

---

**Del II**

# Trafik- og Mobilitetsplanen

---

Juni 2024

**FORSLAG**



Esbjerg  
Kommune

**COWI**

# INDHOLD

1 Trafik- og Mobilitetsplanen	4
1.1 Indledning	5
1.2 Sådan er planen blevet til	7
1.3 Planens opbygning	11
2 Tendenser	12
2.1 Klimaet og den globale opvarmning	12
2.2 Urbanisering	12
2.3 Sundhed og fysisk aktivitet	13
2.4 Deleøkonomi og økonomiske vækst	14
2.5 Hjemmearbejde og internethandel	14
2.6 Ny teknologi og data	15
2.7 Diversitet og inklusion	15
3 Lokale forhold	16
3.1 Prioriteter og bæredygtighed	16
3.2 By og land	17
3.3 Borgerne vil cyklen	18
3.4 Parkering i Esbjerg Midtby	19
3.5 Den kollektive trafik og dens ry	21
3.6 Bilen har en central rolle	24
3.7 Erhverv, havnen og tung transport	26
4 Målsætninger	28
4.1 Cyklen skal være det primære transportmiddel på de korte og mellemkorte ture	30
4.2 Kollektiv trafik bygges op om knudepunkter, der understøtter togtrafik som den kollektive trafiks rygrad	30
4.3 Biltrafikken skal være bæredygtig og fylde mindre i dagligdagen og bybilledet	31
4.4 Erhvervstrafikken skal være bæredygtig og effektiv	31
5 Strategiske greb og indsatser	32
5.1 GREB I: Fremme bæredygtig mobilitetsadfærd i den CO <sub>2</sub> neutrale kommune	33
5.2 GREB II: Prioritere lette trafikanter i bymidterne	36
5.3 GREB III: Sikre attraktiv mobilitet mellem land og by	38
5.4 GREB IV: Fremme bæredygtig erhvervstrafik	41
5.5 Indsatser – frem mod 2030 og efter 2030	43
6 Mobilitetsplanen og kommunens vejklassifikation	50
7 Planens bidrag til CO <sub>2</sub> - reduktion	52





## 1 TRAFIK- OG MOBILITETSPLANEN

Mobilitet handler om mennesker. Om hverdagsliv og rutiner, der skal fungere. Om at komme på arbejde til tiden, besøge sine klassekammerater efter skole og cykle en tur i sommerferien. Mobilitet handler også om at understøtte bylivet, sikre tilgængelige transportmuligheder samt at kunne få leveret sine varer, håndtere godstrafikken og tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Mobilitet er dermed langt mere end de veje, togbaner og cykelstier, der muliggør, at mennesker og varer kan flyttes fra A til B. Mobiliteten er fundamentet for det hverdagsliv, der udfolder sig blandt borgere og lokale interessenter i Esbjerg Kommune – fra Mandø til Gørding og fra Esbjerg til Ribe. Det handler både om velfærd og vækst.

Denne trafik- og mobilitetsplan sætter retningen for en bæredygtig fremtid for nuværende og kommende generationer. Planen skal sikre, at mobilitetsområdet understøtter opfyldelsen af Esbjerg Kommunes ambition om CO<sub>2</sub>-neutralitet inden 2030.<sup>1</sup> Det er en stor udfordring at nå dette og samtidig bibeholde et effektivt og funktionelt hverdagsliv. Derfor er det afgørende, at vi som kommune tager ansvar og træffer ambitiøse og modige beslutninger, der først og fremmest mindsker transportens CO<sub>2</sub>-udledning og gør mobiliteten mere bæredygtig. Og samtidig sikrer en mobilitet, der understøtter de rutiner og behov, som borgere, erhvervsliv og andre aktører har.

Esbjerg Kommune gør en stor indsats, hvor vi bl.a. omstiller vores egen bilflåde til el, etablerer nye cykelstier og opstiller ladestandere til elbiler, men Esbjerg Kommune kan ikke nå i mål med den grønne omstilling alene. Den ønskede forandring kræver et bredt engagement og samarbejde om de gode, innovative og bæredygtige løsninger. For at opnå en CO<sub>2</sub>-neutral fremtid ønsker Esbjerg Kommune at etablere det bredest mulige samarbejde med jer alle – lokale borgere, foreninger, erhvervsliv og andre vigtige aktører.

---

<sup>1</sup> Ambitionen om Esbjerg Kommune som CO<sub>2</sub>-neutral i 2030 betyder, at der er balance mellem CO<sub>2</sub>-udslippet og absorberingen af CO<sub>2</sub>. Da CO<sub>2</sub>-udslippet er større end der kan absorberes, er der behov for at reducere udledningen af CO<sub>2</sub>. For transportområdet er det derfor afgørende, at der planlægges med og initieres løsninger, der nedsætter den samlede CO<sub>2</sub>-udledning.

Sammen skaber vi en kommune, hvor mobiliteten understøtter CO<sub>2</sub>-neutralitet, og hvor de bæredygtige transportvalg er en naturlig del af hverdagen.

## 1.1 INDLEDNING

Ambitionen er stor – CO<sub>2</sub> neutral i 2030. Med cirka 16 % af den nuværende CO<sub>2</sub>-udledning er transportsektoren den tredjestørste emissionskilde i Esbjerg Kommune. Hvis ambitionen skal nås, kræver det derfor en stor indsats på mobilitetsområdet.

Trafik- og Mobilitetsplanen bygger på en vision om *bæredygtig mobilitet i Esbjerg Kommune*. Planens mål er at skabe et transportnetværk, der er tilgængeligt, effektivt og klimavenligt. Dette skal gøres ved at udnytte den eksisterende infrastruktur langt mere effektivt og gennem indsatser, der fremmer en bæredygtig mobilitetsadfærd blandt borgere og lokale aktører.

Mobiliteten er fundamentet for det hverdagsliv, der udfolder sig blandt borgere og lokale aktører hver dag i Esbjerg Kommune. Omstilling til en bæredygtig mobilitet vil derfor påvirke de flestes hverdagsliv – ikke mindst fordi hver indbygger i Esbjerg Kommune gennemsnitligt bevæger sig 41 km dagligt og bruger ca. 1 time på det<sup>2</sup>. Det kan således have stor betydning for den enkelte, hvis vanerne skal ændres. Nogen har allerede aktivt valgt cyklen til frem for de fossile alternativer, andre har kastet sig ud livet med elbil og i dag er ca. 6 % af borgernes biler omstillet til el.

Mobiliteten i kommunen i dag er karakteriseret ved specifikke forhold som opdelingen i by og land, en udbredt brug af personbiler, udbredt parkering på terræn i midtbyer, tung trafik, særligt omkring havnen i Esbjerg, et udbredt ønske om mere cykling og en relativ stor utilfredshed med den kollektive trafik – især bustrafikken. Det resulterer både i udfordringer og muligheder, som denne plan arbejder med.

Trafik- og Mobilitetsplanen viser vej til at binde hverdagslivet sammen med visionen om en bæredygtig mobilitet. Planen sætter en bæredygtig retning, og definerer mål og indsatser, der skal støtte op om visionens opnåelse. Planen skildrer dermed Esbjerg Kommunes tilgang til bæredygtig mobilitetsplanlægning.

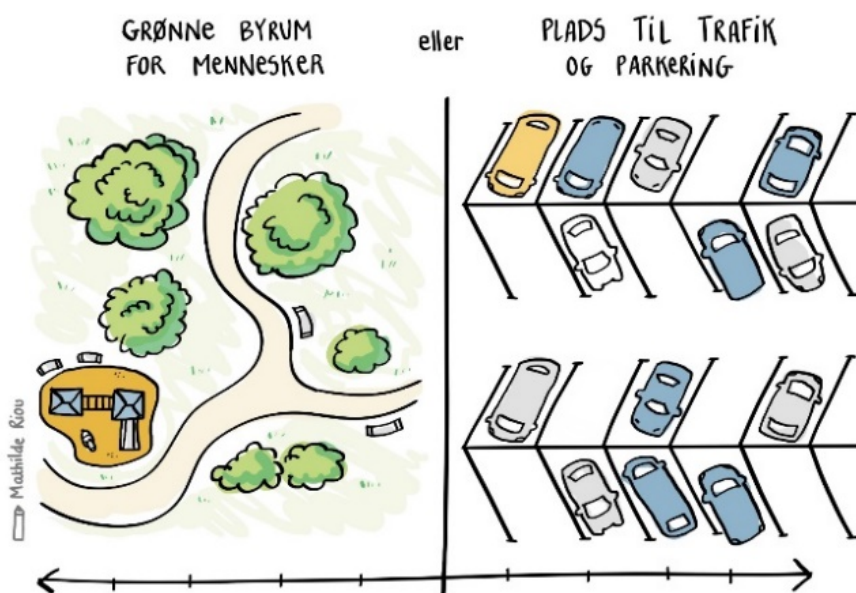
Trafik- og Mobilitetsplanen er en sektorplan på linje med Klimaplanen fra 2020. Trafik- og Mobilitetsplanen er udarbejdet med udgangspunkt i Klimaplanens overordnede målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet. Trafik- og Mobilitetsplanen er baseret på udvalgte målsætninger og indsatser fra nuværende temaplaner og analyser, og sætter retningen for nye temaplaner inden for trafik- og mobilitetsområdet. Der følges løbende op på målsætninger fra Trafik- og Mobilitetsplanen og sektorplanerne i et mobilitetsregnskab der udarbejdes særskilt af Esbjerg Kommune. De seneste 10 år har Esbjerg Kommune udarbejdet en række temaplaner og analyser, bl.a.:

- Bramming trafikplan 2015-2022, fra 2015
- Trafikplan for Esbjerg Midtby 2019-2025 fra 2019
- ITS-handlingsplan fra 2020
- Cykelplan 2022-2026 fra 2021
- Strategi for ladeinfrastruktur fra 2021
- Parkeringsanalyse for Esbjerg Midtby, fra 2022
- Trafiksikkerhedsplan 2023-2030
- Støjhandlingsplan 2024 (Planen er under udarbejdelse og forventes vedtaget i 2024)

<sup>2</sup> Transportvaneundersøgelsen. TU kommunerapport for Esbjerg Kommune 2023. Dataperiode 2020 til 2022. DTU, Center for Transport Analytics, 24. maj 2023.

Trafik- og Mobilitetsplanen støtter op omkring Esbjerg Kommunes *Vision 2025*, hvor bl.a. "Grønt liv og Bæredygtighed" er et af fokusområderne. Trafik- og Mobilitetsplanen bygger på en helhedsorienteret tilgang, hvor trafik- og mobilitetsplanlægningen skal gå hånd i hånd med byplanlægningen, infrastrukturen skal tilpasses og udbygges til nye mobilitetsvaner og vores adfærd skal ændres, for at sikre en bæredygtig fremtid og understøtte attraktive bymidter med et aktiv byliv. Mange af de bæredygtige tiltag bringer flere fordele med sig: Ikke kun et lavere CO<sub>2</sub>-udslip, men også mere motion og sundhed, flere lokale fællesskaber, plads i byerne til rekreation og sjov samt oplevelsen af mere tryghed. På den måde vil Trafik- og Mobilitetsplanen have berøringsflader til flere andre dele af den kommunale forvaltning – f.eks. indenfor klima, børn og unge, plan og byudvikling, sundhed og arbejdsmarkedet. Det er det tværgående perspektiv og samarbejde, der kan sikre, at mobilitetsplanens intentioner kan realiseres.

I udarbejdelse af planen har fordele og ulemper ved nye mobilitets tiltag været drøftet for at finde frem til den bedste retning for Esbjerg Kommunes fremtid. Her er centrale dilemmaer blevet drøftet - for eksempel: Hvad skal vores gader og byrum anvendes til? Skal der f.eks. være parkering og/eller grønne byrum? Eller måske endda bebyggelse? Hvordan skal anvendelsen af vejarealerne prioriteres? Skal der primært være fokus på de lette og/eller tunge trafikanter? Drøftelsen af denne type dilemmaer er ikke nødvendigvis et spørgsmål om at vælge mellem enten/eller, fokus er på at afveje og prioritere for at kunne sætte en retning og en prioritering.



Figur 1-1 Illustration med eksempel på dilemma, som politikerne har drøftet. Dilemmaet illustrerer spørgsmålet om, hvordan byens arealer kan anvendes og er illustreret som et "enten eller", men reelt vil det som oftest være en kombination af de to principper.

Trafik- og Mobilitetsplanen sætter den overordnede retning for indsatser og prioriteter frem mod 2050. Der er fortsat behov for udarbejdelse/opdatering af nye temaplaner, der indeholder forslag til konkrete indsatser, inden for områder, der ikke indgår direkte i planen, men fælles er, at fremtidige temaplaner skal tage afsæt i og videreføre Trafik- og Mobilitetspolitikken og -planen.

Trafik- og Mobilitetsplanen revideres og justeres hvert fjerde år og realiseres af en årlig handleplan med konkrete indsatser.

## 1.2 SÅDAN ER PLANEN BLEVET TIL

I udarbejdelse af Trafik- og Mobilitetsplanen har det været vigtigt at forstå det hverdagsliv, der udspiller sig i Esbjerg Kommune. Herunder transportvaner, rutiner og behov såvel som den konkrete by- og infrastruktur, og hvordan de fysiske omgivelser bliver brugt. Derfor er der gennemført en inddragelsesproces, hvor borgere, lokalråd, handicap- og ældreråd, store arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner m.fl. har givet deres input – om deres vaner og behov i dag og deres tanker og ønsker til fremtiden.

Indsigterne er underbygget af trafikdata, f.eks. fra den nationale transportvaneundersøgelse (TU)<sup>3</sup>, GPS-data fra biltrafikken, spørgeundersøgelse i Esbjerg Kommune<sup>4</sup> m.m. Forundersøgelserne og inddragelsen har fundet sted i efteråret 2023 og foråret 2024. Konkret har følgende aktiviteter fundet sted:

- **Nøgleinteressenter**<sup>5</sup>. Som uddannelsessted, energimetropol, havnekommune m.m., er det centralt for Esbjerg Kommunes udvikling at skabe de bedste betingelser for offentlige og private aktører, og engagere dem i indsatsen for ny udvikling med bæredygtig mobilitet og CO<sub>2</sub>-neutralitet. På baggrund af en interessentkortlægning af centrale offentlige og private interessenter er der udvalgt 13 nøgleinteressenter, som repræsenterer forskellige interessentgrupper. Disse er interviewet for at høre deres nuværende mobilitetsbehov og forventninger til fremtidens mobilitet og om muligheden for deres engagement i at nå kommunens klimamål.
- **Lokalråd**. Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse rettet specifikt til Esbjerg Kommunes 22 lokalråd, hvor der er modtaget 17 svar. I august 2023 blev der afholdt en workshop med 17 lokalråd, hvor deres respektive lokalsamfunds behov og prioriteter blev drøftet grundigt.
- **Mobilitetsdata**. Der er indsamlet trafikdata for Esbjerg Kommune. Dataindsamlingen omfatter tællinger, spørgerundersøgelser, (bl.a. Transportvaneundersøgelsen (TU-data)), trængselsanalyser og giver et overblik over, mobilitetsudbud i kommunen, trafikbelastningen på udvalgte veje og passagertal for den kollektive trafik.



Figur 1-2 Informationsmateriale, der har været udarbejdet i forbindelse med inddragelse af borgere i Esbjerg kommune. Her med fokus på bilens rolle i kommunen. Kilde: Klimaplan Esbjerg og Danmarks Statistik.

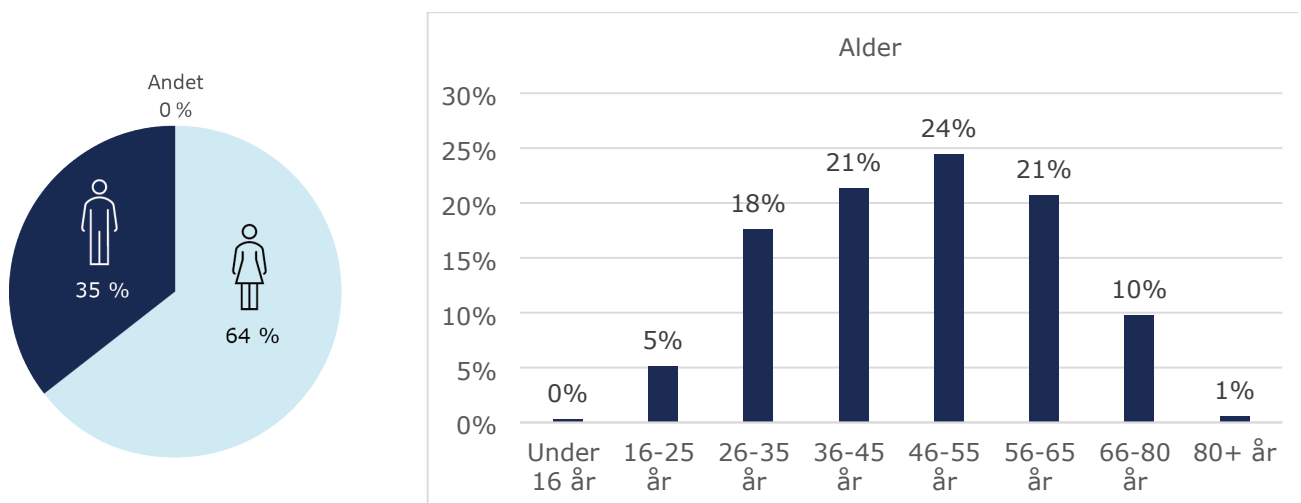
<sup>3</sup> Transportvaneundersøgelsen. TU kommunerapport for Esbjerg Kommune 2023. Dataperiode 2020 til 2022. DTU, Center for Transport Analytics, 24. maj 2023.

<sup>4</sup> Spørgeskemaundersøgelse gennemført i Esbjerg Kommune, efteråret 2023.

<sup>5</sup> Nøgleinterview med 12 udvalgte interessenter (virksomheder, organisationer, institutioner) i Esbjerg kommune, gennemført i efteråret 2023.

- **Spørgeskemaundersøgelse.** For at få et overblik over borgernes mobilitetsvaner, oplevelse af det eksisterende mobilitetsudbud og deres forventninger til fremtidens mobilitet, er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse i august-september 2023. Borgere har været inviteret til at deltage i undersøgelsen via en række kanaler
  - > Plakater og postkort til ophængning og uddeling i lokalsamfundene
  - > Plakater, postkort og skærme på Esbjerg Kommunes biblioteker
  - > Plakater og postkort uddelt på en række uddannelsesinstitutioner (gymnasier, erhvervsskole og videregående uddannelser)
  - > Postkort på bordene i borgerservice på Esbjerg Rådhus
  - > Postkort uddelt i Esbjerg, Ribe og Bramming på torvet, caféer, museer, cykelbagagebærere og i bilruder
  - > Opslag og annoncering på Esbjerg Kommunes sociale medier
  - > Grafik på skærme i Sydtrafiks busser

Spørgeskemaundersøgelsen har resulteret i 2000 besvarelser i næsten alle aldersgrupper fra borgere i og uden for Esbjerg kommune. Størstedelen af respondenterne er i aldersgruppen 46-55 år og 2/3 af respondenterne er kvinder. Der er, for denne type spørgeskemaundersøgelse, tale om en høj svarprocent, som med stor sikkerhed giver et validt billede af synspunkter og holdninger i Esbjerg Kommune, dog med forbehold for, at andelen af kvindelige respondenter er overrepræsenteret og aldersfordelingen er lidt anderledes end der reelt er i Esbjerg Kommune. De mange svar vidner om en stor interesse og engagement i fremtidens mobilitet. Aldersgruppen af unge er svagt repræsenteret i besvarelserne, hvilket betyder, at besvarelserne for denne gruppe i mindre grad er valide i forhold til befolkningsgruppen som helhed.



Figur 1-3 Besvarelser fra spørgeskemaanalyse i Esbjerg kommune. Respondenternes fordeling på køn og aldersgrupper. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse i Esbjerg Kommune efteråret 2023.

