Esbjerg
Kommune

FORSLAG TIL GENTÆNKNING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

MAJ 2016

ESBJERG KOMMUNE
GENTÆNKNING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Revision	**3**
Dato	**2016-05-17**
Udarbejdet af	**JPD**
Kontrolleret af	**TBN**
Godkendt af	
Beskrivelse	**Rapport**

Ref.	1100019389
Dokument ID	
Version	
Version	

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

R:\2015\1100019389\3 Rapportering\30 Dokumenter\1100019389_Esbjerg_Kollektiv_Rapport_v2d_JPD20160517.docx

INDHOLD

1.	**SAMMENFATNING**	**1**
1.1	Indledning	1
1.2	Bybusser i Esbjerg og Ribe	1
1.3	Regionale linjer	3
1.4	Lokale linjer	4
1.5	FlexTur	4
1.6	Anlægsarbejder	5
1.7	Scenarierne	5
2.	**INDLEDNING**	**6**
2.1	Indledning	6
2.2	Andre planer, der er relevante for den kollektive trafik	7
2.3	Proces og organisation	7
3.	**DATA OG BAGGRUND**	**9**
3.1	Indledning	9
3.2	Demografiske data	10
3.3	Eksisterende tog- og busnet	11
3.4	Flextrafik og FlexTur	16
3.5	Arbejdspladser	16
3.6	Uddannelsessteder	17
3.7	Turistmål	20
3.8	Kommunal service og institutioner	21
3.9	Centerstruktur og planlagt byudvikling	23
3.10	Fremkommelighed nu og i fremtiden	27
3.11	Pendling og trafikdata	29
4.	**PLANER, SOM INDGÅR SOM GRUNDLAG**	**31**
4.1	Trafikstyrelsens analyse af Esbjerg Nærbane	31
4.2	Anlæg af station i Jerne.	31
4.3	Trafik & Mobilitetsplanen	32
4.4	Esbjerg Kommunes Vækststrategi	32
4.5	Vision 2020	33
5.	**SERVICENIVEAU**	**34**
5.1	Knudepunkter	34
5.2	Korridorer	34
5.3	Serviceniveau målt ved antal skift	35
5.4	Serviceniveau målt i gangafstand	35
6.	**FORSLAG – ESBJERG BY**	**36**
6.1	Principper for forslaget	36
6.2	Præsentation af stambusnettet	37
6.3	Linjeføring i Midtbyen	39
7.	**FORSLAG – UDEN FOR ESBJERG BY**	**41**
7.1	Regionallinjer	41
7.2	Lokallinjer	42
7.3	Ribe By	43
7.4	Flextrafik og FlexTur	43
8.	**TERMINALER/KNUDEPUNKTER**	**44**
9.	**SCENARIER OG ØKONOMI**	**46**
10.	**ANLÆGSPROJEKTER**	**47**
10.1	Indledning	47
10.2	Projekt A: Miniterminal ved Gjesing Station	48
10.3	Projekt B: Endestation i Tarp	49
10.4	Projekt E: Busgade i Skolegade	49
10.5	Projekt O: Stoppesteder på Toldbodvej ved Britanniavej	50

11. ANDRE FOKUSOMRÅDER 51
11.1 Markedsføring/kommunikation 51
11.2 Busmateriel 51

1. SAMMENFATNING

1.1 Indledning

Denne rapport præsenterer et forslag til gentænkning af den kollektive trafik i Esbjerg Kommune.

Udarbejdelsen af forslaget er igangsat som en konsekvens af faldende indtægter og stigende udgifter i den kollektive trafik. I stedet for serviceforringelser ønskes en offensiv plan, der kan tiltrække flere passagerer og dermed skabe en bedre økonomi i den kollektive trafik. Samtidig kan en bedre kollektiv trafik understøtte Esbjerg Kommunes vækststrategi og vision 2020. Den kollektive trafik skal være en del af den samlede mobilitet, som Esbjerg som storby og vækstcenter i regionen kan tilbyde erhvervsliv, borgere og gæster. Blandt forudsætningerne for planen er etablering af en ny station i Jerne.

Planen er udarbejdet af en styregruppe og en arbejdsgruppe med repræsentanter for Esbjerg Kommune og Sydtrafik. Udkast til planen har været præsenteret for og diskuteret med en række interessenter på 3 workshops og med en gruppe studerende på 1 workshop. Rambøll har medvirket som rådgiver.

Som forudsætning for planen er der udarbejdet en række analyser af bl.a. befolkning, arbejds- og studiepladser, samt centerstruktur og planlagt byudvikling.

Et væsentligt element i planen er udpegning af en række knudepunkter og korridorer. Knudepunkter er bestemte lokaliteter, bydele eller byer i landområde, som har en lille geografisk udstrækning, der gør det meningsfuldt at planlægge den kollektive trafik ud fra dem. Korridorer er de forbindelser, der forbinder knudepunkterne. En korridor kan være en vej eller en jernbanestrækning eller flere parallelt liggende veje, hvor den endelige planlægning afgør, hvor bussen mest praktisk og økonomisk skal køre. Knudepunkterne er klassificeret i 4 kategorier, hvor kategorien afgør hvor god betjeningen skal være målt i frekvens og antal skift for at nå andre knudepunkter.

Det er vigtigt for planen at se den kollektive trafik som et samlet hele. Passagererne er ligeglade med om det er kommunen eller regionen, der betaler for bussen, eller om de skal tage tog eller bus for at komme et bestemt sted hen. Vi opfordrer derfor til et bedre samarbejde mellem de forskellige aktører på området, bl.a. med henblik på at sikre korrespondance ved skift.
Generelt arbejder planen også med at se regionale, lokale og bybuslinjer som dele af det samme system.

I det følgende beskrives disse 3 typer dog hver for sig.

1.2 Bybusser i Esbjerg og Ribe

Planens forslag til udvikling af bybusnettet i Esbjerg er baseret på det såkaldte stambusprincip, som indebærer, at der er færre linjer, som kører med højere frekvens. Hermed får kunderne langs stamlinjerne en bedre service.

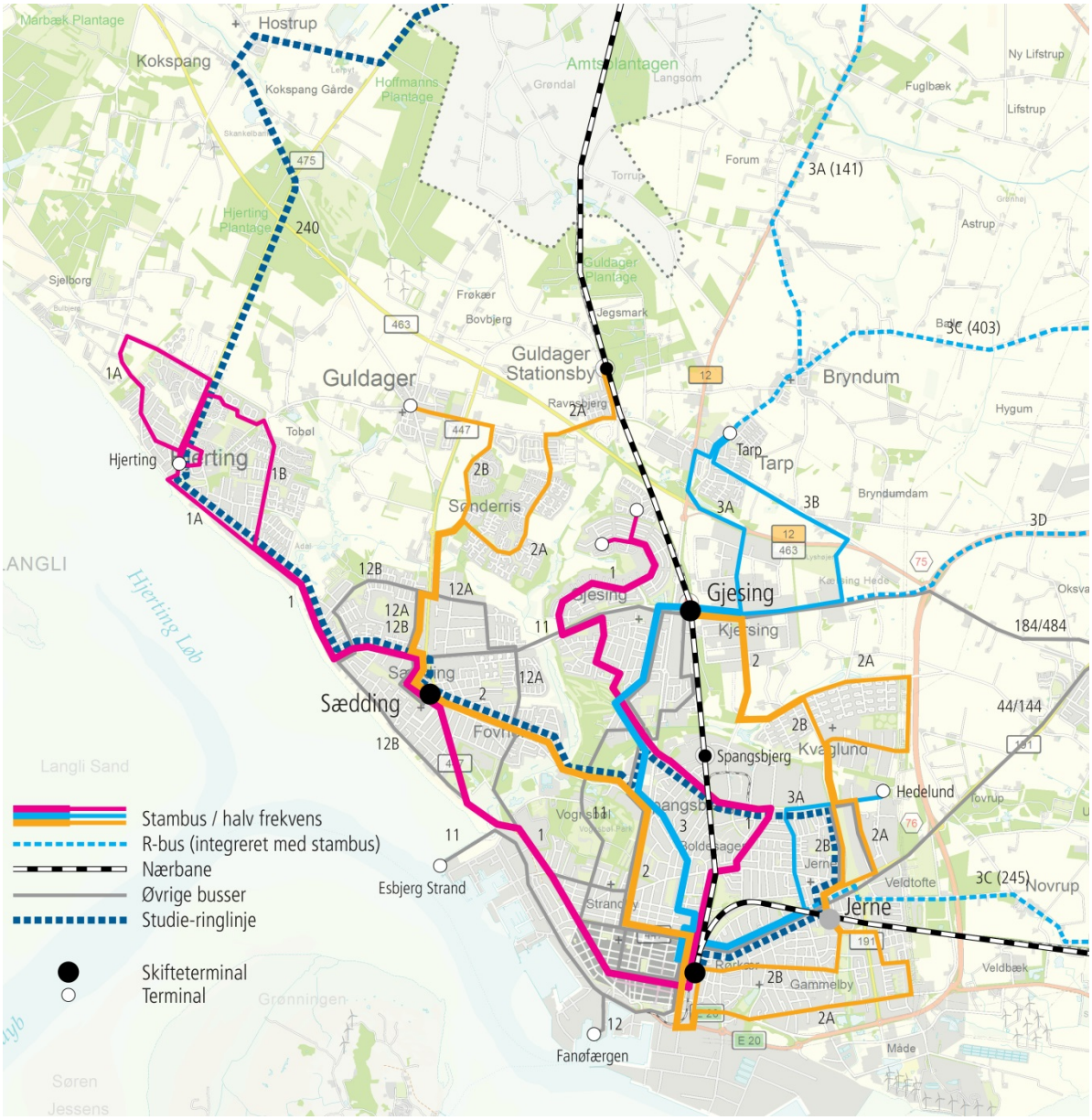
Forslaget opererer med 3 stambuslinjer, som betjener i alt 6 oplande i byen. På de ydre strækninger kan buslinjerne dele sig, så der eksempelvis er halv eller kvart frekvens på en bestemt strækning. De regionale linjer 141 og 245 mod hhv Varde og Ribe foreslås integreret i stambusnettet, således at mange af passagerer på disse linjer vil spare skift for at komme videre rundt i byen.

Det er prioriteret at skabe gode forbindelser til de 2 uddannelsesområder Campus Esbjerg og Campus Jerne, både for studerende der bor i Esbjerg by og for studerende der eksempelvis ankommer med tog. For passagerer nord fra udpeges Gjesing Station til primært omstigningspunkt, og for passagerer fra øst, vil det være Jerne Station. Ind til Jerne Station åbner skiftes på Tjæreborg Station og på Esbjerg Banegård.

Systemet suppleres med en ringlinje, der forbinder den kommende Jerne Station med de 2 campusområder og fortsætter mod Sædding, Hjerting og Varde.

Desuden foreslås 2 supplerende linjer, der betjener de områder, hvor stambusserne ikke kommer, bl.a Fanøfærgen og Esbjerg Strand.

I Midtbyen peger planen på at anvende Skolegade som den primære rute for busser i retningen øst-vest. Skolegade foreslås omlagt til busgade, dog med ærindekørsel tilladt i én retning. Sygehusets kommende hovedindgang ved Haraldsgade betjenes af en af de foreslåede stambuslinjer. Den tidligere foreslåede Citybuslinje indgår ikke i planen.



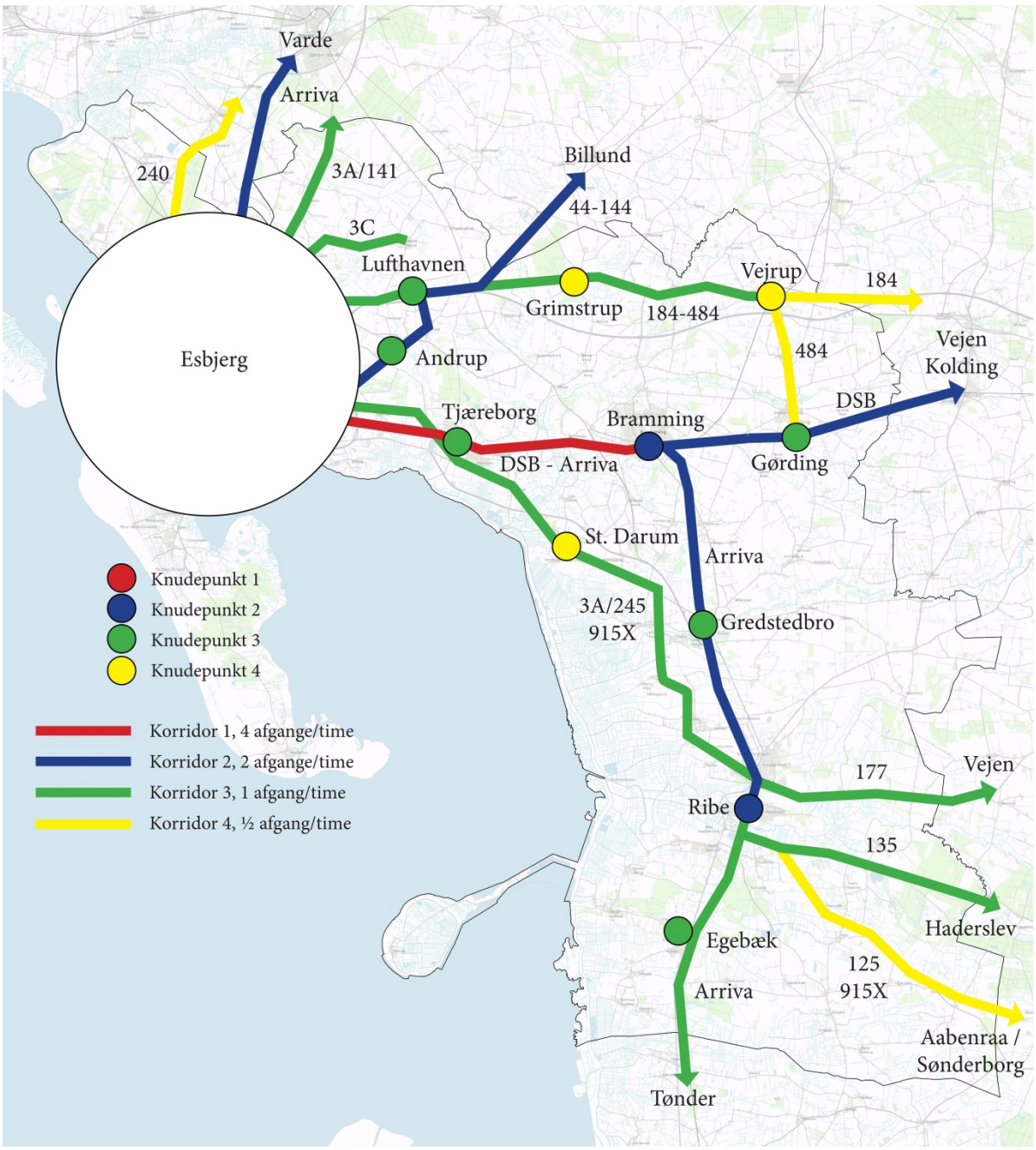
Figur 1 Kort over det foreslåede busnet i Esbjerg By.

Bybusserne i Ribe foreslås ikke ændret.

1.3 Regionale linjer

De regionale linjer er de primære busforbindelser mellem kommunens byer og over kommunegrænsen. Planens forslag til udvikling af disse linjer er i høj grad baseret på det eksisterende system. Der foreslås dog generelt en opstramning i køreplanerne med bl.a. faste minuttal, hvor det er praktisk muligt.

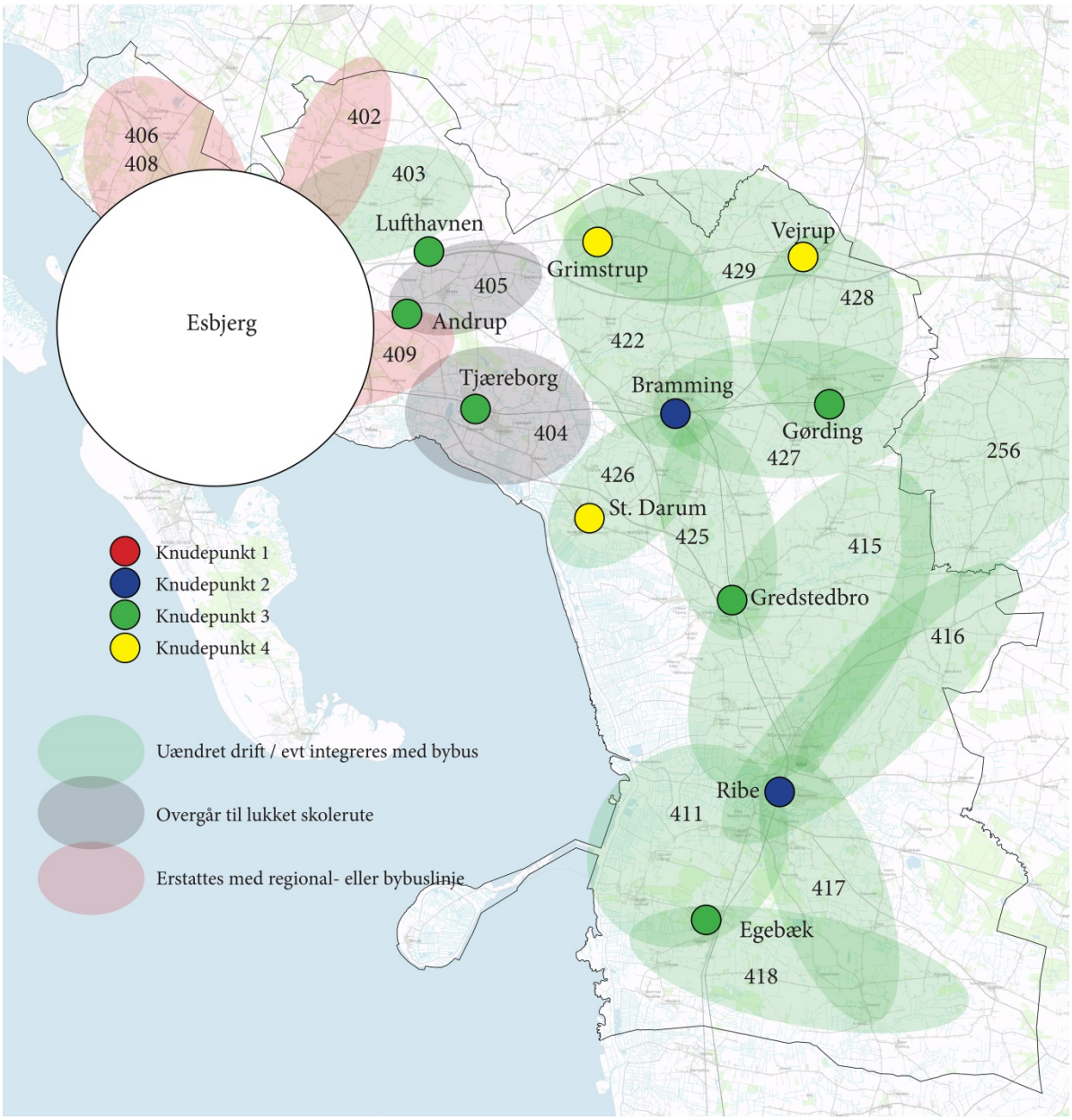
En større ændring er, at den nuværende linje 144 Esbjerg – Vejrup – Billund omlægges til en mere direkte linjeføring ad rute 30, samme rute som linje 44 men med flere stop. Der opstår hermed behov for en ny linje til regional betjening af Esbjerg - Grimstrup – Vejrup.
I samarbejde med Sydtrafik foreslås en løsning, hvor der etableres 2 nye linjer, hhv Esbjerg – Vejrup – Vejen og Esbjerg - Vejrup – Gørding. De 2 linjer køres med 2-timedrift, så der vil være timedrift mellem Esbjerg og Vejrup.



Figur 2 Kort over det foreslåede regionale busnet uden for Esbjerg By. Linje 256 vises under lokallinjer.

