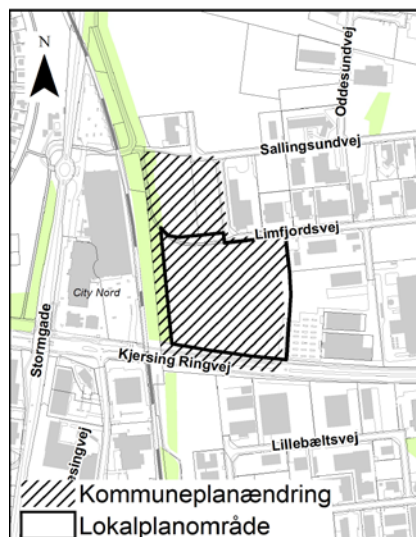




**Plan
Teknik & Miljø**

**Kjersing, Store udvalgsbutikker ved Kjersing Ringvej
Lokalplan nr. 08-030-0007 Ét stort varehus ved Kjersing
Kommuneplanændring nr. 2017.12
Miljørapport
Vedtaget**



Esbjerg Byråd har den 8. oktober 2018 endeligt vedtaget Lokalplan nr. 08-030-0007 med tilhørende Kommuneplanændring nr. 2017.12 til Kommuneplan 2018 – 2030 samt miljørapport.

Lokalplan og Kommuneplanændring har til formål at sikre, at:

- området kan anvendes til butiksformål,
- der kan etableres ét særligt stort varehus,
- den primære adgangsvej sker fra Kjersing Ringvej, og den sekundære vejadgang sker fra Limfjordsvej,
- forarealerne udføres, så de fremstår indarbejdet i den sammenhængende grønne struktur langs Kjersing Ringvej,
- der sker en kobling til stiforbindelser og Gjesing Station..

Ændringer i forhold til forslaget

Med vedtagelsen af planerne er der ændret følgende i forhold til det tidligere offentliggjorte lokalplanforslag:

A)

- § 2.1 Lokalplanen afgrænses som vist på Matrikelkort Bilag A og omfatter en del af matrikelnummer 13ag og 7000lø samt matrikelnummer 13ap, Gjesing By, Bryndum.
Ændres til:
- § 2.1 Lokalplanen afgrænses som vist på Matrikelkort Bilag A og omfatter en del af matrikelnummer 13ag og 7000lø, Gjesing By, Bryndum.

B)

- § 6.3 Eksisterende sti mod nord flyttes som vist på Bilag B og adskilles fra lastbiltrafik på vareindleveringsområdet med et hegn.
Ændres til:
- § 6.3 Eksisterende sti mod nord adskilles fra lastbiltrafik på vareindleveringsområdet med et hegn.

C)

- Redaktionelle rettelser, der følger af ovenstående ændringer i bestemmelserne.

D)

- Lokalplanens redegørelse suppleres med den konklusion af miljørapporten, der fremgår i det sammenfattende notat.

Retsvirkninger

Lokalplanens retsvirkninger indtræder fra denne bekendtgørelses dato, hvorefter ejendomme inden for området kun må udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Planerne kan ses/erhverves her

Lokalplanen og kommuneplanændringen, der er indberettet i PlanDK, er offentlig tilgængelig i Byggeservice, Plan, Teknik og Miljø, Torvegade 74, 6700 Esbjerg. Planen kan også ses på internetadressen www.esbjergkommune.dk/planer

Oplysning om lokalplanens vedtagelse vil blive fremsendt til offentlige myndigheder samt personer, institutioner og andre, der tidligere har modtaget forslaget eller rettidigt gjort indsigelse mod dette.

Miljørapport

Esbjerg Kommune har i forbindelse med kommuneplan- og lokalplanen udarbejdet en miljørapport i henhold til Miljøvurderingslovens § 8 (lovbek. nr. 448 af 10/05/2017). Miljørapporten opfylder både kravene til lov om miljøvurdering samt VVMbekendtgørelsen. Du kan finde miljørapporten her.

Klagevejledning

Planerne kan påklages til Planklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål i henhold til Planlovens § 58 (lovbek. nr. 287 af 16. april 2018). Du kan klage over procedurer der ikke er overholdt eller manglende hjemmel til at træffe afgørelserne. Du kan ikke klage over planernes indhold. Planklagenævnet afgør sagen og kan bestemme, om projektet skal sættes i stå, mens klagen behandles.

Klageberettiget er miljøministeren, enhver med retlig interesse i sagens udfald samt landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, jf. Planlovens § 59.

Hvis du ønsker at klage over disse afgørelser, kan du klage skriftligt til Natur- og Miljøklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes skriftligt gennem Klageportalen til Esbjerg Kommune. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for kommunen i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Planklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Esbjerg Kommune. Kommunen videresender herefter anmodningen til Planklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagefristen udløber 4 uger efter, at afgørelsen er offentligt bekendtgjort, jf. Planlovens § 60.

Inden 6 måneder efter offentliggørelsen kan afgørelsen indbringes for domstolene, jf. Planlovens § 62. Udgifter i forbindelse med dette afholdes af den, der indgiver sagen eller efter domstolens afgørelse.

Annonce : Kan ses på internetadressen www.esbjergkommune.dk/om-kommunen/annoncer/planer den 10. oktober 2018.