Data fra spørgeskemaundersøgelsen er suppleret med data fra den Nationale Transportvaneundersøgelse, der giver et repræsentativt billede af danskernes transportvaner. Tilsammen udgør de to undersøgelser et stærkt datagrundlag.

- **Pop-up events og antropologisk undersøgelse af ruter og rejser.** I august 2023 gennemførtes tre pop-up events af 2 timer på hhv. Esbjerg Torv, Bramming Stationsplads og ved Ribe Domkirke.

Formålet var at få dialog med borgerne om fremtidens mobilitet. I samme uge blev der i tre dage



foretaget rejser rundt i Esbjerg Kommune i bus, tog, bil, på cykel og sammen med fodgængere, hvor der blev gennemført mini-interview om borgernes nuværende transportvaner og deres holdninger til nutidens og fremtidens mobilitet. Nogle interview blev gennemført ved at stoppe borgerne på deres vej og dermed tale om deres tur, mens andre fungerede som go-along interview, hvor vi fulgte trafikanterne på deres vej og fik indblik i deres tanker og oplevelser undervejs. Der blev gennemført mini-interview med 105 borgere.

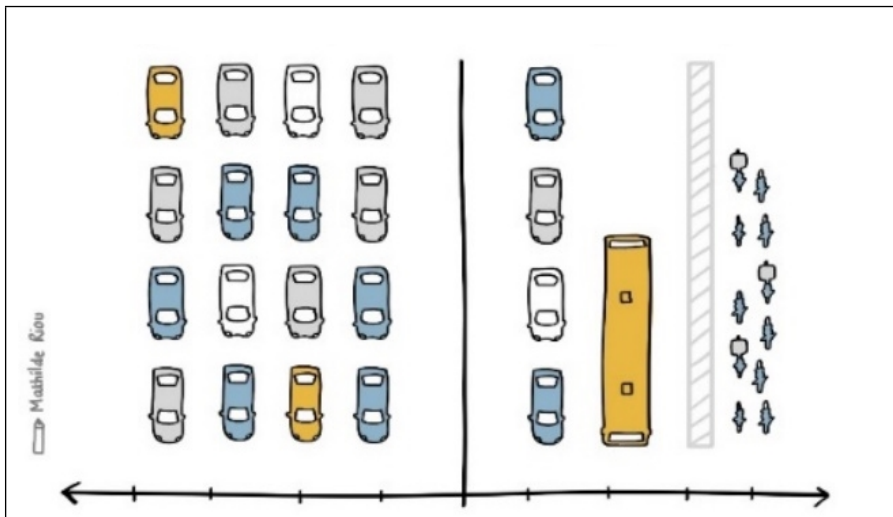
Denne antropologiske tilgang dykker ned i, hvilken adfærd og rationaler, der knytter sig til borgernes mobilitet. Denne viden anvendes til udvikling af lokalt tilpassede indsatser, der understøtter borgernes behov og udfordringer i Esbjerg Kommune. Denne type inddragelse henvender sig til alle borgere i det offentlige rum, og det er derfor muligt at tale med nogen af de borgere, der sjældent deltager i spørgeundersøgelser, borgermøder el.lign.



Figur 1-4 Dialog med borgere (fotograf Torben Meyer, Esbjerg Kommune)

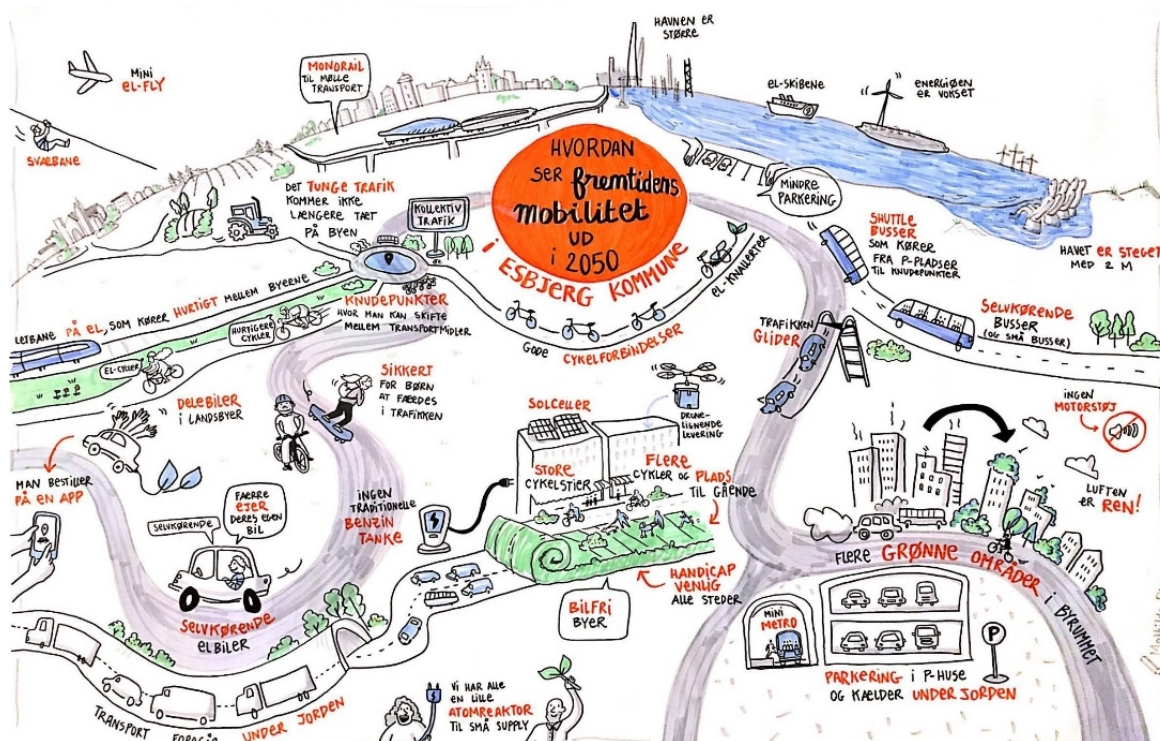
- **Workshops med Plan- og Byudviklingsudvalget og Klima- og Miljøudvalget.** Der er gennemført to workshops med Plan- og Byudviklingsudvalget og Klima- og Miljøudvalget. I de to workshops er politikerne blevet præsenteret for fakta om dagens mobilitet, for globale og lokale tendenser inden for mobilitet, byudvikling, teknologi og klima og for scenarier for fremtiden.

Udvalgene har drøftet en række tematikker og centrale dilemmaer for fremtidens mobilitet i kommunen og sat retningen herfor, herunder hvilke transportformer, der bør prioriteres på vejnettet – f.eks. vil transporten af mennesker i biler, med den belægningsgrad vi kender i dag, fylde mere på vejarealerne end, hvis det samme antal mennesker transporteres med bus eller på cykel.



Figur 1-5 Dilemmaer og muligheder i relation til, hvordan vejnettet prioriteres til forskellige transportformer som politikerne bl.a. har drøftet. For eksempel fylder transporten af mennesker i personbiler mere på vejnettet end når det samme antal mennesker transporteres dels i bil, dels med kollektiv trafik dels på cykel, hvor der samtidig bliver mulighed for at indrette det samlede vejareal anderledes.

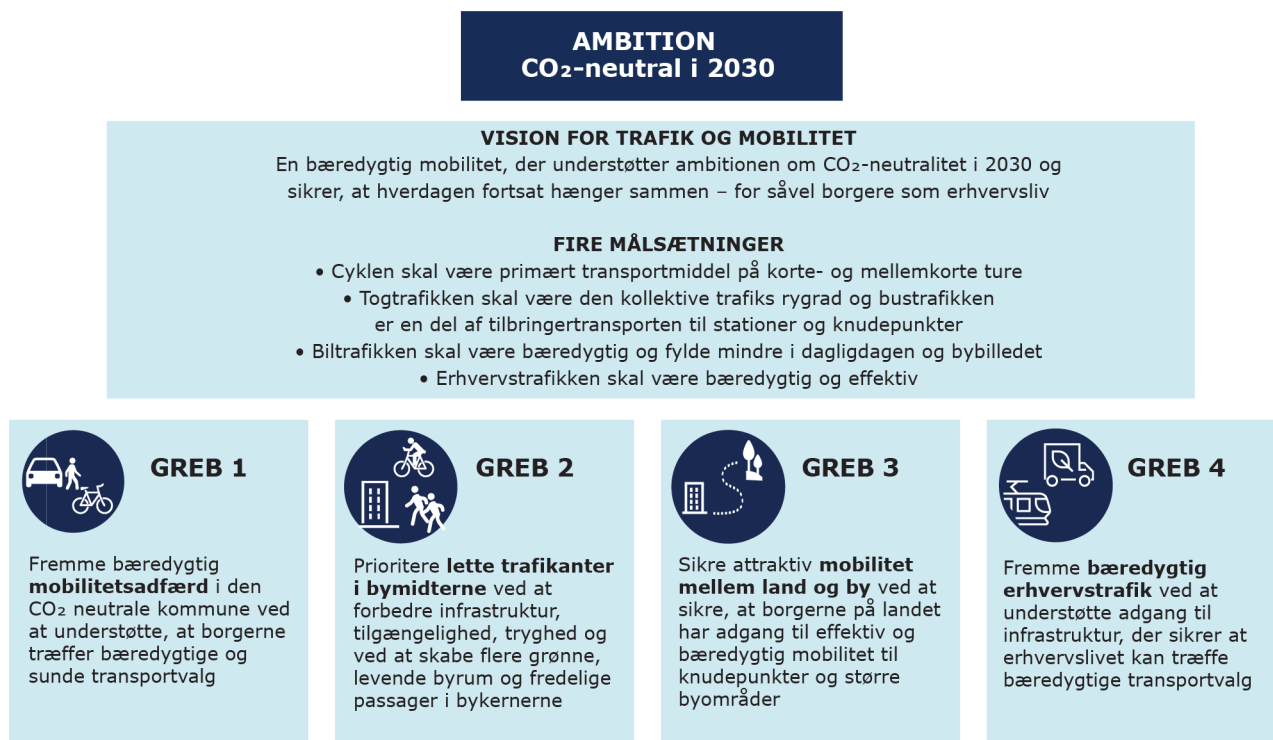
Politikerne har set frem mod 2050 og har arbejdet med beslutninger, der skal tages i dag, for at nå den ønskede ambition. På baggrund heraf er der illustreret ideer til, hvordan en vision for fremtidens mobilitet i Esbjerg Kommune kunne se ud. Figur 1-6 illustrerer meget indledningsvis politikernes tanker om en vision for fremtidens mobilitet i Esbjerg Kommune.



Figur 1-6 Illustration udarbejdet til første workshop med Plan- og Byudviklingsudvalget og Klima- og Miljøudvalget. Tanker om fremtidens mobilitet udarbejdet via en brainstorm på workshoppen.

### 1.3 PLANENS OPBYGNING

Trafik- og Mobilitetsplanen består af delmål og strategiske greb samt et indsatskatalog. Trafik- og mobilitetsplanen realiseres via årlige handleplaner med konkrete tiltag og budget.



Figur 1-7 Trafik- og mobilitetsplanens opbygning med politikens ambition, vision og målsætninger og planens strategiske greb.<sup>6</sup>

#### 1.3.1 PLANENS REALISERING

Trafik- og mobilitetsplanen indeholder en række ambitiøse delmål, der støtter op om intentionen om at nå kommunens ambition om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030.

Realisering af planen kræver en væsentlig kulturændring af den adfærd vi i dag har på mobilitetsområdet – det gælder især i forhold til bilens, cyklens og den kollektive trafiks rolle.

For at lykkes med denne plan og opnå målene er det nødvendigt med investeringer, fælles indsats på tværs af sektorer og interesser, og det kræver et lang træk med vedholdende aktivitet, opfølgning og justeringer. Ikke mindst kræver det et tværgående samarbejde mellem offentlige og private aktører, og det er vigtigt at understrege, at selv de små skridt kan have stor betydning og ikke mindst, at det er vigtigt at begynde indsatsen nu.

<sup>6</sup> Korte ture defineres som ture op til ca. 5 km. Mellemkorte ture defineres som ture på 5- 10 km. Det bemærkes, at introduktionen af el-cykler for mange mennesker har medført, at en realistisk cykellængde er op til ca. 15 km.



## 2 TENDENSER

Nationale og globale udviklingstendenser har betydning for fremtidens mobilitet. I dette afsnit gives et overblik over nogle af de tendenser, der har været med til at forme grebene i Trafik- og Mobilitetsplanen.

Tendenser kan påvirke mobiliteten og borgernes hverdag, og de er med til at rammesætte Esbjerg Kommunes handlemuligheder.

### 2.1 KLIMAET OG DEN GLOBALE OPVARMNING

Klimaet og den globale opvarmning spiller en central rolle for beslutningstagere, organisationer, virksomheder og borgere verden over. Med Parisaftalen er der enighed om en målsætning om at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under to grader – og stræbe efter at begrænse den til 1,5 grader.<sup>7</sup> Esbjerg Kommune har, ligesom de fleste andre danske kommuner, udarbejdet en klimahandleplan med en ambition om at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. CO<sub>2</sub>-neutraliteten er en grundlæggende præmis for planen, hvilket bl.a. også betyder, at der vil være fokus på at undgå eller minimere behovet for nye infrastrukturanlæg.

Den globale opvarmning og et ændret klima betyder, at de danske kommuner lige nu arbejder hårdt på at kunne håndtere en større mængde regnvand, højere havvandstand og mere ekstreme temperaturer. Dette gøres f.eks. ved at håndtere regnvand i bylandskabet, hvor der etableres forsinkelsesbassiner og grønne områder, hvor vandet kan sive ned. Fremtidens mobilitet og infrastruktur må derfor nødvendigvis tænkes sammen med klimatilpasning.

### 2.2 URBANISERING

Vi står midt i en global urbanisering, hvor flere og flere flytter til byen. I dag bor over halvdelen af jordens befolkning i byområder, og dette tal vil kun stige over de kommende årtier.<sup>8</sup> Dermed bliver mange byer både større og tættere, hvilket på flere måder er effektivt i forhold til en bæredygtig udvikling, idet

<sup>7</sup> Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (2024). [Parisaftalen](#).

<sup>8</sup> Verdensbanken (2023). [Urban Development](#).

mange mennesker, tæthed af funktioner og finmaskede net af infrastruktur muliggør både deling af transportmidler og brug af de lette transportformer.

Verden rundt tænkes byplanlægning og mobilitet derfor tæt sammen - f.eks. ved at planlægge bilfrie byområder og byer, hvor grundtanken er, at borgerne har adgang til hverdagsfunktioner inden for kort tid – ca. 15 minutter til fods eller på cykel. Dette princip betegnes "15-minutters byen"<sup>9</sup> I Esbjerg er det oplagt at tænke byplanlægning og mobilitet tæt sammen i kommunens hovedby, kommunebyer og mindre stationsbyer, så byplaner og mobilitetstiltag understøtter hinanden. Allerede i dag er det i stor udstrækning muligt at nå de fleste væsentlige funktioner inden for en transporttid på op til 15 minutter til fods eller på cykel. Især i Esbjerg findes "alle" funktioner stort set inden for kort afstand, mens det i de øvrige byer er sådan, at de funktioner der er i byen og nærområdet kan nås inden for kort tid til fods eller på cykel, men det er ikke alle typer funktioner, der er til stede.



Figur 2-1 I "15-minutters byen" ligger de grundlæggende hverdagsfunktioner inden for en radius af en 15 minutters cykeltur fra folks bolig.

### 2.3 SUNDHED OG FYSISK AKTIVITET

Stigende fysisk inaktivitet er en udfordring for folkesundheden – ikke kun i Danmark, men verden over. I Danmark anslås det, at fysisk inaktivitet årligt er relateret til 2,6 mio. ekstra henvendelser til almen lægepraksis, ca. 100.000 hospitalsindlæggelser, 3,1 mio. ekstra fraværdsdage fra arbejdet og ca. 1200 tilfælde af førtidspension. De årlige nettoomkostninger for sundhedsvæsenet som følge af fysisk inaktivitet anslås til 3.468 mio. kr.<sup>10</sup> Transport og mobilitet er således et område, der er bredt samfundsmæssigt relevant, idet en omstilling til grønne og især lette transportformer – så som gang eller cykling – potentielt har stor samfundsøkonomisk værdi.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> C40 Knowledge (2024). [Why Every City Can Benefit from a '15-minute-city' vision.](#)

<sup>10</sup> Sundhedsstyrelsen (2015). [Fakta om fysisk aktivitet.](#)

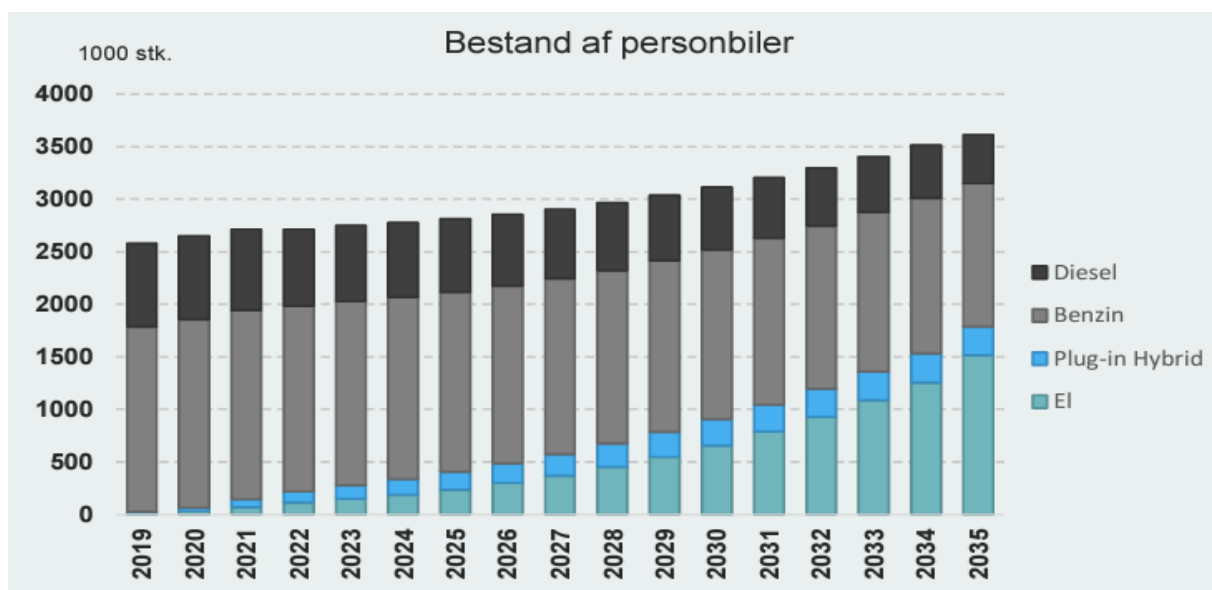
<sup>11</sup> Dansk industri transport (2022). [Effekter af cykling.](#)

## 2.4 DELEØKONOMI OG ØKONOMISKE VÆKST

Begrebet deleøkonomi slår mere og mere igennem verden over - også på mobilitetsområdet. Det handler om en deling af de ressourcer, vi må spare på, men det handler også om nye typer af fællesskaber og møder mellem mennesker, i stil med den danske andelsbevægelse. De seneste år er deling af bl.a. cykler, løbehjul og biler blevet mere udbredt, og der etableres samkørselsordninger og delebiler på tværs af f.eks. landsbyer eller vennegrupper. Ved at understøtte dette, vil behovet for individuelle køretøjer kunne påvirkes, hvilket over tid kan komme til at udgøre en ny form for kollektiv trafik.

Derimod betyder den økonomiske vækst dog, at der de seneste år er sket en vækst i det private bilejerskab - også i Danmark og Esbjerg Kommune, hvilket vil øge presset på infrastrukturen.

