

MAJ 2014  
VARDE KOMMUNE

# TRAFIKPLAN FOR VARDE BY 2014-2025

TEKNISK RAPPORT

# FORELØBIG





MAJ 2014  
VARDE KOMMUNE

# TRAFIKPLAN FOR VARDE BY 2014-2025

TEKNISK RAPPORT

# FORELØBIG

PROJEKTNR. A036842  
DOKUMENTNR. 2  
VERSION 4.2  
UDGIVELSESDATO 23. maj 2014  
UDARBEJDET FST, KRMA  
KONTROLLERET MRKE  
GODKENDT MRKE



# INDHOLD

1	Indledning	7
2	Status for trafikale mål og planer	8
2.1	Trafik- og miljøhandlingsplan for Varde By	8
2.2	Parkering	8
2.3	Trafiksikkerhedsplan	9
2.4	Kommuneplan 2013	9
2.5	Kollektiv trafik	10
2.6	Statsveje	11
2.7	Øvrige planer	11
3	Mål for trafikken i Varde by	12
4	Vejene og biltrafikken	15
4.1	Status og forventninger	15
4.2	Trafikplan for midtbyen	20
5	Parkering	29
5.1	Status og forventninger	29
5.2	Analyse og vurdering	31
5.3	Parkeringsinformation	33
6	Stinet og lette trafikanter	34
6.1	Status og forventninger	34
6.2	Analyse og vurdering	36
7	Handlingsplan	37



# 1 Indledning

Varde Kommune udarbejdede i september 2000 ”Trafik- og Miljøhandlingsplan for Varde By”, som indeholdt en række analyser og forslag til forbedringer inden for trafikken, det trafikale miljø og parkeringsforholdene.

I november 2009 vedtog Byrådet ”Trafiksikkerhedsplan 2009”, som omhandlede hele kommunen, og som ud fra analyser foreslog tiltag til forbedring af trafiksikkerheden.

Gennem årene har både by og trafik udviklet sig, og sideløbende er en række af forslagene i de to planer blevet gennemført.

Siden 1970erne har Varde Kommune haft stort fokus på bevaringen af Varde midtbys kvaliteter i bygninger og gaderum. Ved privat initiativ er der i 2011 udarbejdet ”Designmanual for Varde Midtby” som et oplæg til at videreudvikle Varde midtbys særegenhed blandt andet ved forbedringer i gademiljøet.

Varde Kommune ønsker at få opdateret trafikplanen for Varde by. Formålet med en opdateret Trafikplan er at kortlægge de nuværende og forventede fremtidige trafikale udfordringer og i sammenhæng med den øvrige planlægning for midtbyen at udgøre det overordnede plangrundlag for de kommende års udvikling af byens vej- og stinet.

Som et nyt redskab i dette arbejde har Varde Kommune fået udarbejdet en trafikmodel for Varde by. Modellen er et regneværktøj, som gør det muligt at opstille en prognose for den fremtidige trafik. Det kan her også analyseres, hvilken betydning forskellige foranstaltninger vil have på trafikens omfang og fordeling på vejnettet.

Trafikmodellen er sammen med nye registreringer af trafik og parkering anvendt som en del af grundlaget for trafikplanen. Denne rapport omhandler trafikplan for Varde by, mens trafikmodellen er nærmere beskrevet i separat notat.

## 2 Status for trafikale mål og planer

I det følgende redegøres kort for hvilke trafikale mål og planer, der er i Varde Kommunes nuværende planlægning. De trafikale mål og planer udgør et sæt af overordnede strategier og pejlemærker for det nuværende og fremtidige arbejde med kommunens konkrete vej- og trafikprojekter.

### 2.1 Trafik- og miljøhandlingsplan for Varde By

Trafikplan fra 2000 indeholder endvidere en miljøhandlingsplan. Der er formuleret mål for trafiksikkerheden, hvor antallet af dræbte og tilskadekomne skal halveres i 2015 i forhold til 1998.

Planen sigter mod at sikre en god fremkommelighed på trafikveje, og at lokalveje udformes, så de understøtter deres formål med kun at betjene lokal trafik.

I planen er det desuden formuleret, at der ønskes en overflytning fra bil til cykel- og kollektiv trafik. Herunder er der konkrete mål for afstande til busstoppesteder og frekvensen af busdriften i byen. Samtidig skal det være trygt og sikkert for alle at færdes på cykel og til fods.

Midtbyen skal desuden være et attraktivt sted for handlende og beboerne, og være tryk og sikker at færdes i. Endelig indeholder planen også en målsætning om støjbelastning af boligerne i byen.

Trafikplan 2000 resulterede i en handlingsplan med en række konkrete projekter, der skal sikre, at ovenstående mål opnås. En lang række af disse er gennemført, mens andre stadig mangler, eller er blevet fravalgt, siden planen blev udarbejdet.

### 2.2 Parkering

I forbindelse med Trafikplan- og miljøhandlingsplanen for Varde by, er der i 2000 ligeledes gennemført en parkeringsanalyse af byens P-pladser. Her er antallet af parkeringspladser kortlagt, og brugen af disse er registreret.



Resultatet af analysen dengang var, at der generelt var tilstrækkelig med parkeringspladser i byen. Da parkeringsanalysen ligger så mange år tilbage, er der som del af arbejdet med trafikplanen gennemført en ny parkeringsanalyse.



## 2.3 Trafiksikkerhedsplan

Varde Kommunes seneste trafiksikkerhedsplan er udarbejdet i 2009. I trafiksikkerhedsplanen er der formuleret et mål om, at antallet af dræbte og tilskadekomne er halveret i 2017 i forhold til gennemsnittet af 2005-2007. Planen fokuserer særligt på høj hastighed, sikre skoleveje og unge bilister.

I planen er særlige uheldstemaer og indsatsområder identificeret, og der er opstillet en række konkrete forslag til projekter, der kan medvirke til at forbedre trafiksikkerheden. Projekterne omhandler både anlægsprojekter, men også bredere tiltag som kampagner og samarbejde med andre aktører.

## 2.4 Kommuneplan 2013

Kommuneplan 2013 er vedtaget i efteråret efter en høringsperiode i foråret. Kommuneplanen indeholder Byrådets mål for udvikling inden for de enkelte temaer med udgangspunkt i kommunens udviklingsstrategi, og den fastsætter de overordnede retningslinjer for den fysiske planlægning og administrationen af planen.

I kommuneplanen er det formuleret, at det er Byrådets mål, at det overordnede trafiknet i Varde Kommune fortsat udbygges således, at der sikres et velfungerende transportsystem for personer, gods og den stadig voksende ferietrafik.

Det er således byrådets mål, at hovedvej 11 skal opgraderes til motortrafikvej, og at de centrale byområder skal fredeliggøres for uvedkommende trafik.

Der skal skabes et sammenhængende stinet i hele kommunen, og trafiksikkerheden skal forbedres inden for kommunens vej- og stisystemer; herunder skal sikre skoleveje prioriteres højt.

I Kommuneplanen angives en række konkrete vej- og trafikprojekter, der skal gennemføres. Derudover lægger planen op til, at følgende aktiviteter skal gennemføres i 2013-2017:

- > Stiplan
- > Trafiksikkerhedsplan
- > Undersøgelse af grundlaget for en nærbane, der forbinder Ribe – Bramming – Esbjerg – Varde – Oksbøl – (Nørre Nebel)

## 2.5 Kollektiv trafik

Den kollektive trafik i Varde består dels af et busnet med regionale busser og bybusser, dels af jernbanen med både regionale og private baner.

I Varde by er der tre bybuslinjer. Alle tre linjer er cirkellinjer, der starter og slutter ved banegården. Derudover er der flere række regionale busser med forbindelse til blandt andet Esbjerg, Ølgod og Nørre Nebel.



Varde Kommune betjenes også med flexitur, hvor passageren bestiller kørslen senest 2 timer, inden turen skal foretages. Flexitur er begrænset til ikke at gælde interne ture i Varde by. Endelig omfatter den kollektive trafik i Varde også lukket kørsel med taxa/minibus i forbindelse med befordring af skoleelever.

Al kollektiv busdrift i Varde varetages af Sydtrafik.

Jernbanebetjeningen i Varde består af regionaltog, der betjenes af Arriva med forbindelse mod Esbjerg og Skjern samt af privatbanen "Vestbanen", der kører mellem Esbjerg og Nørre Nebel.

## 2.6 Statsveje

Ved Varde mødes to statsveje, hhv. rute 11, der forbinder mod Holstebro/ Thy i nord og mod Esbjerg/ Tønder i syd samt rute 12 Esbjerg - Herning - Viborg. Både rute 11 og 12 er hovedlandeveje, men rundt om Varde er de sammenfaldende og udformet som motortrafikvej.

Motorvej E20 mellem Esbjerg og Kolding er beliggende ca. 10 km syd for Varde. Varde Kommune ønsker en bedre vejforbindelse mellem Varde by og motorvejen og herunder generelt en god afvikling af trafikken til og fra sommerhusområderne.

Varde Kommune vil fortsat arbejde for en forbedring af statsvejsnettet i kommunen i form af dels en ønskelig opgradering af rute 11 til motortrafikvej, særligt på den vigtige forbindelsesstrækning mellem motorvejen ved Kors kroen og Varde by, og dels en forlængelse af Vestkystvejen rute 463 fra Billum til Outrup.

## 2.7 Øvrige planer

Foruden ovenstående er der flere planer, der er enten gældende, eller som danner baggrund for yderligere analyser i Varde Kommune. Af betydning for trafikplanen er dels lokalplanen for omdannelse af Torvegade, Slotsgade og havnepladsen, dels Designmanual for Varde midtby udarbejdet i privat regi i 2011.

De to planer og overvejelser om skolestrukturen er kort beskrevet i det følgende.

Lokalplan for omdannelse af Torvegade, Slotsgade og Havnepladsen  
Hensigten med planen er at åbne mulighed for, at der i området bliver mulighed for at opføre ny bebyggelse som erstatning for den eksisterende bebyggelse, der er beliggende ved Torvegade, Slotsgade og havnepladsen i Varde.

Området har med sin beliggenhed ved Varde Å en væsentlig rolle i samspillet mellem den centrale midtby og Varde Ådal. Det er hensigten med planen at skabe bedre sammenhæng mellem midtbyen og Varde Å ved blandt andet at etablere nye attraktive offentlige byrum, pladser og rekreative arealer.

### Designmanual for Varde midtby

Planen indeholder en lang række tiltag til at bevare og udvikle Varde by. Dette skal blandt andet ske gennem kunst, byinventar og beplantning. I relation til trafikplanen indeholder Designmanualen endvidere en række forslag til den fremtidige udformning af trafikarealer. Nærværende trafikplan skal ses i tæt sammenhæng med Designmanualens indhold omkring trafik og parkering.

