

BILAG 1 BESKRIVELSE AF SUPERCYKELSTI ESBJERG

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

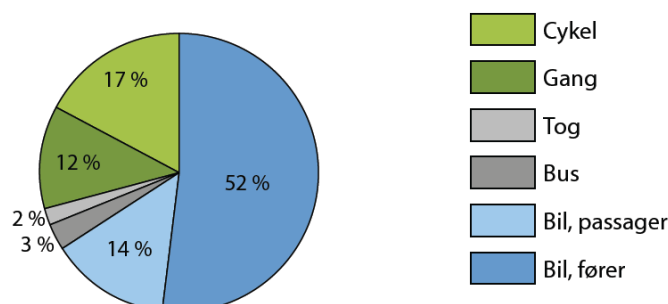
TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

1 Baggrund og formål

Esbjerg Kommune er i gang med at udarbejde en trafik og mobilitetsplan. Baggrunden for denne og for at søge om støtte til et projekt med supercykelsti er, at Esbjerg, som andre større byer i Danmark, fremadrettet vil opleve en betydelig vækst i trafikken og dermed øget trængsel på vejnettet. Allerede i dag udgør biltrafikken 66% af alle ture kørt i Esbjerg Kommune, mens cykeltrafikken udgør 17%, ligesom kollektiv trafik kun udgør 5%, se Figur 1.



Figur 1 Modal split for Esbjerg Kommune, Transportvaneundersøgelse 2008.

Frem til 2030 forventes en forøgelse i vejtrafikken på over 40 %. Samtidig står Esbjerg Kommune overfor betydelig klimaudfordringer i forbindelse med at man politisk har besluttet at reducere den samlede CO₂ udledning i 2020 med 30 %. I dag udgør transporten 22 % af udledningen af CO₂. Stiplan for Esbjerg Kommune har som formål at øge cykeltrafikken generelt samt specifikt for børn og unge, ligesom sikkerheden for cyklister skal forbedres. Sideløbende er der generelt i kommunen fokus på sundhedsfremme og dermed ønsket om bl.a. øget brug af cykel/gang som transportmiddel. Supercykelstier passer således godt ind i de målsætninger Esbjerg Kommune har på transportområdet.

PROJEKTNR. A036928
DOKUMENTNR. 2
VERSION 1.1
UDGIVELSESDATO 31/1-2013
UDARBEJDET mkni
KONTROLLERET klei
GODKENDT mkni

2 Aktiviteter

Supercykelstiprojektet indeholder projekter, der skal sammenkoble Esbjerg centrum og havnen med hhv. den nordlige del af byen samt på det lange stræk til Tarp lige nord for Esbjerg samt til Varde endnu nordligere. Supercykelstiprojektet på 6,5 km ses på et oversigtskort på Figur 2, og er også vedlagt særskilt i bilag 5.



Figur 2 Oversigt over supercykelstiprojektet i Esbjerg

Esbjerg Kommune har i masterplan for byen et ønske om at sammenkoble forskellige dele af kommunen. Supercykelstiprojektet underbygger denne plan ved at tage fat på en kobling af by og havn samt midtby med nordlig del af byen, herunder bl.a. Campus og EUC Vest, ligesom der er god forbindelse til banegården. Samti-

dig kobler supercykelstien også Esbjerg by sammen med omkringliggende byer, da der opnås forbindelse videre til Varde mod nord.

Der er allerede igangsat et projekt, der skal forbinde havnen med midtbyen, hvor der skal etableres en stiforbindelse ved hjælp af broer over hhv. Toldbodgade langs havnen og Hulvejen, se Figur 3. Projektet er et samarbejde mellem flere parter, hvor Esbjerg finansierer en del af projektet. Supercykelstiruten ligger i forlængelse heraf og ansøgningen indeholder tiltag, der skal sikre den gode kobling mellem en ny cykelvenlig gade og dette projekt.



Figur 3 Illustration af broforbindelsen Landgangen mellem havnen og byen

Havnen og centrum forbindes med de nordlige dele af Esbjerg, der bærer præg af større boligområder med store boligblokke, hvor sundheden med mere aktiv transport søges forbedret. I Esbjerg N ligger også Esbjerg Storcenter, Bilka og andre store butikker samt et større erhvervsområde, mens der undervejs på strækningen ligger bl.a. universitet og campus, social- og sundhedsskole samt EUC.