Figur 2-2 illustrerer den seneste prognose fra Energistyrelsen for udviklingen i bilparken i Danmark frem til 2035. Der forventes en væsentlig stigning i den samlede bilpark, og selvom antallet af bæredygtige biler øges væsentligt, vil der i 2035 forventeligt stadig være ca. 50 % af bilparken, der består af fossile biler.<sup>12</sup> I forhold til mål om CO<sub>2</sub> neutralitet er det en positiv udvikling, at antallet af elbiler stiger markant, men det er ikke tilstrækkeligt for at fjerne biltrafikkens CO<sub>2</sub>-udledning. Samtidig vil forøgelsen af det samlede antal biler øger presset på infrastrukturen og kampen om pladsen i byerne vil blive intensiveret – det gælder uanset om bilerne er elbiler eller fossile biler.



Figur 2-2 Prognose for udvikling i bestanden af personbiler i Danmark frem mod 2035. Prognosen viser, at andelen af fossile biler i 2035 fortsat vil være ca. 50 %, selv med en væsentlig vækst i antallet af elbiler. Kilde: Energistyrelsen.

Udfordringen øges yderligere ved, at den kollektive trafik generelt er under pres, hvilket bl.a. skyldes færre passagerer efter COVID-19 pandemien.

## 2.5 HJEMMEARBEJDE OG INTERNETHANDEL

Nedlukningen under COVID-19 og nye teknologier har haft en effekt på borgernes vaner. Hjemmearbejde er blevet mere udbredt, mange arbejdspladser tilbyder medarbejderne at kunne arbejde hjemme en eller flere dage om ugen, hvilket kan betyde både færre pendlingsture og at man opholder sig mere i eget

<sup>12</sup> Energistyrelsen (2023). [Klimastatus og -fremskrivning 2023 \(KF23\): Transport.](#)

hjem og dermed lokalområde.<sup>13</sup> Samtidig kan der være en tendens til, at pendlingsafstandene øges, hvorved CO<sub>2</sub> udslippet ikke nødvendigvis reduceres, hvis der er tale om fossile biler.

Øget anvendelse af internethandel medfører en decentral distribution, færre forretninger og ændrede bymidter.<sup>14</sup> Dette udgør en mulighed eller et behov for at gentænke bymidter i både større og mindre byer - f.eks. med fokus på andre kvaliteter, attraktive og grønne byrum med en bæredygtig og aktiv transport, men de nye former for handel og distribution har også betydning for varelevering og behovet for at det tænkes ind i den daglige transport.

## 2.6 NY TEKNOLOGI OG DATA

På mobilitetsfronten spiller ny teknologi og data en rolle. Udbredelsen af elbiler vinder hurtigt frem, men ikke hurtigt nok til at nå klimamålene.<sup>15</sup> Der udvikles apps til telefoner, der gør logistik omkring deleordninger og samkørsel langt nemmere. På sigt vil der komme autonome køretøjer, der forventes at revolutionere måden, vi transporterer os på. Selvkørende biler og personbefordrende droner kan ændre både den private og offentlige transportsektor og betyde, at vi skal gentænke opfattelsen af mobilitet.

Desuden indsamles i langt højere grad trafikdata med sensorer, GPS-trackere, rejsekort m.m., som bruges til at forbedre trafikafviklingen, og tjenester til brugernes behov. Når der arbejdes med mobilitet, skal der løbende tages højde for den konstante teknologiske udvikling. Det er nødvendigt at kunne favne ny teknologi så den bruges til at nå ens mål.<sup>16</sup>

## 2.7 DIVERSITET OG INKLUSION

Der er de seneste år sket en markant udvikling verden over i forhold til diversitet og inklusion. Efter årtusinder præget af ulighed og eksklusion, f.eks. mellem køn, sociale klasser og etniciteter, er der nu særlig fokus på, at der skal være plads til menneskers forskellighed – uanset køn, alder, etnisk baggrund, seksualitet, handicap, politisk overbevisning eller andet. Denne udvikling har bl.a. sat sit aftryk på mobilitet og byplanlægning, hvor der f.eks. arbejdes med inkluderende transport, feministisk byplanlægning, universelt design, tilgængelighed for alle m.m.<sup>17</sup> Fokus er her på, at det fysiske miljø skal reflektere og understøtte mennesker i al deres diversitet.

I udviklingen af denne trafik- og mobilitetsplan har kommunens ældre- og handicapråd kommet med input fra nogle af kommunens mest sårbare grupper. I forhold til udvikling af ny transport og mobilitet, er det vigtigt at tilstræbe, at alle har adgang til transportmuligheder, f.eks. borgere med reduceret mobilitet som personer med handicap, ældre borgere eller lavindkomstfamilier og til/fra områder med lav kollektiv transportdækning. Det er desuden vigtigt at have fokus på, at konkrete bymiljøer og mobilitetstilbud er tilgængelige for alle, f.eks. ved at integrere principper om universelt design<sup>18</sup>, samt at undgå, at ændringer i trafikken, f.eks. bilfrie områder, påvirker adgangen til servicefaciliteter for borgere med nedsat mobilitet.

<sup>13</sup> Danmarks Statistik (2023). [Arbejdskraftundersøgelsen 2. kv. 2023](#).

<sup>14</sup> Dansk Erhverv (2022). [E-handelsanalysen 2022](#).

<sup>15</sup> Energistyrelsen (2023). [Klimastatus og -fremskrivning 2023 \(KF23\): Transport](#).

<sup>16</sup> Se f.eks. Wind, Simon (2016). [Den smarte hverdagsmobilitet: Mere end ny teknologi og data?](#)

<sup>17</sup> Se f.eks. Christensen, Hilda Rømer & Michala Hvidt Breengaard (2023): [Green Transport Technology and Diversity](#).

<sup>18</sup> Vejdirektoratet (2023): [Tilgængelighed for alle](#).

### 3 LOKALE FORHOLD

De lokale forhold, der karakteriserer Esbjerg Kommune i dag, har betydning for fremtidens mobilitet. I dette afsnit gives et overblik over nogle af de lokale forhold, der har været med til at forme grebene i Trafik- og Mobilitetsplanen.

Baseret på antropologiske studier<sup>19</sup>, spørgeskemaundersøgelse, de lokale data fra den nationale transportvaneundersøgelse, interview med nøgleinteressenter og workshop med lokalrådene, er der identificeret forhold, der gør sig særligt gældende og har betydning for mobilitet og trafik i Esbjerg Kommune. Disse forhold viser nogle muligheder og barrierer for en bæredygtig mobilitet i Esbjerg, og er derfor udgangspunktet for de mål, greb og indsatser planen fremsætter.

#### 3.1 PRIORITETER OG BÆREDYGTIGHED

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen og lokalrådene, har borgerne i Esbjerg Kommune peget på, at de vigtigste temaer for den fremtidige trafik- og mobilitetsplanlægning er:

- 1. Forhold for cyklister**
- 2. Kollektiv trafik**
- 3. Grønne byrum**
- 4. Trafiksikkerhed**
- 5. Lavere CO<sub>2</sub>-udslip**

Når borgerne i Esbjerg Kommune skal prioritere den fremadrettede indsats på mobilitetsområdet, er der forskel mellem by og land. I Esbjerg by prioriterer borgerne infrastruktur til cyklerne, den kollektive trafik og grønne byrum. Uden for Esbjerg by prioriterer borgerne også infrastruktur til cyklerne, den kollektive trafik, men herefter trafiksikkerheden og sikre skoleveje.

Derudover har bilisterne særskilt udtrykt, at bedre veje med mindre trængsel og mere bilparkering bør være blandt de prioriterede temaer.

*"Idealismen har ikke fat i esbjergenserne. Man vil ikke betale for en elbil. Pengepungen er mere styrende. Man er mere reaktionær. Jeg har boet i Nordsjælland hele mit liv, og det er jo helt anderledes her i Esbjerg. Der tænker du, hvorfor skulle man købe en elbil, der er dyrere? Måske ikke her i Hjerting, men i andre bydele af Esbjerg, der tænker man sådan" Ole, 70 år, Hjerting*

Bæredygtighed og lavere CO<sub>2</sub>-udslip ligger ikke øverst på borgernes prioritetsliste, det er dog værd at notere sig, at flere af deres øverste prioriteter – cykling, kollektiv trafik og grønne byrum – er vigtige fokusområder i en grøn omstilling af mobiliteten.

Mange af borgerne er bevidste om, at vi står over for en klimaudfordring. Nogen tager denne alvorligt, og mener der skal handles nu, og at mobiliteten har en betydning for dette. Andre ser ikke klimaet som deres ansvar og ønsker ikke at høre mere om *"alt det med klima og økologi."*

For mange af de borgere, vi har talt med, er den grønne dagsorden og klimamål, ikke tilstrækkelig motivation for at skifte til mere bæredygtig mobilitet. Der er forskellige økonomiske incitament, som kunne

<sup>19</sup> Antropologiske studier gennemført i Esbjerg Kommune i august og september 2023.



hjælpe på vej (ifølge dem selv), f.eks. hvis der var penge at spare ved at skifte til en elbil, til en cykel, eller et tilskud til en elcykel.

*"Vi taler da om en elbil. Det er sådan noget, folk taler om i Esbjerg. Og hendes onkel [peger på datter i klapvogn] har da også en elbil. Vi venter måske på, at det bliver mere normalt. Men det gør vi måske alle sammen? Og så sker der ingenting. Der er ingen tvivl om, at vores næste bil skal være el!"*

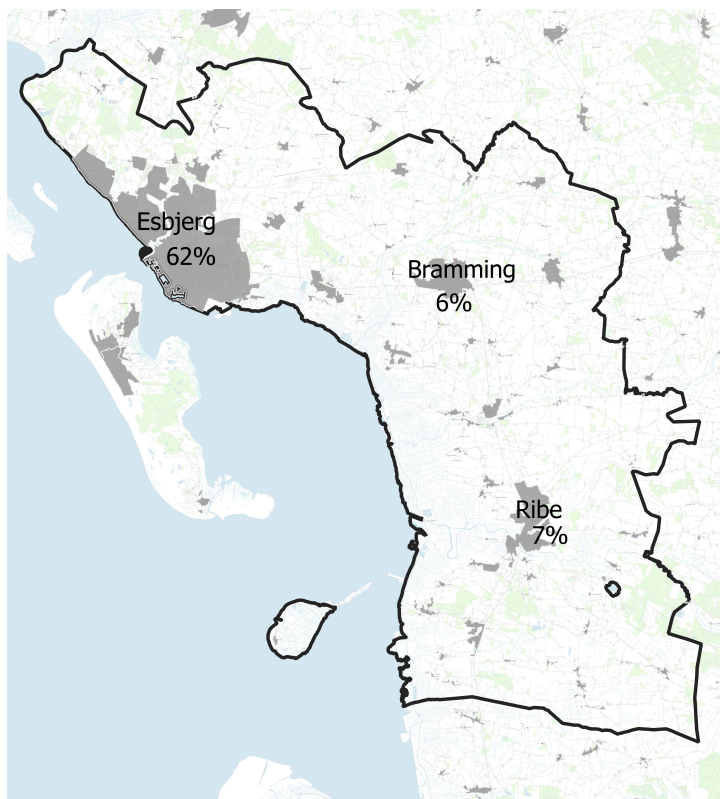
Sara, 32 år, Esbjerg

Når det er sagt, betyder det ikke, at folk ikke er åbne over for idéen om at få elbil eller elcykel. Flere, vi møder, har allerede elbil eller hybridbil. Flere overvejer at få en elbil eller en elcykel, men er bekymrede over f.eks. muligheden for opladning på egen grund, mulighed for opladning, når man bor inde i Esbjerg, for lille rækkevidde, muligheden for at trække campingvogn, prisen eller nødvendigheden i at bruge sin eksisterende bil op etc. Det er dog tydeligt, at der tales om elbiler og at flere overvejer at det skal være deres næste bil.

Lavere CO<sub>2</sub> og klimavenlige løsninger er ikke den primære faktor for de fleste, når der vælges transportmiddel. De klimavenlige tiltag – som f.eks. cykling, kollektiv transport og grønne byrum – er dog nogle af borgernes topprioriteter.

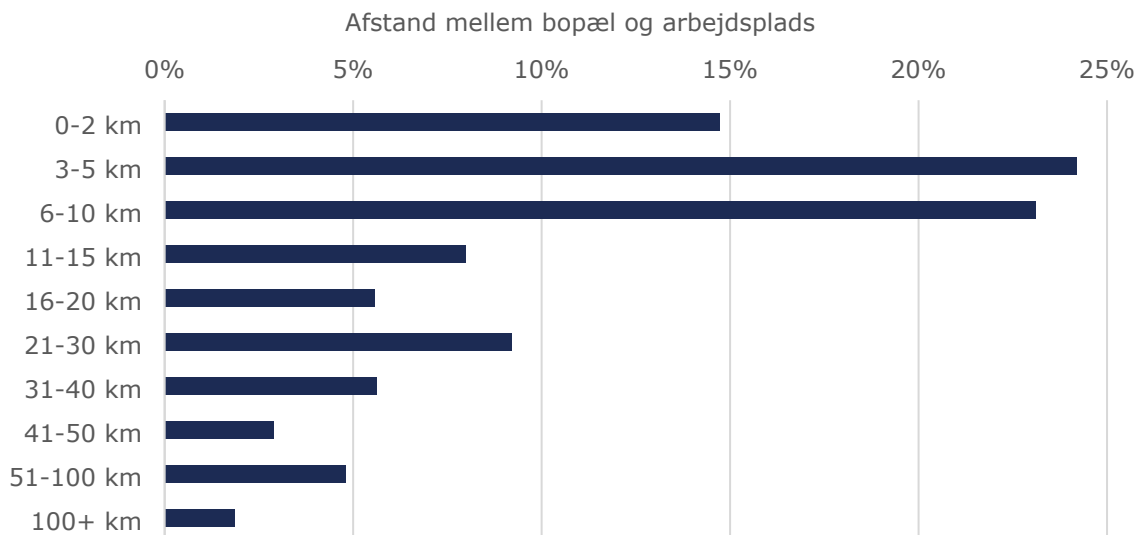
### 3.2 BY OG LAND

Esbjerg Kommune er en land- og en bykommune. Der skal forskellige greb til – i by og på land - for at nå mobilitetsmålene og imødekomme borgernes behov. Det er dog vigtigt at have for øje, at 75% af kommunens beboere er bosat i de største byer, Esbjerg, Bramming og Ribe, og at 62% af kommunens beboere er bosat i Esbjerg (jf. Danmarks Statistik 2023). Derfor har denne plan et særligt fokus på bymidterne i Esbjerg, Ribe og Bramming og på mobiliteten mellem land og by. Befolkningstætheden uden for de største byer er således lav, og det betyder, at beboerne her ofte skal transportere sig længere til indkøb, skole, arbejde og andre funktioner.



Figur 3-1 75% af kommunens beboere er bosat i Esbjerg, Bramming og Ribe. (Kilde: Danmarks Statistik 2023.)

I Esbjerg by bor 4 ud af 5 under 15 km fra deres arbejdsplads. I kommunens øvrige områder har mere end halvdelen over 15 km til arbejde. Det er dog vigtigt at notere sig, at samlet set bor ca. 70 % af Esbjerg Kommunes borgere under 15 km fra deres arbejdsplads. Derfor har denne plan fokus på det store potentiale, der ligger i at ændre disse korte pendlerture fra bil til cykel, elcykel, løbehjul eller anden mikromobilitet, og at gøre forholdene herfor tilfredsstillende.



Figur 3-2 Afstand mellem bolig og arbejdsplads i Esbjerg Kommune udtrykt af respondenterne i en spørgeskemaundersøgelse i Esbjerg. Ca. 70 % af respondenterne har angivet, at de har under 15 km til deres arbejdsplads næsten 40 % har under 5 km. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse i Esbjerg Kommune efteråret 2023.

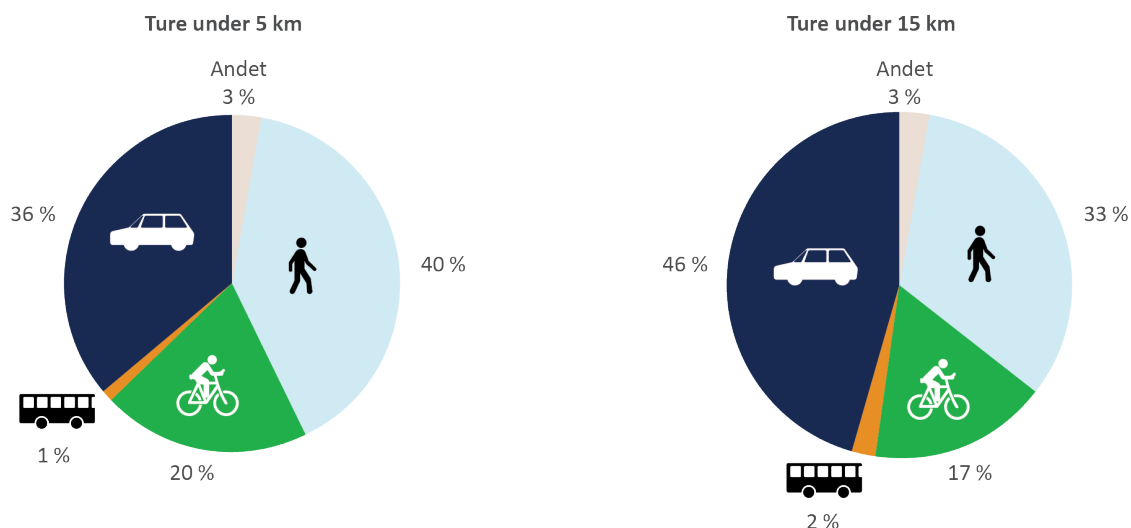
### 3.3 BORGERNE VIL CYKLEN

I følge spørgeskemaundersøgelsen mener 56 % af borgerne, at forholdene for cyklister (stier, parkering, prioritering i lyskryds m.m.) er det vigtigste tema for fremtidens trafik- og mobilitetsplanlægning i Esbjerg Kommune. Selv bilisterne mener, det er det vigtigste tema og ligeledes har lokalrådene fremhævet dette som det vigtigste tema.

"Jeg er vokset op i Ribe og der cyklede jeg i skole, det var altså bare nemmere end at tage bussen - fordi den kørte sådan to gange i døgnet"

Laura, 27 år, Ribe

Den nationale transportvaneundersøgelse viser, at cyklen kun står for 15 % af **alle** personturene i Esbjerg Kommune. Der, hvor cyklen især har sit potentiale – korte ture under 5 km – foretages der næsten dobbelt så mange ture i bil som på cykel. Andelen af gangture er relativt højt og det skyldes bl.a., at personturene omfatter fritidsture, som f.eks. også indeholder motionsture, gåture med hunden o.lign.



Figur 3-3 Transportmiddel på personture under henholdsvis 5 og 15 km. Bilen udgør en meget stor del af turene under 5 km, og næsten dobbelt så stor en andel som cykelturene. (Kilde: Transportvaneundersøgelsen TU.)

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen peger bilisterne (med kortere distancer til de daglige gøremål), på, at en cykeltur kan berige deres hverdag med frisk luft og mere motion. Faktisk svarer knap 60 % af bilpendlerne med under 15 km til arbejde, at de kan se en fordel i af skifte til netop cykel pga. motionen.

*"Det er dejligt at cykle. Så skal man ikke skrabe is af forruden om vinteren. Jeg cykler på arbejde. Jeg er også i gang med at prøve at få nogle af mine kollegaer til at cykle på arbejde i stedet for at tage bilen på en så kort tur. Det er nemt. Jeg havde en bil før, men det var dyrt. Jeg har sparet ca. 1500 kr. om måneden alene på benzin ved at skifte over til cykel"*

I denne plan er der et fokus på at ændre korte bilture til cykelture. Dette kan gøres både ved at forbedre forholdene for cyklister markant, f.eks. ved at øge fremkommeligheden og trafikikkerheden – og samtidig gøre det mindre attraktivt at bruge bilen på de korte distancer, f.eks. ved at reducere parkering i bymidterne og ved at prioritere pladsen til de lette trafikanter.

