen. Desuden opsættes et begrænset antal automater med mulighed for køb af P-billetter med mønter eller kreditkort.

### FREDELIGGØRELSE AF BORGERGADE

Der er planer om en sammenhængende plan for trafiksanering og forskønnelse af gaden. I den forbindelse kan der på en kommunal grund ved strækningen øst for Torvegade etableres et parkeringshus med plads til ca. 300 biler.

### UDVIDELSE AF SYGEHUSETS PARKERINGSKAPACITET

Der arbejdes med planlægningen af at øge parkeringskapaciteten ved Sydvestjysk Sygehus.

### P-ANLÆG VED RÅDHUSET

I området omkring Sygehuset er der brug for en udvidelse af den samlede parkeringskapacitet, både til Sygehusets patienter og ansatte, til beboere og til ansatte og gæster f.eks. til Rådhuset og Politiet. I karréen nord for Rådhuset ejer Esbjerg Kommune en eksisterende parkeringsplads. Her kan der etableres et parkeringsanlæg med op til 200 pladser. For at undgå skygge- og indbliksgener bør anlægget etableres som kælder.

### HELHEDSPLAN OMKRING BANEGÅRDEN

Esbjerg Kommune planlægger sammen med DSB med flere at gennemføre en arkitektkonkurrence om en helhedsplan for Banegårdsområdet inkl. Museumspladsen. Blandt andet undersøges muligheden for etablering af et ekstra parkeringsdæk i kælderniveau på Museumspladsen. Men det må forventes,

at planen også indeholder nedlæggelse af andre P-pladser, f.eks. pladserne i DSBs Godspakhus.

I forbindelse med Trafikplan for Midtbyen afsættes 200–220 pladser til pendlere. Nogle af disse pladser kan placeres i Exnersgade.

### PARKERINGSSØGESYSTEM

Parkeringsøgessystemet er allerede bestilt og forventes opsat i løbet af 2019. Systemet vil i første omgang anvise bilister til ledige pladser på udvalgte parkeringspladser i Midtbyen. Systemet forventes at nedbringe mængden af bilister der søger efter en P-plads. Efterhånden som de øvrige elementer af parkeringsplanen implementeres vil parkeringssøgessystemet løbende blive opdateret.





Esbjerg  
Kommune