Det centrale Esbjerg indeholder blandt andet en del større arbejdspladser, herunder Esbjerg Kommune, politiet, Sydvestjysk sygehus, gymnasium m.fl. hvorfor forbindelsen giver gode cykelforhold for en række pendlere med arbejdsplads i centrum.

På Dokken umiddelbart i forlængelse af stiforbindelsen ved havnen ligger en række vidensvirksomheder, der i dag beskæftiger ca. 500 personer, og hvor der indenfor de kommende år kan forventes flere. Esbjerg Havn har foruden en stigende vækst i arbejdspladser indenfor off shore og vindenergi. Gode cykelstiforbindelser vil være medvirkende til at kunne tiltrække den ønskede arbejdskraft.

Kirkegade - cykelvenlig gade

I Kirkegade fra havneforbindelsen gennem centrum til Nørregade indeholder Supercykelstiprojektet en cykelvenlig gade. Der er i 2003 gennemført et projekt under Vejdirektoratets rådighedspulje, hvor der skulle udarbejdes et skitseprojekt for hvordan en sådan cykelvenlig gade kunne udformes. I sommeren/efteråret 2012 gennemførte Esbjerg Kommune et forsøg med midlertidigt at lukke for Kirkegade med mulighed for at cykle samt bedre mulighed for uderum i relation til forretningslivet. Evaluering af forsøget viste, at der var et flertal, der var positive for at lukke Kirkegade for biltrafik ved Kongensgade. Der skal i 2013 udføres et nyt for-

søgsprojekt med aktiviteter i gaden. Udformningen af krydsningen ved Kongensgade tilpasses resultatet af det nye forsøg. Ved cykelgadens udløb i Havnegade sikres gode cykelforhold i forhold til at opnå en god sammenkobling til Landgangen og dermed havnen.



Figur 4 God kobling til havnen (1) samt cykelvenlig gade (2)

Den cykelvenlige gade spiller desuden godt sammen med planer for midtbyen, hvor der i løbet af de næste år skal ske en renovering af gågaden i Kongensgade. Supercykelstiprojektet indeholder, at der ses nærmere på krydsningen mellem gågade og supercykelsti, så der opnås både høj fremkommelighed, men også god sammenhæng og dynamik med midtbyens liv. Der etableres cykelparkeringspladser for at understøtte sammenhængen yderligere og for at ansatte og besøgende i centrum, der ankommer via supercykelstien kan komme af med cyklen, ligesom cykelparkeringen er et meget synligt tegn på forandringen. Cykeltæller, luftpumpe eller andet byinventar rettet mod cyklisterne indarbejdes og signalerer høj kvalitet.

Fra Nørregade og nordpå er der i dag 30 km/t zone og røde cykelbaner på det første stykke af den let trafikerede gade og herefter forløber ruten af boligvej med hastighedsdæmpende foranstaltninger frem til Spangsbjerg Kirkevej. I krydset med Spangsbjerg Kirkevej er der allerede en hævet flade, der sikrer lav hastighed og en sikker krydsning.

Spangsbjerg Kirkevej - cykelstier

På Spangsbjerg Kirkevej er der i dag cykelbaner samt nogle mindre stykker cykelstier i sydsiden. Supercykelstiprojektet indeholder en opgradering af cykelbanerne til cykelstier for hermed at højne kvalitet og trafiksikkerhed på strækningen.

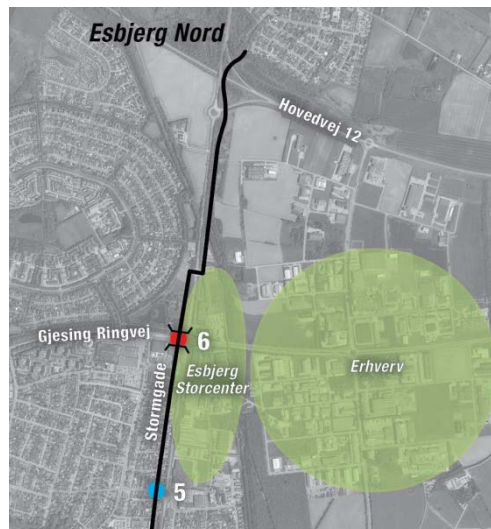
Ved krydsningen med Stormgade etableres en højresvingsshunt, så cyklister kan svinge til højre uden at skulle holde for rødt.