Samtidig kan der arbejdes med fremme af elcykler, der fungerer som et godt alternativ til bilen på de længere ruter samt i modvind og kuperet terræn. Elcykler skal

tænkes som et transportmiddel for sig, der kræver særlige tiltag, f.eks. sikker parkering. Trafik- og Mobilitetsplanens udtalte fokus på cykling, stemmer godt overens med, at borgere og lokalråd peger på bedre cykelinfrastruktur som deres primære ønsker i forhold til den fremtidige mobilitet.

### 3.4 PARKERING I ESBJERG MIDTBY

Esbjerg gennemførte i september 2022 en parkeringstælling i Esbjerg Midtby for i alt ca. 7.000 pladser omfattende kantstensparkering, offentligt tilgængelige parkeringspladser og parkeringshuse.



Figur 3-4 Zoneinddeling for parkeringsanalyse i Esbjerg Midtby i september 2022. (Kilde: Parkeringsanalyse Esbjerg Midtby, Esbjerg Kommune, november 2022).

Parkeringsanalysen, der er gennemført på en hverdag i tidsrummene kl. 10-12, kl. 13-15 og kl. 22-00, samt en lørdag i tidsrummet kl. 11-13 viste, at der generelt er en stor overskudskapacitet i Midtbyen, den højeste samlede belægningsgrad blev registreret til ca. 60 % på en hverdag i tidsrummet kl. 13-15.

Tabel 3-1 viser belægningsgraderne fordelt i de enkelte zoner og de registrerede tidsrum. Tabellen illustrerer, at der er enkelte zoner, hvor der periodisk er høje belægningsgrader med op til ca. 80 - 90 %. Det drejer sig primært om områderne omkring Esbjerg Sygehus, Museumspladsen og Musikhuset.

Tabel 3-1 Parkeringsbelægning fordel på de enkelte zoner og de registrerede tidsrum. (Kilde: Parkeringsanalyse Esbjerg Midtby, Esbjerg Kommune, november 2022).

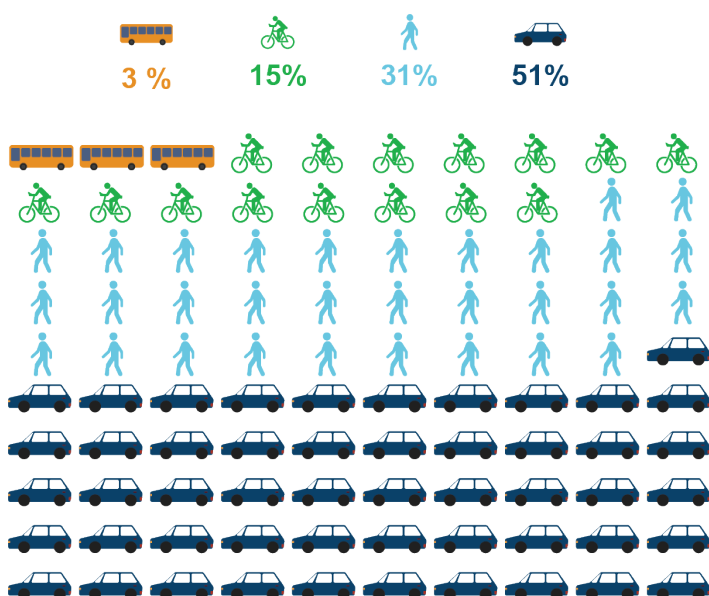
Zone	Belægning hverdag kl. 10:00 - 12:00	Belægning hverdag kl. 13:00 - 15:00	Belægning hverdag kl. 22:00 - 00:00	Belægning lørdag kl. 11:00 - 13:00
1	50,8%	55,1%	19,4%	62,1%
2	66,9%	80,9%	56,7%	70,1%
3	33,1%	40,8%	39,3%	43,6%
4	51,0%	53,2%	56,7%	81,0%
5	12,9%	43,1%	22,5%	59,8%
6	62,2%	56,2%	55,2%	64,1%
7	80,7%	79,1%	56,5%	87,1%
8	59,2%	55,1%	38,3%	35,7%
9	77,1%	72,4%	31,3%	35,5%
10	44,8%	48,2%	65,6%	54,5%
	56,1%	58,3%	41,8%	52,0%

Det er værd at notere sig, at store dele af Midtbyen har parkeringsfaciliteter indenfor en radius af ca. 500 m, at belægningsgraderne generelt er relativt lave og at de områder, hvor belægningsgraden periodisk er høj er der stort set altid ledig kapacitet i nabozonerne.

### 3.5 DEN KOLLEKTIVE TRAFIK OG DENS RY

Kun 3% af turene i Esbjerg Kommune sker med kollektiv trafik - på landsplan er det 6%<sup>20</sup>. Busser og tog kører ofte halvtomme, og dermed er der plads til flere passagerer i den kollektive trafik og plads til forbedringer i den kollektive trafiks service.

Der er mange, der mener, at netop den kollektive trafik skal prioriteres. Det er vigtigt for lokalrådene og i spørgeskemaundersøgelsen mener 41% af borgerne, at kollektiv trafik er det vigtigste i planlægning af fremtidens trafik. Det er dermed det tema, deltagerne vurderer som næst vigtigst efter cykling.



Figur 3-5 Transportmiddelfordelingen, (Modal Split) af det samlede antal ture i Esbjerg Kommune. Hele 51 % af alle personture udføres med bil, mens kun 3 % udføres med kollektiv trafik. Andelen af gangture er meget høj, hvilket kan skyldes, at analyseperioden dækker perioden med covid 19. (Kilde: Transportvaneundersøgelsen, TU)

"Hvis min bil kørte lige så dårligt som den offentlige trafik i Esbjerg, havde jeg skiftet den ud"

Sonja, 48 år, Esbjerg Torv

Mange af borgerne fremhæver i spørgeskemaundersøgelsen den ringe kvalitet af den kollektive trafik som årsag til, hvorfor de vælger bilen til eller hvorfor de unge ønsker sig en knallert eller bil. Den kollektive trafik fremhæves ofte som værende for dårlig til at være et reelt alternativ til bilen, fordi den:

- tager generelt for lang tid (i sammenligning med bilen),
- kører for sjældent og bliver til tider aflyst,
- kører fra et sted, man ikke er, til et sted, man ikke skal hen til, og
- den er for dyr.

<sup>20</sup> Transportvaneundersøgelsen. TU kommunerapport for Esbjerg Kommune 2023. Dataperiode 2020 til 2022. DTU, Center for Transport Analytics, 24. maj 2023.

På den måde opstår der en negativ fortælling om den kollektive trafik blandt langt de fleste, vi møder i Esbjerg kommune - man kan sige, at den kollektive trafik har et dårligt ry.

Det er værd at notere sig, at det ofte er bilister, der taler negativt om den kollektive trafik - 45 % af bilerne ser ingen fordele ved at skifte til den kollektive trafik<sup>21</sup>. Mange af brugerne er også trætte af den - men flere har dog gode ting at sige - f.eks. synes mange, at dens funktion er vigtig og bør prioriteres.

*"Jeg kører selv mest i bil. Men vi bor lige ved busstoppestedet og kan derfor holde øje med busserne, der kommer og går. Og i langt de fleste sidder chaufføren som den bagerste passager i bussen [griner]"*  
(Erik, 68 år, Sædding)

Derfor har denne plan fokus på at styrke den kollektive trafik og derved forhåbentlig forbedre dens ry.

Det er i særdeleshed busserne, der har et dårligt ry - især i landområderne, hvor oplevelsen er, at der er for lav frekvens og få passagerer.

Togene opleves som bedre af de borgere, vi taler med. Det fremhæves f.eks., at togene går oftere, at der er plads til cykler og løbehjul og mulighed for at arbejde. Til gengæld fremhæver flere, at den kollektive trafik generelt er for dyr.

Der er stærke togforbindelser på tværs af Esbjerg kommune. Med forbindelser mod Kolding, Aarhus, Odense og København er kommunen forbundet fra øst til vest og med Esbjerg Nærbane mellem Varde og Ribe bindes kommunen også sammen fra nord til syd. På den måde fungerer togdriften i dag som rygraden i den kollektive trafik. Det er derfor oplagt at styrke togforbindelserne yderligere, så den kan fungere som rygraden i hele Esbjerg Kommunes mobilitet.

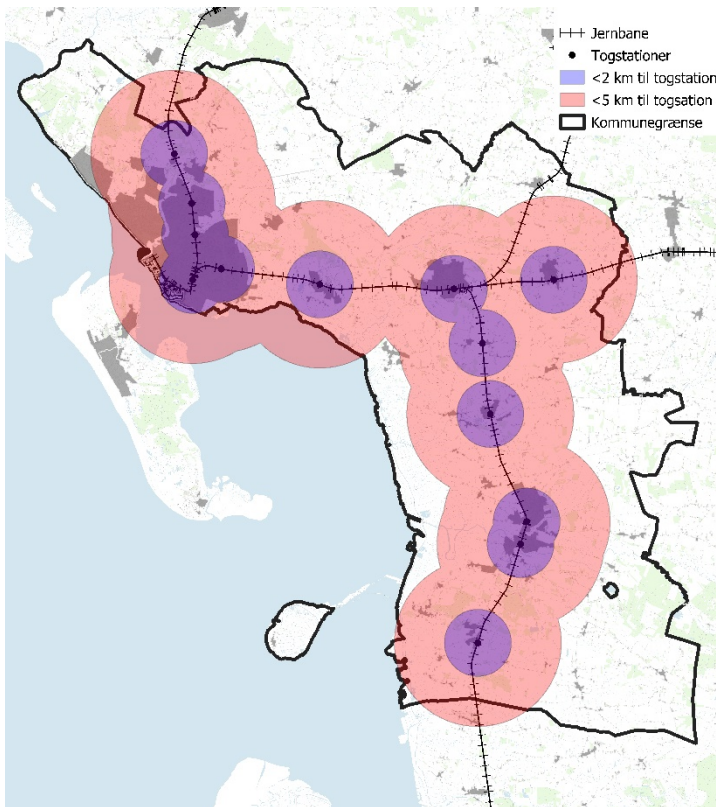
*"Jeg kører i tog på vej til studie. Jeg har mit el-løbehjul med. Det, jeg godt kan lide ved toget, er, at jeg ikke behøver at tænke over trafikken og få mit stressniveau op og ned hele tiden. Når jeg sidder i toget, kan jeg bruge tiden på at forberede mig. Jeg har f.eks. en eksamen, som jeg sidder og læser op til."*  
(Nina, 22 år, Ribe).

Der er umiddelbart et stort potentiale i togtrafikken - der er stationer i kommunens 6 største byer fordelt på i alt 13 stationer og trinbræt, og mere end 92 % af kommunens husstande ligger inden for 5 km af en station eller trinbræt. Faktisk har hele 70 % af husstandene under 2 km til en station eller et trinbræt. Tabel 3-2 viser, hvor stor en andel af husstande, der er beliggende inden for forskellige afstande til en station/trinbræt, og figur 3-6 visualiserer, hvordan byområderne ligger inden for henholdsvis 2 og 5 km fra station/trinbræt.

Tabel 3-2 Andel husstande i forhold til afstand til nærmeste station. Kilde: Danmarks Statistik.

Andel husstande i forhold til nærmeste station/trinbræt (luftlinjeafstand)				
500 m	1 km	2 km	3 km	5 km
14,6%	39,8%	70,2%	80,2%	92,3%

<sup>21</sup> Spørgeskemaundersøgelse gennemført i Esbjerg Kommune, efteråret 2023.



Figur 3-6 Byområdenes nærhed til stationer og trinbræt i Esbjerg Kommune.

I denne plan er der fokus på at styrke togtrafikken og stationerne som knudepunkter for at tiltrække passagerer til den kollektive trafik. Dette omfatter f.eks. gode parkeringsforhold for biler og cykler, men også gode stiforbindelser fra boligområderne til knudepunkterne. I spørgeskemaundersøgelsen svarer 50 % af borgerne, at den manglende fleksibilitet i den kollektive rejse er en udfordring – fleksibilitet er derfor et centralt tema, som planen har fokus på. Særligt ved at gøre skift mellem transportmidler nemmere og på lang sigt øge frekvensen af f.eks. tog.

Brugere af den kollektive trafik i dag har fravalgt at køre i bil af forskellige årsager, f.eks.:

- de bryder sig ikke om det,
- de har ikke råd til en bil,
- de er ikke fysisk i stand til det
- eller de er for unge eller gamle.

De er dermed afhængige af den kollektive trafik i hverdagen. Det er flest unge og ældre, vi møder i busser og tog i Esbjerg Kommune. På den måde er den kollektive trafik kritiseret af mange, men uundværlig for de få.

90 % af de kollektivt rejsende overvejer at skifte til elbil inden for de næste 5 år. For at undgå det, er det nødvendigt med snarlige indsatser inden for den nærmeste fremtid, der fastholder de kollektivt rejsende.

### 3.6 BILEN HAR EN CENTRAL ROLLE

"Jeg kører i bil, fordi jeg har en halv times kørsel til og fra arbejde. Så det er sådan set derfor. Ellers kan jeg godt finde på at tage bussen, når jeg skal noget andet. Stoppestedet er lige ude foran, hvor jeg bor, så det er nemt for mig, men jeg ved sørme ikke, hvordan man skulle få flere her i Esbjerg til at undvære bilen"

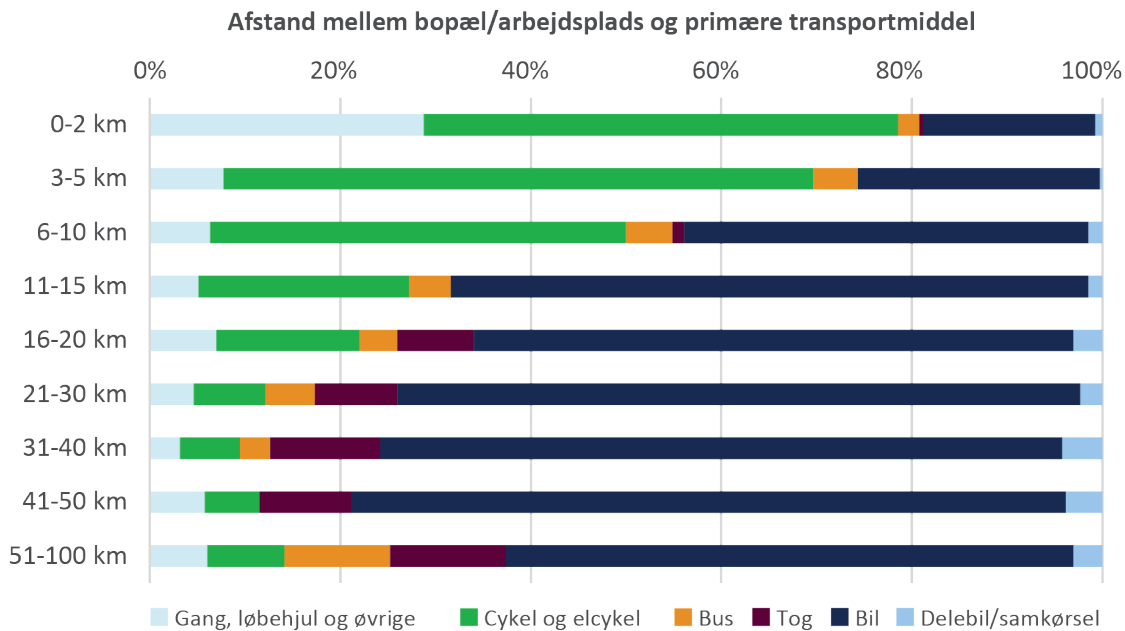
Josephine, 34 år, Hjerting.

Ifølge spørgeskemaundersøgelsen er bilen i dag det foretrukne transportmiddel for 45% af borgerne i Esbjerg Kommune. Kommunen har et højt bilejerskab på 504 biler pr. 1000 indbyggere - på landsplan er det ca. 461 biler pr. 1000 indbyggere (jf. Danmarks Statistik). En kommune med højt bilejerskab, begrænset trængsel på vejnettet, en lav befolkningstæthed uden for de tre hovedbyer og en lav busfrekvens er nogle af årsagerne til, at bilen er udbredt i Esbjerg Kommune - men det handler også om vaner og en adfærd, der er opbygget over mange år.

Mange af de borgere, vi har talt med i såvel by- som landområder, kan ikke forestille sig et liv uden en, to eller tre biler. De fleste er rigtig glade for deres biler. De er vokset op med forældre og bedsteforældre, der kører bil, og at det er en naturlighed at få kørekort, når de fylder 18. Bilen i Esbjerg Kommune er ikke blot et transportmiddel, men en fundamental del af manges hverdag. Bilen understøtter alle daglige gøremål, såsom at

komme på arbejde til tiden, handle ind og hente børn. De fleste bilejere, vi har talt med, kan ikke se, hvordan deres hverdag kan hænge sammen uden bil – særligt, hvis de har langt til arbejde og uddannelse eller hvis de har ansvar for indkøb eller aflevering af børn.

Der er mange, der benytter bilen til helt korte ture, hvor der kunne gås eller cykles i stedet - f.eks. er hver fjerde biltur blot mellem 3-5 km. Samtidig kører bilerne i Esbjerg kommune halvtomme rundt - 1,4 person pr. bil pr. tur og kun 1,1 i myldretiden.<sup>22</sup>



Figur 3-7 Det primære transportmiddel til pendling i forhold til afstanden mellem bolig og arbejdsplads. (Kilde: Spørgeskemaundersøgelse i Esbjerg Kommune efteråret 2023.)

<sup>22</sup> Transportvaneundersøgelsen. TU kommunerapport for Esbjerg Kommune 2023. Dataperiode 2020 til 2022. DTU, Center for Transport Analytics, 24. maj 2023.



Denne plan har fokus på såvel at minimere bilens plads i Esbjerg Kommune, og på at anskueliggøre, hvordan et liv uden bil eller med en mindre brug af bil kan se ud. Derfor sigter denne plan på at omlægge de korte bilture til anden transportform og/eller med at fylde bilerne op, f.eks. via samkørsel. Ifølge spørgeskemaundersøgelsen ser 15 % af bilisterne fordele ved at indgå i en delebilsordning, og 30 % overvejer samkørsel, hvis kendskabet til andre, der skal samme vej, øges.

