

LandSyd Ribe Aktivitets- og Historiepark Trafikvurdering	Trafikplan ApS Niels Bohrs Vej 6 6700 Esbjerg Tlf.: 41 76 68 40 info@trafikplan.dk www.trafikplan.dk CVR: 37539163
Dato 13. april 2021	

Indhold

1	Baggrund	2
2	Eksisterende forhold	3
2.1	Veje og stier	3
2.2	Trafik	5
2.3	Uheld	6
2.4	Parkering	6
3	Projektbeskrivelse	9
3.1	Forventet trafik til området	10
4	Vurdering og anbefalinger	11
4.1	Trafikafvikling	11
4.2	Parkering	11
4.3	Trafiksikkerhed	12
4.4	Samlede anbefalinger	14

1 Baggrund

LandSyd udarbejder ny lokalplan for Ribe Aktivitets- og Historiepark (RAHP) i Ribe, Esbjerg Kommune. I forbindelse med lokalplanen er Trafikplan ApS blevet bedt om at lave en vurdering af projektets påvirkning af trafikken, herunder parkeringsforhold og trafiksikkerheden på det tilstødende vejnet, der omfatter Sportsvej, samt Obbekjærvej og Seminarievej øst for Nørremarksvej/jernbanen.

P-arealer der indgår i vurderingen, er ligeledes afgrænset til at være de nære offentligt tilgængelige p-pladser omkring Fritidscentret og Ansgarskolen.

Området fremgår af nedenstående figur.



Figur 1. Området ved den kommende Ribe Aktivitets- og Historiepark (RAHP) markeret med rødt. Influensvejnettet er markeret med gult, og parkeringsarealer med lilla

2 Eksisterende forhold

Projektområdet er beliggende på matrikel 25e, 27a og 2a ud mod Tved Å, vest for Ribe Fritidscenter og nord for Ansgarskolen. Området vejbetjenes fra Sportsvej, der også betjener Fritidscentret og skolen.

2.1 Veje og stier

Sportsvej er en nord/sydgående forbindelse mellem Obbekjærvej og Seminarievej i den østlige del af Ribe. Kørebanen på Sportsvej er ca. 6 m bred med meget smalle kantbaner.



Figur 2. Sportsvej set mod nord ved indkørsel til parkeringsplads foran Ansgarskolen

Hastighedsbegrænsningen er den generelle 50 km/t for byområder. Ved krydsene der giver adgang til Fritidscentret og skolen, samt ved Seminarievej er der etableret røde hævede flader, og omkring disse er der en hastighedszone med anbefalet 40 km/t. Denne zone strækker sig også mellem de to kryds der giver adgang til hhv. Fritidscentret og skolen.

Der er cykelforbud langs strækningen, og lette trafikanter er henvist til at benytte det dobbeltrettede stiforløb langs med vejen. Stien forløber ind over parkeringspladsen ved Fritidscentret både fra nord og syd. Udover at dette kan medføre trafikfarlige situationer på parkeringspladsen, medfører forløbet også, at mange cyklister, der kommer fra nord og skal mod skolen, vælger at køre på kørebanen hvor der er cykelforbud.



Figur 3. Trods cykelforbud på Sportsvej blev der observeret flere cyklister på kørebanen.

Mellem Ansgarskolen og parkeringsarealet vest for Sportsvej, forløber der en sti, som forbinder skolen med Fritidscentret. Denne krydser Sportsvej på en hævet flade.



Figur 4. Vej- og stinettet omkring RAHP. Med blå er markeret stier i eget tracé.