City Nord Retail Park A/S
C/O Pedersengruppen
Att: Bjarne Pedersen
Dokken 10, 4. sal
6700 Esbjerg

Torvegade 74, 6700 Esbjerg

Dato	26. september 2018
Sagsid	17/8413

§25-tilladelse (VVM)

Esbjerg Kommune modtog den 24. november 2017 ansøgning om etablering af et stort varehus på 40.000 m² ved Kjersing Ringvej. Da varehuset pga. sin størrelse vurderes at have regional betydning, skal der jf. Miljøvurderingslovens § 16 (bek. Nr. 448 af 10. maj 2017, bilag 2, pkt. 10b) udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, der belyser projektets indvirkninger på miljøet. Byggeriet er desuden lokalplanpligtigt, hvorfor Esbjerg kommune i juni 2018 offentliggjorde forslag til Lokalplan 08-030-0007. Miljøvurdering af lokalplanen var indeholdt i miljøkonsekvensrapporten, der blev fremlagt samtidigt med forslag til lokalplan.

Miljøkonsekvensrapporten belyser de relevante miljøkonsekvenser ved projektet med særlig fokus på trafik og detailhandel, og indeholder oplysninger om alternativer, projektets forventede skadelige virkninger på miljøet og påtænkte foranstaltninger til forebyggelse af de skadelige virkninger.

Loven fastlægger, at kommunen skal inddrage offentligheden i forbindelse med miljøvurderingen. Inden kommunen tager stilling til, hvad miljøkonsekvensrapporten skal belyse, skal der indkaldes ideer og forslag fra offentligheden. Esbjerg Kommune afholdte høringen fra den 5. december til den 19. december 2017.

Endvidere skal lokalplanforslaget med tilhørende miljøkonsekvensrapport sendes i offentlig høring i otte uger. Esbjerg Kommune har afholdt otte ugers høringsperiode fra d. 6. juni til den 1. august 2018. Esbjerg Kommune har modtaget tre høringssvar. Høringssvar er samlet og kommenteret i "Sammenfattende redegørelse".

Tilladelse

Esbjerg Kommune meddeler hermed en §25 tilladelse til, at ansøgning om etablering af ét stort varehus (IKEA), kan imødekommes i henhold til miljøvurderingsloven (bekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM))

Denne tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år, fra den er meddelt.



Begrundelse for tilladelse

Esbjerg Kommune imødekommer ansøgningen om etablering af ét stort varehus på baggrund af miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapportens konklusion er, at etablering af et nyt varehus (IKEA) ikke i sig selv vil få væsentlig indvirkning på miljøet. I forhold til den øgede trafikmængde på det omkringliggende vejnet, er der allerede i dag ventetider ved nogle af de omkringliggende kryds og overkørsler og fremskrivninger af trafikken viser, at der uanset projektets realisering vil være afviklingsproblemer.

For at imødekomme de påbegyndende kapacitetsproblemer er der af Esbjerg Kommune igangsat en planlægning af en kapacitetsudvidelse i form af et signalanlæg i krydset Kjersing Ringvej-Storebæltsvej. I planlægningen er der også fokus på trafikafviklingen fra sidevejene til Storebæltsvej syd for rundkørslen.

I forhold til indvirkning på detailhandlen, viser miljøkonsekvensrapporten, at etableringen af IKEA vil påvirke detailhandelen i Esbjerg City, Esbjerg Nord og i Esbjergs opland negativt med op mod 20 lukningstruede udvalgswarebutikker på lang sigt samt at der flyttes omsætning fra hele Esbjerg til Esbjerg Nord. Samlet set forventes etableringen af et stort varehus dog at styrke Esbjergs samlede handelsbalance væsentligt og dermed øge Esbjergs position i markedsområdet også på lang sigt.

Vilkår for tilladelse

Det er en forudsætning for §25 tilladelsen, at det store varehus i al væsentlighed etableres inden for de fysiske og miljømæssige rammer, som er angivet i både lokalplanen og miljøkonsekvensrapporten.

Offentliggørelse

§ 25 tilladelsen offentliggøres på kommunens hjemmeside www.esbjergkommune.dk fra den 10. oktober 2018 og 4 uger frem.

Andre tilladelser og dispensationer

Der er med denne §25-tilladelse ikke taget stilling til andre nødvendige tilladelser og dispensationer efter anden lovgivning eller til bygherrens adkomst til de nødvendige arealer. Tilladelsen kan således først udnyttes i takt med, at bygherren indhentet andre tilladelser og dispensationer.

Klagevejledning

Klagefristen er 4 uger fra tilladelsen offentliggøres på Esbjerg Kommunes hjemmeside, dvs. onsdag den 07.11.2018.

§ 25 tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, jf. miljøvurderingslovens §§ 50. §25 tilladelsen kan påklages for så vidt angår såvel retlige spørgsmål og vurderingen af, om den bør meddeles samt vilkårene for tilladelsen.

Klagen skal sendes til Esbjerg Kommune, ved hjælp af digital selvbetjening. Derefter har Esbjerg Kommune 3 uger til at sende klagen videre til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

En klage har som udgangspunkt ikke opsættende virkning, men Natur- og Miljøklagenævnet kan i medfør af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)'s § 53 beslutte, at tilladelsen ikke må udnyttes. Endvidere kan nævnet påbyde, at eventuelt igangsatte bygge- og anlægsarbejder standses.