*"Jeg kører 35 km på arbejde hver vej - så det kommer ikke til at ske, at jeg begynder at cykle"*

*Majbrit, 60 år, Tarp*

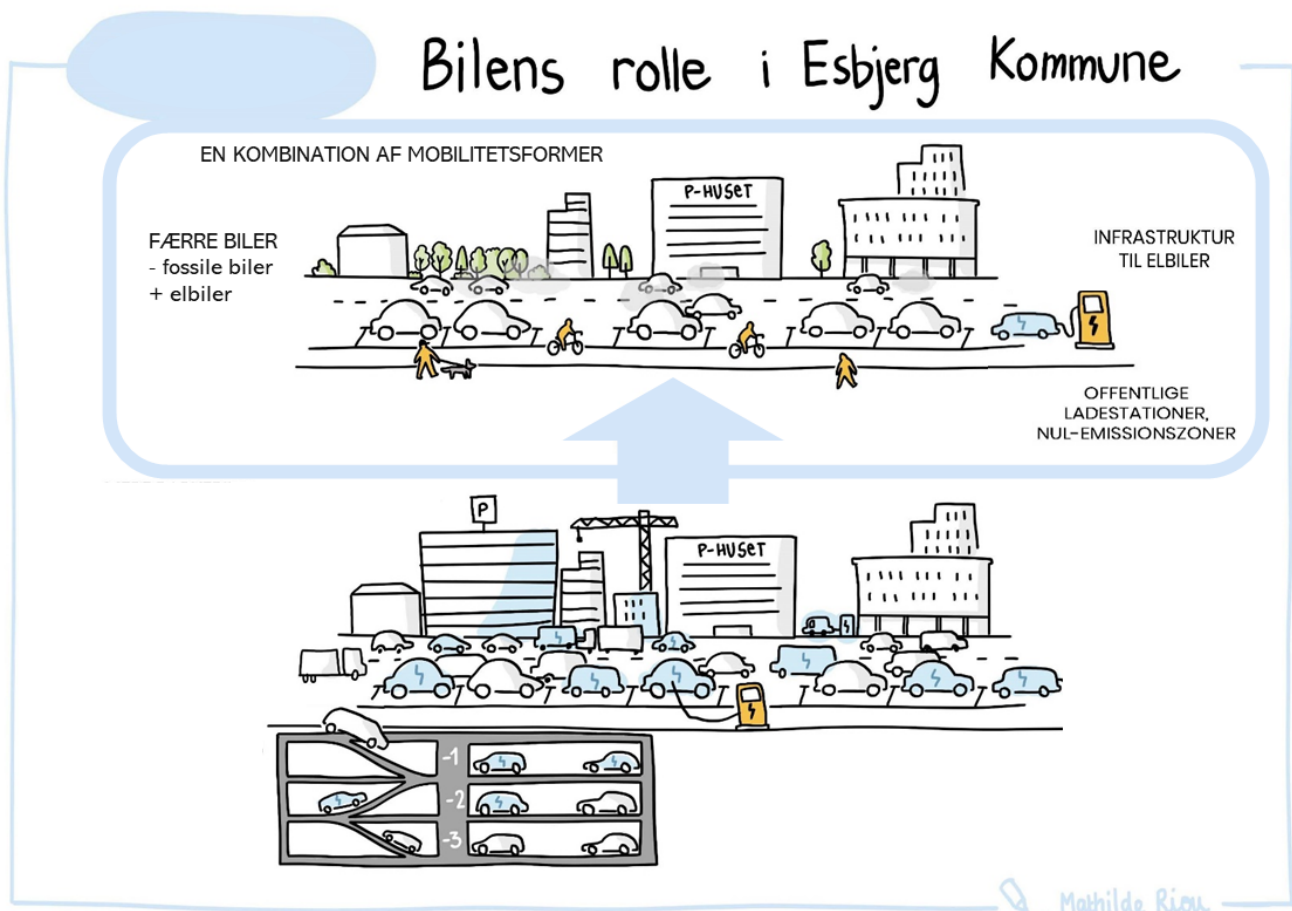
For nogle borgere er bilen bare nødvendig - ikke for majoriteten af kommunens borgere - men på landet er der længere til arbejde, uddannelse, indkøb og andre funktioner, hvorfor det kan være svært at undvære en bil, da afstanden kan virke uoverkommelig på cykel og det tager for lang tid med kollektiv trafik, hvis overhovedet mulig. For dem ses bilen som eneste mulige transportmiddel.

Bilen skal have en rolle i fremtidens mobilitet, men en mere klimavenlig rolle. Energistyrelsens prognose for udviklingen af bilparken viser, at andelen af elbiler i 2030 vil udgøre ca. 27 % af personbilsflåden og 58 % i 2035. Det betyder, at de fossile biler vil have en plads langt ud i fremtiden. De adspurgte bilister i Esbjerg Kommune mener dog, at dette kan gå langt hurtigere - over 80 % af bilisterne overvejer at skifte til elbil inden for de næste 5 år. Hvis det sker, vil udviklingen gå hurtigere end prognoserne spår, hvilket vil være til stor gavn for CO2-regnskabet.

Stigningen i bilejerskabet vil medføre pres på vejenes kapacitet. I byerne er der ikke plads og ressourcer til at udvide vejene, så i stedet skal der fokuseres på at udnytte den infrastruktur, som allerede er bygget, rykke tættere sammen i bilerne og prioritere andre transportformer. Denne plan har således fokus på at minimere bilens rolle generelt, så der kan skabes plads til andre funktioner.

Med en tilvækst i bilbestanden frem mod 2035 vil der opstå en øget efterspørgsel efter parkering. Særligt er pladsen i bymidterne udfordret, fordi der her er mange funktioner, der skal deles om pladsen, men ifølge spørgeskemaundersøgelsen er der faktisk mange af borgerne, især fra Esbjerg, der prioriterer grønne byrum højt - også over mere parkering. Langt de fleste lokalråd har samme prioritering.

Derfor er der i denne plan fokus på at understøtte omlægningen til elbiler eller andre emissionsfrie biler. Det er dog vigtigt at notere sig, at elbilen ikke løser kapacitetsudfordringer - en elbil fylder lige så meget som andre biler.



Figur 3-8 Hvad skal bilens rolle være i Esbjerg i fremtiden? Skal bilerne fylde endnu mere i gaderummet og skal der etableres store parkeringsanlæg til at håndtere efterspørgslen eller skal der gøres mere for at skabe mere plads til andre transportformer og evt. mere grønne opholdsrum i byerne? Illustration anvendt til dialog med Plan- og Byudviklingsudvalget samt Klima- og Miljøudvalget.

### 3.7 ERHVERV, HAVNEN OG TUNG TRANSPORT

Erhvervstrafikken på vej udgør ca. 20 % af vejtransportens CO<sub>2</sub>-udledning<sup>23</sup> og det er således også af væsentlig betydning med en omstilling af erhvervstrafikken, for at nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet.

Esbjerg kommune har væsentlige erhvervsområde ved Sædding, Kærsing, Skads Ribe og Bramming samt ikke mindst Esbjerg Havn og Esbjerg Lufthavn. I trafik- og mobilitetsplanen håndteres primært vejtransporten og muligheden for kombinationer med banetrafikken. Skibsfart og luftfart indgår således ikke i trafik- og mobilitetsplanen, fordi det primært er trafik og transport, der rækker ud over kommunes område og i stort omfang er international trafik.

"Vi har interesse i, at adgangen til havnen skal være så god som mulig. Vindmølleelementerne bliver jo kun større og større. Så der skal f.eks. ikke være rundkørsler – vi vil gerne køre ligeud. Og det er jo vigtigt, at vi kan komme til havnen med disse store elementer"

Aktør inden for shipping ved Esbjerg Havn

Fælles for erhvervsområderne er vigtigheden af at have en god og nem adgang til det overordnede vejnet, evt. for modulvogntog (EMS og EMS2), og til jernbanen, men også for at der på sigt sikres gode la-

<sup>23</sup> "Esbjerg 2030 – CO<sub>2</sub> neutral, DK2020 Klimaplan", Esbjerg Kommune

defaciliteter og evt. omkøblingsmuligheder for vejtrafikken (hvis dette ikke kan håndteres på terminalerne).

Esbjerg Havn har en vigtig rolle i erhvervslivet i Esbjerg. Der er tale om en stor virksomhed og siden etableringen i 1874 har udviklingen været dynamisk og drevet af skiftende tiders potentialer – en udvikling der er gået over fiskeriet og olien til nu at blive en stor udskibningshavn for havvind.

Hertil kommer også Esbjerg Havns rolle som transithavn for militære operationer, hvilket understøtter ønskerne om en nem adgang til det overordnede vej- og banenet.

Esbjerg Havn arbejder aktivt for at understøtte den grønne omstilling og med Esbjerg-erklæringen fra maj 2022, vil udviklingen af havnen foregå i et tempo, der er endnu højere end de seneste 20 år.

Udvikling og væksten af Esbjerg Havn stiller fortsatte krav til fastholdelse og evt. udbygning af baglandets infrastruktur både i form af motorveje og jernbane. For at styrke infrastrukturen, er der udlagt et jernbanetracé øst om Esbjerg med en godsomladestation på havnen, så det bliver endnu mere attraktivt at flytte større mængde gods på tog frem for på lastbil, men for erhvervslivet og havnen er det vigtigt, at fastholde den gode og nemme adgang for lastbiltransport til havnen uden om Esbjerg by med så få gener som muligt for Esbjerg by.

Det er en indsats Esbjerg Kommune allerede har arbejdet på gennem en årrække.

I forbindelse med nøgleinteressentinterviewene, har repræsentanterne for erhvervslivet primært været fokuseret på, at den tilstrækkelige vejinfrastruktur er til stede og bliver udbygget efter behov og i den forbindelse også, at der er blevet fokuseret på en høj trafikikkerhed.

I workshop med lokalrådene blev det understreget, at den tunge trafik ikke må medføre gener i hverdagslivet og gøre det utrygt at færdes. Det er nemlig svært at forene trafikikkerheden for de lette trafikanter med det flow af tung trafik igennem kommunen. Derfor bør dette være et dilemma, der tages højde for i udviklingen af industri såvel som forholdene for lette trafikanter.

Erhvervstransporten omfatter ikke kun den tunge transport, men også den daglige varetransport frem til slutbrugerne, f.eks. detailhandelen, og det er væsentligt, at denne også bidrager til at nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet. Gennem lokalplanlægningen arbejder Esbjerg Kommune allerede med fastlæggelse af vareleveringstidspunkter, så varelevering mindst muligt er en gene for beboere og handlende. Derudover vil det være relevant at arbejde på en citylogistik (slutleveringen), hvor det i højere grad er bæredygtige transportmidler, der anvendes.

Endelig er det afgørende, at der indtænkes muligheder for mobilitet til de store erhvervsområder for alle borgere, herunder ældre, bevægelsesbesværede og lavindkomstgrupperne, der ikke nødvendigvis har adgang til bil.



## 4 MÅLSÆTNINGER

Med Trafik- og Mobilitetsplanen tager vi det første skridt mod en fremtid med bæredygtig mobilitet i Esbjerg Kommune. For at nå denne vision er der i Politik for Trafik og Mobilitet fremsat fire overordnede målsætninger for kommunens trafik- og mobilitetsplanlægning. I de kommende årtier følges der op på planens indsatser ved netop at se på udviklingen i forhold til disse målsætninger.



Cyklen skal være primært transportmiddel på korte og mellemkorte ture<sup>24</sup>



Togtrafikken skal være den kollektive trafiks rygrad og bustrafikken er en del af tilbringertransporten<sup>25</sup> til stationer og knudepunkter



Biltrafikken skal være bæredygtig og fylde mindre i dagligdagen og bybilledet



Erhvervstrafikken skal være bæredygtig og effektiv

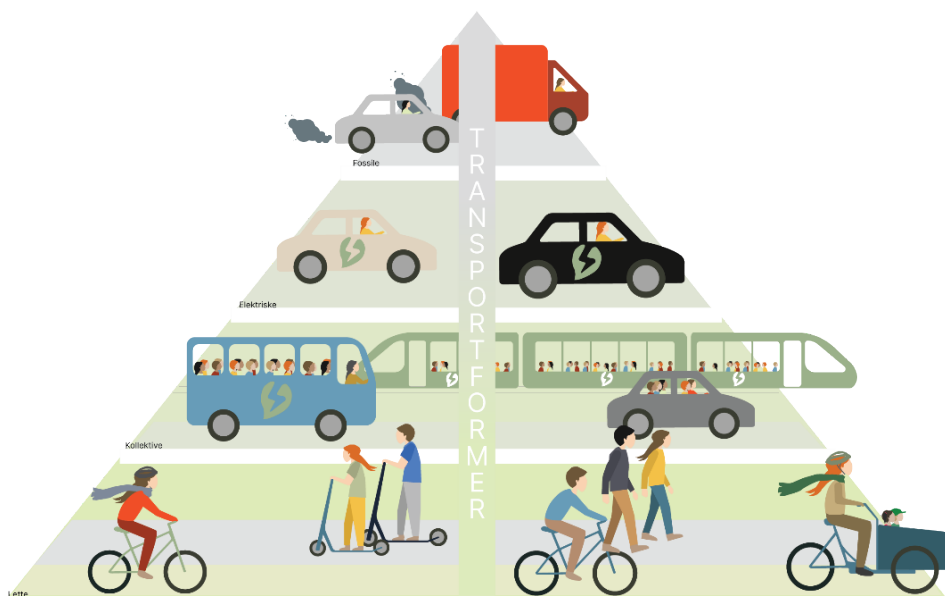
Målsætningerne har fokus på at opnå en bæredygtig mobilitet. Til at understøtte målsætningerne er der formuleret nogle målbare delmål, der har sit udgangspunkt i prioritering af mobilitetsformer, jf. mobili-

<sup>24</sup> Korte ture defineres som ture op til ca. 5 km. Mellemkorte ture defineres som ture på 5- 10 km. Det bemærkes, at introduktionen af el-cykler for mange mennesker har medført, at en realistisk cykellængde er op til ca. 15 km.

<sup>25</sup> Tilbringertransport er transporten fra bopæl frem til et knudepunkt, hvor der kan skiftes til andet transportmiddel, f.eks. bus eller tog.

tetspyramiden, (se figur 4-1)<sup>26</sup>. Mobilitetspyramiden illustrerer sammenhængen mellem transportformer og miljøbelastningen, herunder udledningen af CO<sub>2</sub>, men også efterspørgslen efter plads i infrastrukturen.

Mobilitetspyramiden illustrerer dermed, hvor godt forskellige transportformer og forskellige former for adfærd understøtter ambitionen om CO<sub>2</sub> neutralitet, men også ambitionen om en mere aktiv transport i dagligdagen. Der sigtes mod, at mange borgere benytter sig af de lette og kollektive transportformer, mens bilen, særligt de fossile, generelt skal fylde mindre. Emissionsfrie biler støtter opfyldelsen om klimaneutralitet, men de vil fortsat efterspørge areal og plads i infrastrukturen – derfor er bilen, uanset drivmiddel placeret højt i pyramiden. I bunden ligger de aktive transportformer, der giver sunde transportvaner og som belaster miljø og areal mindst. Jo længere mod toppen, jo dårligere understøttes ambitionen om CO<sub>2</sub>-neutralitet.




Figur 4-1 Mobilitetspyramiden – det samlede mobilitetssystem er bygget op omkring mange ture i bunden med aktive transportformer, der giver sunde transportvaner og som belaster miljø og areal mindst.

For at understøtte den retning, som politikkenes fire målsætninger har sat, vil der løbende blive fulgt op på udviklingen med de målbare delmål. Den løbende opfølgning af delmålene indgår i et kommunalt mobilitetsregnskab, som bruges til at vurdere udviklingen inden for mobilitet. I det følgende er de fire målsætninger og de tilhørende målbare delmål angivet.

<sup>26</sup> Målsætningerne anvendes som et udtryk for den situation, der ønskes opnået, mens de konkrete mål anvendes som pejlemærke for, om udviklingen går i retning, der viser, hvordan udviklingen går.


#### 4.1 CYKLEN SKAL VÆRE DET PRIMÆRE TRANSPORTMIDDEL PÅ DE KORTE OG MELLEMKORTE TURE

Fem delmål:

	Øge andelen af ture, der foretages på cykel til 30 % i 2035 og 35 % i 2050 ( <i>andelen er i 2023 15 %</i> ) <sup>27</sup>
	Hæve den gennemsnitlige cykelturslængde til mindst 2,5 km i 2035 og 3 km i 2050 ( <i>i 2023 er længden 1,3 km</i> ) <sup>28</sup>
	Fastholde andelen af fodgængerture (herunder el-løbehjul m.m.) på 30% i 2035 og 2050 <sup>29</sup>
	Ingen dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere og cyklister i midtbyerne i 2030 ( <i>Antallet var 32 i 2022</i> )
	Antallet af cyklistuheld skal reduceres med 50% i perioden 2020-2030.

#### 4.2 TOGTRAFIKKEN SKAL VÆRE DEN KOLLEKTIVE TRAFIKS RYGRAD OG BUSTRAFIKKEN ER EN DEL AF TILBRINGERTRANSPORTEN TIL STATIONER OG KNUDEPUNKTER

Fem delmål:

	Den kollektive trafik skal udgøre minimum 5 % af personturene i 2035 og minimum 8 % i 2050 ( <i>i 2023 er andelen 3 %</i> . Kilde: <i>Transportvaneundersøgelsen, TU</i> )
	20 min drift imellem Esbjerg og Varde og 20/40 min drift mod Ribe inden 2030
	DSB's regionaltog stopper på Jerne st. og Tjæreborg st. i overensstemmelse med formålet med regionaltogene
	20 min drift på Esbjerg Nærbane imellem Varde – Esbjerg – Bramming – Ribe i 2035 og på hele Esbjerg Nærbane. Oksbøl – Varde - Esbjerg – Bramming – Ribe
	I bustrafikken skal der opnås en passagerfremgang på 12% i 2035 og 15 % i 2050 i forhold til 2023


<sup>27</sup> Målet er fra cykelplanen, idet cykelplanen har 25 % i 2026 som måleår. Målet vil fortælle noget om, at især kort og mellemlange ture kan udføres på cykel i stedet for bil – vigtigt, da mange bilture er under 10 km.

<sup>28</sup> Målet er en stramning af målet fra cykelplanen. Fortæller noget om, hvordan det kan lykkes med at overflytte korte bilture til cykelture og evt. til at få flere el-cykelture.

<sup>29</sup> Andelen af gangture fylder relativt meget, muligvis fordi data er fra Covid 19 perioden, men hvorfor ikke forsøge at fastholde dette mål? Samtidig vil dette understøtte, at de korte ture ikke foretages i bil.


#### 4.3 BILTRAFIKKEN SKAL VÆRE BÆREDYGTIG OG FYLDE MINDRE I DAGLIGDAGEN OG BYBILLEDET

Fire delmål:

	Øge andelen af de samlede antal ture, der foretages i Esbjerg Kommune med et andet transportmiddel end bil til 65 % i 2035 og 70 % i 2050 ( <i>I 2023 er andelen 49%. Kilde: Transportvaneundersøgelsen, TU</i> ) <sup>30</sup>
	Mindst 30% af gadeparkeringen i Esbjerg Midtby skal samles i parkeringsenheder strategiske steder i Midtbyen
	Øge andelen af emissionsfrie biler (elbiler eller anden teknologi) i den samlede vognpark i Esbjerg Kommune til 58 % i 2035 og 100 % i 2050 <sup>31</sup> ( <i>i 2023 er andelen 7 %</i> ).
	Antallet af tilskadekomne og dræbte skal reduceres med 50 % i perioden 2020-2030 ( <i>antallet var 47 i 2020, foreløbigt er 36 personskader registeret i 2023</i> )

#### 4.4 ERHVERVSTRAFIKKEN SKAL VÆRE BÆREDYGTIG OG EFFEKTIV

Fem delmål:

	Modulvognstogsnettet (EMS <sup>32</sup> ) udvides med Rute 32 (Ribe-Vejen) og modulvognstogsnettet for EMS2 <sup>33</sup> udvides til Esbjerg Havn og erhvervsområdet ved Kjersing
	Varelevering til slutbrugeren, f.eks. detailhandelen skal foregå som bæredygtig transport
	Der skal sikres en højere udnyttelse af godsbaneterminalen, herunder at andelen af godstransport transporteret på bane øges – gerne via en overflytning af gods fra lastbil til tog
	Det skal sikres, at særtransporter fortsat kan have adgang til Esbjerg Havn og infrastrukturen tilpasses i takt med behovet
	Der skal sikres tilgængelige lademuligheder med tilstrækkelig kapacitet for erhvervstrafikken

<sup>30</sup> Modal split målet er relevant fordi det viser noget om den samlede turfordeling på transporttyper – den er et almindeligt turmål at arbejde med politisk.

<sup>31</sup> Vognparken defineres som bilejerskabet/bilrådigheden i Esbjerg kommune. Målet er en stramning af målet fra Strategi for ladeinfrastruktur. Målet vil vise noget om, hvor hurtigt det går med at omstille bilparken til emissionsfrie biler. Målet spiller direkte ind i klimamålet.

<sup>32</sup> EMS – European Modular System - modulvognstog op til 25 m

<sup>33</sup> EMS2 - European Modular System - modulvognstog op til 34 m



## 5 STRATEGISKE GREB OG INDSATSER

Trafik- og Mobilitetsplanen er baseret på fire strategiske greb, der gennem forskelligartede indsatser understøtter Esbjerg Kommunes Politik for Trafik og Mobilitet.