Der er bustrafik på Sportsvej, som betjenes af rute 19 (Ribe bybus) og 177, der kører med hhv. halvtimesdrift og timedrift i dagtimerne på hverdage. Rute 19 kører også lørdag formiddag, ligeledes med halvtimesdrift. Der er ikke rutebusdrift om aftenen, lørdag eftermiddag samt søndage. Foruden ovenstående er der også skolebuskørsel til skolen, og i forbindelse med stævner mv. til Fritidscentret må der også forventes buskørsel hertil. Der er et busstoppested i sydlig retning på Sportsvej, lige syd for adgangsvejen til parkeringsarealerne ved skolen. Der er ingen busstoppesteder i nordgående retning på Sportsvej, da rute 19 kører en ringrute, hvor der kun køres mod syd på Sportsvej. På parkeringspladsen ved Fritidscentret er der busstoppesteder, som dog ikke benyttes af rutebusser.

2.2 Trafik

Der er foretaget trafiktællinger på Sportsvej i januar 2019, som viser en årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 2.550 køretøjer mellem adgangen til Fritidscentret og skolen, og ca. 2.360 lige syd for adgangsvejen til skolen.

Spidstimen opstår på hverdage med en morgenspidstime fra ca. kl. 7-8 og en eftermiddagspidstime fra ca. kl. 15-16. Morgen- og eftermiddagsspidstimen er ca. lige store syd for skolen med ca. 270 køretøjer i timen. Nord for skolen er morgenspidstimen ca. 20 % større end eftermiddagsspidstimen (hhv. 378 og 310 køretøjer i timen). Lørdag middag, hvor der kan forventes den største trafik til RAHP er timetrafikken ca. 30-40 % lavere end hverdagsspidstimerne.

Den målte gennemsnitshastighed er 37,8 km/t syd for skolen og 41,9 km/t nord for skolen. Tilsvarende 85 % fraktiler er hhv. 44,3 og 48,8 km/t. Andelen af tung trafik på Sportsvej er meget lav, ca. 1,5 %.

På Seminarvej og Obbekjærvej er senest tilgængelige trafiktællinger fra 2012. Disse er dels forældet, og har kun talt i få dage. Samtidig er de foretaget før Sportsvej blev etableret i 2014, så tællingerne vurderes ikke at være valide. Trafikniveauet på Seminarievej og Obbekjærvej vurderes derfor at være højere end Sportsvej, men på et forholdsvist lavt niveau med en ÅDT på skønsmæssigt 3-4.000 køretøjer.

Et samlet overblik over den nuværende trafik på Sportsvej fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Oversigt over nuværende trafik.

	ÅDT	Spidstimetrafik			Lastbil %	Hastighed	
		Morgen	Eftermiddag	Lørdag middag		Gnms.	85% fraktil
Sportsvej sf Ansgarskolen	2.336	266	276	187	1,6	37,8	44,3
Sportsvej nf Ansgarskolen	2.550	378	310	216	1,7	41,9	48,8

2.3 Uheld

De seneste 5 år (2016-2020) samt i 1. kvartal 2021 er der registreret 6 uheld på vejnettet i området. Fem uheld er materielskadeuheld og et uheld er et ekstrauehld. Der er således ikke registreret personskadeuheld.

Tre uheld er på Sportsvej, hvor der er sket to uheld i krydset med Obbekjærvej. Begge uheld er materielskadeuheld mellem to personbiler, hvor en bil fra Sportsvej ikke har overholdt vigepligten, og overset en bil fra vest. Derudover er der registreret et materielskadeuheld mellem en personbil og en modkørende bus på Sportsvej syd for skolen, som skyldes et ildebefindende.

Der er registreret i alt tre uheld med parkerede biler i området. To uheld på Seminarievej og ét uheld på Simon Hansens Vej mellem Ansgarskolen og Seminariehuset. De to af parkeringsuheldene er materielskadeuheld hvor en personbil, har påkørt en parkeret bil, mens det sidste uheld på Seminarievej vest for Sportsvej er et ekstrauehld, hvor en knallert har påkørt en parkeret bil.

Der vurderes ikke at være et generelt problem med uheldsbelastede lokaliteter i området. Udkørende fra Sportsvej mod Obbekjærvej kan dog have vanskeligt ved at erkende trafikanter fra vest, hvilket kan skyldes dårlig oversigt pga. bakken og autoværnene hen over broen over åen og stitunnellen.