Venlig hilsen

René Nygaard Antvorskov
Byplanlægger

Kjersing

Miljøkonsekvensrapport

Nyt varehus i Esbjerg Kommune



Maj 2018



Esbjerg
Kommune

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	6
1.1.	Miljøkonsekvensrapport	6
1.2.	Baggrunden for projektet	6
1.3.	Planproces og metode	6
1.4.	Ikke teknisk resumé	7
1.4.1.	Beskrivelse af projektet	7
1.4.2.	Lovgivning og planforhold	8
1.4.3.	Eksisterende forhold	9
1.4.4.	Detailhandel	10
1.4.5.	Trafikforhold	12
1.4.6.	Visuelle konsekvenser	15
1.4.7.	Konsekvenser for miljøet	15
1.4.8.	Andre socioøkonomiske konsekvenser	16
2.	Lovgivning og planforhold	17
2.1.	Miljøvurdering	17
2.2.	Planlovens detailhandelsbestemmelser	18
2.3.	Planstrategi	19
2.4.	Kommuneplan	19
2.5.	Lokalplan	20
3.	Eksisterende forhold	21
3.1.	Beskrivelse af bydelen	21
3.2.	Beskrivelse af projektarealet	23
4.	Projektbeskrivelse	25
4.1.	Det ansøgte varehus	25
5.	Scoping af projektet	27
5.1.	Afskæringsnotat	27
5.2.	Støj og vibrationer	29
5.3.	Luftforurening	29
5.4.	Jordforurening	29
5.5.	Energi, råstoffer og affald	30
5.6.	Kulturhistorie	30
5.7.	Flora, fauna og friluftsliv	30
5.8.	Placering af IKEA et andet sted	31
5.9.	Alternativt-scenarie	32
5.10.	0-alternativet	32
5.11.	Socioøkonomiske konsekvenser	32
6.	Konsekvenser for detailhandlen ...	33
6.1.	Kundegrundlag og opland	33
6.1.1.	Opland og influensområde	33

Miljøkonsekvensrapport

6.1.2. Den nuværende butiksstruktur	34
6.1.3. Forbrug i markedsområdet	35
6.2. Effekter på butiksforsyningen	35
6.2.1. 0-alternativ	36
6.2.2. Hoved-scenarie	36
6.2.3. Alternativt-scenarie	36
6.2.4. Forudsætninger	36
6.2.5. Metode	37
6.2.6. Konsekvenser	37
6.2.7. Udvalgsvarer 2026 – 0-alternativet	41
6.2.8. Udvalgsvarer 2026 – Hoved-scenariet	42
6.2.9. Udvalgsvarer 2026 – Alternativt-scenarie	44
6.2.10. Konsekvenser for handelsbalancen i Esbjerg by	44
6.3. Betydning for konkurrencen i relation til vareudvalg og priser	45
 7. Trafikale konsekvenser	 47
7.1. Forudsætninger	47
7.2. Nuværende forhold	48
7.2.1. Trafikstruktur	48
7.2.2. Lette trafikanter	50
7.2.3. Trafikmængder	51
7.2.4. Trafikafvikling	52
7.2.5. Trafiksikkerhed	53
7.2.6. Kollektiv trafik	54
7.2.7. Trafikale ønsker	55
7.3. Fremtidige forhold (anlægsfasen og driftsfasen)	56
7.3.1. Trafikstruktur	56
7.3.2. Parkering	57
7.3.3. Ny biltrafik til IKEA	57
7.3.4. Kundetrafikkens retningsfordeling	62
7.3.5. Samlet trafik	63
7.3.6. Ændring i biltrafikken	65
7.3.7. Trafikafvikling	66
7.3.8. Lette trafikanter	75
7.3.9. Kollektiv trafik	77
7.3.10. Trafiksikkerhed	79
7.3.11. Trafik i anlægsfasen	80
7.4. Kumulative effekter	80
7.5. Afværgeforanstaltninger	81
7.5.1. Kapacitetstiltag	81
7.5.2. Lette trafikanter og kollektiv trafik	81
7.5.3. Vejtrafikstøj	81
7.6. Overvågnings-program	81
7.7. Eventuelle mangler ved miljøvurderingen	82
7.8. Miljøkonsekvenser	82
7.8.1. Støj	82
7.8.2. Luftkvalitet	85
 8. Øvrige miljøforhold	 87
8.1. Visuel påvirkning	87
8.1.1. Metode	87

Miljøkonsekvensrapport

8.1.2.	Konklusion.....	89
8.2.	Klimasikring	89
8.2.1.	Grundvand	89
8.2.2.	Overfladevand	90
8.3.	Afværgeforanstaltninger	91
8.4.	Mangler	91
9.	Bilag	92

1. Indledning

Denne Miljøkonsekvensrapport er udarbejdet på baggrund af en ansøgning fra City Nord Retail Park A/S, som ønsker at sælge grundarealet til opførelse af et IKEA varehus i Esbjerg.

I dette kapitel der gives en introduktion til begrebet Miljøkonsekvensrapport, og hvorfor den bringes i anvendelse i denne sag. Desuden beskrives baggrunden for projektet, og der gives en opsummering af den debatfase, som er gået forud for arbejdet med Miljøkonsekvensrapporten, ligesom de overordnede arbejdsmetoder beskrives.

Ud over Miljøkonsekvensrapport og miljøvurdering skal Esbjerg Kommune udarbejde en lokalplan med et kommuneplantillæg, før IKEA varehuset kan realiseres.