Fremme bæredygtig mobilitetsadfærd i den CO<sub>2</sub> neutrale kommune ved at understøtte, at borgerne træffer bæredygtige og sunde transportvalg



Prioritere lette trafikanter i bymidterne ved at forbedre infrastruktur, tilgængelighed, tryghed og ved at skabe flere grønne, levende byrum og fredelige passager i bykernerne



Sikre attraktiv mobilitet mellem land og by ved at sikre, at borgerne på landet har adgang til effektiv og bæredygtig mobilitet til knudepunkter og større byområder



Fremme bæredygtig erhvervstrafik ved at understøtte adgang til infrastruktur, der sikrer at erhvervslivet kan træffe bæredygtige transportvalg





## 5.1 GREB I: FREMME BÆREDYGTIG MOBILITETSADFÆRD I DEN CO<sub>2</sub> NEUTRALE KOMMUNE

Det første greb handler om at *fremme bæredygtig mobilitetsadfærd i den CO<sub>2</sub> neutrale kommune - ved at understøtte, at borgerne træffer bæredygtige og sunde transportvalg*. Borgere og lokale aktører skal i endnu højere grad træffe bæredygtige og sunde transportvalg, når de bevæger sig rundt i kommunen. At have en bæredygtig mobilitetsadfærd skal være naturligt og nemt.



Figur 5-1 Trafik- og Mobilitetsplanen har fokus på at fremme en bæredygtig mobilitetsadfærd, f.eks. ved at flere går og cykler på korte ture og ved at flere benytter den kollektive trafik, der hvor det er muligt, og ved at vi begynder at køre flere sammen i personbilerne.

**Fremme det bæredygtige transportvalg:** På tværs at kommunen vil der arbejdes med indsatser, der motiverer borgere og aktører til bæredygtige og sunde valg. Dette kan være i form af kampanjer, der f.eks. viser, hvordan livet kan se ud uden bil – idet dette for mange borgere kan være svært at forestille sig- eller i form pilotprojekter, der konkret intervenserer i folks liv og viser dem nye måder at gøre ting på – f.eks. ved udlån af elcykler, der gør det muligt for borgere at afprøve en ny rutine, eller ved at gennemføre bilfrie søndage eller implementere bilfrie områder, der gør det muligt at se alternative måder at bruge byrummet på.

"Det er så dejligt at cykle. Man får frisk luft og motion. Flere burde helt sikkert cykle. De skal bare op og i gang"

Anne-Mette, 40 år, Esbjerg Torv

**Pisk og gulerod:** Det skal være attraktivt at tilvælge bæredygtig mobilitet, der giver mulighed for nem og hurtig transport. Det skal være nemt at anvende el-bil, den kollektive trafik skal tilbyde god service med høj frekvens og regularitet i udvalgte områder, og cyklen skal udgøre en meget større andel af de korte ture. Fysiske tiltag som styrkelse af gang- og cykelinfrastruktur vil også motivere folk til at ændre adfærd, idet bedre og mere sikre forhold inviterer til lette mobilitetsformer. Omvendt påvirker fysiske tiltag som nedlæggelse af p-pladser og indføring af miljøzoner, også menneskers adfærd ved at gøre det sværere at vælge bilen til. For at fremme den bæredygtige mobilitetsadfærd, må der således arbejdes både med pisk og gulerod.



Figur 5-2 Opfyldelse af målene i Trafik- og Mobilitetsplanen kræver et særligt fokus på at fremme en bæredygtig mobilitetsadfærd. En række af planens indsatser motiverer til en ændret adfærd, mens andre indsatser sætter begrænsninger for visse former for adfærd. Illustrationen har de politiske udvalg drøftet som grundlag for formulering af vision og planlægningsretning for Trafik- og Mobilitetsplanen.

"Jeg kører i tog til Ribe, hvor jeg går på kokkeskole. Togturen tager ca. 17 minutter. Jeg glæder mig til jeg bliver 18 år, for så kan jeg købe en bil i stedet for at sidde her. Det ville være nemmere at køre i bil fordi så kan jeg køre hjem, når jeg har fri og ikke skulle stresse over at nå det sidste tog. Hvis jeg skulle blive ved med at køre i tog, så skulle der være flere sene afgangene både i hverdagene og i weekenderne"

**Forskellige borgere, forskellige indsatser:** Den bæredygtige mobilitetsadfærd skal gælde for alle borgere i Esbjerg Kommune. De er dog forskellige – og skal derfor behandles forskelligt. f.eks. har børn og unge i kommunen allerede en bæredygtig mobilitetsadfærd med en udbredt brug af cykler, løbehjul, gang og kollektiv transport. De unge kører også sammen og fylder bilen op – f.eks. til gymnasiet. De unge skal derfor fastholdes i deres bæredygtige mobilitetsadfærd. Således skal adfærdspåvirkende indsatser tilpasses de forskellige borgergrupper.

**Kommunens strukturer skal understøtte bæredygtig mobilitetsadfærd:** Mobiliteten er en helt grundlæggende del af borgernes hverdagsliv og rutiner. Det handler om at komme på arbejde, få købt

ind, hente børn, aflevere dem til svømning osv. Hvis borgernes grundlæggende adfærd skal påvirkes og ændres, handler mobilitetsarbejdet derfor ligeledes om at tænke den bæredygtige mobilitetsadfærd ind i de grundlæggende strukturer i kommunen. Dette strategiske greb rækker således også ud til planlægningen af kommunens byer, for når planlægningen sikrer, at de forskellige funktioner ligger tæt ved hinanden, understøtter det en adfærdsændring fra bil til cykel eller gang.

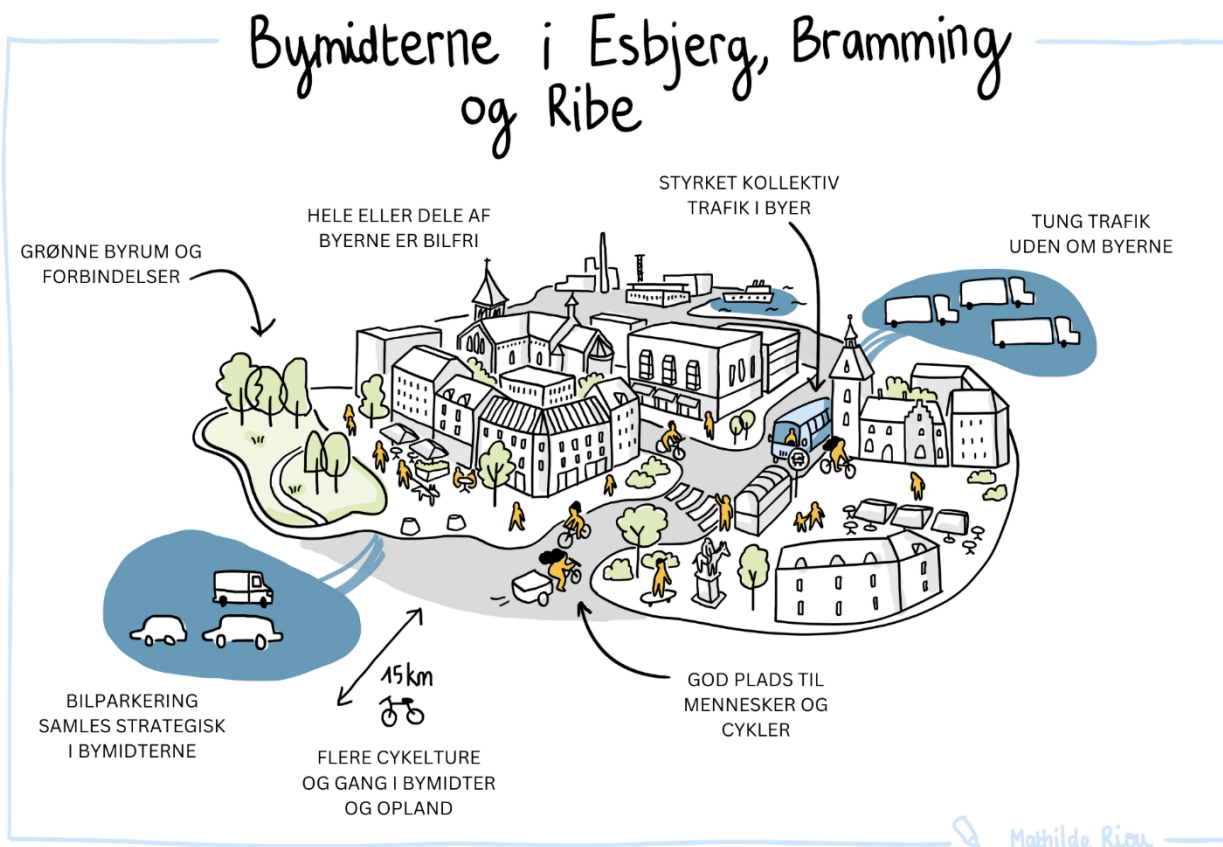
Grebet er derfor baseret på et fokus på princippet om 15 minutters byen - en planlægningsstrategi, der har til formål at skabe mere bæredygtige og beboelsesvenlige byområder og byrum, hvor de daglige behov (boliger, arbejde, indkøb, rekreation, offentlige faciliteter m.m.) kan nås inden for ca. 15 minutters gang- eller cykeltur. At kunne nå de daglige behov inden for 15 minutters gang/cykling, handler også om at sikre fremkommeligheden i byerne – for alle – og undgå de barrierer, der er for at bevæge sig på cykel eller til fods. Omfanget og mulighederne for 15-minuttersbyen vil naturligvis afhænge af byområdet, byens størrelse og omfanget af offentlige og private funktioner, men det handler grundlæggende om at tænke sammenhæng mellem mobilitetsadfærd og den fysiske planlægning i byudviklingen.

**Få flere med på vognen:** Bæredygtig mobilitetsadfærd handler også om, at erhvervslivet og den tunge transport udvikles i en bæredygtig retning. Det drejer sig især om at få de store aktører med i det adfærdsændrende arbejde – Esbjerg Kommune kan ikke ændre adfærden alene, der skal derfor etableres samarbejde med lokale foreninger, erhvervsliv og andre lokale aktører, der kan påvirke borgernes (f.eks. deres medarbejderes) mobilitetsadfærd og fremme en bæredygtig erhvervstransport. Erhvervstrafikken skal have nem adgang til erhvervsområder, så færrest muligt generes af trafikken, men det drejer sig også om at fremme en udvikling over mod emissionsfrie transportmidler på de ture, hvor det er realistiske muligheder.



## 5.2 GREB II: PRIORITERE LETTE TRAFIKANTER I BYMIDTERNE

Det andet strategigreb handler om at *prioritere lette trafikanter i bymidterne - ved at forbedre infrastruktur, tilgængelighed og tryghed for lette trafikanter og ved at skabe flere grønne, levende byrum og fredelige passager i bykerne*. Det vil sige levende bymiljøer, hvor fodgængere, cyklister og kollektiv trafik prioriteres over privatbilisme. Dette inkluderer forbedring af infrastrukturen, tilgængeligheden og trygheden for lette trafikanter, reduktion af biltrafik, samling af bilparkering strategiske steder i bykerne og etablering af grønne områder og fællesrum, hvor borgere og gæster kan mødes og nyde byen. Geografisk har dette greb særlig fokus på hovedbyen, Esbjerg, samt kommunebyerne, Bramming og Ribe og grebet er ligeledes i høj grad baseret på princippet om 15 minutters byen. Esbjerg, Bramming og Ribe er tre byer med vidt forskellige karakteristika og potentialer - hvilket vil være centralt i den fremtidige udvikling.



Figur 5-3 Princip for fremtidsscenario som de politiske udvalg har drøftet som grundlag for formulering af vision, og planlægningsretning for Trafik- og Mobilitetsplanen. I bymidterne er fokus på god plads til mennesker og cykler. Her prioriteres de lette trafikanter, grønne byrum og forbindelser. Parkering samles strategisk i bymidterne og dele af bymidter kan være bilfri.

**Tilvejebringe god gang- og cykelinfrastruktur:** En central del af 15 minutters princippet er at fremme gang og cykling som primære transportmidler. Trafik- og Mobilitetsplanen fokuserer derfor på at forbedre cykelinfrastrukturen, herunder tilstrækkelige og sikre gang- og cykelstier, der forbinder vigtige destinationer i bymidten. Dette kan omfatte etablering af separate cykelstier, cykelgader, cykelruter på

svagt trafikerede gader, bredere fortove og sikre krydsningspunkter, så det bliver mere attraktivt og sikkert at gå eller cykle rundt samt etablere parkeringsmuligheder til cykler.

**Trafikal fredeliggørelse:** Ved at indføre tiltag som fartsænkende foranstaltninger, begrænset biladgang og reduktion af gennemkørselsmuligheder for biltrafik kan der skabes mere fredelige, attraktive og sikre bymiljøer, som fremmer den lette trafik. Dette kan også omfatte områder, der er reserveret til gågader eller cykelruter, hvor biltrafikken er begrænset eller ikke tilladt.

**Reduceret bilparkering på terræn i bymidter:** Reducere omfanget af parkering på gader og pladser ved etablering af parkering i konstruktionsstrategiske steder i bykerne. En forudsætning herfor vil være, at der etableres p-søgning til centrale parkeringsanlæg til at dække parkeringsbehovet for bymidternes brugere. Dette er specielt gældende for Esbjerg Midtby.

De frigjorte arealer kan anvendes til byrum og bebyggelse, og kan derved indgå i planlægning for at skabe en mere levende by med flere klimavenlige og grønne byrum. Det er værd at bemærke, at der både fra lokalrådene og via spørgeskemaundersøgelsen er udtrykt ønsker om flere grønne byrum som en del af trafik- og mobilitetsindsatsen. Ved at samle parkeringen i enheder strategiske steder i bykerne vil der være mulighed for at indrette udvalgte gaderum med en anden prioritering end biltrafik og dermed designe gaderummene som grønne byrum, der er prioriteret til lette trafikanter og ophold.

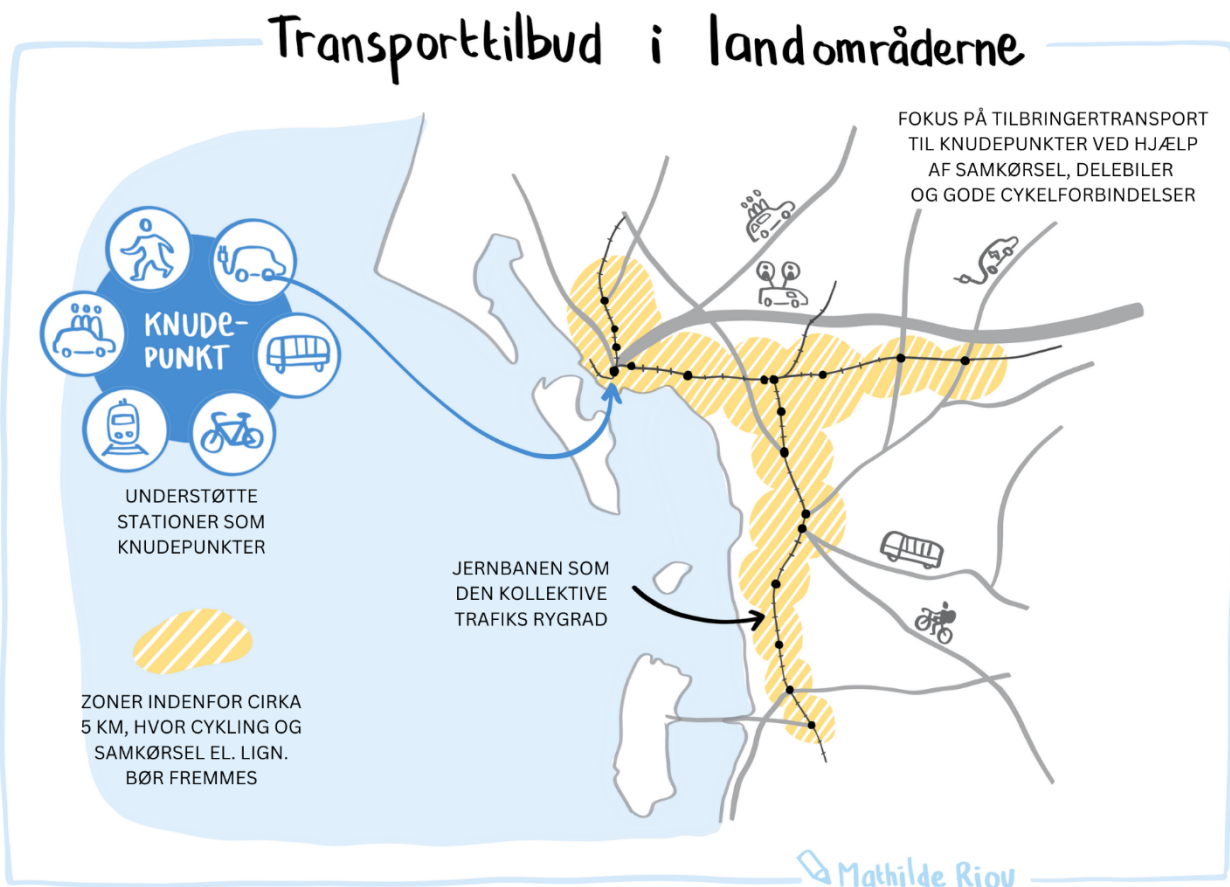
**Styrke den kollektive trafik:** Effektiv og tilgængelig kollektiv trafik er vigtigt for fredeliggørelse af bymidterne. Dette kan tilskynde flere mennesker til at bruge kollektiv trafik i stedet for biler. Det vil primært være relevant i de centrale dele af Esbjerg. Fokus vil være på at forbedre busruterne i forhold til brugernes behov, øge hyppigheden af afgang og optimere kollektiv trafiks knudepunkter, med henblik på at fremme omstigning mellem transportformer.

**Samarbejde mellem by- og klimaplanlægning:** Udviklingen af bymidter med prioritering af lette trafikanter kræver tæt samarbejde mellem by-, trafik- og klimaplanlæggere, så det indgår i en helhedsorienteret tilgang, der afbalancerer behovene for mobilitet, bæredygtighed, miljø, grønne byrum og livskvalitet for borgere i og brugere af bymidterne. Fokus vil bl.a. være på at øge byfortætningen og skabe flere boliger, arbejdspladser og servicefaciliteter inden for en afgrænset geografi (ca. 15 min. fra bymidter/ stationer/ trinbræt). Dette understøtter det gode byliv og minimerer behovet for lange pendlerrejser.



### 5.3 GREB III: SIKRE ATTRAKTIV MOBILITET MELLEM LAND OG BY

Det tredje greb har fokus på at sikre attraktiv mobilitet mellem land og by - ved at sikre, at borgerne på landet har adgang til effektiv og bæredygtig mobilitet til knudepunkter og større byområder. Den kollektive bustrafik i landområderne er udfordret med henblik på at tiltrække passagerer, og det vil være nødvendigt at gentænke mobiliteten i det åbne land mellem land og by. Kommunens lokalbyer, landsbyer og landområder skal have adgang til effektive og bæredygtige mobilitetsformer, der forbinder dem til knudepunkter og større byområder. Det kan fortsat være med en eller anden form for bustrafik, men det kan også være ved at inddrage andre transportformer eller transportservices.



Figur 5-4 Princip for fremtidsscenario som de politiske udvalg har drøftet som grundlag for formulering af vision, og planlægningsretning for Trafik- og Mobilitetsplanen. De gule markeringer på figuren illustrerer princippet om, at der inden for kort rejsetid til knudepunktet fokuseres på potentialerne for at kombinere transportformer, og med togtrafikken som rygrad.