2.4 Parkering

Der er to større parkeringsanlæg tæt på projektområdet ved Fritidscentret samt omkring Ansgarskolen. Disse parkeringspladser rummer i alt ca. 200 pladser, og vil være attraktive for besøgende til RAHP. Da de er offentligt tilgængelige, kan de medtages i beregningen og vurderingen af behovet for etablering af parkeringspladser i forbindelse med RAHP.

Parkeringspladserne ved Fritidscentret tilhører Fritidscentret, som også står bag opførelsen af RAHP. Parkeringspladserne foran skolen anvendes af både Fritidscentret og skolen og medtages, da der dels er en meget stor restkapacitet på disse ift. skolens behov, samt at der generelt ikke er overlap mellem hvornår pladserne anvendes til skolen (hverdage 8-16) og hvornår de anvendes af besøgende til RAHP (primært weekender og ferier). Der kan således være en stor grad af dobbeltudnyttelse af disse pladser, hvilket også sker på nuværende tidspunkt ifm. større arrangementer ved Fritidscentret. Det skal desuden bemærkes, at ansatte til skolen, som står for den største del af parkering til skolen, anvender grusparkeringen umiddelbart vest herfor, tæt op ad skolen, jf. figur 5. Denne parkeringsplads kan ikke anvendes af andre, da der er skiltet med kun ærindekørsel tilladt. Derudover er der et særskilt "kys og kø" anlæg ved skolen, som anvendes af forældre der afleverer og henter børn.

Foruden ovenstående er der en række andre parkeringsanlæg i nærområdet, som kan anvendes af besøgende til RAHP. Disse parkeringsanlæg er dog dedikeret til andre formål, og kan derfor ikke medtages i beregningen og vurderingen af parkeringsbehovet. En samlet oversigt over parkeringsanlæg i nærområdet fremgår af nedenstående figur 5.



Figur 5. Oversigt over parkeringspladser i nærhed til RAHP. Med grønt er vist de to eksisterende parkeringsanlæg der medtages i vurderingen af behovet for etablering af parkeringspladser til RAHP.

Ribe Fritidscenter har oplyst, at der de fleste dage er stor restkapacitet på de to nærliggende parkeringsanlæg. Desuden oplyses det, at på en normal weekend er der fyldt med biler foran Fritidscenteret og i den første p-lomme ved skolen op mod Fritidscentret.

På et normalt år er det oplyst af Fritidscentret, at der er mangel på P-pladser på følgende tidspunkter:

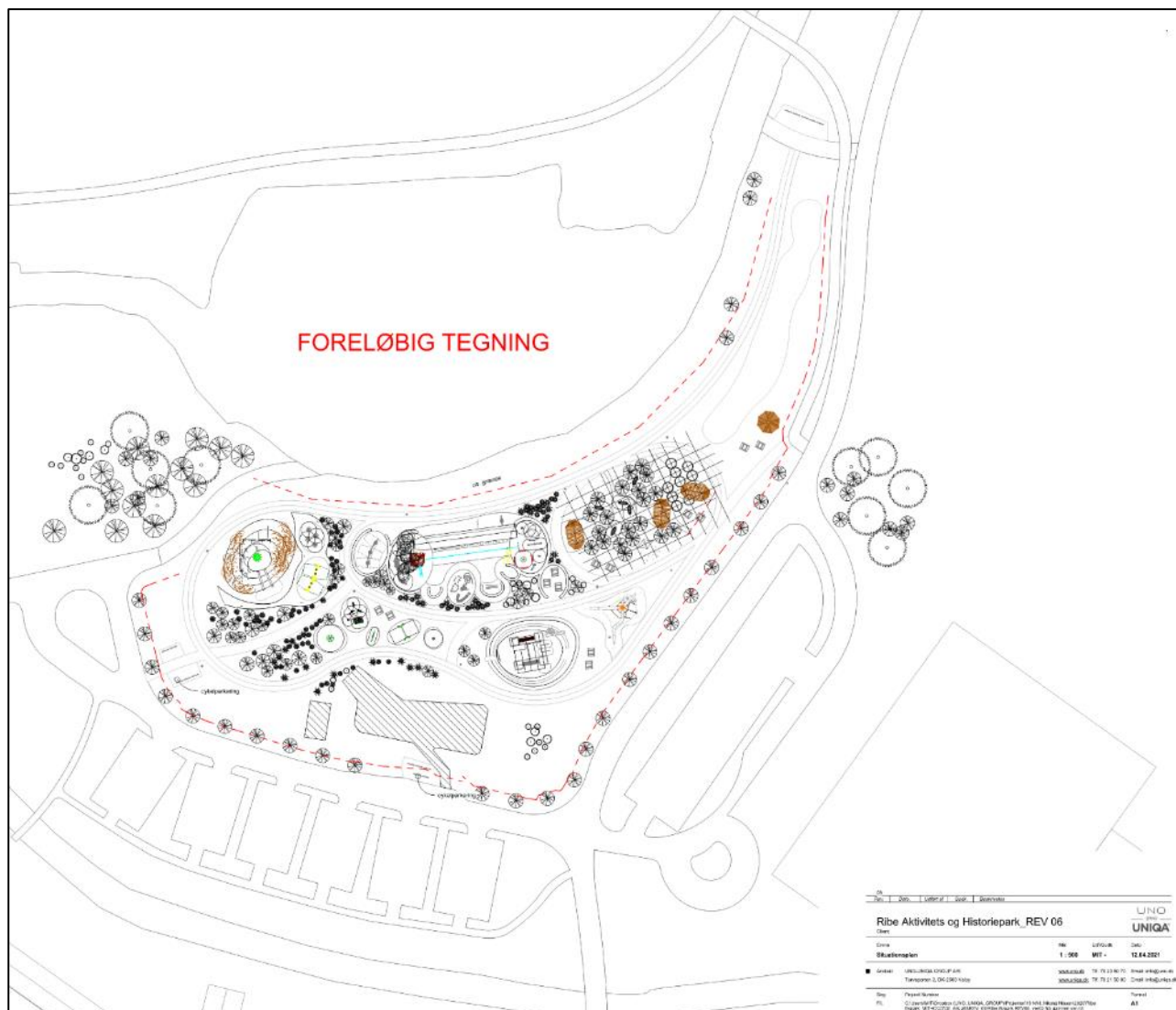
1. Januar-februar: I forbindelse med et stort bordtennistævne samt et årligt legeland op til vinterferien. Her er det ikke vurderingen, at der vil være pres på RAHP
2. Medio marts-medio april: Når der er gymnastikopvisninger i Fritidscenteret. Med etableringen af RAHP overvejes det om Ribe Fritidscenter og Ribe Gymnastikforening skal entrere med parkeringsvagter fremover, når der er gymnastikopvisninger.

3. August: I forbindelse med et stort håndboldstævne. Her vil der også være aktivitet i RAHP
4. Oktober: I forbindelse med et årligt loppemarked én dag i weekenden op til efterårsferien. Her vil der også være aktivitet i RAHP.

Der er således et pres på de eksisterende p-pladser 8-10 dage årligt på nuværende tidspunkt. På disse dage er der ikke nødvendigvis større aktivitet i RAHP, og situationer med stor aktivitet både i RAHP og i Fritidscentret er således begrænset til ganske få dage om året.

3 Projektbeskrivelse

Projektet omfatter etableringen af en Aktivitets- og Historiepark, hvor grundtanken er, at områdets historie formidles gennem leg. Parken er ca. 17.000 m², inkl. den nyligt anlagt skaterbane længst mod syd mod parkeringsarealerne.



Figur 6. Foreløbig situationsplan for RAHP. Eksisterende skaterpark er markeret med skravering mod syd.