1.4 Lokale linjer

Lokallinjerne er primært skolebusser, der betjener oplandet omkring en skole med ganske få afgange. Da nogle af lokallinjerne har meget lave passagertal og dermed høje driftsudgifter pr. passager, er der udviklet en løsning, som giver lige så god betjening som i dag, men med et mindre ressourceforbrug. Planen foreslår en optimering af de lokale linjer ved at ændre 6 linjer omkring Esbjerg by. 2 linjer overgår til lukkede skoleruter, mens 4 linjer erstattes af andre buslinjer, dels stambuslinjer, dels regionallinjer.



Figur 3 Kort over lokallinjernes dækningsområder med angivelse af, hvordan de foreslås håndteret i planen.

1.5 FlexTur

Planen anbefaler, at FlexTur-tilbuddet udvides, så det bliver muligt at køre over kommunegrænsen og så FlexUng (FlexTur for unge til halv pris) indføres i Esbjerg Kommune. Det skal fortsat ikke være muligt at anvende FlexTur til interne ture i Esbjerg By.

1.6 Anlægsarbejder

I forbindelse med udarbejdelse af planen er der identificeret en række fysiske anlægsprojekter, som vil være nødvendige eller ønskelige for at muliggøre gennemførelse af planen. Anlægsprojekterne kan inddeles i 3 prioriteter:

1. Projekter, der er nødvendige for gennemførelse af planen
2. Projekter, der ikke er direkte nødvendige for gennemførelse af planen, men som understøtter planens intentioner
3. Projekter, som på længere sigt er ønskelige.

Som en del af planen anbefales desuden en opgradering og systematisering af serviceniveauet på kommunens terminaler, afhængig af deres indplacering i knudepunktsniveauet.

1.7 Scenarierne

I et samarbejde mellem Esbjerg Kommune, Sydtrafik og Rambøll er der foretaget en skønsmæssig beregning over økonomien i alt 3 forslag. De 3 forslag adskiller sig primært ved deres serviceniveau på bybusbetjeningen i Esbjerg, hvor langt de fleste passagerer findes, og de fleste ressourcer bruges. I estimatet er indregnet skønnede vækster i passagertallet og dermed billetindtægten pga det bedre serviceniveau.

Forslag 1 har det højeste serviceniveau med kvarterdrift i stambusnettets primære korridorer, forslag 2 har ligeledes kvarterdrift, dog halvtimes drift i perioden kl. 9-13 og forslag 3 har 20 minutters drift. Med de indarbejdede forudsætninger for bl.a. udviklingen i passagertallet/indtægterne vil forslag 3 med 20 min. drift budgetmæssigt balancere fra 2020.

Forslag 2, med kvarterdrift i myldretiden, vil med de indarbejdede forudsætninger betyde behov for yderligere 5,3 mio. kr. pr. år til den kollektive bustrafik ved fuld implementering. Kvarterdriften vurderes dog i højere grad vil blive oplevet som et serviceløft og leve op til Esbjerg kommunes vækststrategi og anbefales som grundlag for den fremtidige busbetjening i Esbjerg Kommune.

Mio. kr.	2017		2018		2019		2020		2021	
Forslag	Netto udg.	Afv.	Netto udg.	Afv.	Netto udg.	Afv.	Netto udg.	Afv.	Netto udg.	Afv.
1	81,1	-12,9	79,5	-11,3	78,5	-10,3	77,8	-8,9	77,8	-8,9
2	76,8	-8,6	75,8	-7,6	74,8	-6,6	74,2	-5,3	74,2	-5,3
3	69,9	-1,7	69,2	-1,0	68,6	-0,4	68,2	0,6	68,2	0,6

Figur 4 Estimeret nettoudgift og afvigelse fra Esbjerg Kommunes nuværende budget, beregnet af Esbjerg Kommune

2. INDLEDNING

2.1 Indledning

Esbjerg Kommune har i efteråret 2015 igangsat udarbejdelse af et projekt til gentænkning af den kollektive trafik i kommunen.

Fra kommissoriet[1] for projektet:

Behovet for "gen-tænkning" af den kollektive bustrafik i Esbjerg Kommune, bunder i store udfordringer i budgettet for 2015-2018, hvor der forventes et stort underskud. Underskuddet skyldes primært faldende indtægter (stort fald i passagertallet) og sekundært stigende omkostninger. Budgettet i den kollektive bustrafik har en nettobalance på ca. 78 mio. kr.

Der vurderes begrænsede muligheder for at bringe budgettet i balance ved serviceforringelser, da det vil medføre yderligere fald i indtægterne. Derfor skal den kollektive bustrafik gentænkes, som en del af det samlede mobilitetsudbud i Esbjerg Kommune.

Med henblik på politisk stillingtagen, skal der udarbejdes et forslag til, hvorledes den samlede kollektive bustrafik i Esbjerg Kommune skal udvikles, så den understøtter Esbjerg Kommunes vækststrategi. Fremtidens kollektive bustrafik skal ikke ses som noget selvstændigt, men som en del af den samlede mobilitet. Den kollektive bustrafik skal fremover være med til at opfylde serviceniveauet for den samlede mobilitet, ikke for den kollektive bustrafik alene.

Relationer til nærbanen indgår i analysen og indtænkes i arbejdet med "gen-tænkningen" af den kollektive bustrafik.

På baggrund af analysen formuleres en række niveauer og kriterier for den kollektive bustrafik, som anvendes til udpegning af fremtidige trafikkorridorer og knudepunkter, der kan understøtte den ønskede udvikling i Esbjerg Kommune.

Der skal med udviklingsforslaget opstilles et forslag, der imødegår de budgetmæssige udfordringer. Der kan arbejdes med alternativer, hvis forslaget ikke lever op til ønskede servicemål, der understøtter Esbjerg Kommunes vækststrategi.

Der udarbejdes et oplæg til et nyt rutenet for bybusserne i Esbjerg og den øvrige kørsel i kommunen.

Der nedsættes en styregruppe med tilhørende projektgruppe med repræsentanter fra Sydtrafik og øvrige, relevante interessenter.

I konkretiseringen er det besluttet, at projektet skal beskrive 2 scenarier for udvikling af den kollektive trafik

- *Scenarie 1, som er udgiftsneutralt for Esbjerg Kommune, dog med en forventning om større mulighed for overholdelse af budgettet end i de seneste regnskabsår.*
- *Scenarie 2, som beskriver en udvidelse af driften, i første omgang med øgede udgifter men med en forventning om balance i økonomien i løbet af en årrække pga. øgede billetindtægter.*

Kommissoriet fastsætter disse succeskriterier:

- *At passagertallet i 2020 er på samme niveau som i 2016 (før ændringen trådte i kraft).*
- *Budgettet for kollektiv trafik balancerer fra sommeren 2017.*
- *Den kollektive trafik understøtter den samlede mobilitet.*

[1] Projektkommissorium version 2.4 af 2.11.15

2.2 Andre planer, der er relevante for den kollektive trafik

Følgende planer indgår i grundlaget for gentænkningen af den kollektive trafik:
- Trafikstyrelsens analyse af Esbjerg Nærbane
- Anlæg af station i Jerne.
- Trafik & Mobilitetsplanen
- Esbjerg Kommunes Vækststrategi
- Vision 2020

Planerne refereres i følgende afsnit 4.

2.3 Proces og organisation

Projektet er udarbejdet under ledelse af en styregruppe bestående af:

Styregruppe
- Hans Kjær, Teknik & Miljø (formand)
- Lars Berg, Sydtrafik
- Tony Werling, Sydtrafik
- Morten Andersson, Drift & Anlæg
- Mads Astrup, Vej & Park (projektleder)

Projektet er konkret blevet udviklet af en projektgruppe og en arbejdsgruppe med disse medlemmer:

Projektgruppe
- Mads Astrup, Vej & Park (formand)
- Tony Werling, Sydtrafik
- Kirsten Lindblad, Sekretariatet (sekretær)

Arbejdsgruppe
- Projektgruppen +
- Søren Schrøder, Vej & Park
- Jeppe Eskild Nielsen, Vej & Park
- Inga Bråten Dyhr, Vej & Park

Rambøll Danmark ved Trine Bunton og Jacob Deichmann har medvirket som rådgiver.

Projektet er blevet præsenteret for en gruppe interessenter på 3 workshops.
Følgende interessenter har deltaget ved 1 eller flere af disse workshops.

Navn	Organisation
ESBJERG KOMMUNE	
Peter Hartvigsen	Esbjerg Kommune, Skoleafdelingen
Eddie Dydensborg	Esbjerg Kommune, Økonomi
BYFORUM OG ERHVERVSUDVIKLING	
René Madsen	Esbjerg Byforum
Tom L. Nielsen	Esbjerg Erhvervsudvikling
Brigitta Christensen	Esbjerg City
Tonny Nissen	Fælles Forum

UDDANNELSESINSTITUTIONER	
Poul-Arne Hvid Callesen	Rybners HG/EUD
Niels Glud	Esbjerg Gymnasium
Sune Ahrenkiel	Handelsgymnasiet i Ribe
Kristian Bennike	Ribe Katedralskole
Lars Lykkedegn	UC Syd
Ane Line Søndergaard	Syddansk Universitet
Anders Schmidt Kristensen	Aalborg Universitet
Bjarne Clement	Produktionsskole ved Ribe Vikingecenter
Martin Juncker	UC Syd
TRANSPORT	
Søren Holm	Sydtrafik
Finn Pedersen	Sydtrafik
Henning Tokkesdal Hansen	Tide Busser
Tommy K. kristensen	Arriva- busser
Mette Vandborg	Arriva - busser
Torben Kirketerp	Esbjerg Taxa
Anders Albrechtsen	Passagerpulsen (forbrugerrådet/Tænk)
LOKALRÅD OG LIGNENDE	
Kaj Emil Koman-Mejer	Bramming Lokalråd
Helle Ertmann	Darum Lokalråd
Mogens Pedersen	Gjesing Lokalråd
Maibritt Houmann Mathiasen	Grimstrup Lokalråd
Anne Mone Lautrup (kontaktperson for Ribe Nord)	Lokalråd Ribe Nord
Bodil Gravsholdt	Sneum-Tjæreborg Lokalråd
Holger Schrøder	Sædding-Fovrfeld Lokalråd
Hans Jørn Madsen	Vejrup Lokalråd
Arne Skov	Østerby Lokalråd
Jens Hennebjerg	Hjerting Borgerforening
Søren Lindblad	Bryndum Sogns Lokalråd
Jørgen Olsen	Skads Andrup Lokalråd
ØVRIGE INTERESSENTER	
Reni Hatting	Dansk Cyklist Forbund
Erling Winterskov	Ældrerådet
Hanne Meyer	Ældresagen

Figur 5 Oversigt over deltagere i workshops

Der har desuden været gennemført en workshop med studerende fra kommunen.

3. DATA OG BAGGRUND

3.1 Indledning

Dette afsnit indeholder de vigtigste data og baggrundsoplysninger, som er anvendt som baggrund for forslaget til det fremtidige net. Data er primært præsenteret grafisk med en kort tekst i bulletform, som opsummerer hvad der ses af data.

Hvert afsnit er afsluttet med en kort boks, der angiver hvilken konsekvens de indsamlede data har for planen. Her beskrives blandet andet, hvordan de enkelte data udmønter sig i klassifikation af knudepunkter og korridorer. Disse begreber beskrives nærmere i afsnit 0.

Data	**Kilde**
Overordnede demografiske data for befolkning i kommunen Befolkning fordelt på byer og bydele i Esbjerg	Esbjerg Kommune
Eksisterende bus- og tognet (Linjeføring og frekvens), passagertal	Sydtrafik, DSB, Arriva
Placering af større arbejdspladser	Esbjerg Kommune
Større uddannelsessteder	Esbjerg Kommune
Større turistmål	Esbjerg Kommune
Centerstruktur	Esbjerg Kommune
Kommunal service og institutioner	Esbjerg Kommune
Planlagt byudvikling	Esbjerg Kommune
Pendlerdata	Esbjerg Kommune / Danmarks Statistik

Figur 6 Oversigt over baggrundsdata

3.2 Demografiske data

Esbjerg Kommune havde 1. januar 2015 115.446 indbyggere.[2]

Fordelt på byer efter størrelse:
Til højre indbyggertal i Esbjergs bydele, opgjort 2012[3]

Byer	Borgere
Esbjerg	72.060
Ribe	8.126
Bramming	7.018
Tjæreborg	2.690
Tarp	1.766
Gørding	1.733
Andrup	1.231
Egebæk	1.184
Gredstedbro	1.055
Guldager	1.012
Store Darum	898
Øster Vedsted	792
Vejrup	739
Grimstrup	584
Bryndum	521
Vilslev	464
Skads	432
Vester Nebel	411
Jernved	347
Vester Vedsted	347
Ravnsbjerg	340
Kærbøl	335
Roager	323
Lustrup	270
Hunderup	227
Landdistrikter	10.340
Uden fast bopæl	201
I alt	**115.446**

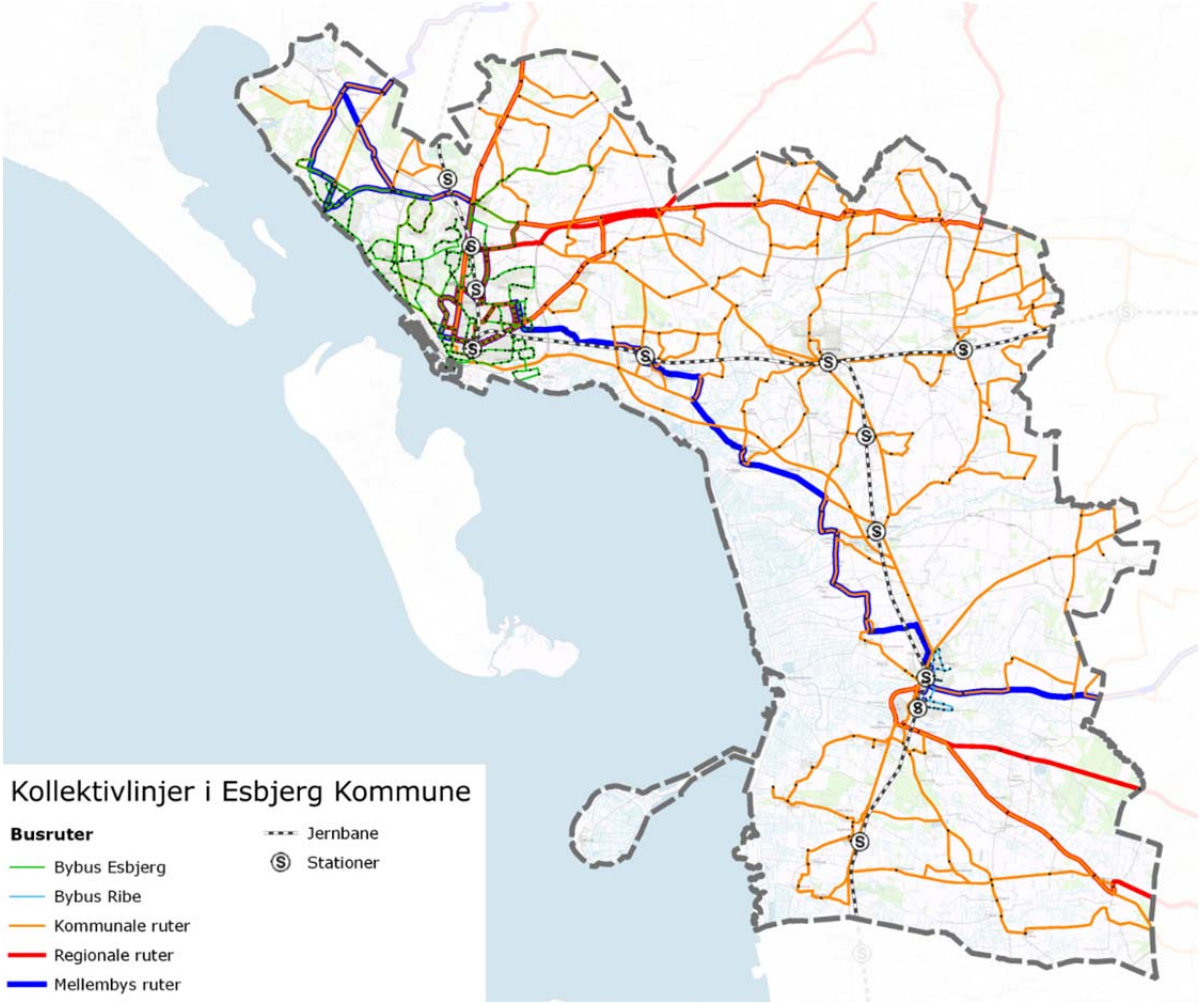
Bydel	Borgere 2012
Strandby, Vesterbyen, Boldesager, Indre By	14.999
Gl. Sædding, Fovrfeld	7.210
Hjerting	7.019
Jerne	6.085
Kvaglund, Stengårdsvej	5.352
Gammelby, Østerbyen	5.078
Rørkjær, Østerbyen	4.616

Figur 7 Befolkning i kommunens byer og Esbjergs bydele.

Konsekvens for planen
Befolkningstallet i byerne uden for Esbjerg er med til at afgøre, hvilket kategori knudepunkt, den enkelte kategori placeres i.

[2] Esbjerg Kommunes hjemmeside "Tal og fakta"
[3] "Esbjerg tæt på", Region Syddanmark 2013

3.3 Eksisterende tog- og busnet



Figur 8 Oversigt over det samlede kollektive trafiksystem i Esbjerg Kommune.

3.3.1 Tognet

Esbjerg kommune betjenes af følgende togforbindelser:

Rute	Operatør	Drift
Esbjerg – Bramming – Vejen - Kolding	DSB	1 Intercity- og 1 regionaltog i timen.
Esbjerg – Bramming – Ribe - Tønder	Arriva	Op til 2 tog i timen indtil Ribe
Esbjerg – Varde – Skjern / Nr. Nebel	Arriva	Op til 2 tog i timen indtil Varde

Figur 9 Oversigt over togbetjening i Esbjerg Kommune

Nogle af Arrivas tog er gennemkørende Ribe – Esbjerg – Varde.
Kun Arriva standser ved Tjæreborg station.

Iflg. Trafik- og mobilitetsplanen har 10% af kommunens indbyggere og 15% af kommunens arbejdspladser 500 m eller mindre til en station.

3.3.2 Busnet

Busnettet inddeles administrativt i følgende typer:

- Regionalruter, som overskrider kommunegrænserne og finansieres af Regionen
- Fælleskommunale busruter, som også overskrider kommunegrænserne men finansieres af de involverede kommuner i fællesskab
- Mellembysruter, som forbinder byerne inden for Esbjerg Kommune
- Lokalruter, som typisk er skolebusser åbne for publikum. Enkelte linjer kører dog også mere pendlerorienterede ture.
- Bybusser i Esbjerg og Ribe

Endelig findes en enkelt Xlinje, linje 915X Esbjerg – Ribe – Aabenraa – Sønderborg.

I det følgende ses der på regionalruter, fælleskommunale busruter og mellembysruter under ét, da der for passagererne ikke er nogen forskel på de 3 typer linjer.

3.3.3 Regionalruter, fælleskommunale busruter og mellembysruter

Linjenr.	Rute	Drift i dag , hverdage
44	Esbjerg – Årre - Billund	Ca. timedrift Standser ikke alle stop
125	Ribe – Aabenraa	4/dag
135	Ribe – Haderslev	Timedrift
141	Esbjerg – Varde	8/dag
144	Esbjerg – Vejrup – Agerbæk - Billund	Ca. timedrift
177	Ribe – Vejen	Ca. timedrift
240	Esbjerg – Alslev - Varde	7/dag + ekstra afgange i Varde Kommune (ikke relevant for denne plan)
245	Esbjerg - Ribe	9/dag Nogle afgange via campus Jerne
256	Ribe – Lintrup – Holsted – Brørup	3/dag
915X	Esbjerg – Ribe - Sønderborg	3/dag + 1 ekstra fredag

Figur 10 Oversigt over regionalruter, fælleskommunale busruter og mellembysruter

Der er således 9 regionalruter, fælleskommunale busruter og mellembysruter og en X-linje i kommunen. Linje 256 fungerer i realiteten som en lokallinje, og behandles i planlægningen som sådan.