1.1. Miljøkonsekvensrapport

Esbjerg Kommune har vurderet, at et kommende IKEA varehus, på grund af sin størrelse, vil få regional betydning. Når det er tilfældet, skal der i henhold til bestemmelserne i det såkaldte VVM-direktiv udarbejdes Miljøkonsekvensrapport samt kommuneplantillæg og lokalplan som følge af Planlovens bestemmelser vedrørende detailhandel, inden projektet eventuelt kan realiseres.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver de miljøpåvirkninger, som et IKEA varehus vurderes at forårsage. Det sker på baggrund af en række undersøgelser, som er sammenskrevet i redegørelsen. Hovedformålet med Miljøkonsekvensrapporten er at give politikerne i Esbjerg Kommune et solidt grundlag til at træffe en beslutning ud fra. Denne Miljøkonsekvensrapport skal dermed danne grundlag for den videre beslutningsproces vedrørende IKEA's projektforslag.

En Miljøkonsekvensrapport skal bl.a. indeholde oplysninger om projektets påvirkninger på befolkning, plante- og dyreliv, klima, landskab, kulturhistoriske forhold og samfundsøkonomien.

På grund af projektets karakter er der i denne Miljøkonsekvensrapport foretaget en vægtning af, hvad der er de væsentligste forhold, som skal belyses. Der er således lagt særlig vægt på at belyse konsekvenserne for detailhandelen og de trafikale konsekvenser.

Disse forhold er beskrevet i henholdsvis kapitel 6 og 7. Øvrige miljøpåvirkninger er beskrevet i kapitel 8.

Som en del af Miljøkonsekvensrapporten gennemføres en miljøvurdering iht. lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 af lov om miljøvurdering af planer og programmer.

1.2. Baggrunden for projektet

IKEA har igennem længere tid haft et ønske om at etablere sig i Esbjerg, Danmarks femte største by, således at kunderne i den vestlige del af Region Syddanmark kan handle i en storbutik, som kan fremvise et bredt sortiment af virksomhedens produkter, på linje med de øvrige varehuse i Danmark beliggende i Aalborg, Aarhus, Odense, Gentofte og Høje Taastrup.

1.3. Planproces og metode

Forud for udarbejdelse af en Miljøkonsekvensrapport skal der laves en såkaldt scoping. I scoping er videns- og datagrundlaget beskrevet, ligesom behovet for tilvejebringelse af yderligere data, der er nødvendige for at kunne vurdere påvirkningerne på miljøet,

Miljøkonsekvensrapport

er søgt afdækket. Denne scoping har medvirket til at fastlægge indholdet af Miljøkonsekvensrapporten til vurdering af projektets indflydelse på miljøet.

Der er gennemført en debatfase, hvor det ønskede projekt har været i offentlig høring. Til det formål er der udarbejdet et afskærringsnotat, som Esbjerg Kommune har brugt i en annonce om projektet, som var til offentlig høring i perioden fra den 5. december til den 19. december 2017.

Esbjerg Kommune modtog to skriftlige bemærkninger til debatoplægget. Der er ikke afholdt offentligt møde om projektet i debatfasen. De skriftlige bemærkninger kan opsummeres således: Stiftet Gjesing Kirke har ønsket at få visualiseringer af området set fra Gjesing Kirke. Visualiseringerne vil indgå i materialet for lokalplanen. Banedanmark ønsker at få dialog om overfladevands håndtering på grunden og nærmere oplysninger om de geotekniske forhold på grunden.

Konklusion

Det stod tidligt i processen klart, at konsekvenserne for detailhandlen og de trafikale konsekvenser er de to centrale emner, som i særlig grad skal belyses i denne Miljøkonsekvensrapport. Konsekvenserne for detailhandlen er selve den udløsende faktor for, at projektet er underlagt en konsekvensanalyse af miljøet, og herudover er de trafikale konsekvenser ligeledes meget vigtige at få belyst.

Der blev derfor nedsat en projektgruppe, som skulle varetage udarbejdelse af Miljøkonsekvensrapporten. Projektgruppen bestod af repræsentanter for Esbjerg Kommune, IKEA, Via Trafik, ICP, Sweco og Kuben Management, som alle har bidraget til udarbejdelsen af Miljøkonsekvensrapporten.

1.4. Ikke teknisk resumé

I dette afsnit sammenfattes de vurderede konsekvenser for miljøet, som etablering af et nyt IKEA varehus i Esbjerg forventes at skabe.

1.4.1. Beskrivelse af projektet

Denne Miljøkonsekvensrapport er udarbejdet på baggrund af en ansøgning fra City Nord Retail Park A/S, som ønsker at sælge grunden til et IKEA varehus i Esbjerg.

Esbjerg Kommune har vurderet, at et kommende IKEA varehus, på grund af sin størrelse, vil få regional betydning. Når det er tilfældet, skal der iht. bestemmelserne i det såkaldte VVM-direktiv udarbejdes Miljøkonsekvensrapport samt kommuneplantillæg og lokalplan som følge af Planlovens bestemmelser vedrørende detailhandel, inden projektet eventuelt kan realiseres.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver de miljøpåvirkninger, som IKEA vurderes at forårsage. Det sker på baggrund af en række undersøgelser, som er sammenskrevet i redegørelsen. Hovedformålet med Miljøkonsekvensrapporten er at give politikerne i Esbjerg Kommune et solidt grundlag til at træffe en beslutning ud fra. Denne Miljøkonsekvensrapport skal dermed danne grundlag for den videre beslutningsproces vedrørende IKEA's projektforslag.