Der vil være adgang til parken via indgange ved den eksisterende skaterpark mod syd, for enden af vendepladsen ved Kys og Kør området mod vest, samt fra nord ved den eksisterende stikrydsning over Sportsvej. Ved hver indgang placeres der cykelparkering, således der ikke opfordres til at cykle ind i parken for at finde en cykelparkeringsplads.

3.1 Forventet trafik til området

Etableringen af RAHP forventes at medføre en øget biltrafik til og fra området.

Ribe Fritidscenter forventer, at der på de travleste dage vil være op til 400 besøgende om dagen. Det forventes at ca. halvdelen af disse vil være i parken samtidig, altså op mod 200 personer.

RAHP vil tiltrække besøgende både fra nærområdet og fra et større opland, herunder også en del turister. Da der er gode stiforbindelser, og afstanden til Ribe er kort, vurderes det, at ca. 40 % af de besøgende ankommer til fods eller på cykel, mens de resterende 60 % vil komme i bil, svarende til 120 personer. Andelen af besøgende i bil vurderes her at være til den høje side, da det må forventes at dage med spidsbelastning vil være på dage med godt vejr, hvilket vil anspore flere til at cykle eller gå til parken. Samtidig er målgruppen for legeaktiviteterne børn op til 13 år, og mange af de lokale børn vil kunne transportere sig selv via det udbyggede stinet i Ribe. Det vurderes derfor, at antagelsen om en bilandel i spidsbelastningsperioder på 60 % er til den sikre side.

Da de besøgende i høj grad vil være børn ifølge med voksne, antages det, at der i gennemsnit vil være 3 personer pr. bil. Dette medfører derfor et maksimalt parkeringsbehov på 40 biler i spidsbelastningsperioder.

Besøgende må forventes at opholde sig i parken i længere tid, og det antages at den gennemsnitlige besøgstid er ca. 2 timer. Derfor vurderes den største timetrafik til området at udgøre ca. 20 biler hhv. ind og ud fra området.

Det må derudover forventes, at spidsbelastningsperioder vil være i weekender og ferieperioder i sommerhalvåret, når vejret er godt. Det forventes således, at ovenstående spidsbelastning vil opstå op mod 20-30 gange i løbet af et år. Af disse vurderes 2-3 at være sammenfaldende med stor aktivitet i Fritidscentret, hvor den eksisterende parkeringskapacitet kan blive udfordret.

4 Vurdering og anbefalinger

4.1 Trafikafvikling

På baggrund af den forventede trafikgenerering til og fra området, forventes der ikke at opstå trafikafviklingsproblemer som følge af projektet.

Trafikken i den største time vil forventeligt udgøre i alt 40 biler (20 biler ind og 20 biler ud), eller hvad der gennemsnitligt svarer til 1 bil pr. 1½ minut. Dette vurderes at være en ændring, som knap er målbar og inden for de generelle usikkerheder ved trafiktællinger og opregning af trafik.

Desuden vil spidsbelastning til RAHP forekomme i perioder uden for den almindeligt forekommende spidsbelastning på Sportsvej, hvilket er på hverdage. I weekender er den største time-trafik på nuværende tidspunkt 30-40 % lavere end spidstimetrafikken på hverdage, og selv med et bidrag på 40 biler ekstra en lørdag middag, vil timetrafikken fortsat være mindre end hverdagsspidstimerne.

4.2 Parkering

I langt de fleste tilfælde vurderes der at være tilstrækkelig parkeringskapacitet på de eksisterende p-pladser, men de få gange hvor der er sammenfald med stor aktivitet til Fritidscentret, jf. afsnit 3.1, vurderes der risiko for at der kan opstå mangel på parkeringspladser.