### Ændret skolestruktur

Varde Kommune har udarbejdet en visionsstrategi for den fremtidige udvikling af skoleområdet. Den er til politisk behandling i foråret 2014 og eventuel justering i skolestruktur kan betyde ændrede trafikstrømme og kan have indflydelse på blandt andet stistrukturen i Varde og omfanget og strukturen for befordring af skoleelever.

### 3 Mål for trafikken i Varde by

Varde Kommune har en række mål for, hvordan de fremtidige trafikforhold i Varde by ønskes indrettet. Flere af disse mål har været gældende også tidligere og er beskrevet i de eksisterende planer som omtalt i kapitel 2.

Med denne trafikplan foreslås nogle supplerende mål og en justering eller konkretisering af de eksisterende mål.

Målene kan inddeles i følgende overordnede kategorier:

- › Vej- og stinettet
- › Fremkommelighed, tilgængelighed og parkering
- › Trafiksikkerhed
- › Kollektiv trafik
- › Bæredygtighed og miljø.

#### Vej- og stinettet

Varde Kommune har som mål, at udbygning af det overordnede trafikvejnet skal bidrage til at binde Varde by og de øvrige bysamfund sammen med hinanden og med regionen generelt.

Det overordnede vejnet i Varde er inddelt i forskellige vejklasser, hvor udformningen af vejene i de enkelte vejklasser skal understøtte vejenes funktion:

- › primære trafikveje er indfaldsveje og ringveje rundt om byen
- › sekundære trafikveje fordeler trafikken inden for de enkelte byområder
- › lokalveje adgangsbetjener de enkelte bebyggelser og boligområder.

Stistrukturen i Varde by skal være sammenhængende og sikre god tilgængelighed til alle relevante mål i byen, herunder også på skolevejen. Det vil sige, at stinettet skal bidrage til at sikre høj fremkommelighed, sikkerhed og tryghed for alle lette trafikanter i trafikken uanset alder og eventuelt bevægelseshandicap.

### Fremkommelighed, tilgængelighed og parkering

Fremkommeligheden skal prioriteres på de overordnede veje, således det er nemt at komme til og fra byen samt fra en del af byen til en anden.

I midtbyen er det vigtigt, at der er god tilgængelighed og vejvisning til parkeringspladser nær trafikmålene, og at pladserne har tilstrækkelig kapacitet, så en unødigt og miljøbelastende parkeringssøgetrafik begrænses.

Den gennemkørende trafik i midtbyen ønskes begrænset blandt andet gennem brug af ensretninger, sivegader og shared-spaces omkring Torvet.

I erhvervsområderne er tilgængeligheden vigtig både i forhold til varetransport og arbejdskraft.



### Trafiksikkerhed

Målene for trafiksikkerheden i Varde by skal ses i sammenhængen med trafiksikkerheden i hele kommunen. Varde Kommunes seneste trafiksikkerhedsplan er fra 2009 og forventes derfor opdateret inden for en kortere årrække.

I foråret 2013 blev Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan frem mod 2020 vedtaget. Denne omfatter en målsætning om halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne i 2020 i forhold til antallet i 2010. Varde Kommune vil ved opdateringen af trafiksikkerhedsplanen tage udgangspunkt i denne målsætning.

Fokusområderne på forbedring af trafiksikkerhed i Varde by vil sandsynligvis være høj hastighed, lette trafikanter (fodgænger og cyklister) samt unge bilister. Derudover kan der være en række øvrige fokuspunkter, som i højere grad er relateret til uheld uden for byerne, så som møde- og enuehald samt uheld i kryds i åbent land.

### Kollektiv trafik

Et velfungerende og effektivt kollektivt trafiksystem er en nødvendighed for de borgere, der ikke selv har bil. Efter ønske fra Varde Kommune har Sydtrafik i sin Trafikplan 2009-2012 formuleret nogle målsætninger om maksimale afstande til busstoppesteder og om frekvensen af busbetjeningen.

### Bæredygtighed og miljø

Varde Kommune har et mål om at være landets reneste kommune i 2016. For at nå denne målsætning er der planlagt en række initiativer, ikke kun på transportområdet, men også indenfor boliger, energi og spildevand mm.

For at synliggøre dette, har kommunen udviklet et 'renheds-barometer', der viser status for de enkelte tiltag, der skal sikre målsætningen.

I forhold til trafikplanen indeholder målsætningen en ambition om, at der frem mod 2016 skal anlægges op mod 10 km cykelsti om året. Disse stier skal anlægges i forbindelse med skoler, mellem byer og til turistattraktioner.



Ved at sikre en god fremkommelighed i Varde by er det målet at reducere omfanget af tomgang ved køkørsel. Kommunen er også løbende opmærksom på mulighederne for at fremme mere miljøvenlig transport.

## 4 Vejene og biltrafikken

### 4.1 Status og forventninger

#### Vejstruktur

Den eksisterende vejstruktur i og omkring Varde by består af tre overordnede vejklasser:

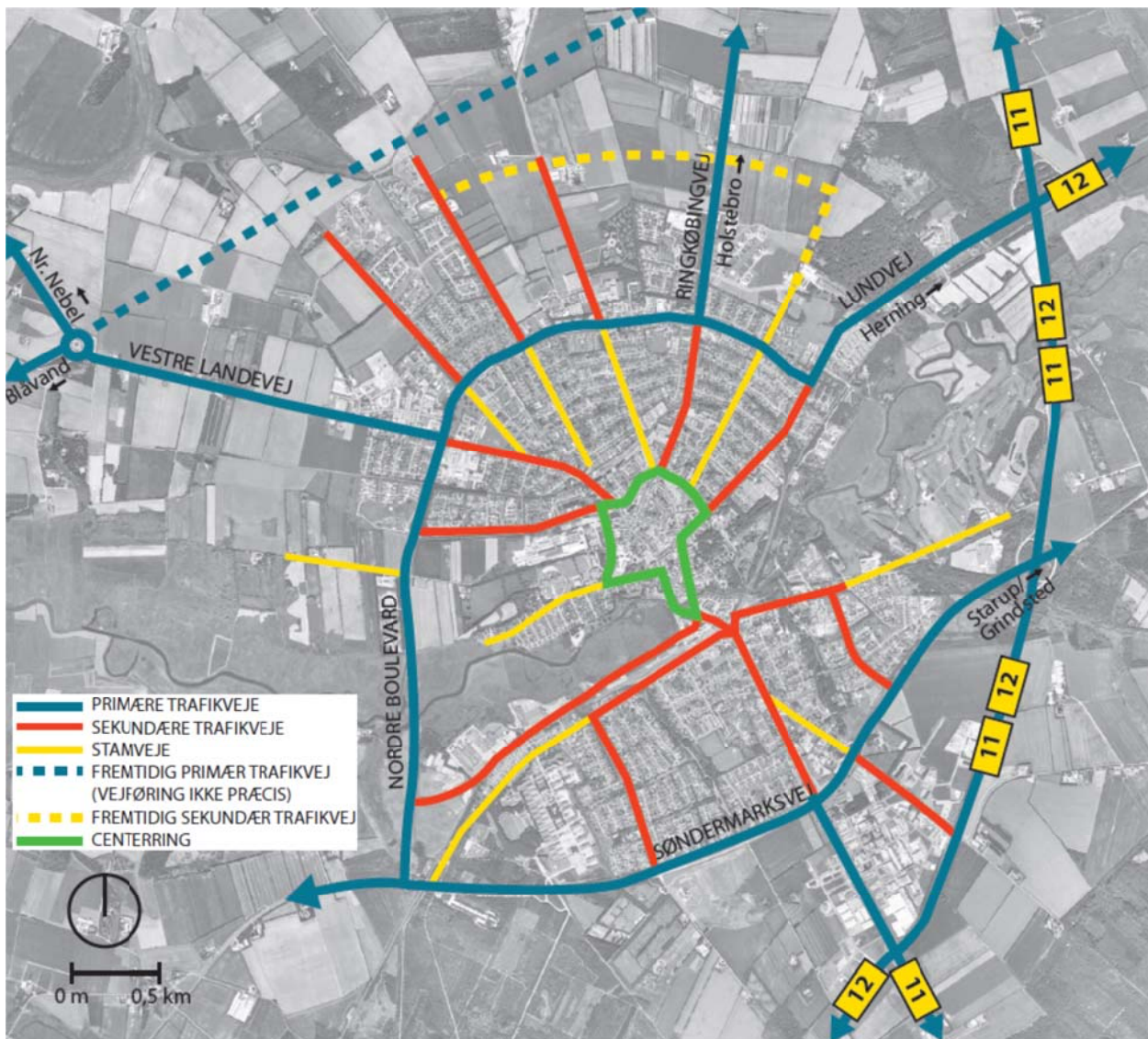
- > Primære trafikveje
- > Sekundære trafikveje
- > Lokalveje
- > Centerring (en del af de sekundære trafikveje i midtbyen)

De primære trafikveje er indfaldsvejene Lundvej, Ringkøbingvej, Vestre Landevej, Hjerting Landevej og Ribevej samt ringvejsstrukturen rundt om byen, bestående af Nordre Boulevard, Søndermarksvej og Gellerup Plantagevej.

De sekundære trafikveje er fordelingsvejene mellem de enkelte byområder, samt den indre ringgade – ”Centerringen” - rundt om midtbyen (Nørrevold, Østervold, Østergade, Storegade, Torvegade, Slotsgade, Vestervold og Kærvej). De sekundære trafikveje udgør samtidig vejnettet for den parkeringssøgende trafik i Varde by.

Lokalvejene er adgangsvejene og de interne veje i de enkelte områder i byen. De er inddelt i stamveje og øvrige lokalveje, hvor stamvejene danner forbindelse mellem de øvrige lokalveje og trafikvejnettet.

Den eksisterende vejstruktur i Varde fremgår af figur 1.



Figur 1 Eksisterende vejstruktur i Varde (Den grønne ring er Centerringen)

Vejstrukturen i Varde er meget veldefineret, og Varde Kommune ønsker som udgangspunkt at fastholde princippet om en klar vejstruktur i forbindelse med vejudbygninger og etablering af nye veje. Kommuneplan 2013 indeholder blandt andet en vejreservation for Nordre Ringvej, som vil være en ny primær trafikvej nord om byen fra rute 12 forløbende fra vest for Sig til Nymindegabvej vest for Varde.

Derudover er der en vejreservation for en forlængelse af Sletten mellem Ortevej og Ringkøbingvej. Denne vej vil efterfølgende være en sekundær trafikvej, og fungere som en fordelingsvej mellem de nordlige byudviklingsområder i Varde. Den videre forlængelse øst for Ringkøbingvej frem til Frisvadvej og Campus Varde indgår på nuværende tidspunkt ikke med et prisoverslag i handlingsplan (kapitel 7).