Miljøkonsekvensrapport

En Miljøkonsekvensrapport skal bl.a. indeholde oplysninger om projektets påvirkninger på befolkning, plante- og dyreliv, klima, landskab, kulturhistoriske forhold og samfundsøkonomien.

På grund af projektets karakter er der i denne Miljøkonsekvensrapport foretaget en vægtning af, hvad der er de væsentligste forhold, som skal belyses. Der er således lagt særlig vægt på at belyse konsekvenserne for detailhandelen og de trafikale konsekvenser.

Planproces og metode

Forud for udarbejdelse af en Miljøkonsekvensrapport har Esbjerg Kommune i perioden fra den 5. december til den 19. december 2017 gennemført en debatfase for projektet. Kommunen modtog to skriftlige bemærkninger til debatoplægget. Der er ikke afholdt offentligt møde om projektet i debatfasen. De skriftlige bemærkninger er beskrevet og kommenteret i kapitel 1 i denne Miljøkonsekvensrapport.

Det stod tidligt i processen klart, at konsekvenserne for detailhandelen og de trafikale konsekvenser er de to centrale emner, som skal belyses i denne VVM-sag. Der blev derfor nedsat en projektgruppe, der skulle belyse konsekvenserne for detailhandelen og trafikken. Materialet til Miljøkonsekvensrapporten blev leveret af repræsentanter for Esbjerg Kommune, IKEA, Via Trafik, Sweco og ICP.

1.4.2. Lovgivning og planforhold

Det ansøgte varehus er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), bilag 2, pkt. 10, litra a, om anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg.

Der er tale om et varehus af en sådan størrelse og karakter, at det i væsentlig grad vil kunne påvirke de trafikale forhold samt få væsentlig betydning for handels- og indkøbsmønstre, der rækker ud over Esbjerg Kommune. Det er graden af påvirkningerne på butikens opland, som er afgørende for, om et nyt butiksanlæg kræver, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensrapport.

Planlovens detailhandelsbestemmelser

Planlovens bestemmelser vedrørende detailhandel er løbende blevet revideret igennem de senere år. Den seneste revision er gennemført pr. 15. juni 2017. I planlovens § 5 n er det bestemt, at der uden for bymidter og bydelscentre kan udlægges arealer til aflastningsområder i byer, hvor der er et tilstrækkeligt kundegrundlag.

Kommunen har, jf. kommuneplanen 2018 - 30, bestemt, at der i området kan etableres én stor udvalgswarebutik på 15.000-40.000 m².

Der skal udarbejdes en redegørelse for det kundegrundlag, som etableringen af nye butikker baseres på og det opland, som aflastningsområdet henvender sig til. Der skal desuden laves en vurdering af, hvordan etableringen af et stort varehus kan styrke konkurrencen med et større vareudvalg og lavere priser til forbrugere, hvordan det kan påvirke butiksforsyningen i bymidten samt de mindre oplandsbyer og landdistrikter, og hvordan det forventes at påvirke byens samlede oplandseffekt i forhold til nabokommuner.

1.4.3. Eksisterende forhold

Beskrivelse af bydelen

IKEA ønskes opført i City Nord, der er en del af et udbygget aflastningscenter nord for Esbjerg ved Gjesing Station. I området ligger Bilka, Esbjerg Storcenter med ca. 20 mindre udvalgswarebutikker samt et bredt udvalg af store og mellemstore udvalgswarebutikker, køkken- og møbelbutikker, byggemarked o.l. Området er mod vest og syd omgivet af bymæssig bebyggelse med forskellig anvendelse, herunder handel, service og lettere erhverv samt boliger i form af parcelhuse. Mod nord er der lettere erhverv og mod øst er et mindre område med store udvalgswarebutikker samt et større industriområde.

Beskrivelse af projektarealet

Projektarealet omfatter en del af matr. nr. 13 ag samt matr. nr. 13ap, Gjesing By, Brøndum. Arealet er ca. 54.000 m² stort, og arealet er ubebygget tidligere landbrugsareal i byzone. Projektarealet afgrænses mod nord af et grønt område med regnvandsbassin og af erhvervs- og industriområde ved Limfjordsvej. Mod øst afgrænses området af den kommende udvidelse af Kjersing Ringvej og med et område til store udvalgswarebutikker. Mod syd ligger der mindre trægrupper samt Kjersing Ringvej. Mod vest dækker et beplantningsbælte for den nord-sydgående Esbjerg-Varde jernbane.

Projektbeskrivelse

Det fremlagte projekt består dels af en stor udvalgswarebutik og dels af et parkeringsanlæg. Desuden etableres en stamvej, der forbinder Kjersing Ringvej og Limfjordsvej.

Ankomst i bil til varehusets parkeringspladser planlægges at skulle ske fra Kjersing Ringvej via stamvejen. Parkeringspladsen på terræn vil få en kapacitet på ca. 600 biler.

Vareindlevering vil foregå nord for varehuset med tilkørsel fra Limfjordsvej. Personbiltrafikken vil primært blive ledt til og fra området via Kjersing Ringvej. Ankomst for fodgængere og cyklister planlægges at skulle ske via hovedindgangen mod syd, hvor fodgængere og cyklister ankommer via stisystem syd for samt langs Kjersing Ringvej.