3.3.4 Lokalruter

Der er i alt 18 lokallinjer + linje 256. Typisk køres 1 tur om morgenen og 3 om eftermiddagen. Enkelte linjer har flere ture, der henvender sig til pendlere og studerende.

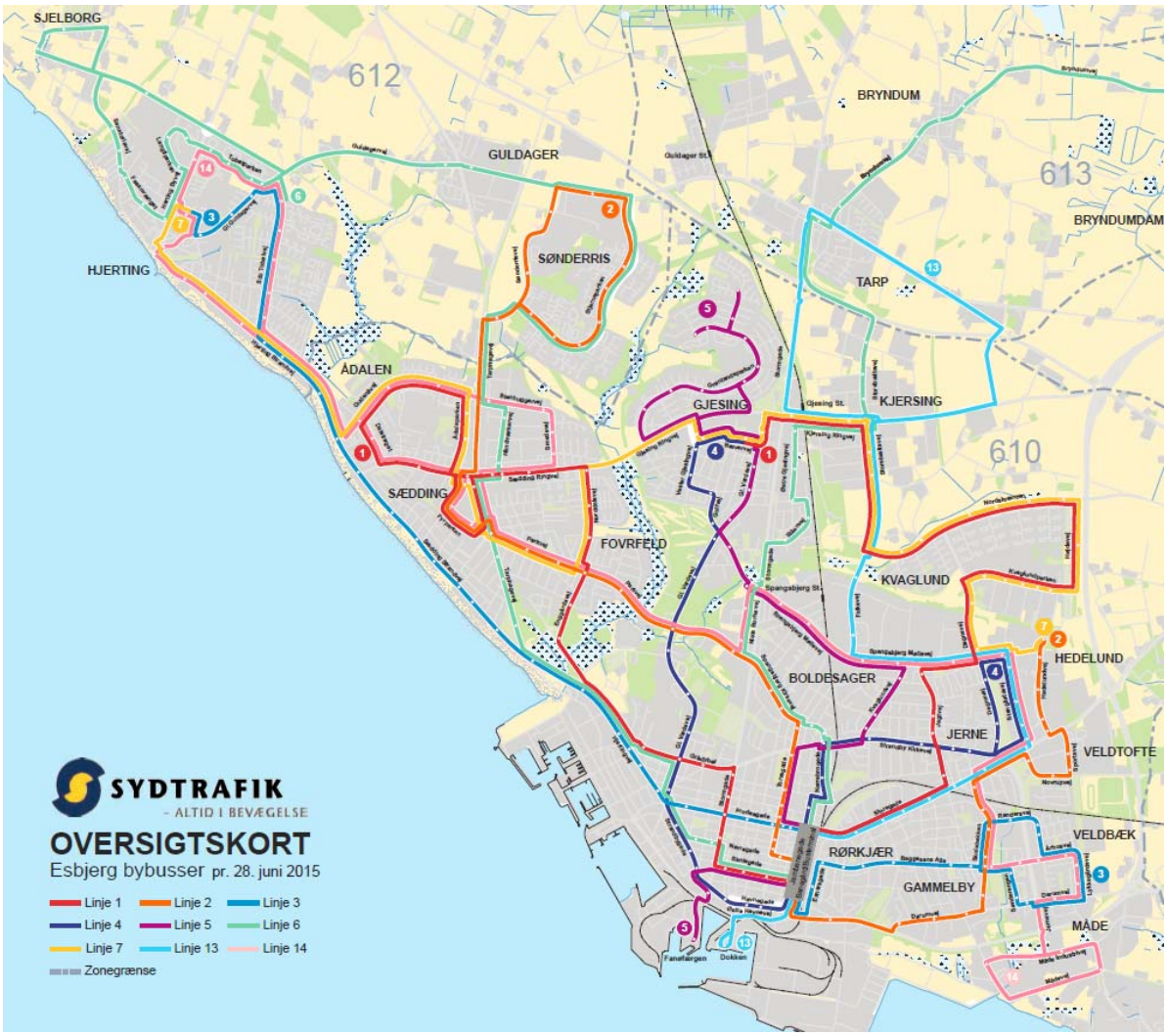
3.3.5 Ribe Bybus

Der er i Ribe 1 bybuslinje, som kører i halvtimedrift i en ensrettet ringlinje i den nordlige del af byen. Bybussen betjener således ikke den historiske bydel.

3.3.6 Esbjerg Bybus

Esbjergs bybusnet består af i alt 9 linjer nummereret fra 1 til 14.

- De fleste af linjerne kører i halvtimedrift.
- Linje 5, som betjener Fanøfærgen kører dog i 20-minutters drift.
- Linje 6 kører i timedrift.
- Linje 14 er en myldretidslinje.



Figur 11 Rutekort over Esbjerg Bybus

Rutenettet fremtræder ret uoverskueligt og har præg af at være udviklet over en årrække ved jævnlige udvidelser af linjerne efterhånden som nye behov er opstået, men uden en overordnet plan som ramme.

På nogle linjer ses omvejskørsel og parallel betjening af tætliggende parallelle vejstrækninger. Eksempelvis betjenes vejene Ådalsparken, Tarphagevej og Håndværkervej i Sædding alle af bybuslinjer, selv om afstanden i luftlinje mellem Ådalsparken og Tarphagevej kun er ca. 110 m og mellem Tarphagevej og Håndværkervej kun ca. 250 m.

Der er ikke tænkt i integration mellem bybusser og regionallinjer, hvilket bl.a. illustreres af at regionallinjerne ikke kan aflæses af rutekortet. Der findes heller ingen koordinering af køreplaner mm i forhold til de strækninger, hvor der både kører by- og regionalbusser.

3.3.7 Bussystemets økonomi

Nedenstående tabel viser Esbjerg Kommunes samlede økonomi på busdriften. Oversigten omfatter således ikke de regionale buslinjer, som finansieres af Regionen.

Mio. kr.	Regnskab 2014	Regnskab 2015
Drift af busruter	90,4	89,6
Samlede fællesudgifter	12,2	12,6
Rejsekort	1,4	1,3
Udgifter i alt	**103,9**	**103,5**
Indtægter (billetsalg)	30,2	34,7
Nettoudgift	**73,7**	**68,8**

Figur 12 Hovedtal i Esbjerg Kommunes busdrift

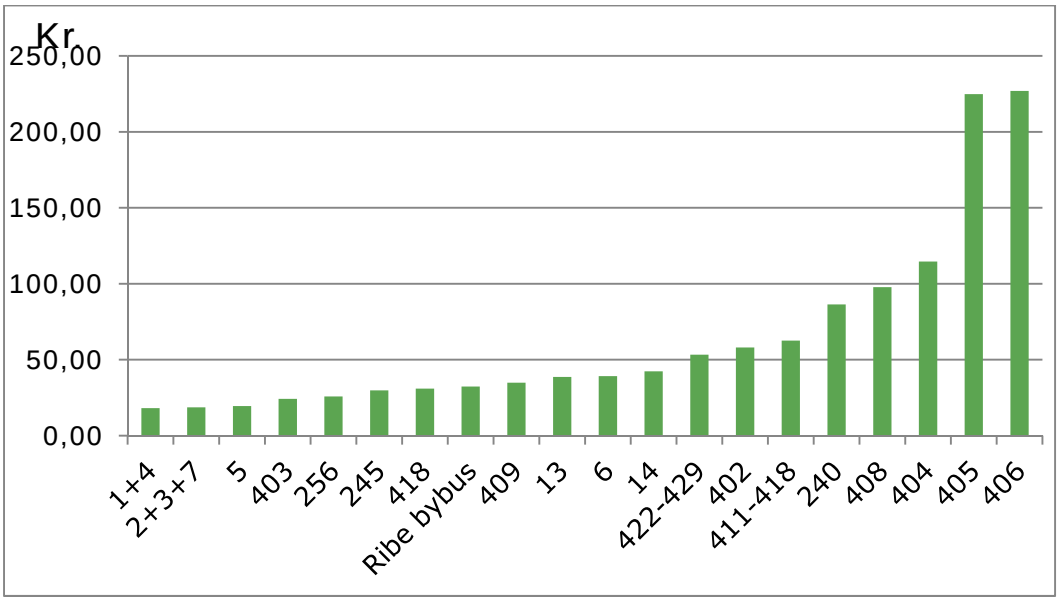
Som det fremgår, er økonomien forbedret i 2015. Ifølge kommunen skyldes dette primært ændrede afregningsprincipper for billetindtægterne.

Nedenfor angives passagertal og driftsudgifter i 2015, fordelt på de forskellige typer buslinjer. Nettoudgift pr. påstiger kendes ikke, da billetindtægter ikke kan opgøres på ruteniveau. Det er dog rimeligt at antage at der er direkte sammenhæng mellem netto- og bruttoudgift.

	Påstigere	Andel	Omkostninger	Andel	Bruttoudgift pr. passager
Esbjerg bybusser	3.239.300	89%	69.262.449 kr.	78%	21,38 kr.
Ribe Bybus	42.350	1%	1.371.641 kr.	2%	32,39 kr.
Natbusser	12.300	0%	727.867 kr.	1%	59,18 kr.
Mellembysruter	105.550	3%	4.042.848 kr.	5%	38,30 kr.
Lokalruter	244.650	7%	13.411.308 kr.	15%	54,82 kr.
I alt	**3.644.150**		**88.816.113 kr.**		**24,37 kr.**

Figur 13 Udgift og passagertal fordelt på buslinjetype. Det samlede tal for "omkostninger" er lidt lavere end tallet "drift af busruter" i Figur 12, da dette tal omfatter en række yderligere driftsudgifter.

Der er store udsving i de enkelte linjers økonomi. De bedste bybuslinjer i Esbjerg, linje 1 og linje 4 (der opgøres under ét) har en bruttoudgift pr. passager på 18,16 kr. og ville således give overskud, hvis alle passagerer købte enkeltbilletter (22 kr.) og ikke skiftede til andet transportmiddel på samme billet.



Figur 14 Bruttoudgift pr. påstiger fordelt på de enkelte linjer.

De dårligste lokallinjer, linje 405 og 406 har herimod en bruttoudgift pr. passager på ca. 225 kr.

Esbjerg Kommune har ingen udgifter til regionalbusserne og togdriften.

Konsekvens for planen
I henhold til kommissoriet er det et centralt fokuspunkt at skabe en mere stabil og bæredygtig økonomi i det samlede bussystem.

3.4 Flextrafik og FlexTur

Iflg. Sydtrafiks hjemmeside[4] henvender Flextrafik sig hovedsageligt til borgere, som ikke har mulighed for at benytte den almindelige kollektive trafik. Flextrafik kan karakteriseres som behovsstyret kollektiv trafik med mindre vogne. Kørslen er planlagt efter borgerens individuelle behov for kørsel og ikke efter en fast køreplan, som det kendes fra almindelige busser.

Flextrafik er den samlede betegnelse for alle de kørselstyper, der indgår i den behovsstyrede kollektive trafik. FlexTur kan betegnes som en delmængde af dette.

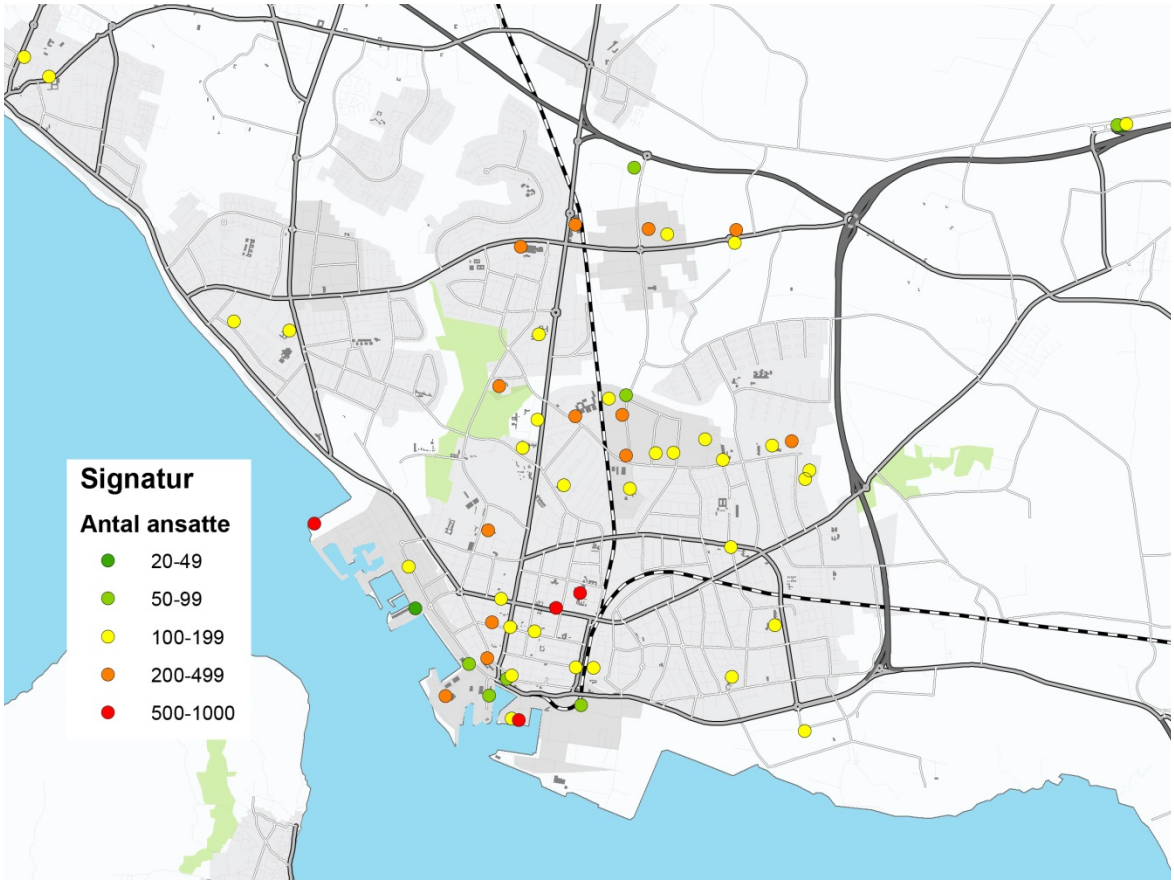
På FlexTur kan alle bestille kørsel op til 14 dage og indtil senest 2 timer før, de ønsker at blive hentet. En tur med FlexTur koster 35 kr. + 5 kr./km ud over 5 km.

I Esbjerg Kommune er det ikke tilladt at anvende FlexTur internt i Esbjerg By, og ordningen kan heller ikke anvendes over grænsen til nabokommunerne. I de fleste kommuner i Sydtrafiks område kan kommunegrænsen passeres.

FlexUng er en særlig variant af FlexTur for unge med Ungdomskort. FlexUng tilbydes i Kolding og Vejen Kommune. Hvis man har et Ungdomskort, kan man rejse med FlexTur til halv pris i sin hjemkommune.

FlexTur blev i 2014 anvendt 2.371 gange med en gennemsnitlig nettoudgift for Esbjerg Kommune på 71 kr./tur. FlexTur udgør således en helt marginal del af det kollektive trafiktilbud.

3.5 Arbejdspladser



Figur 15 Arbejdspladser i Esbjerg By efter størrelse

[4] https://www.sydtrafik.dk/flextrafik

Kortlægningen af arbejdspladser viser, at arbejdspladserne i stort omfang ligger spredt både i Esbjerg By og kommunen som helhed. I de deciderede erhvervsområder ligger primært virksomheder med op til 200 ansatte. Enkelt større arbejdspladser er placeret på havnen (Dokken) og Esbjerg Strand.

3.6 Uddannelsessteder

3.6.1 Videregående uddannelser

Esbjerg Kommune har adgang til oplysninger om antal studerende fra 20 uddannelsesinstitutioner, som har mellem fra 20 og 3.000 studerende, i alt 16.470 studerende.

Oplysningerne er indtegnet på Figur 16.

I Esbjerg By findes 2 ”klynger” af studiesteder med over 5.000 studerende i hver:

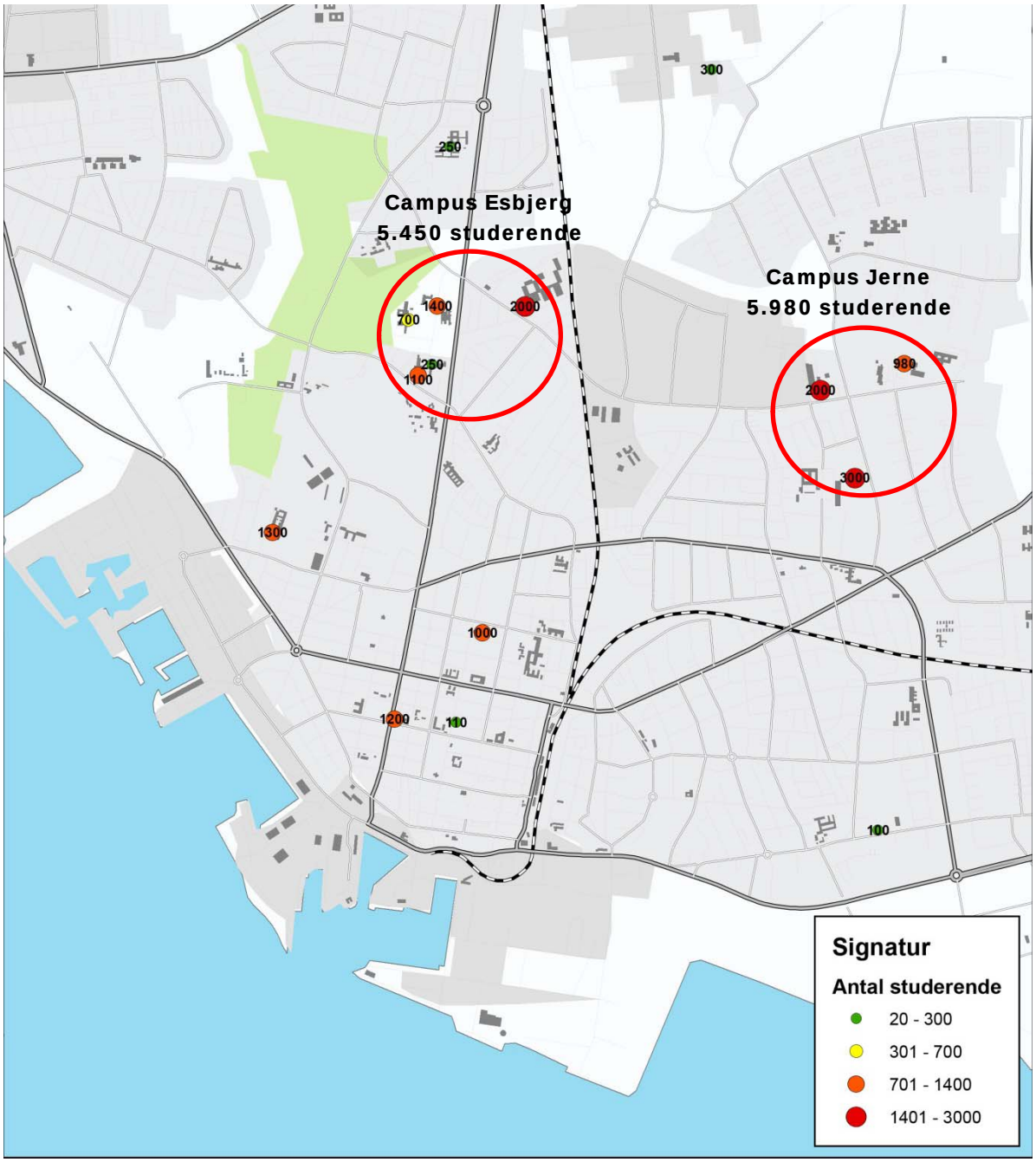
- Campus Jerne: Esbjerg Gymnasium/HF + UCS + AMU Vest: 5.980 studerende.
- Campus Esbjerg: SDU + AAU + Erhvervsakademi Sydvest + Rybners HTX + Maskinmesterskolen: 5.450 studerende.