### Ensretning

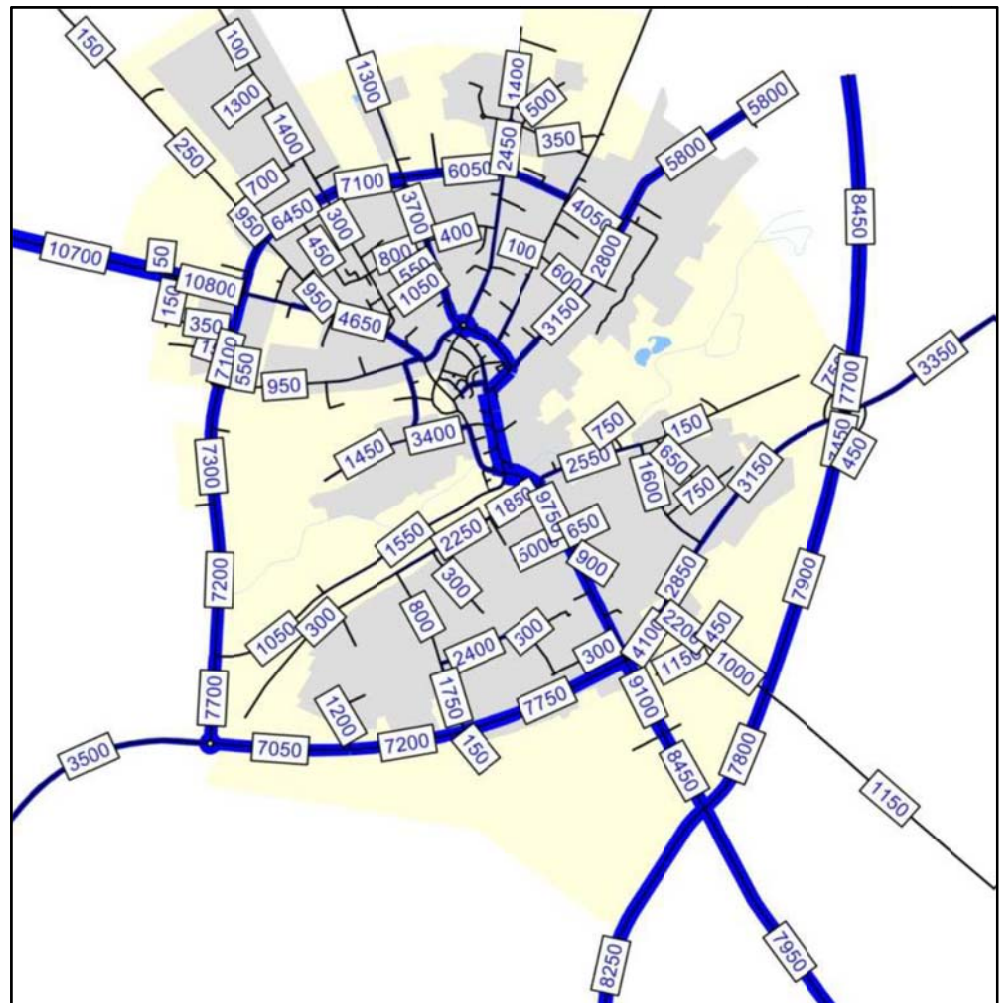
Inden for centerringen (se grøn signatur på figur 1) er der en del ensrettede gader i tilknytning af torveområdet, hvor Varde's gamle købstadstorv fra 1. maj 2013 igen er gjort bilfrit sammen med gågaderne. De ensrettede gader (se figur 6) omfatter den nordlige del af Vestergade, Grydergade og Smedegade (vejdelen fra Storegade til Nygade) samt Nikolaikirkestræde, Brogade, Lundgade og en kort del af Nørregade ved Vestergade.



### Trafikmængder og sammensætning

Varde Kommune gennemfører årligt tællinger af biltrafikken forskellige steder på vejnettet, så trafikudviklingen kan følges. Specielt i forbindelse med etablering af trafikmodellen er der foretaget en række tællinger på gader og veje i Varde by.

I trafikmodellen er de senere års opgørelser af årsdøgntrafikken (ÅDT) anvendt til kortlægning af det samlede trafikbillede i Varde by som vist i figur 2.



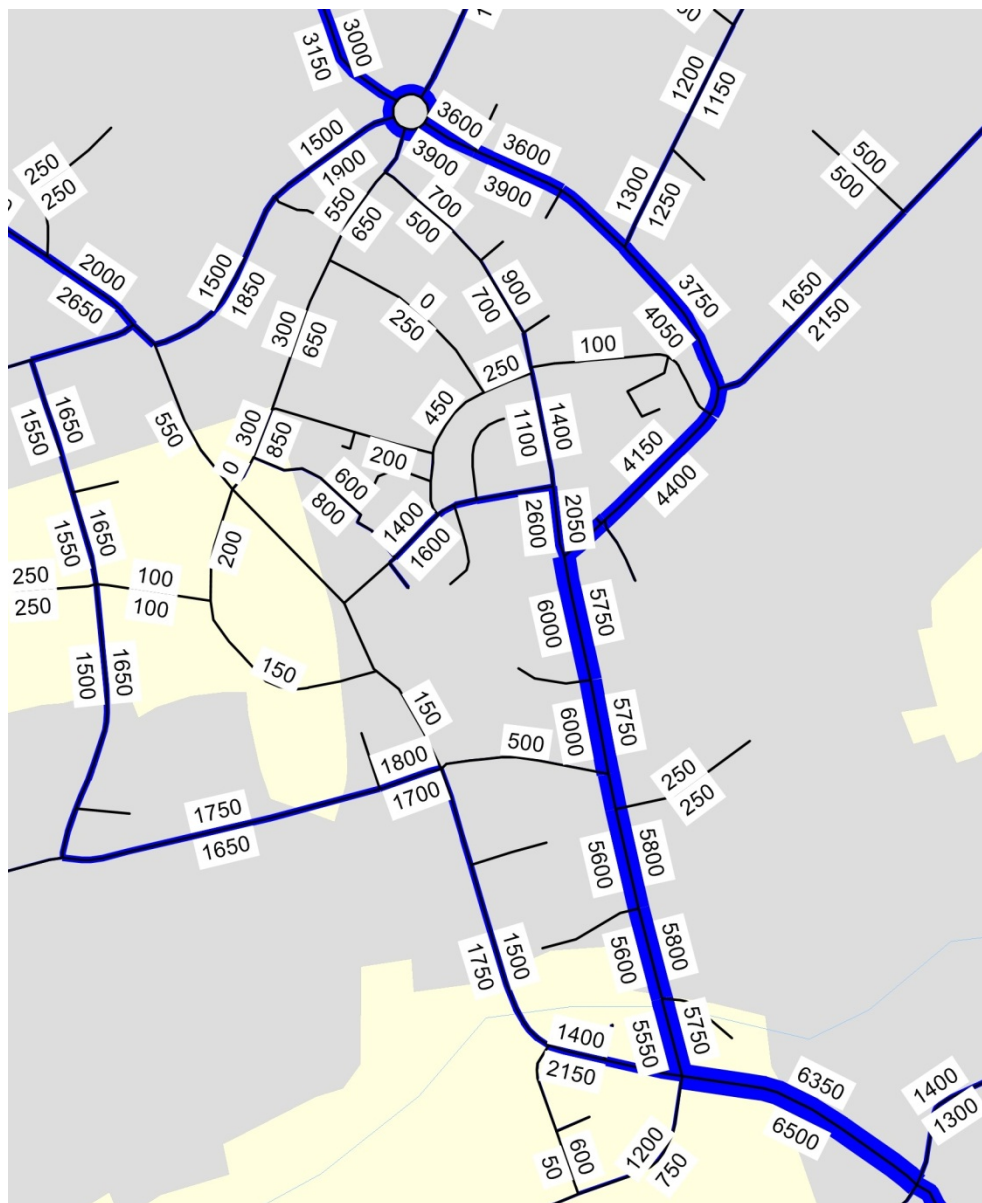
Figur 2 Årsdøgntrafik 2013 (Basis) i og omkring Varde by, jf. Varde Trafikmodel.

Statsvejen Rute 11/12 Østre Omfartsvej er en del af ringvejssystemet, der leder den gennemkørende biltrafik uden om Varde by. På denne ringvej er årsdøgntrafikken i størrelsen 7.800 – 8.500 biler.

Om sommeren, hvor der er øget biltrafik mod de store sommerhusområder langs vestkysten, er døgntrafikken større end den her beskrevne trafik på årsbasis. Ikke mindst ved lørdagsskift er der en del ekstra sommerhustrafik i og ved Varde by.

I Varde midtby er biltrafikken størst på gader, der danner centerringen: Nørrevold, Østervold, Østergade, Storegade, Torvegade, Slotsgade, Vestervold og Kærvej.

Årsdøgntrafikken på gaderne i midtbyen er vist i Figur 3. På dette og de følgende trafik kort er årsdøgntrafikken endvidere opdelt på retninger, således at forskellig belastning af de to retninger kan ses, f.eks. i forbindelse med ensretninger.



Figur 3 "Basis 2013" retningsopdelt årsdøgntrafik i Varde midtby.

Den største biltrafik i midtbyen ses på Storegade, hvor årsdøgntrafikken er omkring 11.500 biler for begge retninger tilsammen. På de øvrige dele af centerringen varierer ÅDT mellem 3.150 og 8.000 biler, lavest på Vestervold.

Retningsopdelingen i Figur 3 viser, at der på langt størstedelen af vejnettet er en forholdsvis lige retningsfordeling, som det også kan forventes for trafikken hen over et døgn. Ensretninger i midtbyen vil dog altid påvirke dette mønster, idet der dels er ensrettede gader med trafik kun i én retning, dels er gader, hvor der på grund af ensretning i nærheden kører mere trafik i den ene retning end i den anden.

## Hastigheder

Den eksisterende hastighedsplan i Varde by er udformet efter et overordnet princip om differentierede hastighedsgrænser, hvor hastighedsgrænsen falder jo tættere på centrum eller et boligområde vejen er.

For de primære trafikveje er hastighedsgrænsen generelt 80 km/t uden for byzonen og 50 km/t inden for byzonen.

Hastighedsgrænsen på de sekundære trafikveje inden for byzonen er som udgangspunkt 50 km/t. Men for at sikre en god fremkommelighed er den vestlige del af Engdraget skiltet med 60 km/t.

For at reducere omfanget af den gennemkørende trafik og fredeliggøre de centrale dele af Varde er der en hastighedszone i midtbyen med 40 km/t inden for og inklusive centerringen. På andre lokalveje i nogle af boligområderne er der også 40 km/t hastighedszoner.