Selve varehuset påtænkes opført i første etape på ca. 30.000 m² og kan efterfølgende udvides til 40.000 m². 1. etape består af en bygning i flere plan, som har en maksimal længde på 170 meter, en maksimal bredde på 120 meter og en maksimal højde på 14 meter over terræn.

IKEA forventer at påbegynde byggeriet i løbet af 2019. Byggeperioden forventes at strække sig over ca. 10 måneder, og varehuset forventes taget i brug i løbet af efteråret 2020.

Alternativer – indpasning af IKEA i bymidten

IKEA-projektets første etape omfatter et varehus med et bruttoetageareal på ca. 30.000 m² med en grundplan på ca. 170 x 120 meter og 14 meter i højden. Mere end 80% af IKEA-kunderne benytter bil, og derfor skal der anlægges et parkeringsareal til 600 pladser. Projektet har et omfang, der betyder, at butikken vil

sætte et markant præg på sine nærmeste omgivelser både fysisk og i form af øget trafik.

I forbindelse med planlægningen for shoppingcenter "Broen" i bymidten er mulighederne for butikskomplekser med stort parkeringsbehov blevet undersøgt. Der blev i den forbindelse fundet ét areal i den krævede skala og med acceptable tilkørselsforhold, der dog krævede en mindre udvidelse af bymidten. Dette areal er nu anvendt til byggeri af shoppingcentret. Der forefindes således ikke yderligere ledige arealer i bymidte, der kan rumme det samlede pladsbehov for store udvalgswarebutikker.

Der findes ikke aktuelt egnede muligheder for placering af store butikker inden for eller i tilknytning til afgrænsningen af butiksområdet i Esbjerg Midtby.

Kommunen finder, at det er uhensigtsmæssigt at indpasse store og trafikskabende funktioner i tilknytning til Midtbyen, og at der således ikke er grundlag for at arbejde med en alternativ placering af et nyt IKEA i midtbyen. Som følge heraf anbefaler Esbjerg Kommune, at et nyt IKEA-varehus bliver placeret i det regionale aflastningscenter ved City Nord, hvor butiks- og infrastrukturen er udviklet med henblik på udbygning af arealkrævende og trafikskabende butikker.

Alternativt-scenariet

Ud over hovedforslaget er der udarbejdet et Alternativt-scenarie, som forudsætter, at der etableres større udvalgswarebutikker med detailhandel med et samlet bruttoareal på 40.000 m².

0-alternativet

0-alternativet er en beskrivelse af den nuværende situation, hvor der ikke etableres detailhandel i projektområdet.

1.4.4. Detailhandel

City Nord Retail Park A/S har bedt Institut for Center-Planlægning (ICP A/S) opfylde redegørelseskravene til en miljøvurdering i forbindelse med en mulig etablering af IKEA i Esbjerg.

Konsekvenserne belyses for årene 2016 og 2026. Det forventes, at IKEA-varehusets primære opland vil være fra Esbjerg Kommune samt Fanø, Varde, Tønder og Vejen kommuner. Herudover forventes IKEA Esbjerg at tiltrække forbrugere fra den sydligste del af Ringkøbing-Skjern Kommune, det sydlige Billund Kommune samt den vestligste del af Haderslev Kommune.

En fortsat tendens til koncentration af detailhandelen i få større udbudspunkter kombineret med en øget e-handel presser detailhandelen også i de store bymidter som Esbjerg. I Esbjerg er udvalgswareudbuddet i bymidten blevet styrket med etableringen af Broen Shopping, mens aflastningsområdet huser de store udvalgswarebutikker, som ikke naturligt kan indpasses i en bymidte.

Etablering af et IKEA-varehus i Esbjerg vil styrke detailhandelsudbuddet i Esbjerg Kommune væsentligt og vil forbedre indkøbsforholdene for forbrugerne i markedsområdet.

Etablering af et IKEA-varehus på op til 40.000 m² i Esbjerg forventes at opnå en omsætning på 382 mio. kr. i 2026.

Miljøkonsekvensrapport

Samlet set vurderer ICP, at Esbjerg by i alt vil øge boligudstyrsomsætningen med 17% i forhold til 0-alternativet, hvor IKEA ikke etableres. Omsætningen af IKEA relaterede varer i Esbjerg by i alt forventes at stige fra 1.392 mio. kr. i 0-alternativet til 1.635 mio. kr. i Hoved-scenariet.

I Esbjerg Nord i øvrigt forventes de eksisterende boligudstyrsbutikker at miste 9% af omsætningen svarende til 94 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det kan ikke udelukkes, at 2 butikker i Esbjerg Nord vil være lukningstruede.

ICP vurderer, at den eksisterende detailhandel i Esbjerg City vil miste 7% af boligudstyrsomsætningen, svarende til 14 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det forventes, at en enkelt butik i Esbjerg City bliver lukningstruet.

I Esbjerg by i øvrigt forventes omsætningen af boligudstyr at falde 31 mio. kr., svarende til 16% i forhold til 0-alternativet. Det vurderes, at 2 butikker i Esbjerg by i øvrigt vil være lukningstruede.

Etableringen af IKEA Esbjerg vil få betydning for de omkringliggende byer og aflastningsområder, men forventes ikke at få væsentlig betydning for butikkerne i bymidterne.

I oplandet i øvrigt uden for Esbjerg by vurderes omsætningen af boligudstyr at falde 114 mio. kr. Heraf forventes 23 mio. kr. at blive taget fra Varde by og 15 mio. kr. fra Ribe by. Faldet i omsætning af boligudstyr forventes at betyde enkelte lukningstruede butikker i oplandet.