"Hvis jeg skulle tage den offentlige trafik til dagligt, skulle jeg bruge 3 gange så lang tid. Hver vej! Og så endda også cykle 10 km. op til toget først. Så jeg kører i bil i stedet for"

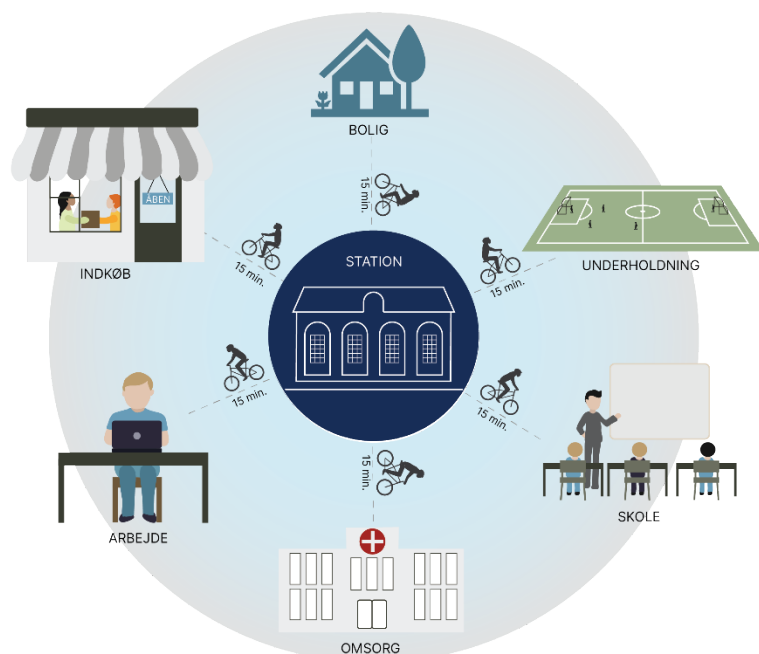
Dorte, 69 år, Bramming

Rygraden i mobilitetstilbuddene i landområderne og ind mod byerne skal være jernbanen, der giver god forbindelse mod, Kolding, Aarhus, Odense og København, og med Esbjerg Nærbane mellem Varde og Ribe bindes kommunen også sammen fra nord til syd. På den måde fungerer togdriften i dag som rygraden i den kollektive trafik – frem over skal den være en endnu stærkere rygrad og fungere som rygraden i hele kommunens mobilitet.

**Stationer og trinbrætter vil fungere som knudepunkter:** Med deres centrale og strategiske placeringer, skal de være nemt tilgængelige for tilbringertransport og give en nem mulighed for omstigning fra andre transportformer til tog.

Vi arbejder med et princip om, at der frem til knudepunkterne skal være gode cykel- og gangforbindelser til knudepunktet, så det bliver lettere og mere attraktivt at gå- eller cykle frem til knudepunktet for at skifte til tog eller evt. bus eller samkørsel. Der er et stort potentiale herfor, da en stor del af kommunens borgere bor så tæt på en station/trinbræt, at det er realistisk at gå/cykle til stationen inden for ca. 15 min. Knudepunkterne vil være attraktive, trygge mødesteder, hvor skift mellem transportmiddel er nemt og der kan være mulighed for lån af f.eks. dele-cykler, -biler og løbehjul.

På knudepunkterne kan der etableres forskellige faciliteter med cykel- og bilparkering, ladeinfrastruktur, ventefaciliteter etc. Omfanget af faciliteter vil variere for de enkelte knudepunkter og vil være tilpasset lokalitetens størrelse og potentiale for brugere.



Figur 5-5 For at styrke togstationerne/trinbræt i Esbjerg Kommune som centrale knudepunkter, gøres disse til omdrejningspunkt efter "15 minutters princippet" - som illustreret her. Det betyder, at det tilstræbes at få så mange servicefunktioner som muligt til at ligge inden for korte afstande til stationen, så det er muligt at benytte toget om bindeled mellem de forskellige funktioner, også selvom den samlede rejsetid så bliver lidt længere.

**Cykelinfrastruktur:** For at sikre fuld tilgængelighed og mobilitet mellem landområderne og byerne skal der være et netværk af gode cykelstier og faciliteter i en radius af 15 minutter (på cykel) omkring jernbanens 13 stationer/trinbrætter. Dette kan omfatte cykelstier, sikker cykelparkering ved stationerne og mulighed for at medtage cykler i togene.

**Parkering:** På de største stationer er der allerede gode parkeringsmuligheder for biler med mulighed for at oplade el-bil. Det kan evt. være relevant at undersøge om der skal etableres særlige fordelagtige forhold for f.eks. delebiler og biler anvendt til samkørsel. Ligesom det kan være relevant at se, om parkerings- og omstigningsforhold skal styrkes ved mindre stationer og trinbrætter.

**Busnetværk:** Udover jernbanen vil et velfungerende mobilitetsnet inkludere et effektivt og integreret busnetværk, der bl.a. kan fungere som tilbringertransport til togtrafikken og som transport for børn, unge og ældre i relevante tidsrum.

*"Jeg synes det er dejligt at køre i bus. Som du kan se, så sidder vi to jo nu og snakker sammen. Det er dejligt at kunne det. Jeg slapper af i det og ville ikke have en bil eller noget andet. Jeg vil gerne køre i bus"*

Lise, 57 år, 8C mod Hedelund via Gjesing)

**Togtrafikken:** En vigtig del af transportsystemet vil være, at der kan tilbydes en attraktiv frekvens og rejsetid, som især skal være attraktiv i myldretiderne, men også at der er sene afgange og natafgange, så man ikke risikerer at misse det sidste tog.

**Samarbejder:** Et sammenhængende transportsystem med jernbanen som rygrad kræver tæt samarbejde mellem mange interessenter, herunder DSB, Sydtrafik og Esbjerg Kommune, men også lokalrådene og erhvervslivet vil være vigtige aktører.

**Bedre udnyttelse af personbilen:** Der vil være situationer og områder, hvor et transportsystem omkring jernbanen ikke er tilstrækkeligt fleksibelt eller attraktivt. Derfor vil der også være fokus på delebiler og samkørsel, for at minimere personbiltrafikken. For at personbiltrafikken ligeledes kan være så bæredygtig som muligt, skal der være tilstrækkeligt med lademuligheder.

**Lokale services og faciliteter:** For at understøtte knudepunkterne og samtidig reducere trafikarbejdet<sup>34</sup>, vil der på lang sigt skulle arbejdes på at skabe eller bibeholde et udvalg af lokale services og funktioner i byen/bydelen. F.eks. en butik, skole, sundhedsfaciliteter, fodboldklub, rekreative områder m.m., der er let tilgængelige for beboerne i nærområdet af 15 minutter fra stationen/trinbrættet. Dette kan især ske i tæt samarbejde med offentlige og private interessenter. Den generelle urbanisering og død af landsbyer er dog en realitet i Danmark, der vanskeliggør dette arbejde, og derfor er det vigtigt med en strategisk udvikling af de lokale services og faciliteter, som stemmer overens med kommuneplanens byroller og byudvikling.

---

<sup>34</sup> Trafikarbejdet er et udtryk for, hvor mange køretøjskilometer, der bliver kørt i løbet af en dag. Trafikarbejdet er summen af antallet af biler multipliceret med den længde, der køres i løbet af en dag.

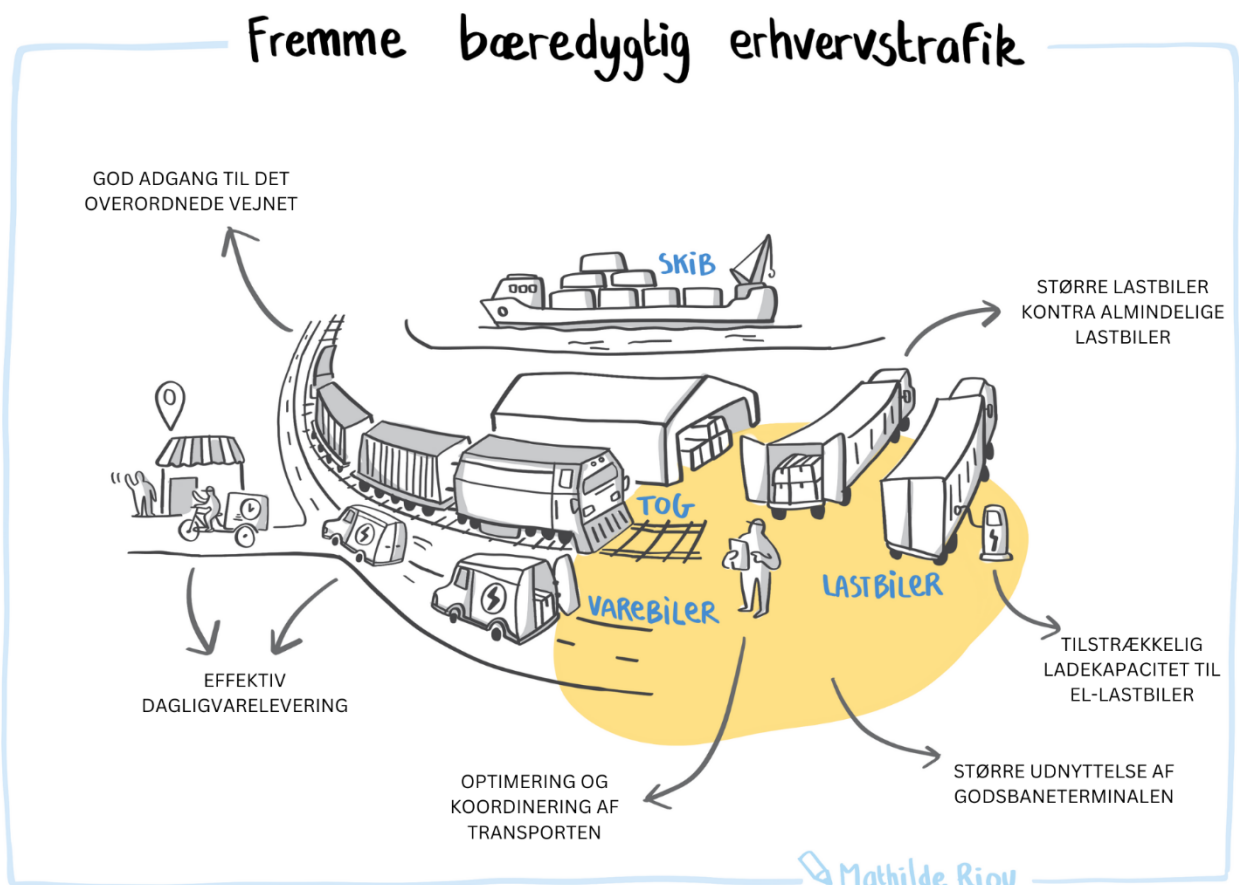




#### 5.4 GREB IV: FREMME BÆREDYGTIG ERHVERVSTRAFIK

Det fjerde greb handler om at *fremme bæredygtig erhvervstrafik ved at understøtte adgang til infrastruktur, der sikrer, at erhvervslivet kan træffe bæredygtige transportvalg.*

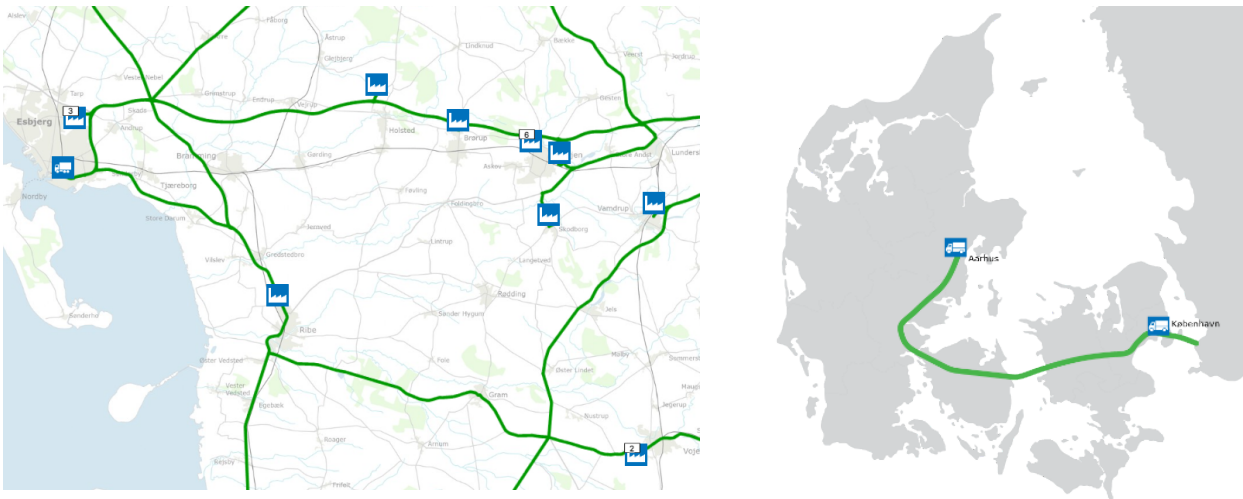
Det er vigtigt at integrere bæredygtighed i infrastrukturen for den tunge trafik, men det skal samtidig sikres, at Esbjerg er en attraktiv erhvervskommune, hvor aktiviteterne i erhvervsområderne og på havnen fortsat kan udvikles. Det handler om at motivere til bæredygtige og emissionsfrie transportere samt understøtte en bæredygtig infrastruktur til tung trafik og sikre fortsat erhvervsudvikling. Det skal bemærkes, at søfart og luftfart ikke indgår i trafik- og mobilitetsplanen, men adgangen til såvel havn som lufthavn er væsentlig.



Figur 5-6 Bæredygtig erhvervstrafik handler især om at flytte varelevering til bæredygtige transportformer – tog og elbiler, herunder at der opnås en endnu større udnyttelse af kommunens godsbaneterminale. Det handler også om en effektiv dagligvarelevering, der generer færrest mulige og om at der tilvejebringes tilstrækkelig ladekapacitet for vare- og lastbiler.

**God adgang til det overordnede vejnet:** Fundamentet for at skabe en bæredygtig tung transport er at sikre direkte adgang til det overordnede vejnet, herunder særtransporterne bl.a. til/fra havnen. Det drejer sig også om at skabe god adgang til udnyttelse af effektive transportformer som f.eks. modulvogntog,

EMS og EMS2-vogn tog<sup>35</sup>. Indledende forsøg<sup>36</sup> viser, at EMS2-vogn tog har både økonomiske og emissionsmæssige gevinster, fordi der kan flyttes et volumen af varer på færre enheder med en relativt mindre CO<sub>2</sub>-emission. I starten af 2024 er der igangsat et forsøg med EMS2-vogn tog i Danmark på motorvejsnettet mellem Aarhus og København. Det vil være en gevinst for Esbjerg at blive koblet på dette vejnet. Ligeledes overvejes det, om der vil være en gevinst ved at kunne køre modulvogn tog på rute 12 til Varde og rute 32 mellem Ribe og Vejen.



Figur 5-7 Modulvogn togsvejnettet omkring Esbjerg og forsøgsvejnettet for 2 EMS-vogn toge. Kilde: Trafikinfo.dk

**Optimere og koordinere transporten:** Det drejer sig også om at reducere trafikbehovet og optimere/koordinere transporten, hvilket i stor udstrækning skal ske blandt erhvervets parter, men det drejer sig også om at påvirke og fremme overgangen til f.eks. el-køretøjer i den tunge transport, der hvor det er muligt, herunder ved stille rammer og krav, f.eks. i lokalplaner til at sikre tilstrækkelig ladekapacitet og effekt. Der kan desuden tænkes i strategisk placerede ladestationer, f.eks. de steder hvor varer omlastes. De aktører, der har deltaget i udviklingen af Trafik- og Mobilitetsplanen, ser omlægningen til el som en stor udfordring, idet erhvervet omkring Esbjerg Havn transporterer særlig stort og tungt gods, som kræver tilsvarende store og tunge køretøjer, der er svære at drive på el. Derfor er vidensudveksling omkring ny teknologi også vigtig i processen.

**Effektiv daglig varelevering:** Det handler også om at den daglige varelevering til virksomheder og detailhandel fortsat kan foregå enkelt og effektivt, f.eks. ved at sikre, at det sker på tidspunkter, hvor færrest muligt generes, men også, hvor varerne kan leveres så hurtigt og effektivt som muligt. Lige nu har Esbjerg ingen restriktioner i forhold til varelevering, men i det omfang, at der etableres zoner med begrænset mulighed for biladgang og gennemkørsel kan det være relevant med restriktioner eller særlige forhold for varedistribution med store køretøjer på udvalgte tidsrum. Ligeledes drejer det sig om, at slutdistributionen foregår med emissionsfrie køretøjer og med så få gener som muligt – det kan principielt både ske med store og små køretøjer, men i særlige situationer evt. også på ladcykel.

<sup>35</sup> EMS – European Modular System - lastvogne op til 25 m og EMS2 - lastvogne op til 34 m

<sup>36</sup> Evaluating the effects of the A-Double Vehicle Combinations if introduced to a Line-Haul Freight Transport Network, Ahmed Karam, Benha University Cairo and Kristian Hegner Reinau, Aalborg University, august 2021.

**Større udnyttelse af godsbaneterminalen:** Meget af det tunge gods i Esbjerg skal videre med skib og vil med fordel kunne blive leveret med tog. Af samme grund er der etableret en godsbaneterminale på Esbjerg Havn. Denne terminal kan og skal udnyttes yderligere for at flytte gods fra lastbiler til tog og videre til skib, når det er relevant. Der arbejdes intensivt på udnyttelse af power-to-x på at levere CO<sub>2</sub>-neutralt brændstof til skibstransport, hvilket yderligere vil tale for denne transportform.

## 5.5 INDSATSER – FREM MOD 2030 OG EFTER 2030

Realisering af Trafik- og Mobilitetsplanen kræver en vifte af indsatser. Fremtidens bæredygtige mobilitet kræver nemlig både samarbejde på tværs af aktører, langsigtet samtænkning med kommune- og byplanlægningen, tilpasning af den fysiske infrastruktur og påvirkning af den menneskelige adfærd.

Overordnet set er det vigtigt, fra både et klimamæssigt og et økonomisk perspektiv, at prioritere indsatserne. I denne plan er der prioriteret med udgangspunkt i den retning, der er blevet stukket ud i Politik for Trafik og Mobilitet, hvor eksisterende infrastruktur først og fremmest udnyttes, og at der så vidt muligt undgås nyanlæg – dels af ressourcemæssige og økonomiske hensyn dels for at begrænse udledning af CO<sub>2</sub> gennem anlægsarbejde.

Dette betyder, at der – før alt andet – prioriteres indsatser, der optimerer udnyttelsen af eksisterende infrastruktur og dermed kræver mindst muligt nyanlæg, og indsatser som påvirker mobilitetsadfærden i en positiv retning, så der tages bæredygtige transportvalg. Indsatspyramiden figur 5-8 viser filosofien bag prioriteringen af indsatser i denne Trafik- og Mobilitetsplan.

Påvirkning af adfærd fylder mest og udgør, som bunden i figuren, grundlaget for arbejdet. Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur er en bunden ramme givet af de ressourcemæssige og økonomiske hensyn samt af kravet om CO<sub>2</sub>-reduktion. Men det er også en positiv konsekvens af den ændrede mobilitetsadfærd, mens forbedringer af den eksisterende infrastruktur fylder mindre og nyanlæg mindst. Skal mobilitetsmålsætningerne nås, må det forventes, at der er behov for at forbedre dele af eksisterende infrastruktur og en sjælden gang anlægge nyt.



Figur 5-8 Indsatspyramiden – Flest indsatser, der arbejder med adfærdspåvirkning, og færrest indsatser, der kræver nyanlæg af infrastruktur.

I det følgende er et katalog med mulige indsatser, som kan implementeres på kort sigt (frem mod 2030) og på langt sigt (efter 2030). Indsatserne er grupperet efter en overordnet prioritering i gruppe A-D. Indsatser i gruppe A er generiske indsatser, der bør sættes i gang og som er årlige indsatser og årlige opfølgning. Efterfølgende bør der til de første indsatser vælges fra gruppe B, fordi de vurderes at være grundlæggende for planens implementering og målopfyldelse. Samtidig er det indsatser, der er fokuseret meget omkring adfærdspåvirkning. Der er ikke tale om en fuldstændig prioritering, og det kan udmærket være tilfældet, at der er indsatser fra gruppe B, der vil være mest hensigtsmæssigt at starte med. Indsatserne vil indgå som grundlag for Esbjerg Kommunes årlige handlingsplan, hvor de dels konkretiseres, dels budgetteres og prioriteres i en tidsplan.