Varde Kommune ønsker at fastholde et klart princip i fastlæggelsen af hastighedsbegrænsningerne i Varde by. Den skilte hastighed skal herved understøttes af vejudformningen, så der for trafikanterne er en tydelig sammenhæng mellem på den ene side vejenes udtryk og på den anden side både den ønskede og den tilladte hastighed.

Anvendelsen af hastighedszoner sker også i sammenhæng med planlægningen for stinettet. Her skelnes der mellem den del af vejnettet, hvor biltrafikken og de lette trafikanter er adskilte på hver sine arealer, og gader/veje, hvor bilhastigheden er så lav, at trafikanterne kan deles om færdselsarealet.

## 4.2 Trafikplan for midtbyen

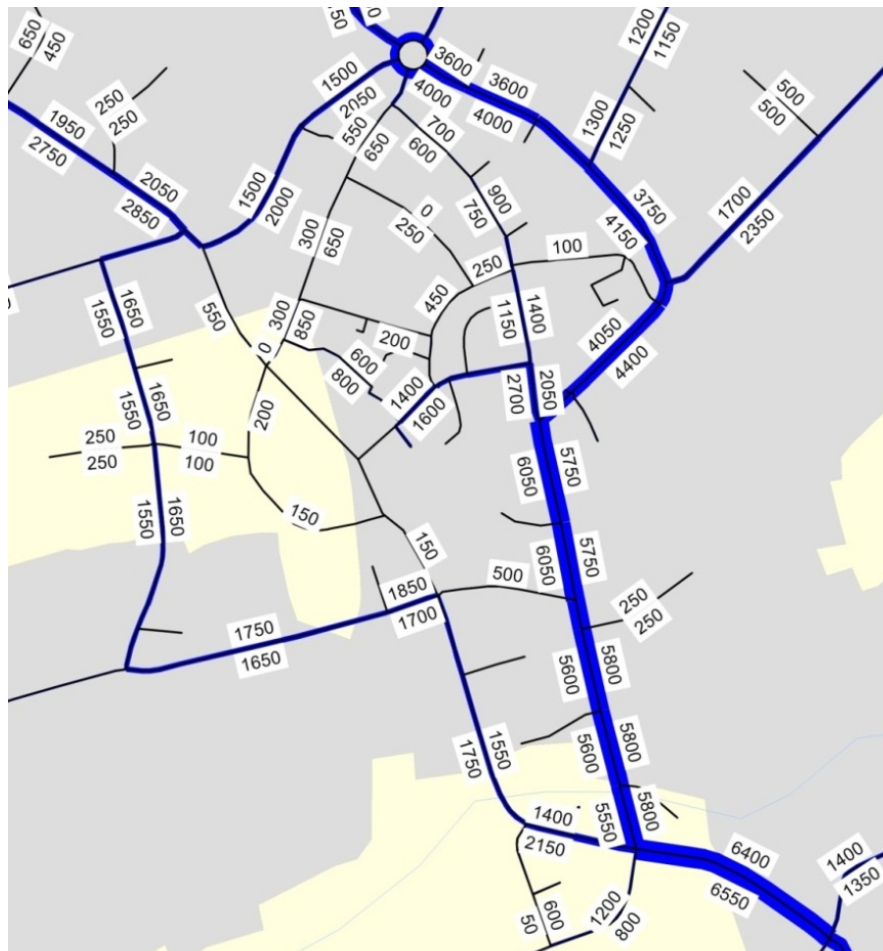
På baggrund af en række af Designmanualens forslag og målene om begrænsning af den gennemgående trafik og sikring af god tilgængelighed til parkeringspladserne, er der opstillet et forslag til trafikplan for midtbyen. Forslaget er vurderet ved hjælp af trafikmodellen for Varde by, idet der er analyseret på de trafikale konsekvenser af både den generelle trafikvækst i et 'basis-scenarie' 2018 og på effekten af de tiltag, som forslaget til trafikplan forudsætter på vejnettet i midtbyen.

### Fremskrivning af trafik til 2018

Trafikken og dens fordeling på vejnettet er beregnet for basissituationen 2018 med den nuværende trafikale struktur i midtbyen. De anvendte forudsætninger for trafikvæksten til 2018 er generelt 1,8 % vækst pr. år for gennemkørende trafik, 0,8 % vækst pr. år for oplandstrafikken og 0 % vækst for den interne trafik.

Fremskrivningen med de forudsatte vækstrater for trafikken til 2018 medfører ikke væsentligt forøgede trafikmængder på vejnettet i Varde midtby. Med uændret trafikale struktur stiger trafikken på Storegade med 50 biler i døgnet syd for Østergade og med 100 biler pr. døgn nord herfor. De største stigninger er beregnet for det øst-vestgående vejforløb Lundvej – Østervold – Nørrevold – Vesterport, hvor trafikken øges med 100-250 biler pr. døgn.

De resulterende, beregnede trafikmængder i 2018 ses af Figur 4.



Figur 4 "Basis 2018" retningsopdelt årsdøgntrafik i Varde midtby.

I midtbyen ses de største trafikstrømme på vejforløbet Viadukten – Storegade med døgntrafik i størrelsen 11.500 – 13.000 biler. På to-sporede, åbne vejstrækninger med hastigheder på 50 km/t kan denne trafik normalt afvikles uden problemer.

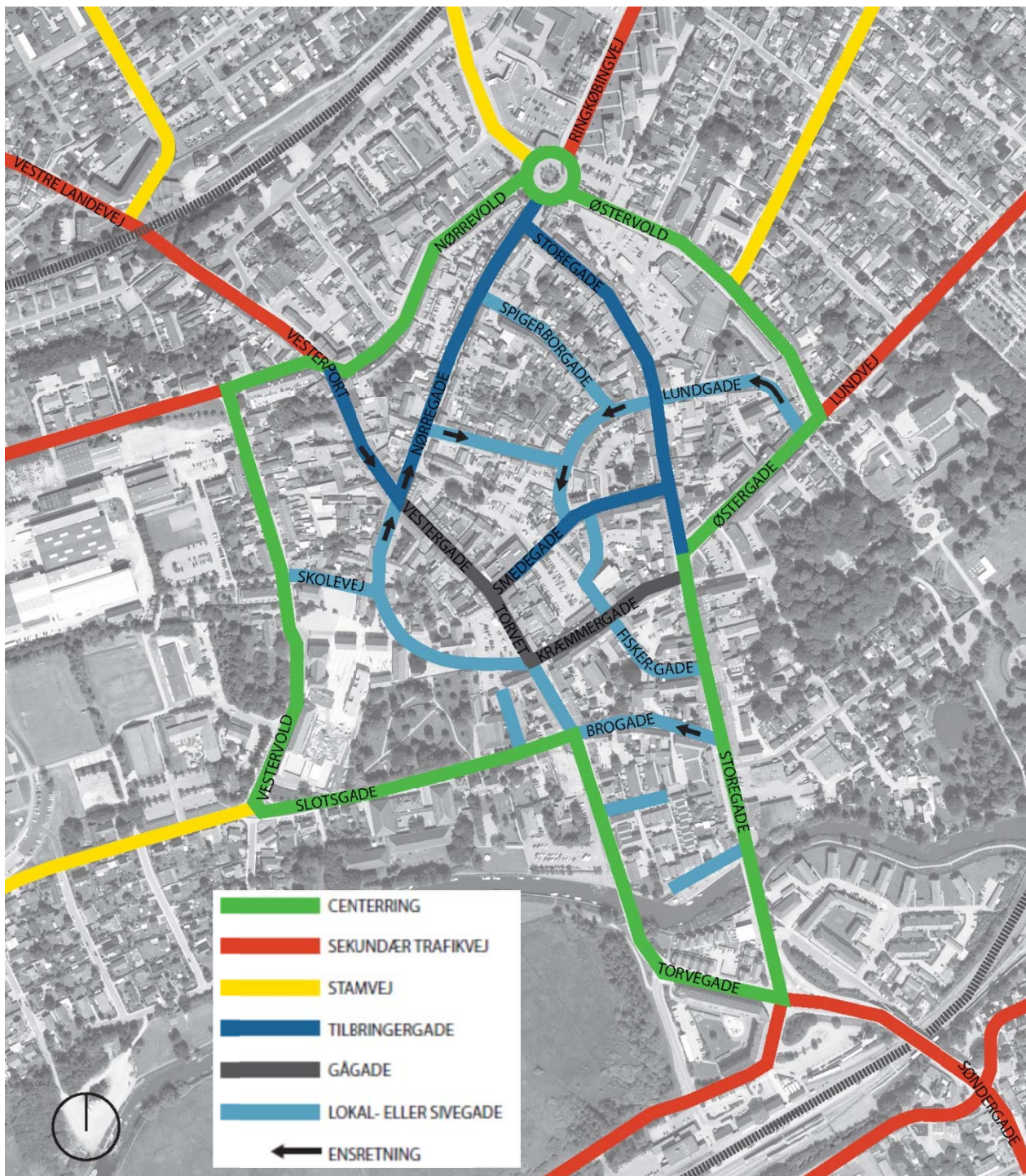
For kryds kan selv en lavere trafikmængde i hovedretningen dog give anledning til kødannelse på sidevejene, med mindre trafikken her er meget begrænset. De steder, hvor der er væsentlig trafik på både den gennemgående vej og sidevejen, og hvor kryds derfor ofte er signalregulerede, kan der også blive tale om forsinkelser for hovedretningen. Det gælder f.eks. krydsene Viadukten/ Storegade og Østergade/ Lundvej.

I byområdet er det kapaciteten i de signalregulerede kryds og rundkørsler - og ikke strækningerne -, som normalt er det afgørende for det samlede vejnets kapacitet. Her er strækningskapaciteten kompliceret at beregne, da den afhænger af cykelmængden, parkeringsforhold, busstop, ind- og udkørsler, vejtilslutninger, ensretning mm.



#### Trafikale tiltag i Varde midtby

Forslaget til trafikplan for midtbyen omfatter den fremtidige, overordnede vejstruktur, som er vist i Figur 5, opdelt i tilbringergader, lokalgader/ sivegader/ gågader, parkeringsveje og Centerring.



Figur 5 Forslag til trafikplan for Varde midtby.

Planen skal - ud over de allerede gennemførte ensretninger og gågader mv. - understøttes af en række fysiske trafiktiltag med det formål, at en gades funktion skal kunne aflæses af dens udformning. Det gælder f.eks. ændring af asfaltbelægninger til brolægning, etablering af cykelstier samt ændringer af gadebelysningen og den færdselsmæssige afmærkning.