I Esbjerg By findes yderligere 3 studiesteder med mere end 1.000 studerende:

- Rybners HHX og Rybners Gymnasium STX: 1.300 studerende
- VUC Vest, Esbjerg: 1.200 studerende
- Rybners HG: 1.000 studerende

I Ribe findes i alt 1.030 studiepladser fordelt på 3 lokaliteter, der ikke ligger samlet.

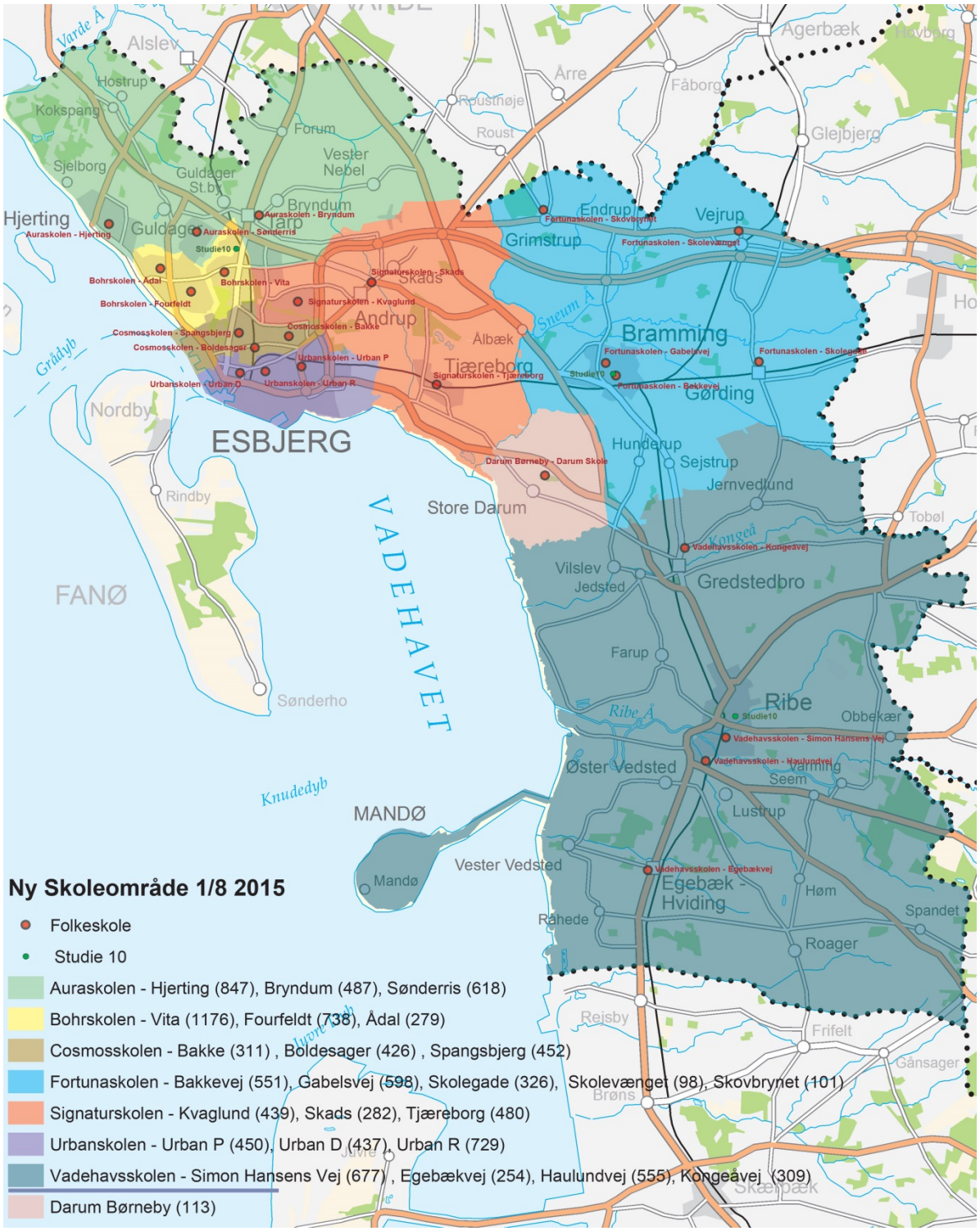
Konsekvens for planen
Studerende er en central kundegruppe for den kollektive trafik. Derfor har planen fokus på at sikre en effektiv betjening af studiepladserne, afhængig af antal studerende.
De 2 campusområder i Esbjerg med mere end 5.000 studerende kategoriseres som knudepunkt kategori 2.
Studiesteder med mere end 1.000 studerende kategoriseres som knudepunkt kategori 3



Figur 16 Større studiepladser med antal studerende, Esbjerg By, med fremhævning af de 2 klynger af studiepladser med mere end 5.000 studerende.

3.6.2 Grundskoler

Der er ca. 12.150 skoleelever i Esbjerg Kommune, fordelt på 30 adresser.



Figur 17 Grundskoler med elevtal

Konsekvens for planen

Især uden for Esbjerg By har skoleelever med buskort i hht Folkeskoleloven en central rolle som grundlæggende kundegruppe for en række lokale buslinjer.

3.7 Turistmål

Esbjerg Kommune har fået oplyst besøgstal på kommunens største turistattraktioner via VisitEsbjerg / VisitRibe. Tallene er fra 2014, pånær tallet fra Det Gamle Rådhus, som er fra 2015.

Iflg Wikipedias side *Mest besøgte danske turistattraktioner*[5] var Fiskeri- og Søfartsmuseet den 39. mest besøgte turistattraktion i Danmark i 2014. Ribe Domkirke er ikke med på denne liste.
To af de angivne mål (markeret med kursiv) er ikke rigtige turistmål, men har nærmere karakter af offentlig service.

Svømmestadion Danmark	*260.996*
Ribe Domkirke	191.235
Fiskeri- og Søfartsmuseet	110.034
Ribe Vikingecenter	42.301
Museet Ribes Vikinger	37.666
Ribe Svømmebad	*35.952*
Ribe Kunstmuseum	23.837
Vadehavscentret	26.550
Esbjerg Kunstmuseum	15.528
Esbjerg Museum	8.131
Esbjerg Vandtårn	4.069
Havnerundfarten	3.600
Det Gamle Rådhus (Ribe)	1.978
Museumsfyrskibet	1.500

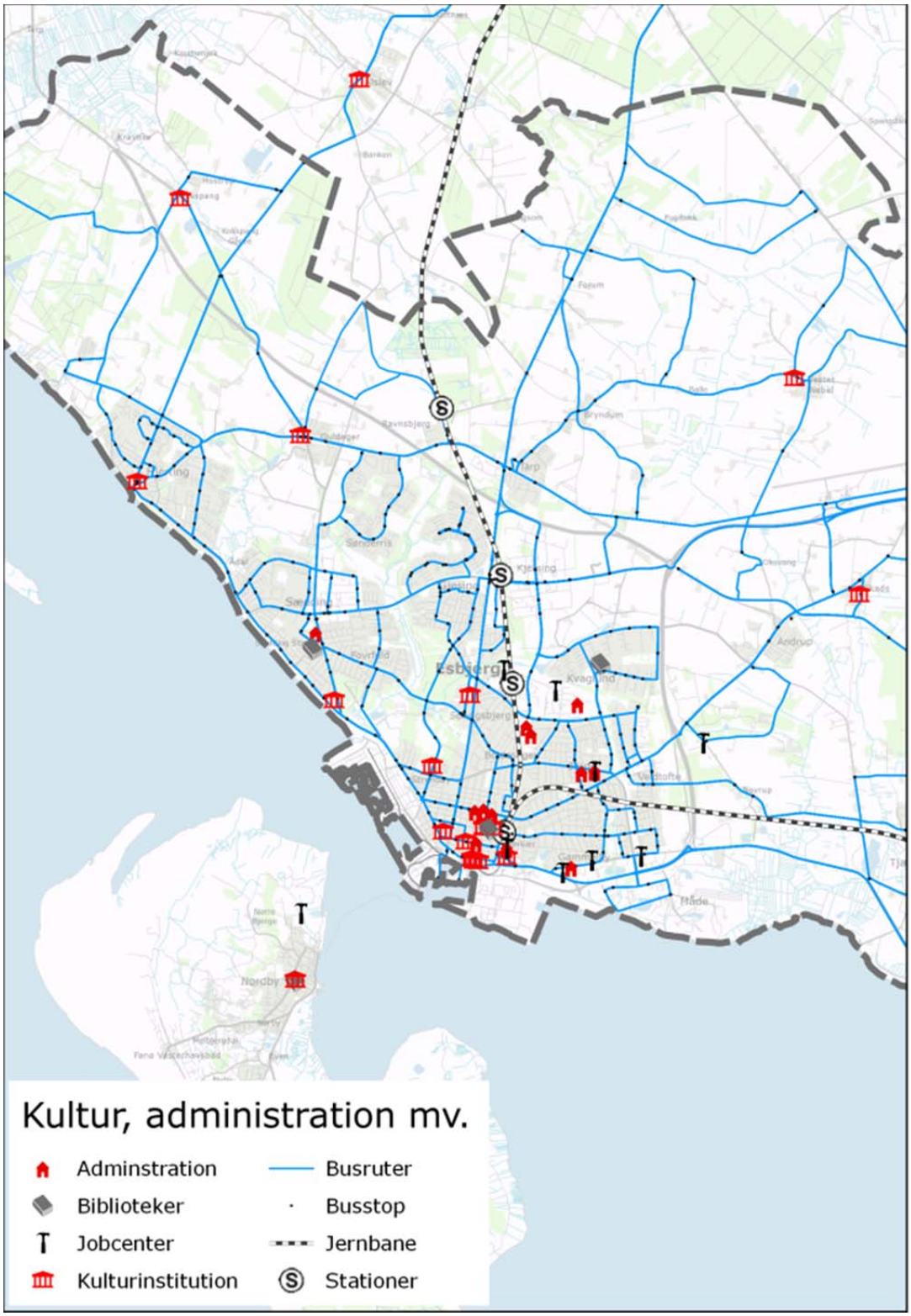
Figur 18 Turistmål med antal besøgende 2014

Konsekvens for planen
Det er ønskeligt for en kommune som Esbjerg, at turister kan komme rundt til de primære turistmål med kollektiv trafik, dels af hensyn til turister uden bil, dels for at mindske bilkørsel omkring de mål, der i forvejen ligger i tæt bymæssig bebyggelse.
Imidlertid er der i Esbjerg Kommune forholdsvis få mål, der i sig selv kan bære en udpegning til kollektivt trafikknudepunkt.
I planen placeres Fiskeri- og Søfartsmuseet som knudepunkt niveau 3. Ribe Domkirke anses som placeret i Ribe Bymidte, der er knudepunkt niveau 2.

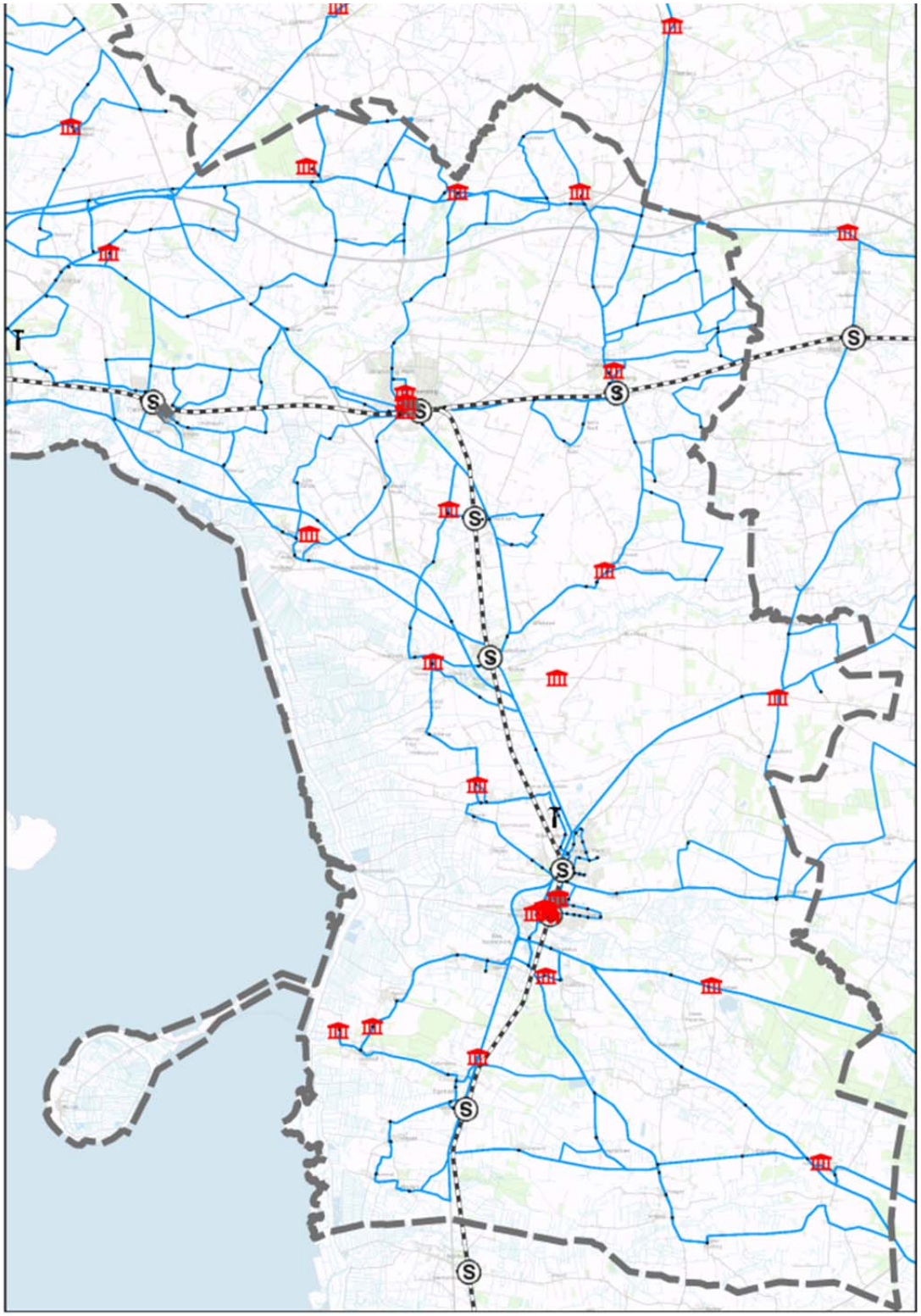
[5] https://da.wikipedia.org/wiki/Mest_bes%C3%B8gte_danske_turistattraktioner#2014

3.8 Kommunal service og institutioner

Der er udarbejdet en kortlægning af en række offentlige funktioner. De er alle arbejdspladser, og nogle af dem har også et betydeligt antal besøgende, som skal kunne nå frem med kollektiv trafik.



Figur 19 Kortlægning af kommunal administration, biblioteker mm, Esbjerg By.



Figur 20 Kortlægning af kommunal administration, biblioteker mm uden for Esbjerg By. Signaturer se Figur 19

3.9 Centerstruktur og planlagt byudvikling

Iflg. kommuneplanen er der flg. centre i Esbjerg Kommune

- Hovedbyen Esbjerg (=Midtbyen, i kollektiv trafikplan-sammenhæng defineret som Banegården/Rutebilstationen)
- Kommunebyerne Ribe og Bramming
- 1 aflastningscenter: Esbjerg N/Gjesing (Bilka)
- 14 bydelscentre, alle i Esbjerg By, hvoraf 3 er over 5.000 m^2 (Vesterbyen, Østerbyen og Sædding)
- 27 lokalcentre, heraf 8 i Esbjerg By (inkl. Guldager Kirkeby og Tarp)

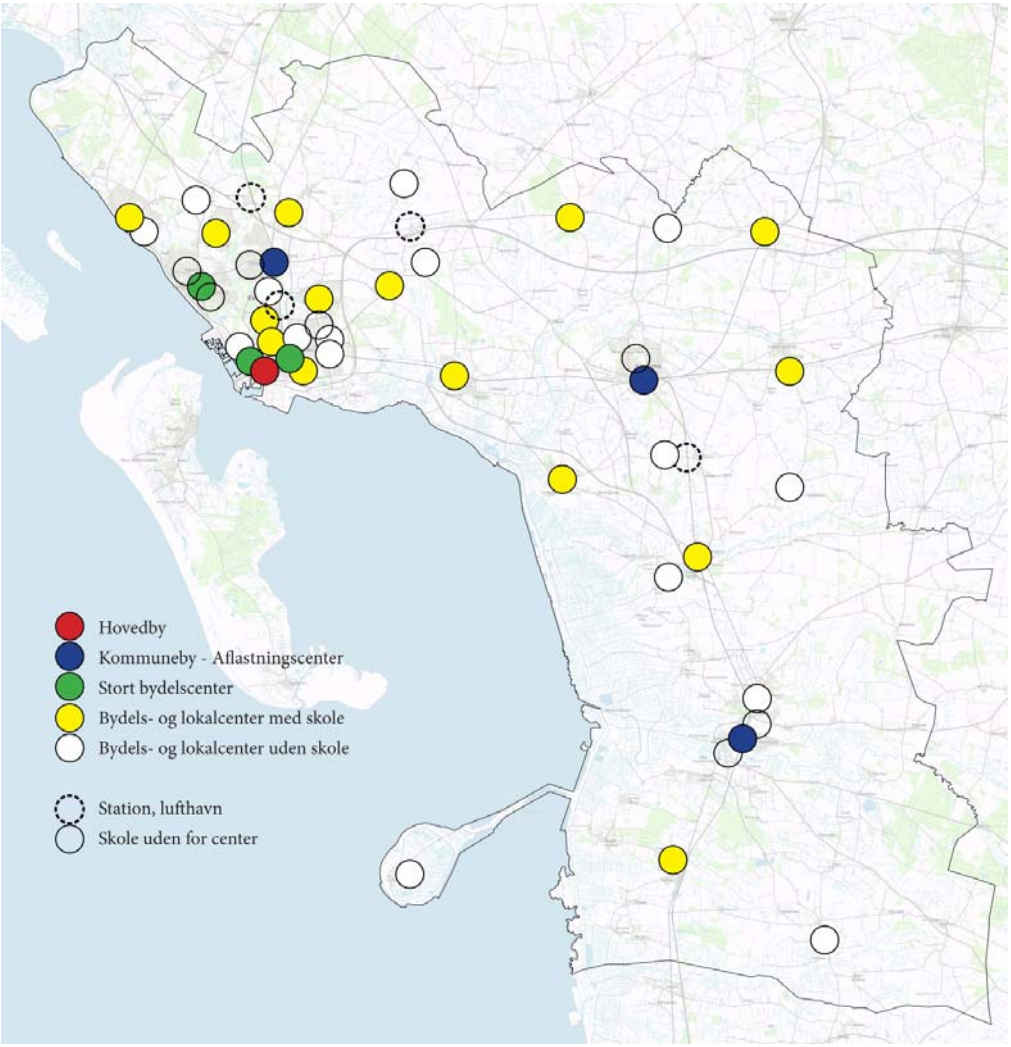
Konsekvens for planen

Centerstrukturen indgår som parameter for den kollektive trafikplan, uanset om centrene er fuldt udbygget eller ej. De udpegede centre er udtryk for hvor kommunen ønsker at detailhandelen skal placeres. Der bør være adgang til detailhandel med kollektiv trafik.

Centrene er kategoriseret i knudepunktssystemet på denne måde:

Kategori	I Esbjerg By	Uden for Esbjerg By
1	Hovedby	
2	Aflastningscenter	Kommuneby
3	Bydelscenter	Lokalcenter, by med skole og > 1.000 indbyggere
4	Lokalcenter	Lokalcenter, by med skole og < 1.000 indbyggere

Lokalcentre i byer uden skole kategoriseres således ikke som knudepunkter.