I influensområdet vurderes omsætningen af boligudstyr at falde 101 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Her forventes hovedparten (ca. 63 mio. kr.) at blive taget fra Kolding Nord.

Samlet set forventes Esbjerg at øge sin position i markedsområdet og øge regionaliteten. Handelsbalancen for Esbjerg by forventes at stige fra 121% i 0-alternativet 2026 til 142%, hvis IKEA Esbjerg etableres i Hoved-scenariet.

Alternativt-scenariet med etablering af i alt 40.000 m² store udvalgswarebutikker er konsekvenserne større i Esbjerg by og mindre regionalt. 10 - 15 store udvalgswarebutikker vurderes samlet set at opnå en omsætning på 510 mio. kr., heraf vurderes halvdelen at blive taget fra de eksisterende butikker i Esbjerg Nord. Det vurderes, at 4 - 5 butikker vil flytte til en bedre placering i projektet.

Samlet set vurderer ICP, at Esbjerg by i alt i Alternativt-scenariet øger boligudstyrsomsætningen med 11% i forhold til 0-alternativet, hvor IKEA ikke etableres. Omsætningen af IKEA relaterede varer i Esbjerg by i alt forventes at stige med 147 mio. kr.

Hensyn	På kort sigt (Horisontår 2026)	På langt sigt
Styrket konkurrence til fordel for forbrugerne	Dagligvarer: Uvæsentlig Udvalgsvarer: Væsentlig	Stor betydning på udvalgswareområdet
Påvirkning af butiksforsyningen i bymidten, de mindre oplandsbyer og landdistrikter	Der flyttes 139 mio. kr. fra butikker i Esbjerg by og 114 fra oplandet i øvrigt og 101	Risiko for at 13 butikker lukker i oplandet i alt, heraf 4 butikker i Esbjerg by

Miljøkonsekvensrapport

	mio. kr. fra byer i influens-området	
Påvirkning af byens samlede oplandseffekt i forhold til nabokommunerne	Handelsbalancen i Esbjerg by forventes at stige fra 121% i 0-alternativet i 2026 til 142% i Hoved-scenariet	Handelsbalancen opretholdes på et højt niveau

Tabel 1.1 Sammenfattende konsekvensvurdering af etablering af Hoved-scenariet (IKEA Esbjerg)

Hensyn	På kort sigt (Horisontår 2026)	På langt sigt
Styrket konkurrence til fordel for forbrugerne	Dagligvarer: Uvæsentlig Udvalgsvarer: Væsentlig	Stor betydning på udvalgsvarerområdet
Påvirkning af butiksforsyningen i bymidten, de mindre oplandsbyer og landdistrikter	Der flyttes 363 mio. kr. fra butikker i Esbjerg by og 82 fra oplandet i øvrigt og 45 mio. kr. fra byer i influensområdet	Risiko for at 20 butikker lukker i oplandet i alt, heraf 14 butikker i Esbjerg by
Påvirkning af byens samlede oplandseffekt i forhold til nabokommunerne	Handelsbalancen i Esbjerg by forventes at stige fra 121% i 0-alternativet i 2026 til 133% i Hoved-scenariet	Handelsbalancen fastholdes på 2016-niveau

Tabel 1.2 Sammenfattende konsekvensvurdering af etablering af Alternativt-scenariet

1.4.5. Trafikforhold

Beskrivelsen af de trafikale konsekvenser afspejler det arbejde, som Trafikkonsulentfirmaet Via Trafik har foretaget.

Forudsætninger

Der er opstillet et Hoved-scenarie til trafikal struktur i området med IKEA samt et Alternativ-scenarie, der belyser den fremtidige trafikale situation uden IKEA, men med andre butikker på grunden. Derudover er også beskrevet et 0-alternativ, hvor der ikke etableres detailhandel på Kjersing Ringvej.

I Hoved-scenariet og i Alternativ-scenariet indgår der også flere butikker på østsiden af Stamvejen, ved siden af de nuværende butikker Biltema og Harald Nyborg. Det forudsættes, at den planlagte vej (Stamvejen) mellem Kjersing Ringvej og Limfjordsvej realiseres. Der har været fokus på følgende problemområder:

- Behov for ekstra kapacitet i krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen. Den nuværende signalstyring giver allerede mulighed for grøntids-forlængelser, som kan håndtere den øgede trafik til/fra IKEA mv.
- Behov for ekstra kapacitet i krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej. Det er analyseret med, at der er ikke vurderet behov for en signalregulering af krydset.
- Busbetjening af IKEA, der er søgt opfyldt med et nyt busstop på Stamvejen og et forslag om flytning af busstoppesteder på Kjersing Ringvej.

- Kortlægning af trafikafviklingen på Kjersing Ringvej i signalanlæggene ved City Nord og i rundkørslen ved Storebæltsvej. Dette er sket vha. en trafiksimulering i Vissim.
- Behov for og etablering af stier mellem busstop/Gjesing Station til IKEAs indgang.

Der er kun regnet på de trafikale konsekvenser torsdag eftermiddag i spidstimen. 2026 er valgt som prognoseår. Der er forudsat en generel trafikvækst til/fra centerområdet på 1,5% p.a. frem til 2026. I prognoseåret tages der udgangspunkt i eksisterende vejnet. Der indgår ikke en udbygning af det overordnede vejnet i Esbjerg.