Ud fra basis scenariet er det beregnet, hvordan trafikplanen vil påvirke trafikens fordeling på vejnettet i en fremtidig situation, hvor trafikplanens tiltag i midtbyen er gennemført. Trafikplanens tiltag omfatter - med baggrund i Designmanualen – blandt andet følgende ændringer af de forskellige dele af midtbyens vejstruktur:

### Centerringen

Denne indre ringgade – ”Centerringen” - er sekundær trafikvej og vil på den østlige del have karakter som i dag med asfaltbelægning, mens den vestlige del, som skal bære mindre trafik, kan omlægges med bl.a. brosten på kørebanen.

- > Nørrevold – cykelstier i begge sider
- > Slotsgade – cykelstier i begge sider fra Vestervold til Torvegade
- > Slotsgade – fra Torvegade til Rådhusstræde – ændret belægning til brosten på kørebanen og chausséen på fortovet
- > Torvegade fra Åen til Slotsgade – ændret belægning til granit

### Tilbringergader

Disse gaders funktion er bl.a. at give adgang til p-pladser. De vil herved have en vis trafikal betydning og udformes derfor med jævne stenbelægninger.

- > Storegade fra Østergade til Nørregade – ændret belægning til hhv. brosten på kørebanen og chausséen i gangarealet
- > Vestergade fra Vesterport til Nørregade – ændret belægning til brosten
- > Nygade – ændret belægning til brosten
- > Nørregade – ændret belægning til brosten.

### Lokalgader

De mindre betydende gader, der især giver adgang til boliger, vil typisk blive om-  
lagt med brolagt kørebane og belysning i form af ’parklamper’.

- > Grydergade – ændret belægning til hhv. brosten på kørebanen og pigsten langs bygningerne
- > Murtfeldts Plads (tidligere del af Fiskergade) – brosten (gågade)
- > Lundgade – ændret belægning til hhv. brosten på kørebanen og pigsten langs bygningerne
- > Brogade – ændret belægning til hhv. brosten, bordurbånd til gangarealer og pigsten langs bygningerne
- > Skolevej – ændret belægning til brosten
- > Slagterigade – ændret belægning til hhv. brosten på kørebanen og chausséen på gangarealerne
- > Smedegade - ændret belægning til brosten.

Ud over disse tiltag foreslår Designmanualen, at der i følgende gader alene skal være ærindekørsel tilladt: Grydergade, Nikolaikirkestræde, Spigerborggade, Fiskergade, Lundgade, Nørregade, Brogade.

Det skal sikres, at der via de foreslåede tilbringergader fortsat vil være fuld adgang til midtbyens parkeringspladser. Samtidig skal der tages særligt hensyn til beboerne i midtbyen, som skal have mulighed for at benytte deres private p-pladser i baggårde og i egne indkørsler mv.

#### Trafikale konsekvenser

Trafikplanens ændringer af trafikmønsteret i midtbyen er beregnet for 2018 og forventes at medføre nogle omlejring af trafikken. Trafik uden ærinde i midtbyen vil i højere grad end i dag benytte den østlige del af centerringen. Den vestlige del af centerringen vil stadig have en vis trafik funktion som en lokal ringgade til midtbyens lokalgader og parkeringspladser. Centerringen vil generelt også fungere som en parkeringssøgering, hvorfra der kan henvises til midtbyens parkeringspladser.

På den østlige del af centerringen bestående af Storegade-Østergade-Østervold forventes det at scenariet i trafikplanen vil medføre, at årsdøgntrafikken stiger med mellem 300 og 1.100 biler, mest på Østergade og Østervold. Til gengæld forventes en aflastning af trafik på især den nordlige del af Storegade og den vestlige del af centerringen dvs. Kærvej, Vestervold og Slotsgade, samt vejene mellem Storegade og Vestergade.

Ved en gennemførelse af tiltagene opnås således en mere et-strengt biltrafik gennem Varde midtby end med den nuværende udformning og funktion af centerring.

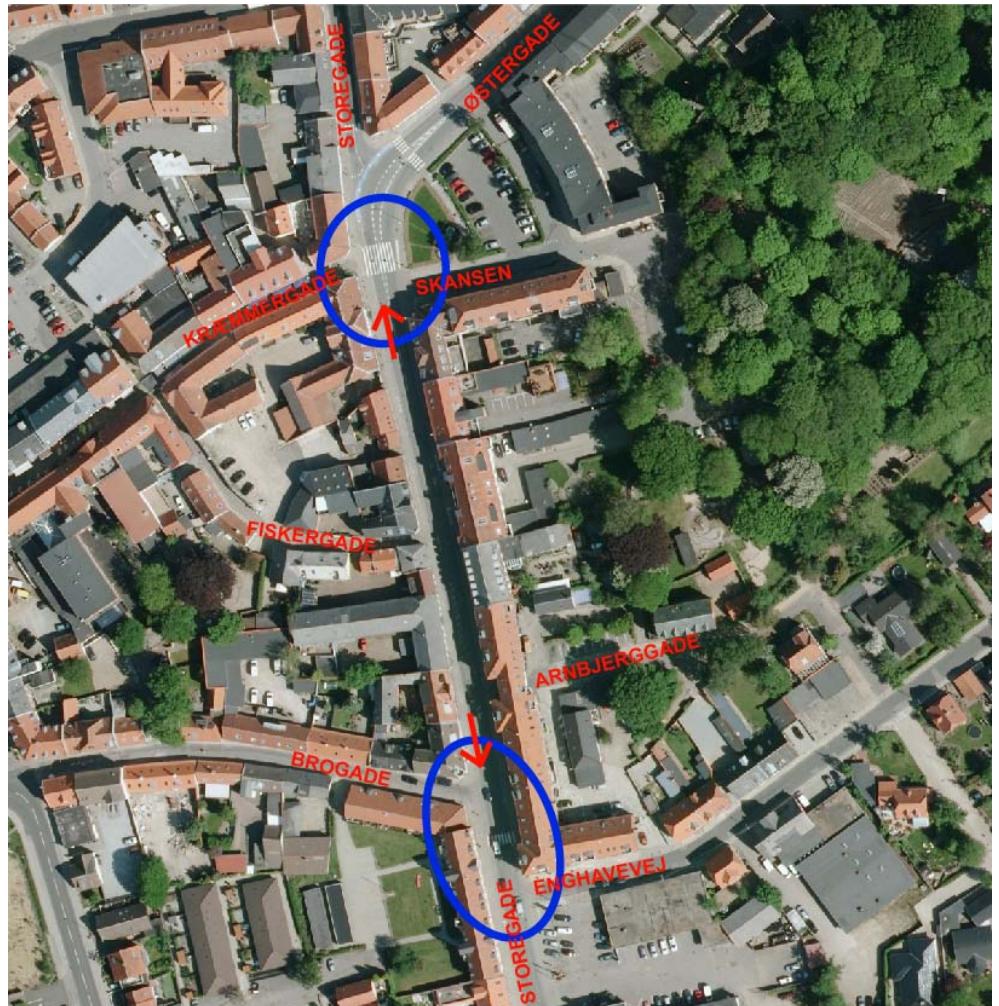




### Storegade

Den mest befærdede vej i Varde midtby er Storegade. I henhold til "Basis 2018", se figur 4, vil der være en trafikmængde på op til 12.000 køretøjer i døgnet. Særligt strækningen fra Åen forbi Enghavevej og op til Østergade er belastet.

I figur 6 er der vist et luftfoto af Storegade mellem Enghavevej og Østergade med markering af 2 vigtige krydsningspunkter ved Enghavevej og Skansen. På de efterfølgende fotos ses vejen fra lige syd for Åen, forbi Enghavevej og til Skansen.



Figur 6 Luftfoto af Storegade mellem Enghavevej og Østergade. Copyright COWI DDO





Bebyggelsen langs Storegade (den del som er vist mellem de 2 røde pile på figur 6) er typisk rødstensbyggeri i 3-3½ etager, der en del steder har et slidt udseende, og endvidere præges gaden af, at butikkerne kan have vanskeligt ved at skabe sig et eksistensgrundlag.

Varde Kommune har af flere omgange haft intentioner om at forbedre Storegade og ikke mindst sidearealerne af hensyn til lokalområdet og således, at trafikanterne får et positivt første indtryk af Varde by.

I den forbindelse er der brug for at skabe nye oplevelser langs og i gaden. Som det fremgår af foto ved fodgængerfeltet lidt nord for Enghavevej, er der dog visse begrænsninger i forhold til det aktuelle og meget smalle vejprofil mellem facaderne.

Profillet består af fortovsområder i varierende bredde ud til bygningsfacaderne, en smal cykelsti (kun lige plads til en cyklist) og en kørebanebredde på ca. 7 m.

Der har været flere overvejelser om forbedringsmuligheder, og Varde Kommune har blandt andet søgt byfornyelsesmidler til et renoveringsprojekt. Flere af overvejelserne omhandler trafiktiltag, der kan medvirke til at nedsætte trafikanternes hastighed og herved skabe rum for sikre krydsningsmuligheder og et mere attraktivt gademiljø.

Følgende idéer kan overvejes:

- > Ensretning fra Enghavevej til Østergade / etablering af ”2-1 vej”.
- > Facade oplevelser, plantning af træer og fornyelse af gadebelysning.
- > Shared Space (strækning).
- > Kørebaneprofil – cykeltrafik bagom Storegade
- > Punktvisе tiltag for lette trafikanter

Ensretning / 2-1 veje	I arbejdet med trafikplanen er der undersøgt et trafikscenarie med ensretning af Storegade fra Enghavevej til Østergade. Det vil medvirke til en markant skævrinding af trafikstrømme i midtbyen, og det vurderes derfor ikke realistisk at gennemføre. På tilsvarende vis er en ”2-1 vej” urealistisk, idet denne type afmærkning ikke bør etableres på veje med døgntrafik over 4.000 køretøjer.
Facade, træer, belysning	Facadeoplevelser, plantning af træer og fornyelse af gadebelysning vil medvirke til, at gaden får et mere indbydende og flottere karakter, hvorved det første indtryk af Varde midtby ved passage af Åen bliver mere positivt. Af foto lige syd for Åen ses, at Storegade er langt mere indbydende med beplantning langs gaden, frem for det ’kolde’ visuelle miljø som ses på fotos ved Enghavevej og Skansen.
Shared Space	<p>Det anbefales, at Shared Space kun anvendes ved trafikmængder på maksimalt 4.000 køretøjer/døgn. Shared Space bør endvidere undgås i gader, der er udpeget til trafikvej, eller hvor bustrafik prioriteres. Der findes dog eksempler fra udlandet, hvor der er forsøgt med Shared Space i gader med en del højere trafikmængde.</p> <p>Evalueringer har vist, at etablering af Shared Space ved trafikmængder over anbefaling, ikke vil ændre nævneværdigt på trafikafviklingen. Det vil sige, at trafikken afvikles stort set som i en almindelig gade, hvorved den kørende trafik flyder, mens fodgængere naturligt er placeret i siden af gaderummet og kun foretager krydsning af gaden i udvalgte punkter. Altså i stil med den trafikafvikling, der er i Storegade på nuværende tidspunkt.</p> <p>Med udgangspunkt i den nuværende trafikmængde i Storegade er Shared Space ikke realistisk.</p>
Cykeltrafik bagom	<p>Idéen med at flytte en del af den bløde trafik bagom Storegade fra Enghavevej mod Østergade kan medvirke til at få hovedparten af cykeltrafikken væk fra Storegade. Det kan åbne op for nye muligheder i forhold til ændring af vejprofil i Storegade.</p> <p>Men set i forhold til placeringen af friluftsscenen for enden af Skansen, samt de store niveauspring i området, er det i praksis problematisk at etablere en attraktiv ny cykelforbindelse.</p>

**Punktvisе tiltag** For at forbedre forholdene for især de krydsende lette trafikanter og for at bryde det ensartede vejbillеde kan der arbejdes med punktvisе tiltag, f.eks. i form af hævede plateauer, dels ved Enghavevej/ Brogade, dels ved Kræmmergade/ Skansen.