Figur 5 Cykelstier (3) og højresvingsshunt (4) ved Spangsbjerg Kirkevej

Stormgade - sikker krydsning og cykeltunnel

Langs Stormgade er der velfungerende cykelstier i begge sider af vejen med rabat mellem kørebane og cykelstier. Disse stier i begge sider af vejen benyttes frem til Spangsbjerg Møllevvej, hvorfra den dobbelttredede sti i vestsiden af Stormgade benyttes. Ved Spangsbjerg Møllevvej er der direkte forbindelse til Universiteter og Campus-området.



Figur 6 Sikker krydsning (5) og cykeltunnel (6)

På den dobbelttredede sti langs Stormgade er der behov for en forbedring af krydsningen af fordelingsvejen Niels Lønnes Vej, der foretages i niveau med vejen.

I projektet ligger etableringen af en cykeltunnel under Gjesing Ringvej, der er et af de meget trafikerede kryds i Esbjerg med ca. 15.000 biler i begge retninger. Den dobbelttredede krydsning sker i dag i niveau med vejen i en særskilt fase i signalanlægget. En cykeltunnel vil både forbedre fremkommeligheden for cyklister, ligesom trafiksikkerheden og ikke mindst trygheden forbedres gennem projektet. Ved etablering af cykeltunnelen vil der blive lagt særlig vægt på at skabe en tryk krydsning ved at søge at skabe gode lysforhold i tunnelen f.eks. med ovenlys, hærværksikre armaturer eller med belysningen bygget ind i selve tunnellens sider som en form for ”lysende vægge”. Herudover vil muligheder for nye materialetyper og/eller overflader med henblik på at undgå graffiti på væggene blive undersøgt, da det også er en faktor, der spiller ind i forhold oplevelsen af tryghed i tunnelen.

Efter den nye tunnel er der mulighed for at fortsætte til boligområder i det nordlige Gjesing eller videre mod Tarp, hvor der allerede er en bro over hovedvej 12 og herfra er der videre cykelstiforbindelse mod Varde.

3 Teknisk beskrivelse

Cykelvenlig gade og cykelparkering

I Esbjerg centrum implementeres en cykelvenlig gade og sikker og fremkommelig krydsning af Havnegade og øvrige sideveje. Gaden etableres med inspiration i de forsøg, der har været lavet i gaden, hvor der bliver plads til cykeltrafik midt på gaden, mens vejen indsnævres med byinventar, etablering af cykelparkering m.v. Se inspirationsfotos fra forsøget samt skitse af tværprofil i bilag 4.

Cykelstier og højresvingsshunt

Der etableres cykelstier langs Spangsbjerg Kirkevej. Der er i dag brede cykelbaner på strækningen, så cykelstierne kan i vidt omfang etableres i det nuværende tværprofil, se tværprofil af bilag 4. Ved afslutningen af cykelstier på Spangsbjerg Kirkevej etableres en højresvingsshunt udenom signalet ved Stormgade.

Sikre krydsninger

Ved Niels Lønnes Vej foretages nogle trafikikkerhedsmæssige forbedringer med fokus på at sikre fremkommelighed for cyklister.

Ved Gjesing Ringvej etableres en stitunnel under vejen. Bredden af tunnelen skal være 4 m bred m.h.p at skabe tilstrækkelig plads til både cykeltrafik og gående. Tunnelen bliver ca. 35 m lang. Krydsningen fjernes i signalanlægget og signalprogrammet ændres, så cykeltrafik ikke indgår. Se skitse af tunnel i bilag 4.

Information og markedsføring

Der gennemføres information og markedsføring af tiltagene på supercykelstien. Der vil her være fokus på it-baserede løsninger.

4 Organisation

Projektet udføres af Vej og park, Esbjerg Kommune. COWI inddrages i planlægning og evaluering af projektet. Projekterne i midtbyen koordineres med projekter for blandt andet renovering af gågader og i samarbejde med Esbjerg City. Dansk Cyklist Forbund, Bymidtesamarbejdet og øvrige interessenter inddrages i projektet.

5 Tidsplan

	2013	2014	2015
Planlægning og projektering			
Centrum: Cykelvenlig gade, cykelparkering			
Nord: Cykeltunnel, cykelstier, sikker krydsning			
Evaluering			