Greb I	Greb II	Greb III	Greb IV	Katalog over mulige indsatser	Planlægning	Adfærd	Fysiske tiltag	Samarbejder
<b>Kort sigt - frem til 2030</b>								
				<b>Prioritet A</b>				
✓		✓		Systematisk <b>ulykkesbekæmpelse</b> og forebyggelse gennem årlig sortpletudpegning/sortpletscreening samt fortsætte fysiske trafikikkerhedsmæssige forbedringer af vejnettet gennem ansøgning om rammebeløb på de kommunale budgetter.	✓		✓	
✓				Følge opstillingstakten og <b>holde regnskab</b> med opsætning af tilstrækkelig <b>offentlige og semioffentlige tilgængelige ladepunkter</b>	✓			✓
✓	✓			Fast samarbejde mellem Teknik & Miljø/Børn & Kultur forankret ved et kommissorie om at gøre <b>skolebørn selvtransporterende fra 2./3. klasses trin</b> . Mulighed for at aktivere skolebestyrelser.	✓			✓
✓	✓			Planlægning og tilrettelæggelse af <b>kontinuerlige og</b> årligt tilbagevendende skolevejsanalyser <b>og</b> etablering af gå- eller cykelbusser el.lign. tiltag for at gøre børnene selvtransporterende.	✓			✓
✓	✓			Gennemføre <b>pilotprojekt</b> på <b>én eller flere udvalgte skoler</b> med henblik på at <b>eleverne "skal" gå eller cykle til skole</b> , f.eks. ved i en periode ikke at tillade bilparkering tæt på skole ifm. afsætning af børn.	✓	✓	✓	✓
				<b>Prioritet B</b>				
✓	✓			Planlægge og gennemføre <b>kampagner</b> , målrettet overflytning af <b>korte bilture til cykel</b> og et <b>"hverdagslivet uden bil"</b> rettet mod borgerne i Esbjerg, Ribe og Bramming. Kampagnen kan ligeledes have fokus på at skabe en cykelidentitet for Esbjerg samt sundhed og fritid. Brug viden om største udfordringer ved at cykle, og hvad skal til for at ændre adfærd.	✓	✓		
✓	✓			<b>Øge cykelfremme</b> igennem tiltag som højresving tilladt for rødt, opstilling af lænestativer i signalregulerede kryds, ligeudkørsel for rødt i T-kryds lovliggørelse af cykling modstrøms i ensrettede gader, cykelvenlig belægning i Ribe	✓		✓	
✓	✓	✓		Gennemføre en <b>analyse</b> af, hvordan udvalgte <b>bevægelsesmønstre</b> er, primært i Esbjerg, men også i bymidterne for Ribe og Bramming, med henblik på at fastlægge, hvilke behov der er for adgange, forbindelse og parkering, i de udvalgte områder	✓			✓
✓	✓	✓		Gennemføre <b>pilotprojekt</b> omkring at kunne <b>medbringe cykel-/elcykel i tog</b> , også i <b>myldretiderne</b> , herunder også at arbejde med aflåste parkeringsmuligheder	✓	✓	✓	✓
	✓			<b>Udarbejdelse af plan</b> for at lukke missing links i kommunens cykelstinet. Herunder at sikre forholdene for <b>de lette trafikanter</b> i Esbjerg, Bramming og Ribe, dvs. at gang og cykling prioriteres via god gang- og cykelinfrastruktur. Derudover også at have fokus på at tilvejebringe og sikre cykelforbindelser til/fra eksisterende og nye erhvervsområder.	✓			
✓	✓	✓		Fastholde og indføre princip i byplanlægning om, at al planlægning forholder sig til efter <b>"15 minutters princippet"</b> så byplanlægning fremadrettet forholder sig til kort cykel- og gangafstand fra til stationer og servicefunktioner.	✓		✓	
✓	✓		✓	Udarbejdelse af <b>midtbyplan for etablering af trafikøer, miljøzoner</b> etc. herunder afklaring af omfang for <b>hastighedsnedsættelse i midtbyerne</b> . i Esbjerg og eventuelt i Ribe og Bramming	✓		✓	✓

Greb I	Greb II	Greb III	Greb IV	<b>Katalog over mulige indsatser</b>				Planlægning	Adfærd	Fysiske tiltag	Samarbejder
<b>Kort sigt - frem til 2030</b>											
✓	✓			Udarbejdelse af en revideret <b>parkeringsstrategi- og plan</b> for <b>Esbjerg bymidte</b> , der favner en p-søgering, evt. p-restriktioner, p-koncentrationer, nedlæggelse af terrænparkering, reservationer for biltyper som delebiler og samkørende. Vil være grundlag for etablering af trafikøer. Planen skal ligeledes fokusere på at sikre tilstrækkelige p-pladser til handicappede og gangbesværede.	✓						
✓	✓			Gennemføre <b>pilotprojekt</b> med <b>midlertidig lukning af gader</b> , f.eks. bilfri søndag i sommermånederne. Pilotprojektet kan bruges til at vise bymidternes potentialer (koncerter, kunststillinger, sportsevents, loppemarkeder m.m.)	✓	✓	✓	✓			
			✓	Etablering af et <b>dialogforum</b> med <b>transport- og logistikvirksomheder</b> i Esbjerg Kommune for at skabe fælles grundlag for omstilling af transportsektoren og for at få konkret sparring til, hvordan en slutdistribution bør foregå.			✓			✓	
<b>Prioritet C</b>											
✓				Analysere behovet, <b>udpege og udbyde areal</b> til rådighed <b>for opstilling af lyn-ladere</b> til elbiler, herunder også erhvervsvirksomhedernes og deres behov i forhold til lastbiler.	✓						
✓		✓		Forsøg, planlægning og gennemførelse <b>med "Test-en-elcykel" sammen med lokale</b> i Andrup og Skads, Tarp, Bryndum og Vester Nebel, Grimstrup, Nørre Vejrup, Store Darum, Kærbøl og Øster Vedsted ( <i>større bysamfund uden direkte opkobling banenetet</i> )			✓			✓	
✓	✓	✓		Analyse, kortlægning og prioritering af behov for udvikling af <b>de 13 stationer/trinbrætter</b> med fokus på "first mile og last mile" og afklare hvordan de i højere grad kan fungere som knudepunkter for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.	✓	✓				✓	
			✓	Gennemføre en <b>analyse</b> , sammen med erhvervsvirksomhederne og detailhandlen (f.eks. gennem dialogforummet) for, hvordan <b>slutdistribution</b> kan foretages på en emissionsfri måde.	✓	✓				✓	
			✓	Gennemføre en <b>analyse</b> omkring <b>godsmængder til/fra Esbjerg</b> med henblik på at fastlægge tiltag, der kan sikre en større andel gods transporteres på tog, herunder at opnå en endnu større udnyttelse af godsterminalen.	✓					✓	
✓		✓		Udarbejdelse af <b>kommunikations- og nudgingstrategi</b> , der løfter image af den <b>kollektive trafik</b> – fokus på gode historier, kvaliteter, rettidigheder, rejsetider m.m.			✓			✓	
✓				<b>Pilotprojekt</b> (inkl. evaluering af effekt) med at <b>tilbyde tilflyttere til kommunen gratis bus</b> i en periode, for at motivere til at benytte bussen. En anden målgruppe kan være <b>unge/studerende</b> .	✓	✓					
<b>Prioritet D</b>											
✓				Planlægge og gennemføre <b>kampagne</b> , der sætter fokus på at <b>fastholde unges sunde og bæredygtige mobilitetsvaner</b> gennem samarbejde med ungdomsuddannelser, idrætsforeninger m.fl. f.eks. <b>via kampagner og inddragelsesprocesser i undervisningen</b> .			✓			✓	
✓			✓	Dialog og <b>samarbejde med erhvervslivet om at fremme grøn mobilitet</b> gennem arbejdspladserne med fokus på de samfundsgevinster, som aktiv transport medfører	✓					✓	

Greb I	Greb II	Greb III	Greb IV	Katalog over mulige indsatser	Planlægning	Adfærd	Fysiske tiltag	Samarbejder
Kort sigt - frem til 2030								
	✓		✓	Sikre <b>smidige og tilgængelige adgange</b> mellem erhvervsområder og det overordnede vejnet uden om bymidterne <b>for den tunge trafik og særtransporter</b>	✓		✓	
			✓	Arbejde for at vejnettet omkring <b>erhvervsområdet ved Kjersing</b> godkendes til kørsel med <b>modulvogntog</b> samt arbejde for og påvirke staten til, at <b>rute 32 omfattes af modulvognstognet</b>	✓			✓
			✓	Arbejde for og påvirke staten til, at <b>Esbjerg kobles på EMS 2 vejnettet</b> (dobbelttrækkere)	✓			✓
			✓	<b>Kortlægning og analyse</b> af behov for <b>pladser til deling af vogntog</b> uden for terminaler langs hovedsvejsnettet.	✓		✓	
✓	✓			Undersøge behovet for etablering af <b>opladningsmuligheder for el-cykler og trykparkering for cykler</b> særligt i midtbyer	✓	✓	✓	✓
✓		✓		Analyse af <b>efterspørgslen og behovet for</b> samkørsel eller delebilordninger eller andre alternativer til den kollektive bustrafik. Herunder at indgå i <b>dialog</b> (og samarbejde) <b>med særligt delebilsselskaber og boligforeninger</b> om mulighederne for at styrke alternativet til individuel biltrafik, f.eks. igennem <b>samkørsel-fællesskaber</b> i lokal- eller landsbyer.	✓	✓		✓
	✓			Indføring af <b>skiltning med gangafstand fra større p-pladser til centrum</b> , i Esbjerg og Ribe. Indføring af <b>international skiltning</b> i Ribe	✓		✓	

Greb I	Greb II	Greb III	Greb IV	<b>Katalog over mulige indsatser</b>				Planlægning	Adfærd	Fysiske tiltag	Samarbejder
<b>Langt sigt - efter 2030</b>											
				<b>Prioritet A</b>							
✓				<b>På veje klassificeret som lokalvej, by</b> jf. kommunens vejplan skal der ved renovering, opgravninger og justeringer <b>tages planlægningsmæssige hensyn</b> , så lette trafikanter, den kollektive trafik og den emissionsfrie bil har lige gode betingelser for <b>fremkommelighed</b> .				✓		✓	
✓	✓			<b>På ikke klassificerede veje i by</b> jf. kommunens vejplan skal der ved renovering, opgravninger eller øvrige tilpasning tages initiativ til, at <b>planlægningen genbesøges og revideres</b> efter det hensyn, at lette trafikanter har de bedste betingelser for fremkommelighed.							
				<b>Prioritet B</b>							
	✓	✓		<b>Den kollektive trafik</b> skal <b>understøtte mobiliteten for alle borgere</b> herunder fx. gangbesværede og servicere midtbyerne i Esbjerg, Ribe og Bramming. Fx. ved cykelmedtagning i tog/bus, samkøring af køreplaner mv. Herunder også, at der i forbindelse med <b>genudbud</b> af den kollektive bustrafik i Esbjerg indarbejdes mulighed for bedre adgang til bybusser, evt. med <b>el-ramper i busserne</b>				✓		✓	✓
		✓		Undersøge mulighederne for at etablere <b>særlige billetprisaftaler</b> for f.eks. pensionister i bybusser, f.eks. ved at indføre gratis buskørsel i udvalgte tidsrum.				✓	✓		
✓	✓			<b>Etablering af p-søgering</b> omkring Esbjerg Midtby og fremtidig parkeringsplanlægning sker med fokus på at <b>minimere parkering på terræn</b> og med p-huse eller -kældre nær p-søgering.				✓		✓	
✓	✓			<b>Parkering samles i store enheder</b> enten <b>under jorden eller i højden i Esbjerg</b> .				✓		✓	
	✓		✓	Gennem fysiske tilpasninger skal det sikres, at <b>tung trafik ledes uden om bymidterne</b> , men løbende monitoreres så det modsvarer udviklingen af aktørernes behov.				✓		✓	✓
✓	✓			<b>Etablering af trafikøer</b> (områder hvorimellem direkte bil-adgange fjernes ved fx afspærringer eller ensretninger), så gennemkørende biltrafik i Esbjerg, Bramming og Ribe midtby undgås				✓		✓	
		✓		Arbejde for og påvirke til at <b>frekvensen i togafgange på Esbjerg Nærbane skal løftes</b> til 20-min drift i 2030							✓
		✓		<b>Analysere behovet for at udvide jernbanen og etablere nye stationer</b> . Følgende kan undersøges og afvejes op imod en øget rejsetid: f.eks. Øster Vedsted/Lustrup, Ribe Nord/Kærbøl, Bramming vest, Strandby Kirkevej (Esbjerg), sidebane til Hjerting.				✓		✓	✓
✓	✓	✓		<b>Jernbanen</b> og dens nuværende 13 stationer og trinbræt <b>skal udgøre ryggraden i fremtidens mobilitet</b> og forbindelsen mellem by og land. Sikre, at kommunens 13 stationer og trinbræt <b>ombygges til attraktive knudepunkter</b> for mobilitet med dertilhørende tiltag				✓	✓	✓	✓
		✓		<b>Tilgængelighed til alle stationer/trinbræt fra to sider</b> (med undtagelse af stationer uden bymæssig bebyggelse på en side, fx. Hviding Station) og <b>niveaufri og naturligt indpasset passagemulighed</b> for gående og cyklende på tværs af banen.				✓		✓	✓
			✓	Dialog med staten, så der sikres et tilstrækkeligt udbud af <b>ladestander på rastepladser til den tunge trafik</b> og understøtte tilstrækkelig kapacitet i elnettet.							✓



Greb I	Greb II	Greb III	Greb IV	<b>Katalog over mulige indsatser</b>				Planlægning	Adfærd	Fysiske tiltag	Samarbejder
<b>Langt sigt - efter 2030</b>											
	✓		✓	Gennemføre en analyse af hvordan <b>varelevering og det logistiske setup i Esbjerg kan optimeres</b> i forhold til CO2-belastning, gener og aflevering af varer. (f.eks. i samarbejde med dialogforummet))				✓		✓	✓
		✓		<b>Undersøg muligheden for udbud af mindre selvkørende busser</b> , der kan køre i udvalgte områder/mellem udvalgte destinationer. Analysen skal anskueliggøre mulighed, men også konsekvenser og/eller nødvendige følgeanlæg, herunder sikring af arealer for mulig etablering af traceer til selvkørende.				✓		✓	



## 6 MOBILITETSPLANEN OG KOMMUNENS VEJKLASSIFIKATION

Parallelt med udarbejdelse af mobilitetsplanen er kommunens vejklassifikation blevet opdateret. Vejklassifikationen indgår som en del af kommuneplanen, og fastlægger rammer for kommunens nuværende og kommende vejnet.

Formålet med vejklassifikationen er at beskrive forventninger til konkrete vejes funktion og serviceforhold, og ikke mindst anviser, hvilke veje der er tiltænkt at håndtere gennemkørende trafik, tung trafik og lokal trafik.

Vejklassifikationen viser, hvilke veje der er tiltænkt trafikafvikling i væsentlig eller mindre grad, og forekomst af gennemkørende trafik er en præmis for disse veje og deres omgivelser.

Veje, der ikke er klassificeret (typisk små og lokale veje) er ikke tiltænkt til afvikling af regional og/eller gennemkørende trafik, og der må forventes en mindre service og vedligeholdelse af disse veje.

### 6.1 KLASSIFICERING

Med vejplanens klassificering er Trafik- og Mobilitetsplanens strategiske greb for bysamfundene favnet, dvs. der er indtænkt muligheder for fredeliggørelse af midtbyer, reduceret gennemkørende trafik, høj tilgængelighed til stationer samt god tilgængelighed for den tunge erhvervstrafik.

I vejklassifikationen er der også lagt vægt på, at de veje som leder over kommunegrænsen til nabokommunerne har en samhørighed i forhold til nabokommunens klassificering af vejnettet. Esbjerg Kommune vil arbejde for, hvor der er uoverensstemmelse i klassificeringen i snitfladerne til omkringliggende kommuner, at der gennem dialog og samarbejde forhandles om en ensartet klassificering af en given vej, på hver sin side af kommunegrænsen. Nærværende vejplan er Esbjergs Kommune oplæg.

I vejklassifikationen arbejdes der med følgende vejklasser<sup>37</sup>:

---

<sup>37</sup> Herudover henvises den reviderede vejklassifikation og Esbjerg Kommunes kommuneplan.

- 1 **Gennemfartsvej** – national forbindelse – på gennemfartsveje har fremkommelighed og trafiksikkerhed høj prioritet. Der kan således ikke forventes hastighedsdæmpende foranstaltninger, og der afvikles ikke let trafik, undtagen hvis der er etableret cykelsti.
- 2 **Fordelingsveje** i landområder – regional forbindelse – på fordelingsveje i landområder har fremkommelighed og trafiksikkerhed høj prioritet. Der kan således ikke forventes hastighedsdæmpende foranstaltninger, og der afvikles ikke let trafik, undtagen hvis der er etableret cykelsti.
- 3 **Lokalveje i landområder** – kommunal forbindelse mellem kommune- og lokalbyer - på lokalveje i landområder har trafiksikkerhed høj prioritet. Der kan forekomme hastighedsdæmpende foranstaltninger, og der kan afvikles let trafik uden etablering af cykelsti.
- 4 **Trafikvej i by** - motoriseret trafik har fortrinsret – på trafikveje i byområder har trafiksikkerhed høj prioritet. Der kan være hastighedsdæmpende eller øvrige foranstaltninger, for at sikre tryghed og høj trafiksikkerhed for lette trafikanter.
- 5 **Lokalvej i by** - motoriseret og ikke-motoriseret trafik har ligeværdig adgang til færdsel - på lokalveje i byområder har trafiksikkerhed høj prioritet. Der kan forventes hastighedsdæmpende foranstaltninger, og let trafik på vejarealerne.



## 7 PLANENS BIDRAG TIL CO<sub>2</sub> - REDUKTION

For at opnå ambitionen om CO<sub>2</sub>-neutralitet er der især tre parametre, der har betydning for vejtrafikkens CO<sub>2</sub>-udslip:

- Bilernes samlede trafikarbejde (det dagligt antal kørte km)
- Personturenes fordeling på transportmiddel (modal split)
- Andelen af emissionsfrie biler i forhold til antallet af fossile biler

I Trafik- og Mobilitetsplanen er der formuleret mål om, at andelen af personture, der udføres med bil reduceres til 35 % og 30 % i henholdsvis 2035 og 2050.

Tabel 7-1 *Beregningsmæssige forudsætninger for modal split og bilparkens sammensætning for Trafik- og Mobilitetsplanens betydning for vejtrafikkens CO<sub>2</sub>-udslip.*

	2023	2035	2050
<b>Modal split (fordeling på transportmiddel)</b>			
Biler	51%	35%	30%
Cykler	15%	30%	35%
Gang	31%	30%	27%
Kollektiv trafik	3%	5%	8%
<b>Bilfordeling efter brændstoftype</b>			
Emissionsfrie biler	7%	58%	100%
Benzinbiler	70%	32%	0%
Dieslbiler	23%	10%	0%

Med udgangspunkt i opfyldelse af målene for andelen af emissionsfrie-biler og modal split er det beregnet, at vejtrafikkens CO<sub>2</sub>-bidrag på et overordnet niveau vil kunne reduceres til en størrelsesorden på ca. 30 % i 2035 og ca. 1 % i 2050 i forhold til 2023. Det svarer til en reduktion fra 825 ton CO<sub>2</sub> til ca. 265 og 5 tons CO<sub>2</sub> pr. dag.