I begge tilfælde vil en hævet flade eller pladsdannelse kunne erstatte forgængerfelterne, idet gaden her udformes særligt fartdæmpende. Storegade kan således, her på korte strækninger, få en karakter af 'shared space' hvor bilhastigheden er lav, og hvor forholdene for krydsende lette trafikanter bliver mere betryggende.

**Cyklistulykker** I Storegade er der ofte farlige trafiksituationer mellem cyklister og personbiltrafik. Det være sig i forbindelse med trafikanter der skal ud til / fra sidegader og diverse portåbninger. Særligt på strækning mellem Østergade og Enghavevej (se figur 6), hvor bebyggelsen (3-3½ etager) er placeret tæt ved cykelsti/fortov og endvidere er vejen lettere kuperet. Det medvirker til højere hastighed fra cyklister end forventet, hvor trafikanterne pludseligt kan komme frem fra sideveje / portåbninger.

Der er foretaget udtræk i uheldsdatabasen fra 2007 til og med 2013 på Storegade. Totalset er der registreret 20 uheld i Storegade, og cyklister er involveret i 11 af de 20 uheld. Der er 2 alvorligt og 2 lettere tilskadekomne cyklister. Af de 11 uheld kan 9 uheld henledes direkte til den nævnte problematik. Det drejer sig om 2 uheld med trafikanter ud fra port der overser en cyklist på cykelsti, 5 uheld ved Brogade med højresvingene trafikanter der overser ligeud kørende cyklister, 1 uheld ved hhv. Enghavevej og Arnbjerggade med højresvingene trafik ind foran cyklister.

**Cyklist tiltag** Som det fremgår, så er der behov for at gøre opmærksom på konflikter mellem de ligeudkørende cyklister og svingende trafikanter. Det er særligt i forbindelse med de 3 T-kryds ved Brogade, Enghavevej og Arnbjerggade.

Nævnte konfliktpunkt kan f.eks. tydeliggøres ved ændring af belægningsfarven i cykelstien (rød eller blå) suppleret med cyklistsymboler i stil med flere andre steder i Varde by. Herunder ses f.eks. en tydelig markering af cykelbanen i forbindelse med kurven / krydset mellem Østergade og Storegade.



## 5 Parkering

### 5.1 Status og forventninger

#### Midtbyens parkering

Parkeringsforholdene er et vigtigt element i trafikplan for Varde midtby, og Varde Kommune har derfor gennem årene udviklet udbuddet og placeringen af parkeringspladser samt herunder reguleringen af parkeringstiden. Formålet har været, dels at påvirke trafikken i midtbyen, dels at fastholde og forbedre midtbyen som boligområde og som centrum for handel og øvrige funktioner, der medvirker til at understøtte byens liv og attraktion.

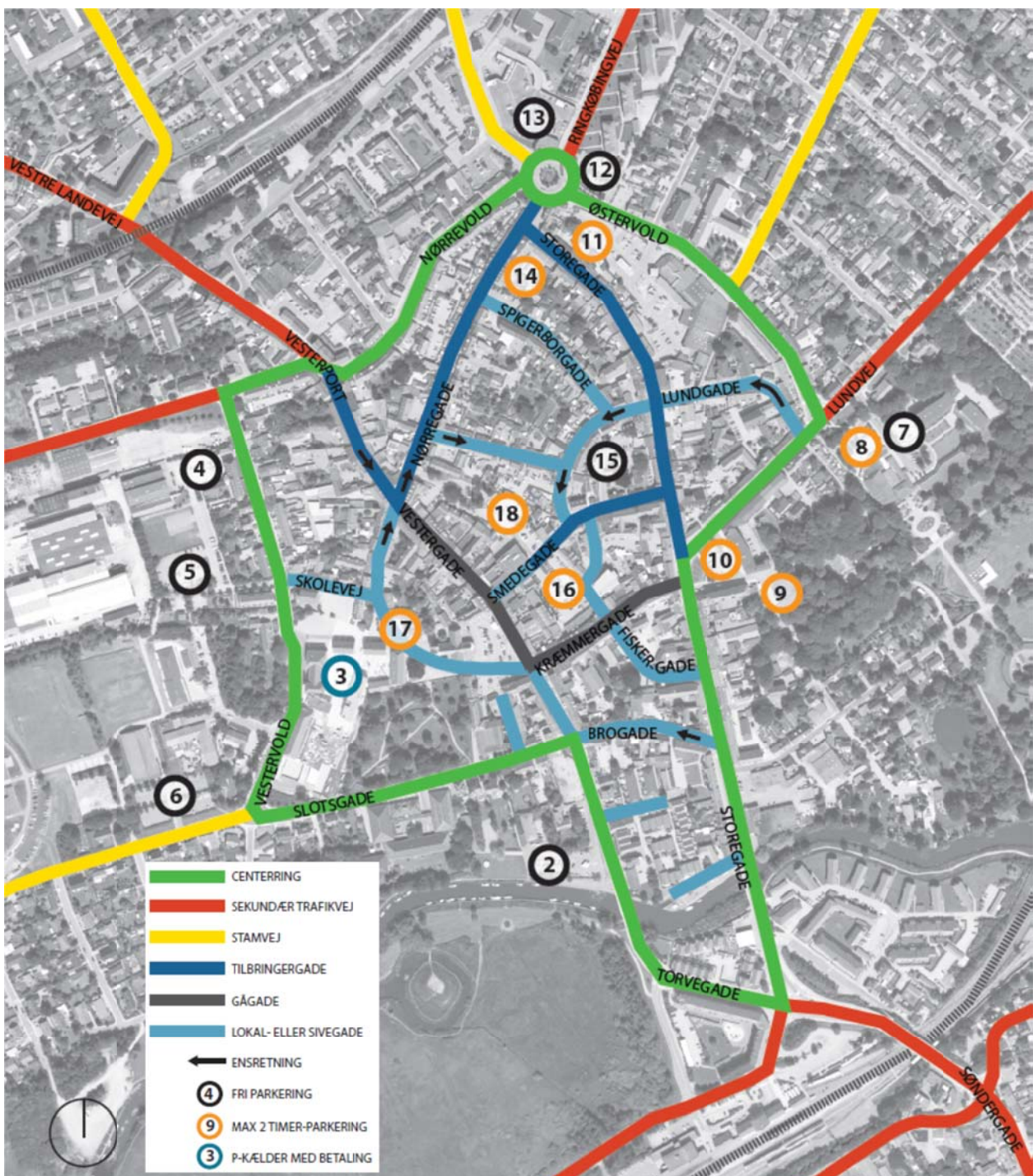


I Varde midtby er der i dag et samlet parkeringsudbud på 1.500 p-båse inden for eller i nærheden af 'Voldgaderne' (Slotsgade, Torvegade, Storegade og Østergade). Disse gader fungerer som en sammenhængende parkeringssøgning i kombination med Nørregade og medvirker herved til at begrænse trafikken i de mere centrale gader.

Parkeringsudbuddet er fordelt på ca. 250 private p-båse og mere end 1250 p-båse på 17 større og mindre parkeringspladser med offentlig adgang, heraf er der 168 i privatejet p-kælder med betaling. I sammenligning med udbuddet i år 2000 er der tale om en vækst på omkring 250 p-båse eller 25 %.

P-pladserne inden for parkeringssøgeringen er alle med tidsbegrænsning på 2 eller 3 timer. Hertil er der p-kælderen med betaling. Uden for ringen er der 2 timers parkering på nogle pladser ved Storegade – Østergade, og ellers der fri parkering.

Kortet viser placeringen af de 17 parkeringspladser (nummer 2 -18 jf. Tabel 1).



Figur 7 P-pladser med offentlig adgang. Kortgrundlag copyright Eniro/Krak.

## 5.2 Analyse og vurdering

Varde Kommune har i juni 2013 gennemført en parkeringsanalyse, hvor brugen og belægningsgraden af de 17 p-pladssområder i midtbyen er blevet kortlagt. Analysen er udført på en måde, så den kan sammenlignes med en lignende analyse fra 2000.

Parkeringsanalysen er gennemført på følgende tidspunkter og måde:

- > Fredag den 21. juli og tirsdag den 25. juli kl. 7.45-18.15
- > Lørdag den 22. juli kl. 10.45-14.15
- > Antal parkerede biler pr. p-plads blev registreret hver ½ time.

P-pladserne i analysen og resultatet er sammenfattet i tabellen, idet nummereringen svarer til kortet i Figur 7.