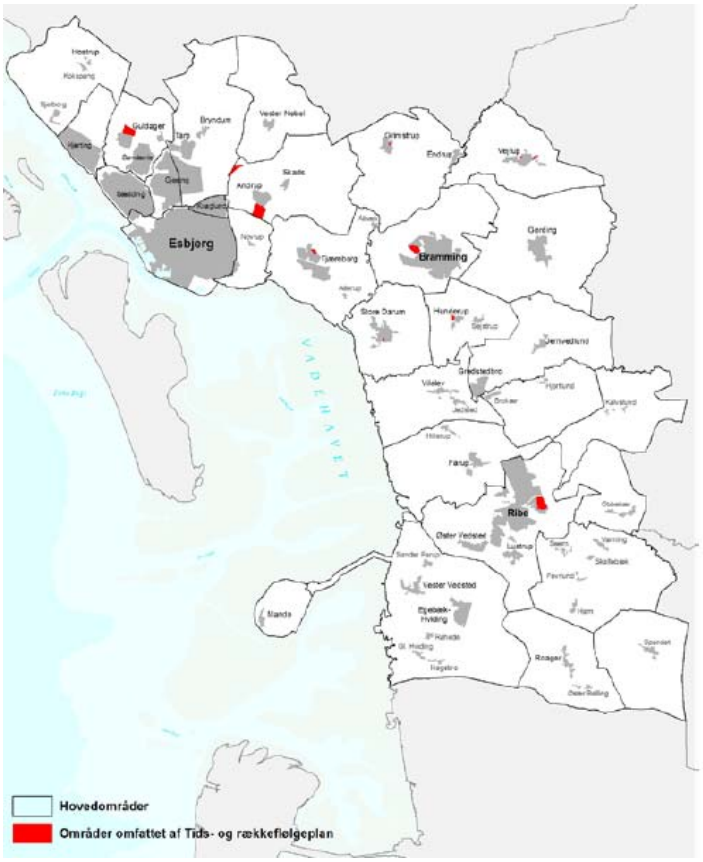
Figur 21 Kommunens centerstruktur i hht kommuneplanen

Figur 22 Kort fra Esbjerg Byplan

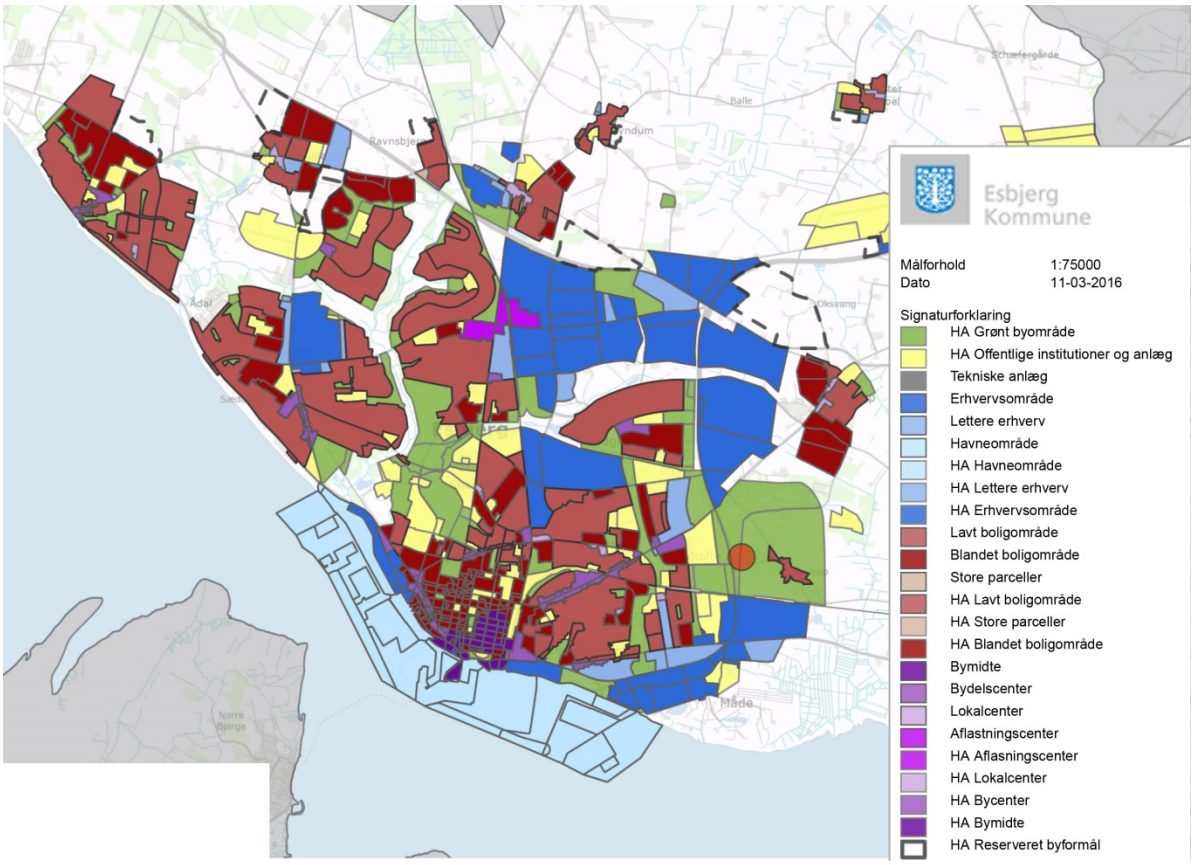
For Esbjerg by skitserer Esbjerg Byplan en udviklingsstrategi baseret på 2 bycentre: Midtbyen og Gjesing samt korridorer for byfortætning ad

- Gammelby Ringvej – Darumvej
- Storegade
- Hjertingvej

Samt bycentre/udviklingsområder omkring Tovværket/Campus Esbjerg og Sædding.



Figur 23 Kort fra Tids- og rækkefølgeplan i Kommuneplanen



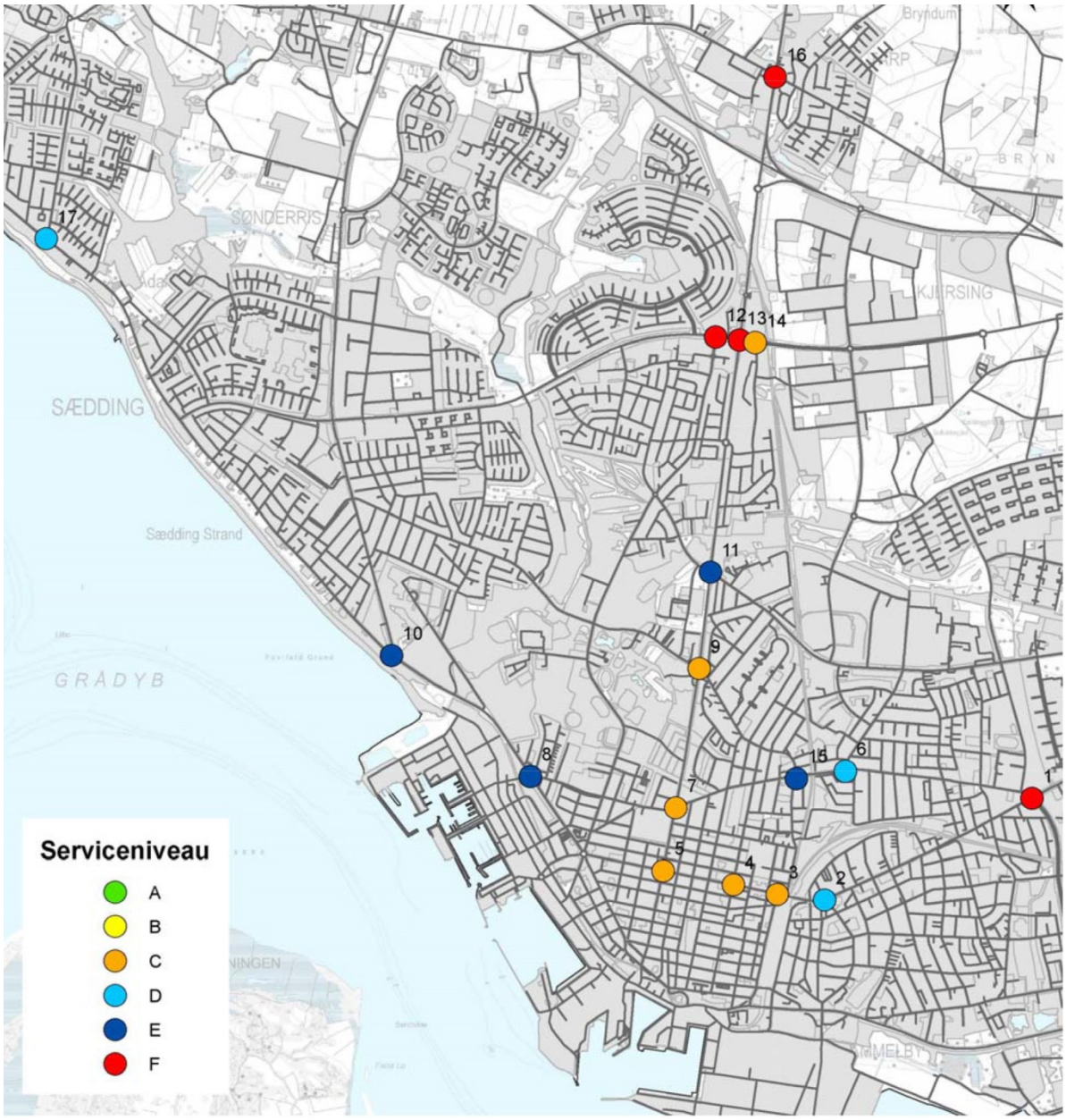
Figur 24 Kort fra Kommuneplanen med alle rammeområder

Opslag dels i Kommuneplanens tids- og rækkefølgeplan, dels i Kommuneplanens webudgave viser en række byggemodnings- og byudviklingsområder, bl.a. større områder øst for motorvejen, der er planlagt til dels "grønt byområde" i Novrup, dels erhvervsformål mellem Andrup og motorvejen.

Konsekvens for planen
Planen skal understøtte både den eksisterende og den planlagte centerstruktur i kommunen. Planen skal give mulighed for at fremtidige byområder enkelt kan sikres kollektiv trafikbetjening ved forlængelse af de planlagte linjer.

3.10 Fremkommelighed nu og i fremtiden

Esbjerg Kommune har i 2009 fået udarbejdet en række trafikmodelberegninger for at afdække eksisterende og kommende trafikproblemer. Der er blandt andet udført trafikmodelberegninger for en række kryds i 2020.



Figur 25 Trafikmodelberegninger: Kapacitet i kryds i 2020.

I beregningerne angiver serviceniveau D nogen forsinkelse, E stor forsinkelse og F "sammenbrud".

I forbindelse med gentænkningsprojektet har Esbjerg Kommune været i forbindelse med Arriva, der har givet et supplerende input til strækninger og kryds, hvor chaufførerne oplever dårlig fremkommelighed.

	Vejnavn/krydsende veje	Strækning fra	Strækning til
Udvalgte strækninger, hvor der er fremkommelighedsproblemer	Stormgade	Frodesgade	Grådybet
		Sp. Møllevej	Slåenvej
		Kjersing Ringvej	Tarp Byvej
	Jernbanegade	Skolegade	Gammelby Ringvej
	Storegade	Skolebakken	Sportsvej
	Hjertingvej	Tarphagevej	Standby Plads
	Storebæltsvej	Nordskrænten	Vestkystvejen
	Strandby Kirkevej	Kvaglundvej	Nørrebrogade
Udvalgte steder, hvor det er svært at komme ud fra en vej	Vr. Gjesingvej	Vr. Gjesingvej	Norddalsvej
	Norddalsvej	Norddalsvej	Sædding Ringvej
Signalanlæg, der volder problemer med fremkommeligheden	Frodesgade/-Stormgade		
	Stormgade/Sp. Møllevej		
	Stormgade/Kjersing Ringvej		

Figur 26 Strækninger og kryds med fremkommelighedsproblemer (Arriva)

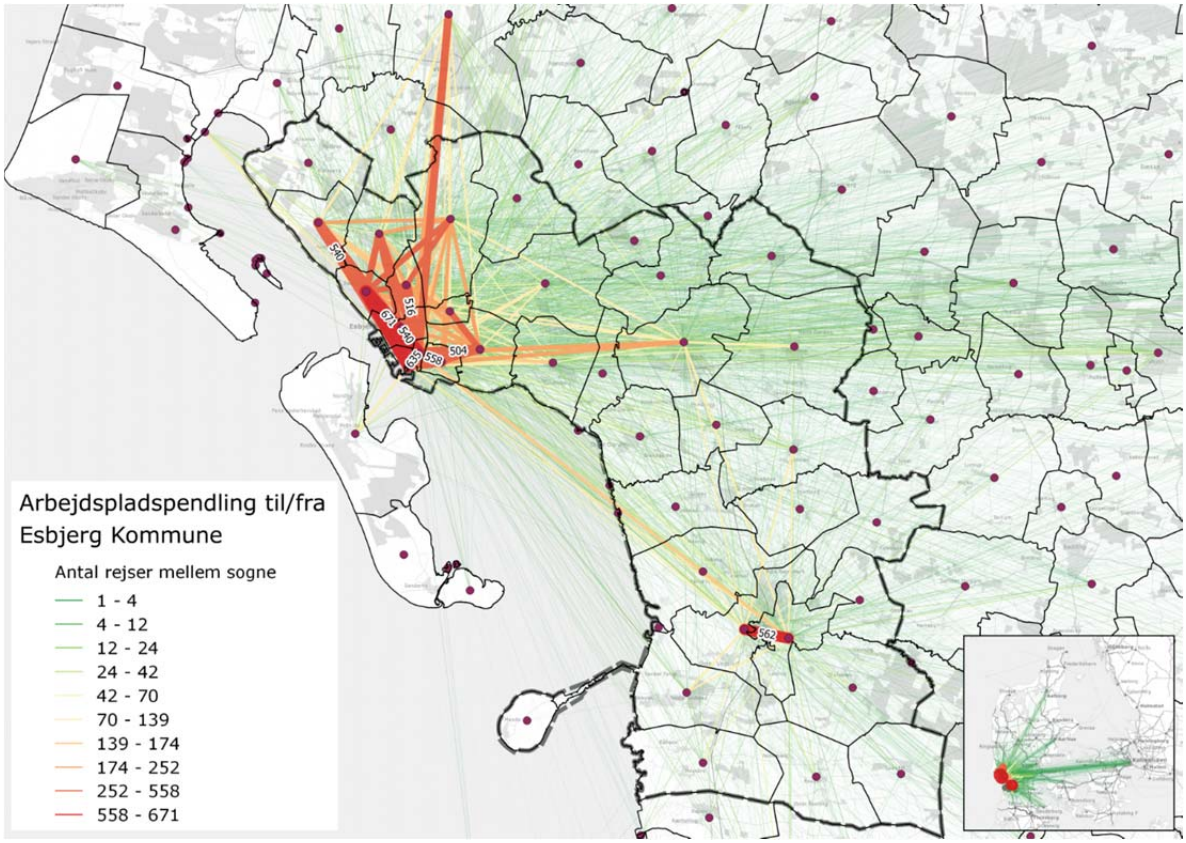
Konsekvens for planen

Bussernes fremkommelighed er afgørende for deres attraktivitet for passagererne.
Derfor håndteres kryds med fremkommelighedsproblemer på 2 måder:

- Det anbefales at etablere kapacitetsforbedrende tiltag, f.eks. busprioritering eller flere kørebaner.
- De problematiske kryds undgås i planlægningen af ruter

3.11 Pendling og trafikdata

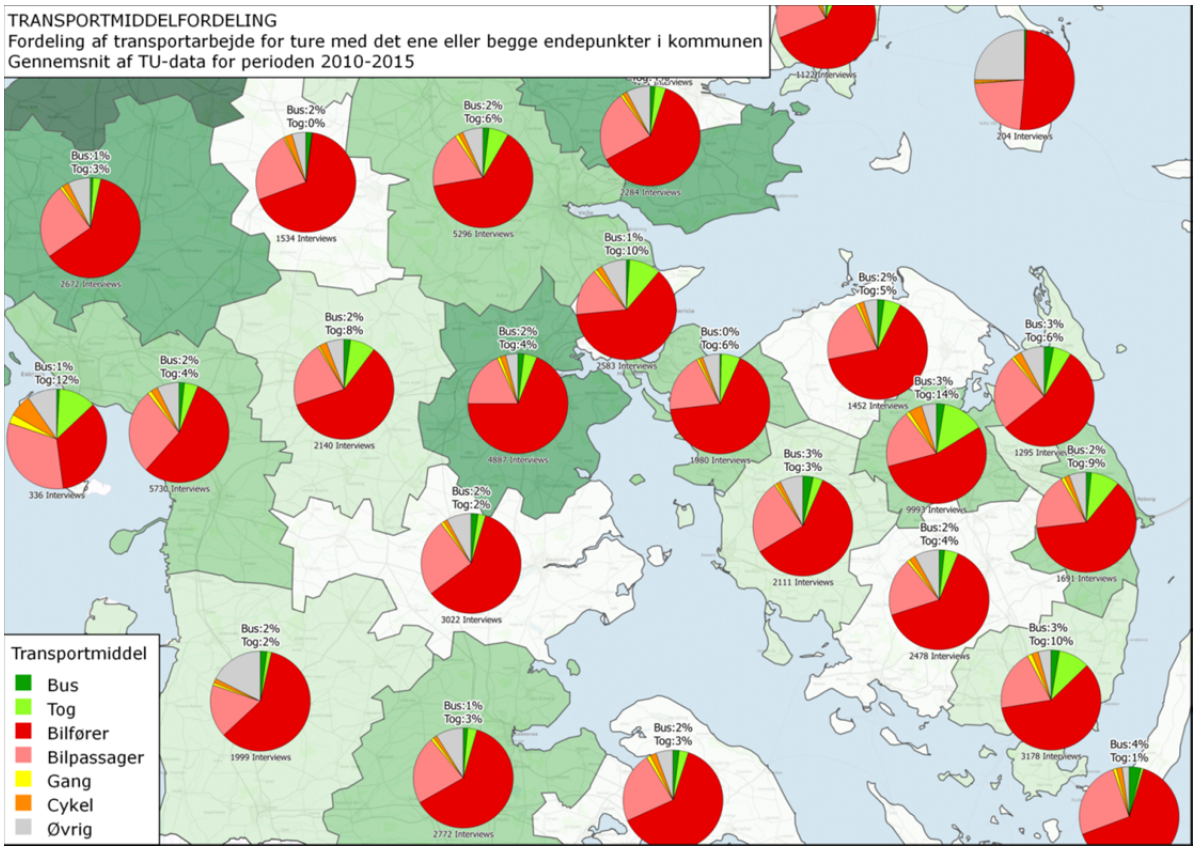
Rambøll har foretaget en række undersøgelser af foreliggende rejsedata, bl.a. fra Danmarks Statistik og Transportvaneundersøgelsen.



Figur 27 Kort over pendlingsstrømme i Esbjerg Kommune. Bemærk at statistikområderne er sogne, og prikkerne angiver det geografiske tyngdepunkt i hvert sogn, som ikke nødvendigvis er sognets hovedby.

Oversigten over pendlingsstrømme viser en stærk koncentration af strømme mod de centrale dele af Esbjerg. Det vil sige, at det også er på disse strømme, at der er størst potentiale for at overflytte rejser fra bil til bus og tog. Billedet er det samme internt i Esbjerg By, med færre rejser i mellem forstadssognene.

Kortlægning af transportmiddelvalg (”modal split”) viser at ca. 80% af al rejseaktivitet (der måles transportarbejde, ikke antallet af ture) foretages i bil, heraf ca. 55% som chauffør. Andelen af bilpassagerer er forholdsvis høj, sammenlignet med nabobyerne.



Figur 28 Kort over fordeling af transportmiddelvalg i Region Syd (Kilde: Transportvaneundersøgelsen).