Der bør derfor reserveres arealer, hvor der under spidsbelastning kan parkere op til 40 biler. Disse arealer skal ikke indrettes til permanent parkering, men kan blot være et græs- eller grusareal, der kan åbnes for. Dette skal også ses i sammenhængen med, at den beregnede spidsbelastning vurderes som et worst-case, og afhængig af parkens succes, eller den tidsmæssige forskydning mellem spidsbelastninger ved Fritidscentret og RAHP, kan det være, at der ikke bliver behov for denne ekstra parkering. Samtidig har Fritidscentret tilkendegivet, at de fremadrettet i forbindelse med større arrangementer vil indføre parkeringskontrol og henvise til parkering på de større offentlige p-pladser længere væk, så som P-Nord og P-Øst. Der ved skal en åbning af et midlertidigt supplerende parkeringsareal ses som det sidste værktøj, der kan anvendes ved ekstraordinær stor aktivitet i området.

Arealet til den supplerende parkering er udpeget til at være nord for tennisbanerne på modsatte side af Sportsvej. Der er for nyligt udlagt grus på dette areal, og der er vejforbindelse via den eksisterende adgangsvej fra parkeringsarealet foran Fritidscentret. Fra det midlertidige parkeringsareal er der gangforbindelse til stisystemet, der krydser Sportsvej over til RAHP. Arealet for enden af vendepladsen vest for RAHP ville også være oplagt til supplerende parkering, men dette område anvendes til oprensning af åen, og kan således ikke anvendes. En forlængelse af de eksisterende p-lommer foran skolen vurderes heller ikke hensigtsmæssig, da dette vil kræve inddragelse og ændring af det eksisterende Kys og Kør område, samt tilhørende stiforbindelse mod skolen.

Desuden bør der, af hensyn til trafikafviklingen og trafiksikkerheden på Sportsvej, etableres et permanent standsningsforbud langs begge sider af Sportsvej. På nuværende tidspunkt parkeres der i rabatterne, primært tæt på Fritidscentret, selv om der er ledige pladser på de omkringliggende parkeringsarealer. Dette er meget u hensigtsmæssigt, og med en øget mængde af krydsende lette trafikanter over Sportsvej, øges risikoen for uheld hvis der holder biler parkeret her.

4.3 Trafiksikkerhed

Da projektet omfatter en park, vil der være mange lette trafikanter i området. Derfor bør vejene indrettes til en passende lav hastighed. På den nord/sydgående del af Sportsvej er der eksisterende hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader, samt en 40 km/t hastighedszone. Hastighedsmålinger viser at denne hastighed generelt respekteres, og hastigheden på denne del af Sportsvej vurderes passende.

På den øst/vestgående del af Sportsvej, der fungerer som adgangsvej til RAHP og parkeringspladserne ved skolen, vil projektet medføre markant flere krydsende lette trafikanter end på nuværende tidspunkt. Derfor bør denne del af vejen indrettes til en lavere hastighed, hvor 30 km/t vurderes passende. Afstanden mellem krydset op mod Sportsvej og vendepladsen ved Kys og Kør er ca. 130 m. Ved 30 km/t bør der være ca. 75 m mellem fartdæmpere, og der bør derfor etableres en hastighedsdæmpende foranstaltning ca. midt på strækningen for at understøtte den ønskede hastighed. Det vurderes at et bump placeret mellem den 3. og 4. række af p-lommer vil være hensigtsmæssigt.

Indgangene til parken vurderes overordnet at være placeret hensigtsmæssigt i forhold til lette trafikanter adgang, hvad enten dette er fodgængere der har parkeret på de nærliggende parkeringspladser, eller lette trafikanter, der ankommer via de eksisterende stisystemer fra nord, syd eller vest.

Særligt fra syd og vest er stiforbindelserne dog mangelfulde op mod selve parken, da disse stopper ved udmundingen til parkeringsarealerne, som først skal krydses for at komme til parken. Stien fra syd langs Sportsvej har også et forløb der er forbundet med en omvej til parken. Dette vil medføre en mere diffus krydsning af Sportsvej på strækningen mellem den hævede flade og broen over åen. På nuværende tidspunkt er der trampestier denne vej, jf. figur 7.



Figur 7. Trampesti fra stibroen mod busstoppestedet og stien ved parkeringspladsen på vestsiden af Sportsvej.