*Table 1 Resultat af p-analysen i Varde midtby, juni 2013*

Nr.	P-plads	17 p-pladser	Spidsbelastning juni 2013						
			Kapacitet	Fredag den 21.	%	Lørdag den 22.	%	Tirsdag den 25.	%
1	Havnepladsen v. for Torvegade (P-zone)	0							
2	Havnepladsen v. for Torvegade (Fri P)	85	83	97,6	82	96,5	85	100,0	
3	P-kælder (ny siden 2000)	168	31	18,5	16	9,5	27	16,1	
4	Artilleri Museet (ny siden 2000)	68	12	17,6	16	23,5	11	16,2	
5	Stålværkspladsen	109	37	33,9	31	28,4	36	33,0	
6	Sct. Jacobi Hallen	96	6	6,3	8	8,3	16	16,7	
7	Bag Museet	70	10	14,3	15	21,4	19	27,1	
8	Arnbjerg	70	24	34,3	47	67,1	31	44,3	
9	Bag Skansen	45	32	71,1	38	84,4	39	86,7	
10	Skansen	25	24	96,0	25	100,0	24	96,0	
11	Kvickly	124	85	68,5	73	58,9	72	58,1	
12	Gl. Markedsplads	45	43	95,6	44	97,8	46	102,2	
13	Føtex	124	61	49,2	45	36,3	30	24,2	
14	Spigerborggade	22	18	81,8	21	95,5	15	68,2	
15	Sct. Nikolai Kirkeplads	40	27	67,5	14	35,0	16	40,0	
16	Murtefeldts Plads	76	73	96,1	76	100,0	72	94,7	
17	Kirkepladsen	8	9	112,5	9	112,5	11	137,5	
18	Fogtmanns Plads	67	58	86,6	66	98,5	58	86,6	
	Torvet (nedlagt siden 2000)	0							
	Kapacitet i alt (antal P-båse)	1242	633	51,0	626	50,4	608	49,0	

Ved sammenligning med Varde Kommunes lignende parkeringsanalyse fra 2000 ses, at det samlede parkeringsudbud i midtbyen er blevet øget med 257 p-båse til i alt 1242 p-båse. Antallet af parkeringspladser er faldet fra 18 til 17, men stigningen i udbuddet af antal p-båse er på 26 %.

I samme periode er der sket et fald i belastningen af de enkelte p-pladser. Den gennemsnitlige spidsbelastning i 2000 var på 82 %, mens den i 2013 er faldet til 51 %.

Det vil sige en positiv udvikling, hvor det samlede set er blevet lettere at finde parkeringsmuligheder i Varde midtby.

På nogle af de centrale p-pladser viste p-analysen dog forholdsvis høje belastninger både tirsdag, fredag og lørdag. Det gælder følgende parkeringspladsområder (se numre i figur 13), hvor der er max. 2 timers parkering, og hvor mindst fire ud af fem (80 %) p-båse var udnyttet ved spidsbelastning: Skansen (nr.10), Murtfeldts Plads (nr.16), Kirkepladsen (nr.17) og Fogtmanns Plads (nr.18). Det kan overvejes, at forbeholde nogle af p-båsene på disse parkeringsområder til korttidsparkering.

Ved eventuel stramning af tidsrestriktionerne kan behovene for heldagsparkering – dvs. fri parkering – fortsat tilgodeses på mindre centrale p-pladser som f.eks. Stålværkspladsen med 109 p-båse, hvor spidsbelastningen i dag viser en udnyttelse på kun en tredjedel. En del af denne reserve forventes dog anvendt ved et planlagt projekt ved Kulturtorvet, hvor der fjernes en række p-båse ved Artillerimuseet.

Belastningen på parkeringsområderne nr. 10, 16, 17 og 18 er tæt forbundet med beliggenheden tæt på gågadeområderne, der medvirker til den øgede parkeringsøgning. Derfor er det vigtigt, at der samtidig laves initiativer for at skilte mere tydeligt til de nærværende beliggende parkeringspladsområder med ledig kapacitet.

Her tænkes især på parkeringsområderne ved Artillerimuseet (nr. 4) og ved Stålværkspladsen (nr. 5). Disse parkeringspladser er begge placeret i en afstand på ca. 400 m fra gågadenettet, svarende til gåafstand på omkring 5 minutter. Endvidere er der ledig parkeringskapacitet ved Sct. Nikolai Kirkeplads (nr. 15), der også er i en afstand på under 5 minutter til midtbyen. Der kan også henvises mere tydeligt til parkeringspladsen ved Sct. Jacobi Hallen ca. 500 m fra Torvet, svarende til en gåafstand 10 minutter. Endelig er den ubenyttede kapacitet i parkeringskælderen (nr.3) med kun omkring to minutters gang til Torvet.



Uden for Varde midtby har også Havnepladsen (nr.2) og Gl. Markedsplads (nr.12), hvor der i dag er fri parkering, høje spidsbelastninger med stort set fuld udnyttelse af de henholdsvis 85 og 45 parkeringsbåse. Her kan en tidsbegrænsning af parkeringen, f.eks. til 2 timer, forbedre mulighederne for at finde en ledig parkeringsbås.

For at skabe et økonomisk grundlag for fortsatte forbedringer af parkeringen i Varde kan kommunen overveje at genindføre p-fonden og dermed muligheden for indbetaling til parkeringspladser ved byggeri (om- og tilbygning) i Varde by i de tilfælde, hvor der ikke kan skaffes det nødvendige antal parkeringspladser på egen grund. En p-fond administreres af kommunen efter et statsligt regelsæt bl.a. om hvordan kommunen inden for en vis tidsfrist skal investere i nye p-pladser. For de indbetalte beløb anlægger Varde Kommune nye parkeringspladser i byen. De nye parkeringspladser søges så vidt muligt anlagt i midtbyen. For eksempel kan en flytning og forbedring af legepladsen ved Arnbjerg ind i parken frigive et areal med god placering til en ny parkeringsplads.



### 5.3 Parkeringsinformation

En forbedret information om de ledige parkeringspladser i midtbyen kan etableres med udgangspunkt i Centerringen som parkeringssøgning. På indfaldsvejene til Centerringen kan vejvisningen udformes, så bilisterne tidligt ser tavler, der dynamisk informerer og henviser til midtbyens ledige p-pladser langs eller inden for Centerringen.

Tavlerne kan udformes med information som vist i Figur 8, eller der kan gives mere detaljeret oplysning om det konkrete antal af ledige p-pladser.



Figur 8 *Eksempel på princip for en parkeringsinformation på indfaldsvej ved Varde, f.eks. umiddelbart før Centerringen i midtbyen.*

På selve Centerringen og/ eller på de enkelte tilbringergader i midtbyen bør der gives den mere detaljerede information om ledig p-kapacitet på enkelte de parkeringspladser i og ved midtbyen.

De variable tavler med dynamisk information vil medvirke til en optimal brug af p-pladser og til at begrænse den parkeringssøgende trafik i midtbyen.

Informationen om ledige parkeringspladser baseres f.eks. på automatisk detektering af antallet af køretøjer, der kører til og fra de enkelte parkeringspladser. Hvis der også skal informeres om ledig kantstensparkering vil det kræve et mere omfattende udstyr til detektering.

Specielt i de gaderum, der indgår i Designmanualens forslag til renovering, vil der være behov for at søge skiltningen udformet på en måde, der i skala og udseende er tilpasset omgivelserne.

## 6 Stinet og lette trafikanter

### 6.1 Status og forventninger

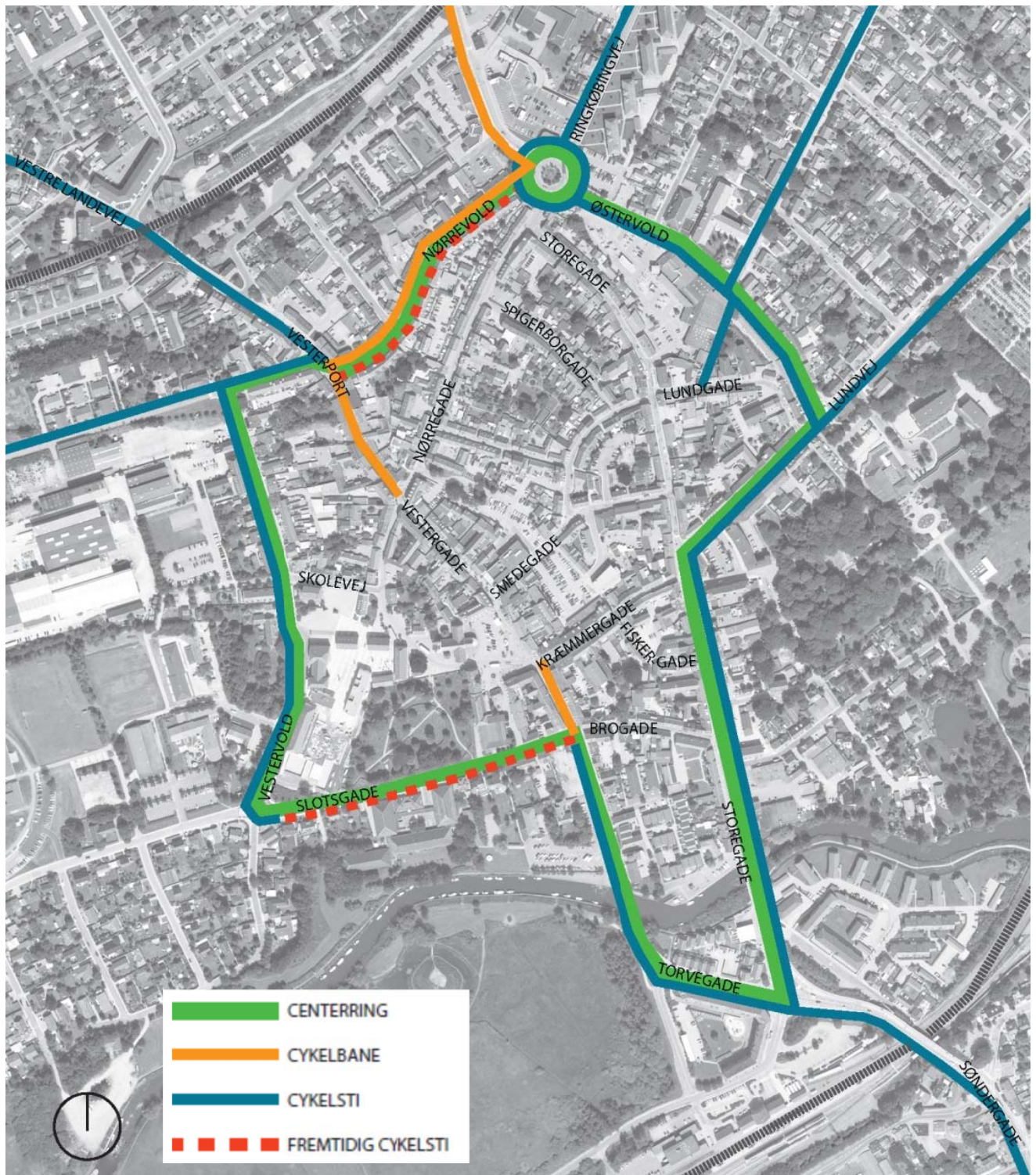
#### Cykelstier og -baner

Et af tiltagene, der skal være med til at opfylde Varde Kommunes målsætning om at blive landets reneste kommune i 2016, er en fortsat udbygning af cykelstinet, så flere vælger cykel i stedet for bil. Cykelstierne anlægges også af hensyn til tryghed og trafiksikkerhed, f.eks. på skolevejen.