Konsekvens for planen

Data om eksisterende forhold giver væsentlige data om potentialer for øget kollektiv trafik, som især er attraktiv, hvor der er store trafikstrømme.

4. PLANER, SOM INDGÅR SOM GRUNDLAG

4.1 Trafikstyrelsens analyse af Esbjerg Nærbane

Der er udarbejdet en forundersøgelse af en egentlig nærbanebetjening Varde – Esbjerg – Ribe.[6] Der arbejdes med 3 scenarier:

- Scenarie 1: Gennemgående tog og faste minuttal med faste afgangstider og halvtimesdrift på hverdage kl. 06-18 mellem Varde-Esbjerg-Bramming-Ribe og timedrift mellem Oksbøl-Varde. Også en ny Jerne st. etableres.
- Scenarie 2: Fast halvtimesdrift som scenarie 1, udvidet med halvtimesdrift Oksbøl-Varde, hvor tog fra Skjern sammenkobles med Vestbanen (én gang pr. time).
- Scenarie 3: Fast 20 minutters drift som scenarie 2, men med 20 minutters drift på hverdage kl. 06-18 i et S-togslignende koncept.

Etablering af de 3 scenarier skønnes til anlægsudgifter på hhv. 102, 149 og 344 mio. kr.

Konsekvens for planen
Planen er forberedt for etablering af nærbanebetjening, bl.a. med integration mellem stambusnet og nærbane på Gjesing Station.
Som udgangspunkt er en halvtimedrift på nærbanen det mest realistiske scenarie.

4.2 Anlæg af station i Jerne.

Der er truffet beslutning om etablering af en station ved Jerne.

Figur 29 Placering af Jerne Station (Trafikstyrelsen)

Jerne station skal placeres der, hvor jernbanen krydser Skolebakken. Stationen vil bestå af ca. 90 m lange perroner anlagt på Banedanmarks areal på begge sider af jernbanen øst for Skolebakken. Der bliver adgang mellem perronerne via Skolebakken.[7]

Stationen betjenes umiddelbart kun af nærbanetogene (Arriva). Stationen vil bl.a. få en central betydning i forhold til den kollektive trafiks betjening af Campus Jerne.

[6] Screeningsanalyse, januar 2013
[7] Trafikstyrelsen: Faktaark, 8. maj 2015

Stationen er forudsætning for busplanen. Stationen vil dog ikke være færdigbygget ved overgangen til den nye buskøreplan. Det er derfor nødvendigt at arbejde med midlertidige busløsninger, bl.a. i forhold til den gruppe studerende, der kommer ind med toget fra Ribe og Bramming.

Konsekvens for planen
Planen er forberedt for etablering af Jerne Station og koordinering mellem bus og tog

4.3 Trafik & Mobilitetsplanen

Trafik & Mobilitetsplanen[8] anviser en række tiltag for at løse Esbjergs trafikudfordringer. Inden for kollektiv trafik foreslås følgende:

4.3.1 <u>På kort sigt</u>
- Ombygning af rutebilstationen og Banegården
- Etablering af nærbane
- Indførelse af citybusser

4.3.2 <u>På mellemlangt sigt</u>
- Indførelse af et A-busnet
- Busprioritering
- Parkér & Rejs anlæg

Konsekvens for planen
Planen indeholder forslag til etablering af et stambusnet og understøtter nærbanen.
Planen indeholder ikke indførelse af citybusser.

4.4 Esbjerg Kommunes Vækststrategi

Vækststrategien fastlægger bl.a. at:

Den kollektive trafik skal udbygges, så Esbjerg er en central del af de nationale strukturer og dermed kan udbygge sin position som regional storby. Derudover er det naturligvis centralt, at borgerne har let adgang til offentlig transport.

Trængselsproblemer på indfaldsveje skal minimeres, udviklingen af den kollektive trafik skal sikre Esbjergs placering i den nationale struktur og underbygge position som regional storby, og havnens udvikling skal understøttes maksimalt.

Konkret nævnes under kollektiv trafik, at der frem mod 2020 skal arbejdes med:

- *En styrkelse af den regionale nærbane, således at man binder området og byerne Varde, Esbjerg, Bramming og Ribe tættere sammen.*
- *Udvikling af nye tiltag og alternative, bæredygtige energiformer i den offentlige transport som en naturlig del af byens position som energimetropol*
- *At få citybusser, som betjener centrum af byen og hospitalet. Dette kan lette trafikken i bymidten og sikre, at større busser ikke skal køre ind igennem Skolegade.*

Konsekvens for planen
Planen understøtter Vækststrategien ved at foreslå en udbygning af den kollektive trafik.
Dog indeholder planen ikke indførelse af citybusser.

[8] Handleplan for Trafik & Mobilitet, april 2013

4.5 Vision 2020

Under overskriften ”Storbykvalitet og levende lokalsamfund” står der:

Vi øger bosætningen ved at videreudvikle kulturlivet, gøre vores unikke natur tilgængelig, fremtidssikre infrastrukturen og tilbyde attraktive boligmuligheder i byer af alle størrelser. Vi sikrer det gode hverdagsliv og skræddersyr vores tilbud efter moderne familiers behov.

Vi fokuserer på god infrastruktur og sammenhæng i den kollektive transport og sikrer tilgængelighed i hele kommunen. Med gode busforbindelser, sammenhængende stisystemer og nærbane, der kører hvert 20. minut gør vi det let, hurtigt og sikkert at tage cykel, bil, og offentlig transport. Desuden har vi fokus på udvikling af Esbjerg Lufthavn samt god adgang til Billund Lufthavn.

Konsekvens for planen
Planen understøtter Vision 2020s ønsker om at fremtidssikre infrastrukturen bl.a. ved sammenhæng i den kollektive transport og gode busforbindelser.

5. SERVICENIVEAU

Udpegning af knudepunkter og korridorer er et redskab til planlægning af den kollektive trafik nu og i fremtiden, baseret på objektive kriterier, hvor et knudepunkt med bestemte karakteristika tildeles et tilsvarende serviceniveau af kollektiv trafikbetjening.

Planen arbejder med 4 niveauer af knudepunkter og korridorer.

5.1 Knudepunkter

Knudepunkter er bestemte lokaliteter, bydele eller byer i landområde, som har en lille geografisk udstrækning, der gør det meningsfuldt at planlægge den kollektive trafik ud fra dem. Der kan dog godt være mere end ét stoppested i et bestemt knudepunkt.

Knudepunkt niveau	I Esbjerg By	Uden for Esbjerg By
1	• Hovedby (Esbjerg Midtby og Banegård)	
2	• Studier > 5.000 studerende • Aflastningscenter (Esbjerg Nord) • Hospital	• Kommuneby (Ribe og Bramming)
3	• Studier > 1.000 studerende • Arb.pl > 1.000 ansatte • Bydelscenter • Turistmål > 100.000 gæster/år	• Skole i by> 1.000 indbyggere • Turistmål > 100.000 gæster/år • Lufthavnen
4	• Lokalcenter	• Skole i by med <1.000 indbyggere og lokalcenter

Figur 30 Forslag til klassifikation af knudepunkter

5.2 Korridorer

Korridorer er de forbindelser, der forbinder knudepunkterne. En korridor kan være en vej eller en jernbanestrækning eller flere parallelt liggende veje, hvor den endelige planlægning afgør, hvor bussen mest praktisk og økonomisk skal køre.

Korridorerne karakteriseres primært ved deres betjeningsfrekvens, målt som afgange i timen i forskellige dele af døgnet/ugen. Der skelnes ikke mellem jernbaner og busser, i det det dog skal bemærkes, at mens jernbanerne kun standser ved stationerne, kan busserne standse ved de stoppesteder der ønskes.

Korridorniveau 5 repræsenterer lokalruterne i landområdet, som typisk har en betjening bestående af 1 afgang om morgenen og 2-3 om eftermiddagen, svarende til skolernes ringetider.

Korridor niveau	Myldretid	Dagtimer	Aften / lørdag	Søn / helligdage
1	4	4	2	2
2	2	2	1	1
3	1	1	½	½
4	1	½	½	½
5	<1	<½	0	0

Figur 31 Forslag til klassifikation af korridorer. Tallene repræsenterer afgange pr. time.

5.3 Serviceniveau målt ved antal skift

Et tredje centralt parameter for det samlede system af knudepunkter og korridorer er antallet af skift, der er nødvendigt for at foretage en given rejse. Hvert skift øger rejsetiden og gør det mindre attraktivt at benytte kollektiv trafik til den givne rejse.

Princippet er derfor, at jo højere niveau knudepunkt har, jo færre skift skal være nødvendigt for at rejse til et andet knudepunkt – afhængig af det andet knudepunkts niveau.
Fra knudepunkt 2 og nedefter defineres det maksimale antal skift i 2 ”zoner”: I og udenfor Esbjerg By.

Målsætningen i planen er derfor:

- Fra **knudepunkt niveau 1** (Esbjerg Banegård) skal rejser til ethvert andet knudepunkt i kommunen kunne foretages uden skift
- Fra **knudepunkt niveau 2** skal rejser til ethvert andet knudepunkt (niveau 2-3-4) i kommunen kunne foretages uden skift inden for samme zone og med højst 1 skift til ethvert andet knudepunkt (niveau 2-3-4) i den anden zone.
- Fra **knudepunkt niveau 3 og 4** skal rejser til ethvert andet knudepunkt (niveau 3-4) i kommunen kunne foretages højst 1 skift inden for samme zone og med højst 2 skift til ethvert andet knudepunkt.

5.4 Serviceniveau målt i gangafstand

Målsætningen i planen er, at der i byområde må være en maksimal gangafstand til stoppested på 400 m målt i luftlinje.

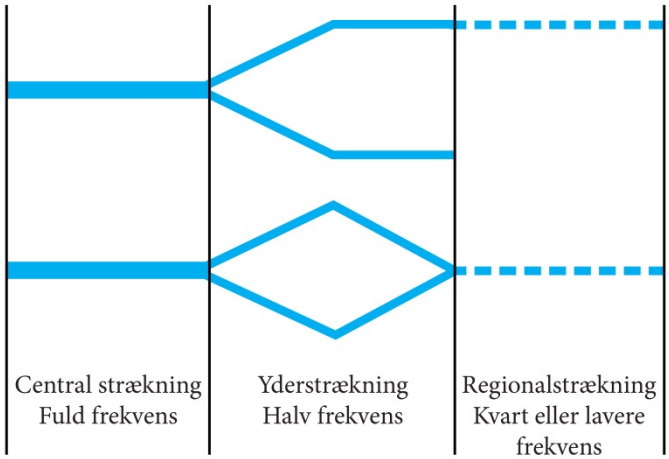
6. FORSLAG – ESBJERG BY

6.1 Principper for forslaget

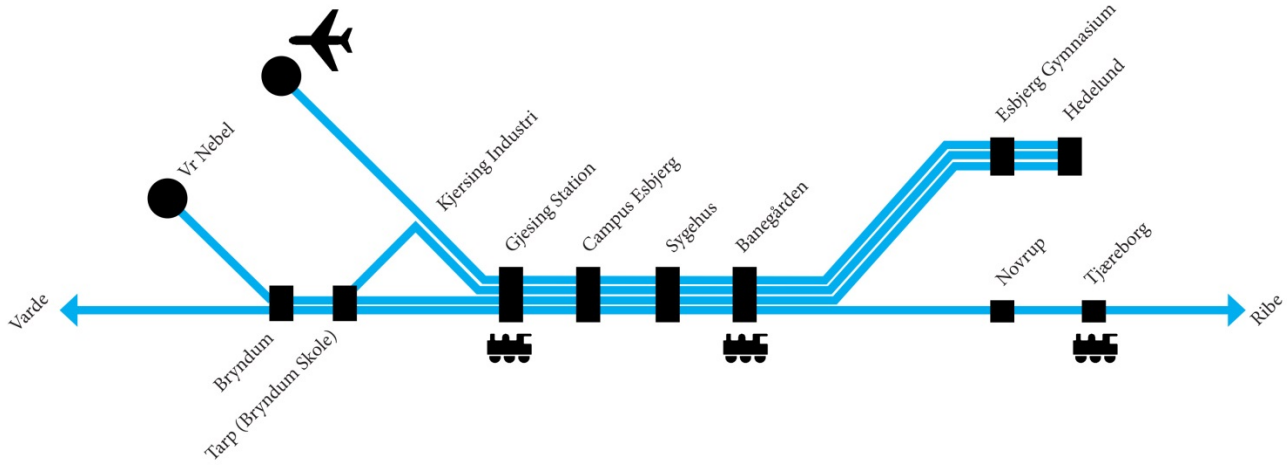
Forslaget til nyt busnet i Esbjerg Byområde er baseret på stambusprincippet. Busnet baseret på dette princip er inden for de senere år indført i bl.a. Aalborg (hvor de kaldes metrobusser), København, Aarhus, Kolding og Ringsted.

Den bærende idé i et stambusnet er, at der er forholdsvis få linjer, som til gengæld kører med høj frekvens. Hermed opnås et øget serviceniveau i de korridorer, hvor stambusserne kører.
I løsningen til Esbjerg arbejdes desuden med følgende principper, som bl.a. kendes fra det tilsvarende system i Aalborg:

- På yderstrækninger kan stambuslinjerne dele sig i grene med lavere frekvens.
- Uden for byområdet fortsætter stambusserne som regionallinjer.



Figur 32 Princip for stambusserne i Esbjerg.

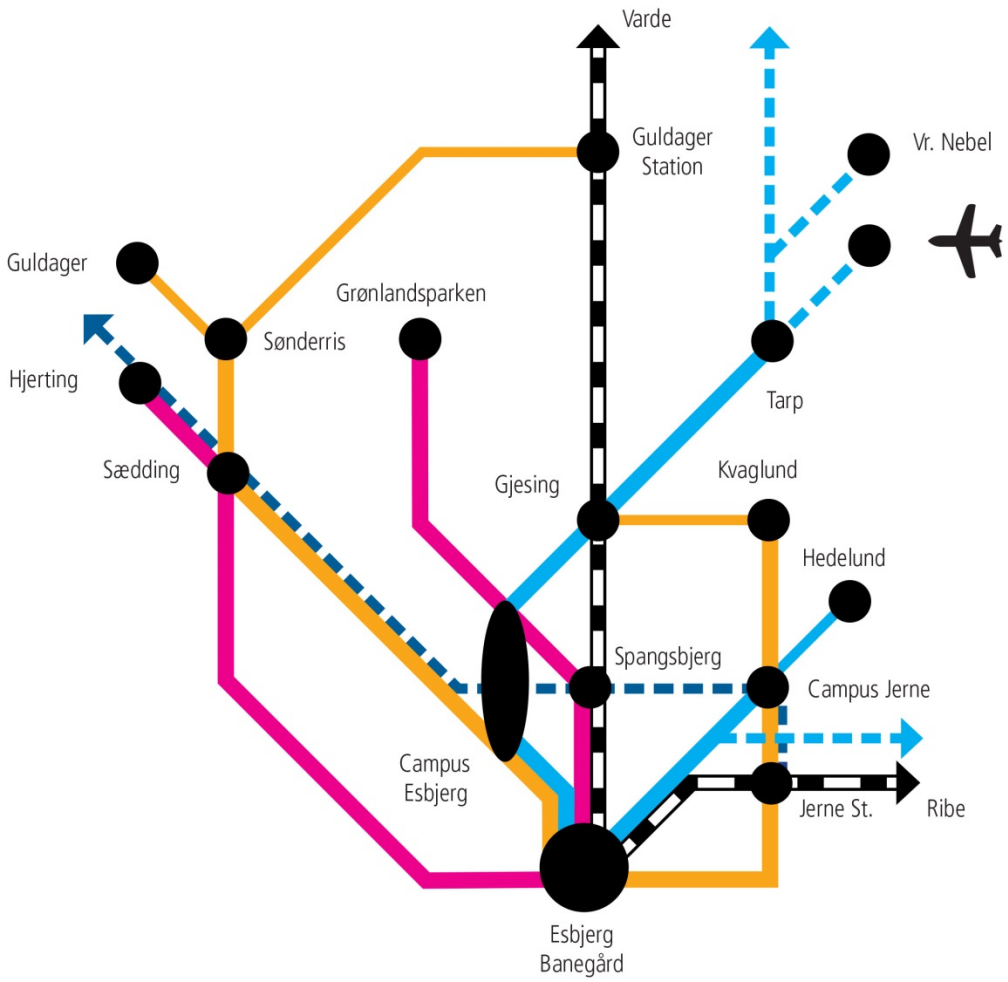


Figur 33 Diagram af den foreslåede stambuslinje 3. Hver linje repræsenterer en afgang i timen i myldretiden.

6.2 Præsentation af stambusnettet

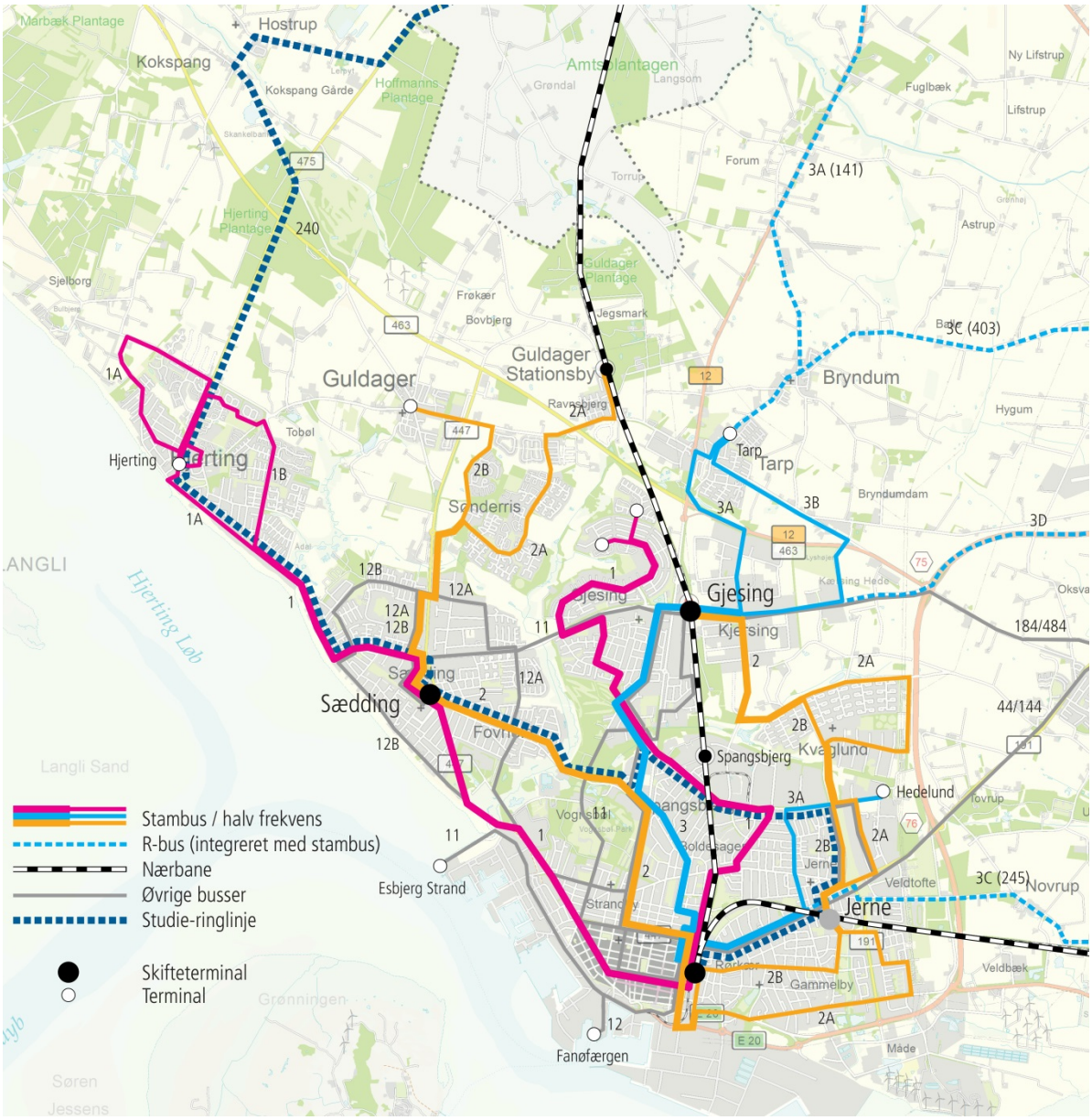
Stambusnettet er baseret på 6 oplande, der bindes sammen med 3 stambuslinjer.
De 6 oplande er:

- Hjerting
- Guldager
- Grønlandsparken
- Gjesing/Tarp
- Kvaglund
- Østerbyen



Figur 34 Diagram over det foreslåede stambussystem. Tyk streg repræsenterer kvarterdrift i myldretiden, tynd streg halvtimedrift og stiplet streg timedrift.