Det vil således være hensigtsmæssigt at forlægge og forlænge den eksisterende sti fra syd, således denne krydser Sportsvej på det nordlige ben, hvorved fodgængere og cyklister ikke ledes via parkeringspladsen syd for parken. Derved skal den eksisterende stiudmunding i den hævede flade fra den sydlige del af parkeringspladsen ved Fritidscentret også lukkes. På nuværende tidspunkt ledes de lette trafikanter ud midt i krydset, hvilket medfører både en skæv krydsning, samt at de krydser på det sted, hvor krydsningen er længst.

For at holde de lette trafikanter væk fra kørebanen, bør der herfra etableres en sti langs sydsiden af parken, parallelt med parkeringsarealerne. Derved vil det også være naturligt at fodgængere, der har parkeret syd for parken, krydser over Sportsvej fra parkeringspladsen og færdes på stien til indgangen. Bumpet midt på strækningen vil her kunne anvendes som et krydsningspunkt med forbindelse til stien. Derudover skal der være mindst én forbindelse fra stien ud til parkeringspladsen længere mod vest.

Der må forventes at opstå en del krydsende fodgængertrafik over Sportsvej mellem RAHP og Fritidscentret. Dette kan være besøgende der har parkeret foran Fritidscentret, eller at de skal bruge faciliteterne i Fritidscentret, f.eks. toiletterne. Det bør derfor sikres, at der ikke foregår diffus krydsning af Sportsvej mellem RAHP og Fritidscentret, men at den krydsende fodgængerstrøm samles ved de to krydsningsmuligheder ved de hævede flader. Derfor bør der langs den østlige afgrænsning af RAHP ud mod Sportsvej etableres hegn der forhindrer dette.

Der vurderes ikke at være risiko for en stor andel gennemkørende cykel- eller knallertrafik i parken i retningen nord mod vest, da den eksisterende rute via de asfalterede dobbeltrettede stier nord og vest om parken er hurtigere. Derimod vurderes det sandsynligt, at mange cyklister og knallerter langs Sportsvej i retningen nord/syd vil anvende en rute gennem parken, da de derved kan undgå forløbet på tværs af parkeringspladsen foran Fritidscentret, hvor forholdene ikke er gode. Denne trafiktype bør derfor indtænkes i designet af den interne sti i østsiden af parken parallelt med Sportsvej. Denne bør udformes som en delt sti, hvor der er dobbeltrettet cykelstisti ud mod Sportsvej, mens siden ind mod parken udformes til fodgængere og parkens interne trafik.