I hele kommunen var der i 2011 i åbent land 109 km cykelsti, og i 2012 var 23 km ny cykelsti under etablering. Det er muligt at se omfanget af cykelstier i Varde Kommune via Varde Kommunes hjemmeside. Herunder er de vigtigste af eksisterende cykelstier i Varde by etableret langs følgende gader:

- > Storegade
- > Østergade
- > Vestervold
- > Kærvej
- > Ringkøbingvej (indre og ydre)
- > Vestre Landevej
- > Nordre Boulevard (fra banen til Vestre Landevej)
- > Engdraget
- > Campus Allé.

Ud over de egentlige cykelstier er der på en del af vejnettet afmærket cykelbaner eller brede kantbaner, der også forbedrer forholdene for cyklisterne. I Figur 9 ses fordelingen af cykelstier, cykelbaner samt en ansøgt cykelsti i selve midtbyen.



Figur 9 Cykelstier og -baner i Varde midtby.

De fremtidige behov for stianlæg og andre forbedringer for cyklisterne i Varde by er vurderet af Varde Kommune, der planlægger at etablere bl.a. følgende cykelsti-projekter i Varde by:

- > Ringkøbingvej, fra viadukten til Ndr. Boulevard, 3,25 mio. kr.
- > Slotsgade, fra sti langs Torvegade til sti langs Vestervold, 1,6 mio. kr.
- > Nordre Boulevard, fra Lundvej til Vestre Landevej, 12 mio. kr.

Efter gennemførelse af disse cykelstier foreslås der, i sammenhæng med hastighedszonerne, vurderet projekter for fremtidige cykelstier eller cykelbaner på følgende strækninger:

- > Ortenvej, fra Nordre Boulevard til Vestre Landevej/ Vesterport
- > Isbjerg Møllevej, fra Nordre Boulevard til Vestre Landevej
- > Lerpøtvej, fra Nordre Boulevard til Nørrevold
- > Nørrevold – cykelstier i begge sider.

På længere sigt vil kommunen overveje etablering af cykelstier på følgende veje:

- > Storegade 'bag om'
- > Gellerup Plantagevej
- > Søndermarksvej
- > Ribevej-Søndergade, fra Havrevænget til Gl. Roustvej
- > Hjertingvej.

## 6.2 Analyse og vurdering

Stinettet giver mange steder i Varde by gode muligheder for tryk og sikker færdsel på cykel, og med de planlagte og foreslåede stianlæg vil en række huller i nettet blive lukket.

I sammenhæng med den fortsatte vurdering af muligheder for trafikdæmpning med hastighedszoner vurderes det, at forholdene for cyklister kan forbedres yderligere.

Ud over cyklisternes tryk og sikkerhed vil Varde Kommune i sin planlægning også sætte fokus på cyklisternes fremkommelighed f.eks. ved prioritering af cyklister i muligt omfang i de signalregulerede kryds.

Endelig vil kommunen være opmærksom på cyklisternes forhold i sammenhæng med en realisering af forslag fra Designmanualen. Det gælder bl.a. cyklisternes komfort ved brolægning af gader, hvor der i dag er asfaltbelægning.

## 7 Handlingsplan

Trafikplanens forslag til tiltag, herunder forslagene fra Designmanualen, er i dette oplæg til handlingsplan blevet sammenfattet under følgende projektkategorier:

- > Fremkommelighed
- > Designmanual
- > Områdefornyelse
- > Cyklist tiltag
- > Parkering
- > Planaktiviteter.

På grund af størrelsen af de samlede udgifter (280,7 mio. kr.) vil der være behov for at gennemføre en prioritering af projekterne til udførelse over en årrække.

De angivne anlægsudgifter er uden arealerhvervelse og i 2014 prisniveau ekskl. moms. Grundlaget for udgifterne er et bedste skøn, hvorfor en endelig prisfastsættelse vil bero på nærmere projektering, som vil afhænge meget af f.eks. materialevalg, lokale forudsætninger mv. I den forbindelse vil der ved flere af projekterne være brug for en nærmere forprojektsundersøgelse til verificering af skønsmæssige oversalgspriser.

Ved prissætning af gaderenovering i forhold til belægning med brosten eller granit, er der taget udgangspunkt i data fra "Varde Midtby Designmanual, 2011". I overslagspriserne er der ikke indregnet priser for det øvrige inventar såsom belysning, affaldskurve, cykelstativ, bænke, træhulsrist, pullert mm. Prisen herfor afhænger af de kommende valg af materiale, antal mm. Det fastlægges i forbindelse med en nærmere foranalyse.

Ved prissætning af områdefornyelse i Storegade er der taget udgangspunkt i data fra "Områdefornyelsesprogram for Varde midtby, februar 2014".

Ved prissætning af ny p-plads ved Arnbjerg, er der taget udgangspunkt i et areal på 2200 m<sup>2</sup>, svarende til ca. 75 parkeringspladser i henhold til at hver p-plads kræver ca. 30 m<sup>2</sup>.

Tabel 2 Oplæg til handlingsplan for projekter i trafikplanen

Mulige aktiviteter	Projektbeskrivelse og lokalitet	Anlægsudgift ekskl. areal-erhvervelse (mio. kr. ekskl. moms)
Fremkommelighed	> Analyse og optimering af signalanlæg (ikke specificeret ramme)	1,5
	> Sletten, forlængelse ml. Ortenvej og Ringkøbingvej (1,6 km). Vejen er vurderet ift. 7,0 m bred med cykelstier og rundkørsel ved Ringkøbingvej.	27,5
	> Nordre Ringvej, omfartsvej (anlagt 7,5 m) nord om Varde by (9,5 km). Prisen er skønsmæssigt vurderet til ca. 18 mio. kr. pr. km.	170,0
	<b>Fremkommelighed i alt</b>	<b>199,0 mio. kr.</b>
Designmanual	<b>Gaderenovering brolægning (prisen er uden inventar så som belysning mm.):</b>	<b>19,0</b>
	> Slotsgade, ml. Torvegade og Rådhusstræde (400 m <sup>2</sup> i brosten).	0,475
	> Torvegade, ml. åen og Slotsgade (2100 m <sup>2</sup> i granit).	2,1
	> Storegade, ml. Østergade og Nørregade (3000 m <sup>2</sup> i brosten).	3,6
	> Vestergade, ml. Vesterport og Nørregade (1130 m <sup>2</sup> i brosten).	1,35
	> Nygade (730 m <sup>2</sup> i brosten).	0,875
	> Nørregade (2500 m <sup>2</sup> i brosten).	3,0
	> Grydergade (490 m <sup>2</sup> i brosten).	0,6
	> Murtfeldts Plads (550 m <sup>2</sup> i brosten).	0,65
	> Lundgade (1040 m <sup>2</sup> i brosten).	1,25
	> Brogade (710 m <sup>2</sup> i brosten).	0,85
	> Skolevej (840 m <sup>2</sup> i brosten).	1,0
	> Slagterigade (550 m <sup>2</sup> i brosten).	0,65
	> Smedegade (2150 m <sup>2</sup> i brosten).	2,6
	<b>Skiltning, ærindekørsel tilladt:</b>	<b>0,1</b>
	> Grydergade	
> Nikolaikirkestræde		
> Spigerborggade		
> Fiskergade		
> Lundgade		
> Nørregade		
> Brogade		
	<b>Designmanual i alt</b>	<b>19,1 mio. kr.</b>

<b>Område- fornyelse</b>	<b>Storegade, områdefornyelse med gadeomdannelse, f.eks.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Facader, træer og gadebelysning</li> <li>&gt; Shared Space (punktvis / strækninger)</li> <li>&gt; Kørebaneprofil – cykeltrafik bagom Storegade</li> </ul>	Angivet et samlet prisoverslag ved områdefornyelse i Storegade ud fra data i områdefornylsesprogram, februar 2014.
	<b>Områdefornyelse i alt</b>	<b>4 mio. kr.</b>
<b>Cyklist tiltag</b>  Angivne længder er cirka meter og ved enkeltrettede cykelstier er det i begge vejsider.	> Ringkøbingvej, cykelsti ml. viadukten og Nordre Boulevard (ca. 530 m)	3,3
	> Slotsgade, cykelsti ml. Vestervold og Torvegade (ca. 325 m)	1,8
	> Ndr. Boulevard, cykelsti ml. Lundvej og Vestre Landevej (ca. 2,5 km)	13,0
	> Ortenvej, cykelsti ml. Ndr. Boulevard og Vestre Landevej (ca. 900 m)	3,9
	> Isbjerg Møllevej, cykelsti ml. Ndr. Boulevard og Vestre Landevej (550 m)	2,5
	> Lerpøtvej, cykelsti ml. Ndr. Boulevard og jernbanen, cykelstier (660 m)	3,0
	> Nørrevold, cykelsti ml. Lerpøtvej og Vestergade (ca. 280 m)	1,3
	> Storegade, cykelsti "bag om", ad Enghavevej og ny sti / Voldsti (250 m)	0,9
	> Gellerup Plantagevej, cykelsti ml. Sønderled og Gl. Gellerupvej (1,8 km)	4,5
	> Søndermarksvej, cykelsti ml. Ndr. Boulevard - sti v. Revlingevej (1,4 km)	1,8
	> Ribevej, cykelsti ml. Havrevænget og Gl. Roustvej, cykelsti (225 m)	1,0
	> Hjertingvej, cykelsti ml. Plantagevej og Søndergade (hvv. 350 og 750 m)	2,5
	> Hjertingvej, cykelsti ml. Plantagevej og sti til Ndr. Boulevard (1,2 km)	5,4
	> Cykelprioritering i signalregulerede kryds (ikke specificeret ramme)	1,3
> Cykelparkering (ikke specificeret ramme)	1,3	
<b>Cyklist tiltag i alt</b>	<b>47,5 mio. kr.</b>	
<b>Parkering</b>	> Div. ændringer af parkeringsafmærkning (Lundvej m.fl.)	0,1
	> Standsningsforbud ved skoler for sikring af skoleveje	0,1
	> Omlægning af parkering ved Artillerimuseet/ Kulturtorvet	0,5
	> Ny p-plads ved Arnbjerg, inkl. flytning af legeplads (areal på ca. 2200 m <sup>2</sup> )	2,5
	> Parkeringssøgering med dynamisk P-information (prisniveau 6–8 mio. kr.)	7,0
	<b>Parkering i alt</b>	<b>10,2 mio. kr.</b>

<b>Planaktiviteter</b>	> Trafikplan for Varde Kommune	0,25
	> Trafiksikkerheds- og hastighedsplan	0,50
	> Stiplan/stiprioritering for Varde Kommune	0,15
	<b>Planaktiviteter i alt</b>	<b>0,9 mio. kr.</b>
<b>Samlet udgift</b>		<b>280,7 mio. kr.</b>