De 3 stambuslinjer kan imidlertid, selv med forgreninger, ikke levere en tilfredsstillende betjening af hele byområdet. Stambusnettet suppleres derfor med linjerne ”11” og ”12”, der betjener de områder, stambusserne ikke betjener.



Figur 35 Kort over det foreslåede busnet i Esbjerg By.

Dette gælder bl.a. Fanøfærgen, hvilket er begrundet i, at denne terminal pga. færgens sejlplan mest hensigtsmæssigt betjenes i et 20/40 minutters system, mens stambussernes grundfrekvens er 15 minutter. En eventuel ændring af dette (se afsnittet om scenarier) kan medføre at Fanøfærgen hensigtsmæssigt kan betjenes af en stambus. Esbjerg Strand betjenes ved at nogle afgange til Fanøfærgen fortsætter hertil.

Regionallinjerne 141 mod Varde og 245 mod Ribe integreres i systemet, således at der i myldretiderne er en bus i timen til hver af disse destinationer. Der bliver tilsvarende en bus i timen til Vester Nebel og 1 i timen til Esbjerg Lufthavn via Gjesing Station. Esbjerg Lufthavn betjenes desuden fortsat af nogle af de regionale linjer i retning mod Billund (se afsnit 7).

I forslaget indgår, at den nuværende linje 240 Esbjerg – Alslev - Varde omlægges, så der køres Varde – Alslev – Hjerting – Sædding – Campus Esbjerg – Campus Jerne – Jerne Station. Hermed opnås dels direkte forbindelse fra Hjerting og Sædding til Campus Jerne uden om Midtbyen, dels direkte forbindelse fra Jerne Station til Campus Esbjerg. Det undersøges, om der er kapacitet til at gennemføre lokale ture Jerne Station – Sædding i myldretiderne.

Frem til åbningen af Jerne Station opretholdes de nuværende ekstrature på linje 245 fra Tjæreborg Station til Degnevej, som anvendes af studerende, der ankommer med toget fra Bramming og Ribe.

Stambussystemet medfører, at nogle vejstrækninger og områder mister deres busbetjening i forhold til i dag. Det gælder bl.a. følgende vejstrækninger:

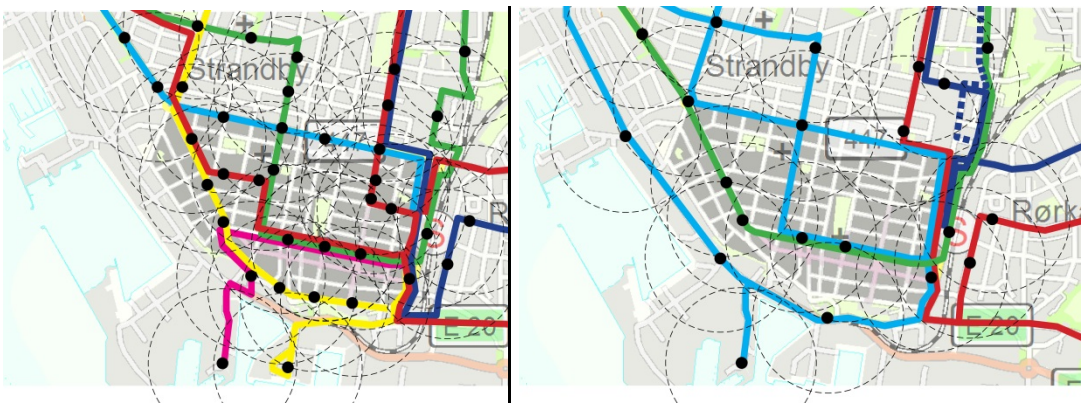
- Gl. Guldagervej
- Håndværkervej
- Strandby Kirkevej
- Måde Industri
- Sportsvej
- Falkevej
- Dokken
- Havnegade
- Hedelundvej
- Nørregade
- Sjelborg
- Sønderengen

Ved langt de fleste af de nævnte strækninger vil der fortsat være et busstoppested inden for 400 m gangafstand. Dette gælder dog ikke Måde Industri og det yderste af Sjelborg-området.

6.3 Linjeføring i Midtbyen

6.3.1 Skolegade

En særlig udfordring for planlægning af busnettet udgøres af linjeføringen i Midtbyen. Udfordringen er at sikre en fornuftig forbindelse for øst-vestgående bustrafik i gennem Midtbyen. Esbjerg Kommune ønsker, at både Havnegade og Skolegade fredeliggøres, mens Nørregade er smal og lidt for langt fra Bymidten.



Figur 36 Linjeføring og stoppesteder med 400 m afstandscirkler i Bymidten i dag (til venstre) og med det foreslåede rutenet (til højre)

Rambøll anbefaler at koncentrere bybustrafikken i Skolegade og udelade bybusser på Havnegade og Nørregade. Den samlede trafikmængde vil blive reduceret væsentligt af den foreslåede etablering af busgade med begrænset ensrettet ærindekørsel tilladt. Der vil stadig være udfordringer, når 2 busser mødes på strækningen. Dette mener vi kan løses, ved at chaufførerne tager gensidigt hensyn. Der burde blive færre konflikter med f.eks. varelevering, når denne kun kan foregå i den ene vejside.

Det vurderes, at Skolegade og stoppestedet i nordsiden af Torvet ud fra en helhedsvurdering giver den bedste betjening af Midtbyen.

I ruteoplægget er der i myldretiden 6 afgange i timen i hver retning gennem Skolegade, hvilket er samme antal som i den nuværende køreplan. På de tidspunkter af driftsdøgnet, hvor der er mest caféliv i gaden, er antallet af busser lavere.

På workshop nr. 2 blev der udtrykt bekymring for gangafstande fra busstop til bl.a. Musikhuset og Biblioteket. Afstanden fra Musikhuset til stoppested på Torvet er ca. 270 m. Fra Biblioteket til Banegården er der ca. 230 m.

Generelt anbefales, at Esbjerg Kommune tager en mere grundlæggende drøftelse af Midtbyens fremtid, herunder f.eks. hvor der skal være parkering og om der skal være restriktioner/betaling for parkeringen, i hvilke gader samt om der er områder, der ønskes fredeliggjort, og hvor der også kan køre busser i fremtiden.

6.3.2 Betjening af Sygehuset

I den nuværende planlægning for udvikling af Sygehuset (Lokalplan Lp01-050-0003) er det forudsat, at Haraldsgade forbi Sygehuset indrettes til sivegade med lav hastighed. Der er dog afsat plads til busstoppesteder.

I forbindelse med udvikling af busnettet er der imidlertid peget på det hensigtsmæssige i at en af stambuslinjerne betjener Sygehuset så direkte som muligt, dvs. via stoppesteder i Haraldsgade foran den kommende hovedindgang.

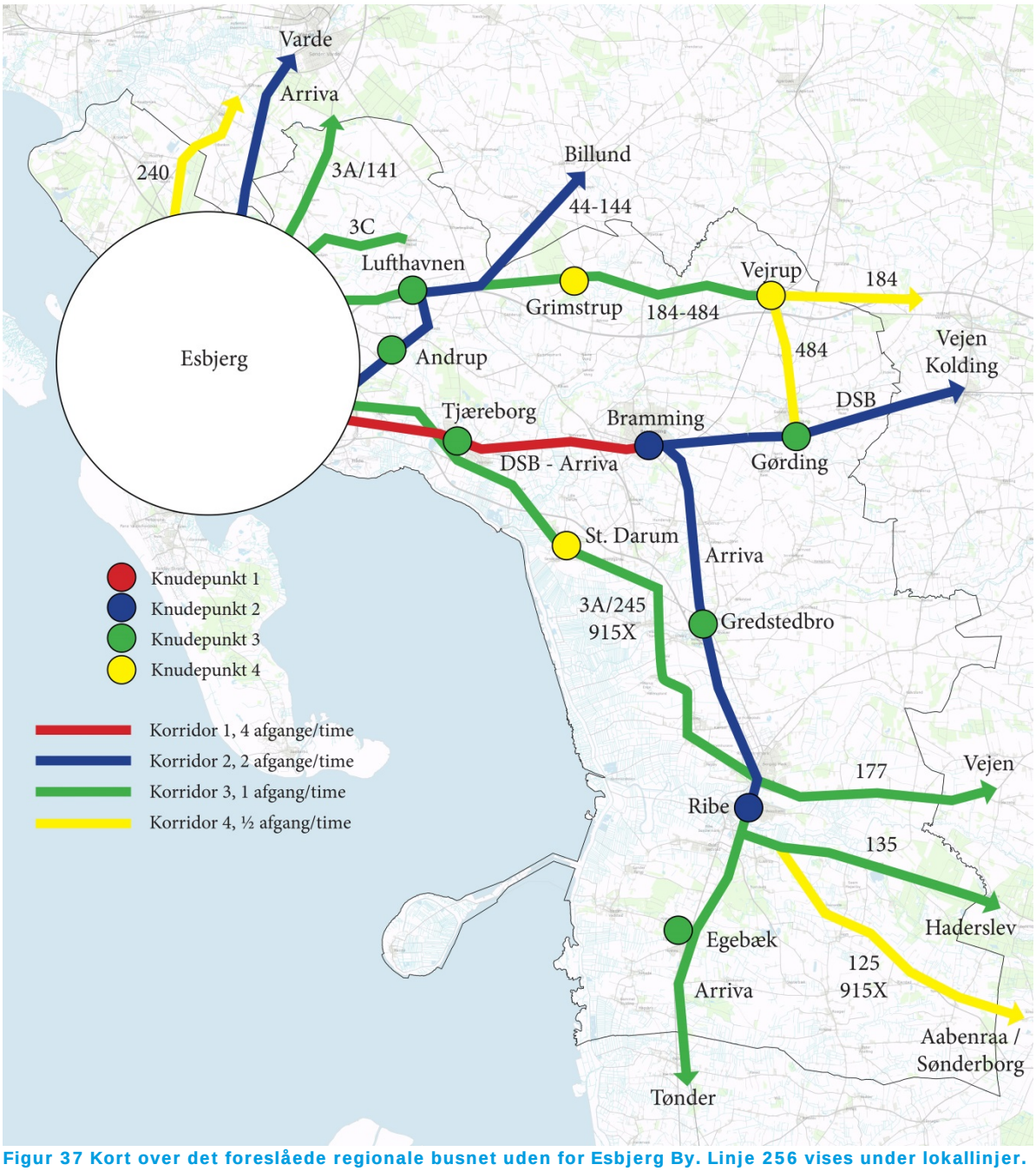
6.3.3 Citybus

På workshops er der stillet forslag om indførelse af en citybuslinje i Midtbyen, eventuelt gratis. Formålet skulle bl.a. være at betjene den centrale del af Midtbyen med mindre busmateriel, og sikre betjening af Sygehuset. Citybus er nævnt som mulig handling i Trafik- og Mobilitetsplanen, hvor der anslås en årlig udgift på 5-10 mio. kr. Den er ligeledes nævnt i Vækststrategien.

Prioriteringen i udviklingen af busnettet har imidlertid været at løse disse transportbehov med de ordinære buslinjer. Herved spares også et skift på en række rejser.

Det konstateres samtidig, at andre byer ikke har kunnet opnå et fornuftigt passagertal på tilsvarende citybuslinjer. Planen umuliggør ikke, at der senere kan etableres en citybuslinje, f.eks. i en situation, hvor der indføres restriktioner mod bilkørsel og parkering i Midtbyen.

7. FORSLAG – UDEN FOR ESBJERG BY



Figur 37 Kort over det foreslåede regionale busnet uden for Esbjerg By. Linje 256 vises under lokallinjer.

7.1 Regionallinjer

Projektets forslag til regionallinjer (inkl. fælleskommunale og mellembys linjer) er i høj grad baseret på de eksisterende forhold. Dog arbejdes med en opstramning af køreplanerne, så der så vidt muligt køres med faste minuttal.

En større ændring er, at den nuværende linje 144 Esbjerg – Vejrup – Billund omlægges til en mere direkte linjeføring ad rute 30, samme rute som linje 44 men med flere stop. Der opstår hermed behov for en ny linje til regional betjening af Esbjerg - Grimstrup – Vejrup.

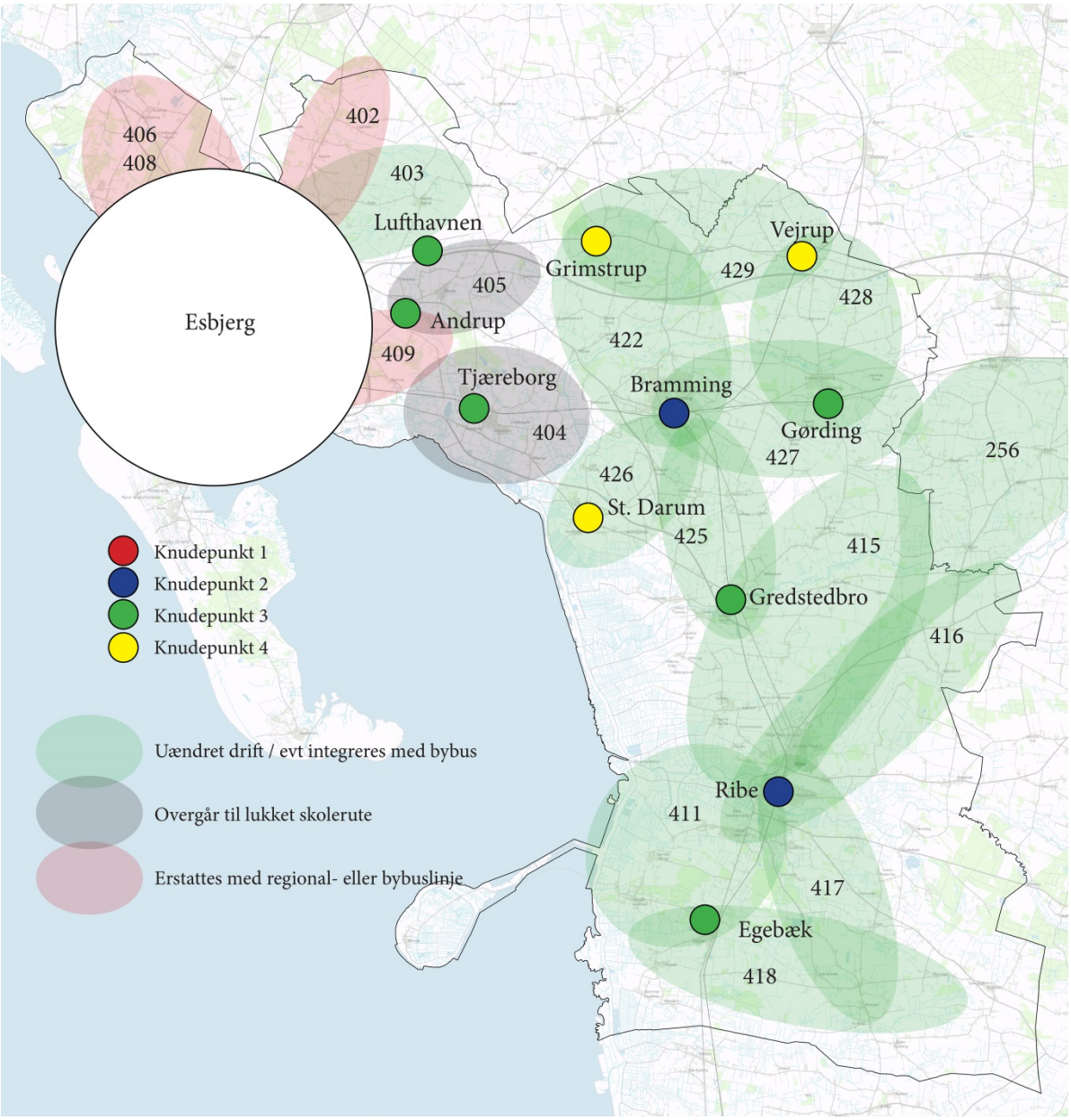
I samarbejde med Sydtrafik foreslås en løsning, hvor der etableres 2 nye linjer, hhv Esbjerg – Vejrup – Vejen og Esbjerg - Vejrup – Gørding. De 2 linjer køres med 2-timedrift, så der vil være timedrift mellem Esbjerg og Vejrup.

Sydtrafik arbejder også med en forbedret køreplan på linje 915X Esbjerg – Ribe – Sønderborg, som bl.a. vil få en morgenafgang fra Ribe til Esbjerg.

Disse tiltag vil tilsammen medføre, at Andrup og Skads vil få en betjening med op til 2 afgange i timen mod Esbjerg.

7.2 Lokallinjer

Lokallinjerne er primært skolebuslinjer, der er åbne for publikum. Enkelte linjer som f.eks. linje 409 har dog karakter af pendlerlinjer. Lokalruterne benyttes af ca. 245.000 passagerer om året.



Figur 38 Kort over lokallinjernes dækningsområder med angivelse af, hvordan de foreslås håndteret i planen.

Da nogle af lokallinjerne har meget lave passagertal og dermed høje driftsudgifter pr. passager, har arbejdsgruppen arbejdet med at udvikle en løsning, som giver lige så god betjening som i dag med et mindre ressourceforbrug.

Det anbefales, at lokallinjerne klassificeres i 3 grupper:

1. Den gruppe, der har de bedste passagertal og dermed den fornuftigste økonomi opretholdes uændret, evt med mindre justeringer efter behov.
2. En gruppe med lave passagertal overgår til lukkede skoleruter.
3. Enkelte linjer, primært omkring Esbjerg By, nedlægges helt.

Tabellen nedenfor viser, hvordan buslinjerne i gruppe 2 og 3 erstattes.

Linje	Område	Erstattes med
402	Forum	Stambus 3 (1/timen)
404	Tjæreborg	Lukket skolerute
405	Vest for Skads	Lukket skolerute/skift til regionalbus
406	Guldager	Stambus 2
408	Kokspang – Sjelborg	Linje 240 (ingen passagerer fra Sjelborg)
409	Skads	Regionallinjer mod Billund

Figur 39 Tabel over lokallinjer, der nedlægges eller overgår til lukket skolerute.

Undersøgelse af passagertallene viser, at linje 404 og 405 stort set udelukkende befordrer skole-elever.

7.3 Ribe By

Ribe By betjenes i dag af en bybuslinje, der kører i halvtimedrift. Desuden betjener de regional-linjer, der kommer ind i byen fra oplandet, de respektive vejstrækninger.

Bybussen har et fornuftigt passagertal, og planen stiller ikke forslag om ændringer af linjeføring eller frekvens.

7.4 Flextrafik og FlexTur

Der er på workshops i forbindelse med gentænkningen stillet forslag om, at kørsel med FlexTur over kommunegrænsen tillades. Sydtrafik bedes vurdere de økonomiske konsekvenser af dette.

I forbindelse med Esbjerg By fastholder planen, at kørsel med Flextrafik ikke skal være muligt internt i Esbjerg By, da Flextrafik ikke skal konkurrere med hverken bybusser eller taxa.

Endelig anbefales det, at FlexUng også indføres i Esbjerg Kommune.

8. TERMINALER / KNUDEPUNKTER

Som en del af planen anbefales en opgradering og systematisering af serviceniveauet på kommunens terminaler, afhængig af deres indplacering i knudepunktsniveauet.