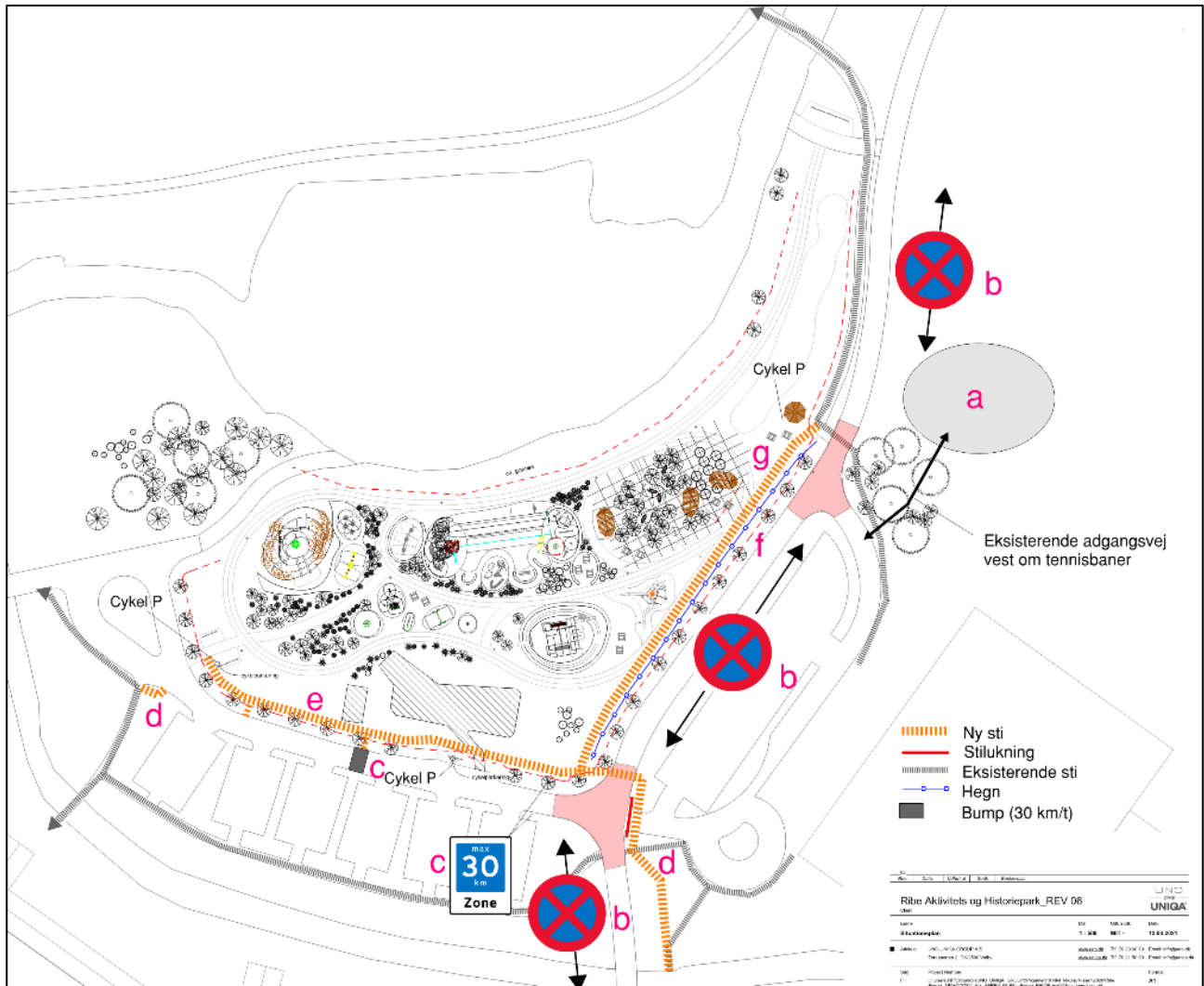
4.4 Samlede anbefalinger

Ved etablering af RAHP anbefales det samlet set, at der etableres følgende tiltag til at imødekomme og afværge de trafikale konsekvenser:

- a. Udlægning af areal der kan anvendes til ekstra parkering for op til 40 biler i tilfælde af sammenfald mellem stor aktivitet i RAHP og Fritidscentret
- b. Standsningsforbud langs begge vejsider af Sportsvej
- c. Etablering af 30 km/t zone på den øst/vestgående del af Sportsvej, suppleret med et bump midt på strækningen
- d. Forlægning og forlængelse af stier syd og vest for RAHP, inkl. lukning af eksist. Stitilslutning til hævet flade
- e. Etablering af ny sti langs sydsiden af RAHP fra den eksisterende hævede flade til den vestlige indgang
- f. Hegn langs den østlige side af RAHP ud mod Sportsvej for at undgå diffus fodgængerkrydsning over mod Fritidscentret
- g. Etablering af dobbeltrettet sti gennem RAHP ud mod Sportsvej for at skabe forbindelse for gennemkørende trafikanter.

I tillæg til ovenstående, har Fritidscentret tilkendegivet, at de vil arbejde for at indføre parkeringsvagter og særlig vejvisning til supplerende p-arealer ved store arrangementer i Fritidscentret.

En samlet oversigt over anbefalede trafikale tiltag fremgår af nedenstående figur 8.



Figur 8. Oversigt over anbefalede tiltag.