Der anbefales følgende målsætninger for faciliteter på terminalerne:

Element	Niveau 1-2	Niveau 3	Niveau 4
Billetsalg	Bemandet*) Rejsekortautomat Check-ind og check-ud på jernbanestationer	Rejsekortautomat	Nej
Toilet	Ja	Nej	Nej
Venterum	Lukket	Åbent	Åbent
Cykelparkering	Aflåselig	Overdækket	Stativer
Realtidsinformation, ur	Ja	Ja	Ja, i stoppestedsstander
Strømforsyning	Ja	Ja	Ja

*) Bemandet billetsalg kan være i kiosk/butik i kort afstand fra terminalen.

Figur 40 Oversigt over faciliteter på terminaler / knudepunkter

På workshoppen 1. marts 2016 blev der stillet forslag om videoovervågning. Dette kan medvirke til øget tryghed på terminalerne.

Også på nogle af stoppestederne uden for knudepunkterne vil det være relevant at etablere læskærm og cykelparkering efter en nærmere vurdering af behovet.

Sydtrafik har implementeret Rejseplan app med realtidsinformation, hvilket kan supplere information på terminalerne.

Eksempler på faciliteter:

Figur 41 Terminalbygning ved Morsø Gymnasium. Pavillonen bagved læskærmen indeholder toilet og chaufførrum.

Figur 42 Overdækket cykelparkering (Nykøbing Mors)

Figur 43 Eksempel på realtidsinfo i TUS-layout. På samme skærm vises bus- og togafgange (Flintholm Station, København). TUS er et system for fælles rejseinformation for bus og tog, udviklet af en række af interessenterne i fællesskab.

9. SCENARIER OG ØKONOMI

Af kommissoriet fremgår, at der i planen skal arbejdes med 2 scenarier:

- *Scenarie 1, som er udgiftsneutralt for Esbjerg Kommune, dog med en forventning om større mulighed for overholdelse af budgettet end i de seneste regnskabsår.*
- *Scenarie 2, som beskriver en udvidelse af driften, i første omgang med øgede udgifter men med en forventning om balance i økonomien i løbet af en årrække pga. øgede billetindtægter.*

I samarbejde mellem Esbjerg Kommune, Sydtrafik og Rambøll er der foretaget en skønsmæssig beregning af økonomien i i alt 3 forslag af den fremtidige kollektive trafik. Sydtrafik har beregnet driftsudgifter, og Rambøll har udarbejdet skøn over vækst i passagertal i de 3 forslag.

De 3 forslag adskiller sig primært ved deres serviceniveau på bybusbetjeningen i Esbjerg, hvor langt de fleste passagerer findes, og de fleste ressourcer bruges.

De 3 forslag kan beskrives sådan:

- Forslag 1: Kvarterdrift i stambusnettets primære korridorer i perioden kl. 6 – 18, halvtimes drift efter 18 og lørdag-søndag.
- Forslag 2: Som forslag 1, dog også med halvtimes drift mellem kl. 9 og 13.
- Forslag 3: 20-minutters drift, nedsat i yderperioderne.

Forslag	2017	2018	2019	2020	2021
1	0	+5%	+8%	+12%	+12%
2	0	+3%	+6%	+10%	+10%
3	0	+2%	+4%	+7%	+7%

Figur 44 Estimeret ændring i passagertal og dermed indtægter i de 3 ruteforslag. Der er indregnet, at det nye bussystem først implementeres midt i 2017, og at der er risiko for et kortvarigt fald i passagertallet umiddelbart efter implementeringen.

Beregningerne viser, at forslag 2 opfylder de opstillede krav til scenarie 2, mens forslag 3 opfylder de opstillede krav til scenarie 1. Forslag 2, med kvarterdrift i myldretiden, vil med de indarbejdede forudsætninger betyde behov for yderligere 5,3 mio. kr. pr. år til den kollektive bustrafik ved fuld implementering. Kvarterdriften vurderes dog i højere grad at blive oplevet som et serviceløft og leve op til Esbjerg kommunes vækststrategi og anbefales som grundlag for den fremtidige busbetjening i Esbjerg Kommune.

Mio. kr.	2017		2018		2019		2020		2021	
Forslag	**Netto udg.**	**Afv.**	**Netto udg.**	**Afv.**	**Netto udg.**	**Afv.**	**Netto udg.**	**Afv.**	**Netto udg.**	**Afv.**
1	81,1	-12,9	79,5	-11,3	78,5	-10,3	77,8	-8,9	77,8	-8,9
2	76,8	-8,6	75,8	-7,6	74,8	-6,6	74,2	-5,3	74,2	-5,3
3	69,9	-1,7	69,2	-1,0	68,6	-0,4	68,2	0,6	68,2	0,6

Figur 45 Estimeret nettoudgift og afvigelse fra Esbjerg Kommunes nuværende budget, beregnet at Esbjerg Kommune. Millioner kroner.

Det understreges, at beregningerne er behæftet med en vis usikkerhed. Eksempelvis kendes Esbjergs kommunes andel af Sydtrafiks faste udgifter ikke i hele 5-års perioden, og de forventede tal for passagervækst er estimater, baseret på erfaringer fra andre kommuner og byer, der har foretaget tilsvarende større omlægninger af busdriften.

10. ANLÆGSPROJEKTER

10.1 Indledning

I forbindelse med udarbejdelse af planen er der identificeret en række fysiske anlægsprojekter, som vil være nødvendige eller ønskelige for at muliggøre gennemførelse af planen.
Anlægsprojekterne kan inddeles i 3 prioriteter:

1. Projekter, der er nødvendige for gennemførelse af planen
2. Projekter, der ikke er direkte nødvendige for gennemførelse af planen, men som understøtter planens intentioner
3. Projekter, som på længere sigt er ønskelige.

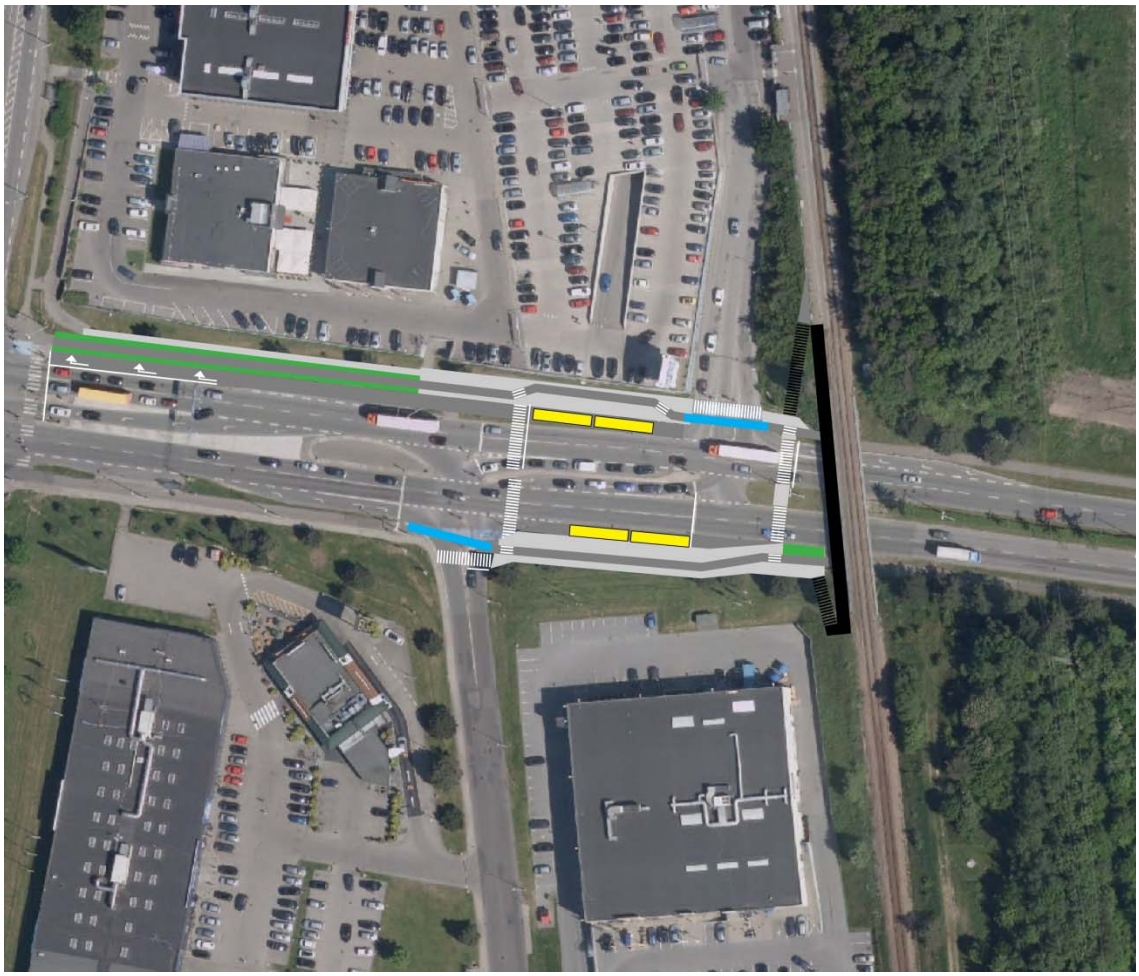
På basis af enkle skitser og beskrivelser har Rambøll udarbejdet foreløbige anlægsoverslag over løsningerne. Det understreges, at overslagene er baseret på et forholdsvis unøjagtigt grundlag.

Projekt	**Lokalitet**	
Prioritet 1		kr. 7.800.000
Projekt A.	Gjesing Station: Miniterminal	kr. 5.100.000
Projekt B.	Busterminal i Tarp	kr. 1.500.000
Projekt C.	Pulje til stoppesteder og endestationer	kr. 500.000
Projekt D.	Haraldsgade. Stoppesteder ændres til størrebus	kr. -
Projekt E.	Skolegade. Skiltning og mindre ændringer	kr. 100.000
Projekt O.	Toldbodvej: Stoppesteder ved Britanniavej	kr. 600.000
Prioritet 2		**kr. 13.500.000**
Projekt F.	Frodesgade/Stormgade. Busprioritering	kr. 200.000
Projekt G.	Strandby Kirkevej/Kvaglundvej. Busprioritering	kr. 200.000
Projekt H.	Stormgade/Grådybet/Strandby Kirkevej. Busprioritering	kr. 200.000
Projekt I.	Stormgade ved Spangsbjerg Kirkevej. Busprioritering	kr. 200.000
Projekt J.	Spangsbjerg Møllevej. Busprioritering og cykelshunt	kr. 1.600.000
Projekt K.	Gjesing Ringvej. Ekstra svingbane mod Gl. Vardevej	kr. 1.500.000
Porjekt L.	Strandby Kirkevej/Nørrebrogade/Spangsbjerg Kirkevej Busprioritering	kr. 200.000
Projekt M.	Tarp Hovedvej/Tarp Byvej ombygges til signalreguleret kryds	kr. 2.100.000
Projekt N.	Busgade forbi Sædding Centret	kr. 4.100.000
Projekt P.	Busterminal ved UC Syd.	kr. 2.200.000
Projekt Q.	Gjesing Ringvej/Vester Gjesingvej. Nyt signal	kr. 1.000.000
Prioritet 3		**kr. 3.200.000**
Projekt R.	Hjerting Ringvej/Sdr. Tobølvej. Nyt signal	kr. 1.000.000
Projekt S.	Stormgade/Slåenvej. Nyt signal	kr. 1.000.000
Projekt T.	Frodesgade ved Torvegade. Busprioritering	kr. 200.000
Projekt U.	Busbaner i Stormgade mellem Grådybet og Frodesgade	kr. 1.000.000
I alt ekskl. moms.		**Kr. 24.500.000**

Figur 46 Oversigt over de anlægsprojekter, der er regnet overslag på.

I det følgende præsenteres de projekter, der er udarbejdet tegninger af.

10.2 Projekt A: Miniterminal ved Gjesing Station



Figur 47 Projekt A: Planskitse af miniterminal ved Gjesing Station

Det primære formål med dette projekt er at skabe lettere forhold for skift mellem nærbanen og stambusser mod Campus Esbjerg/Midtbyen og Campus Jerne.

Projektet omfatter:

- Busstoppestederne i begge retninger rykkes mod øst for at reducere gangafstanden mellem bus og tog.
- Adgang til nærbaneperronen via en trappe direkte fra Kjersing Ringvej.
- Gangbro parallelt med nærbanebroen, så man kan komme mellem nærbanen og det sydlige busstoppested uden at skulle krydse vejen i niveau.
- Fodgængerfelter over Kjersing Ringvej, dels af hensyn til passagerer, der ikke kan benytte trapperne, dels af hensyn til lokal let trafik, f.eks. fra Østre Gjesingvej til Bilka og stationen.
- Fortov langs adgangsvejen til stationen som sikrer sikker niveaufri adgang.
- Højresvingbane frem mod Stormgade for at sikre, at ligeudkørende busser og andet trafik ikke fanges bag højresvingende.
- Generel opgradering af signalsystemet med busprioritering og trafikstyring.

10.3 Projekt B: Endestation i Tarp

Figur 48 Planskitse af endestation i Tarp

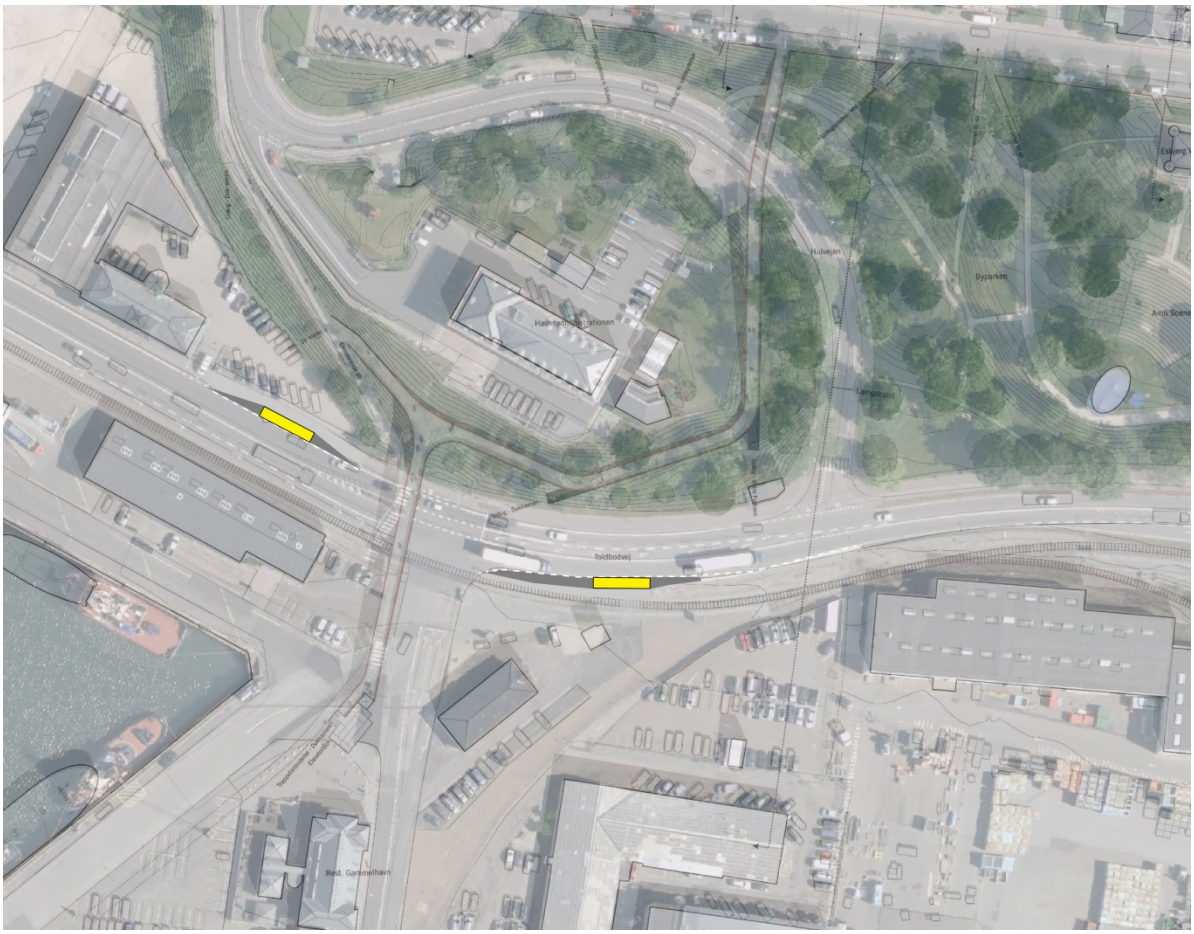
Formålet med dette projekt er at skabe en endestation i Tarp, da det foreslås at en af stambuslinjerne skal have terminal her, og der ikke i dag findes faciliteter for dette.
Terminalen foreslås placeret på Bryndumvej over for Landlystvej. Arealet ejes af Esbjerg Kommune. Terminalen indrettes, så busser i begge retninger kan vende i den eller køre gennem den.

10.4 Projekt E: Busgade i Skolegade

Figur 49 Planskitse af busgadestrækning i Skolegade

Som beskrevet i afsnit 6.3 anbefales det at udpege Skolegade som den centrale korridor for busser, der skal øst-vest i Midtbyen. For at understøtte bussernes fremkommelighed og stadig opnå en vis fredeliggørelse af gaden foreslås strækningen fra Englandsgade til Jyllandsgade omlagt til busgade, hvor nødvendig ærindekørsel dog tillades i én retning, og taxa- og cykelkørsel i begge retninger.

10.5 Projekt O: Stoppesteder på Toldbodvej ved Britanniavej



Figur 50 Planskitse af stoppesteder på Toldbodvej ved Britanniavej. "Landgangen" vises i svag tone.

Formålet med dette projekt er at skabe stoppesteder på Toldbodvej til betjening af Dokken, da det foreslås at Dokken i fremtiden ikke skal have direkte busbetjening.

Pladsforholdene er snævre, men det vurderes at der er plads til at etablere stoppesteder i nordsiden ved at inddrage et lille areal fra en eksisterende parkeringsplads, og i sydsiden ved at indsnævre det gennemgående kørespor lidt og etablere helle på tidligere sporterræn. Dette forudsætter dog nærmere undersøgelser og tilladelse fra de relevante myndigheder.

På tegningen er vist placering af den kommende bro "Landgangen" som forbinder Midtbyen og Dokken.

11. ANDRE FOKUSOMRÅDER

I forbindelse med udarbejdelse af projektet er der undervejs nævnt en række forhold, som ikke direkte er en del af planen, men som kan medvirke til at understøtte planens intentioner.

11.1 Markedsføring / kommunikation

11.1.1 I forbindelse med planens udrulning

Den foreslåede ændring af busnettet er meget omfattende og kan erfaringsmæssigt medføre negativ omtale – f.eks. fra beboere, der mister deres direkte bus - og fald i passagertallet.
Det vil derfor være vigtigt at igangsætningen af det nye busnet ledsages af en omfattende kommunikationsindsats, som fortæller om fordelene ved det nye net.

Ud over traditionel annoncering via medier og net kan det foreslås at markere overgangen med f.eks. gratis kørsel i en weekend eller en uge og events som f.eks. kørsel med veteranbusser og –tog.

Der bør udarbejdes en detaljeret kommunikationsplan om dette.

11.1.2 Løbende

Blandt mulige tiltag er nævnt salg af særlige eventbilletter, hvor f.eks. entré til en koncert eller et sportsarrangement kombineres med en billet til den kollektive trafik

11.1.3 FlexTur

Der er på de gennemførte workshops givet udtryk for at flextrafik-tilbuddet ikke er tilstrækkelig kendt blandt Esbjergs borgere. Dette bør indgå i kommunikationsstrategien, da det er en vigtig del af det fremtidige kollektiv trafik tilbud.

11.2 Busmateriel

I forbindelse med kommende udbudsrunder vil det være relevant at se på, om det – under skyldig hensyntagen til busoperatørernes fleksibilitet – kan være gevinster at hente ved at arbejde med f.eks. mindre eller større busser på udvalgte linjer.