Nuværende forhold - trafikafvikling

Det vurderes, at bl.a. krydsene på Kjersing Ringvej ved City Nord allerede i dag oplever fremkommelighedsproblemer. Periodevis kan der også opstå kødannelser fra syd på Storebæltsvej i rundkørslen ved Kjersing Ringvej.

I krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen (Biltema/Harald Nyborg) er der en god trafikafvikling uden nævneværdige kødannelser.

Der foreligger et forslag til forbedring af trafikafviklingen på Kjersing Ringvej mellem Stormgade og Gjesing Station. Der er ikke budgetteret med kommunale midler til projektet, ud over den dobbeltrettede sti langs Kjersing Ringvej. I den fremtidige situation tages der derfor kun udgangspunkt i, at der er etableret en ny dobbeltrettet sti langs Kjersing Ringvej.

Fremtidige forhold

Den planlagte vejadgang til IKEA skal ske ad Kjersing Ringvej og ad Limfjordsvej.

Den nye adgangsvej fra Kjersing Ringvej er planlagt forlænget til Limfjordsvej i nord (Stamvejen). Dette vil tilgodese IKEA, således at trafikken herfra/-til kan køre ad Limfjordsvej til Storebæltsvej og videre mod nord. Hermed kan det undgås at køre igennem krydset Kjersing Ringvej/Stormgade, hvor der i dag opleves forsinkelse i myldretiden.

Den planlagte kundedgang vil ske ad Stamvejen fra enten Kjersing Ringvej eller Limfjordsvej. Varelevering vil benytte Limfjordsvej som adgangsvej.

Samlet ændring i biltrafikken

Fra 2017 til 2026 er der indregnet en fremskrivning af trafikken med 1,5% p.a. Det ses, at denne fremskrivning af trafikken på fx Kjersing Ringvej øst for Stamvejen er større end den trafikstigning, udviklingen i Hoved-scenariet medfører.

Særligt for rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebæltsvej er det således ikke afgørende for trafikafviklingen, om trafikken på et hverdagsdøgn er fx 1.000 køretøjer større eller mindre, da der allerede i dag er kødannelser på særligt Storebæltsvej fra syd. Uanset udfaldet vil der stadig være afviklingsproblemer i rundkørslen, men

risikoen for oftere kødannelser på særligt Storebæltsvej vil naturligvis øges med øget trafik.

En yderligere mertrafik på Stamvejen giver ikke anledning til afviklingsproblemer i krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen, idet trafikafviklingen i dette kryds er robust. Tilsvarende vil en mindre ændring i den andel, som kører mod nord og ad Limfjordsvej, ikke ændre behovet for at undvære en signalregulering af krydset af Storebæltsvej/Limfjordsvej.

Trafikstigningerne er større i Alternativ-scenariet end i Hoved-scenariet, da Alternativ-scenariet genererer mere trafik. Da der er forudsat samme retningsfordeling, er trafikstigningerne lidt større på alle veje i Alternativscenariet sammenlignet med Hoved-scenariet.

Fremtidig trafikafvikling

Der er foretaget en række overordnede kapacitetsberegninger af IKEA's tilslutning til Stamvejen med Biltoma/Harald Nyborg, for at vurdere en krydsudformning, og ud fra disse beregninger er det valgt at gå videre med et signalreguleret firbenet kryds på Stamvejen, da denne krydsudformning vurderes at give den bedste og mest sikre trafikafvikling.

Trafikken i området omkring den planlagte IKEA er vurderet ved hjælp af trafiksimulering i én spidstime; torsdag kl. 15:30-16:30, med en gennemsnitlig trafik og med en trafik svarende til 95% fraktilen. Der er gennemført trafiksimuleringer af følgende fire scenarier:

- Basis 2017
- 0-alternativ 2026
- Hoved-scenarie 2026 (med gennemsnitlig IKEA-trafik)
- Hoved-scenarie 2026 (med 95%-fraktil IKEA-trafik)
- Alternativ-scenarie 2026

De gennemførte kapacitetsberegninger viser en god trafikafvikling lokalt ved krydsene IKEA/Stamvejen og Kjersing Ringvej/Stamvejen samt Storebæltsvej/Limfjordsvej.

Beregningerne viser afviklingsproblemer i signalanlæggene på Kjersing Ringvej ved City Nord og i rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebæltsvej. Her er der allerede i dag afviklingsproblemer.

Det bemærkes, at Alternativ-scenariet medfører større forsinkelser end Hoved-scenariet.

Det er vurderet, om der er behov for optimering af grøntidsfordelingen i signalet Kjersing Ringvej/Stamvejen i forhold til den nye trafik til/fra IKEA. Den nuværende signalstyring giver allerede mulighed for grøntids-forlængelser, som kan håndtere den øgede trafik til/fra IKEA mv. Der er derfor ikke vurderet behov for yderligere optimeringer i krydset.

Det er ligeledes vurderet, om der bliver behov for en signalregulering af krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej. Simuleringsresultaterne viser forsinkelser på under 10 sek. for svingbevægelserne i krydset. En signalregulering af krydset vurderes derfor ikke nødvendig.

Det er aftalt, at konsekvenserne af den øgede trafik til/fra IKEA vises for kryds 3 og 4 (ved City Nord) og kryds 6 (rundkørslen), men at der her ikke indgår beregninger af eventuelle afværgeforanstaltninger, da disse kryds også vurderes i andet regi. Eventuelle afværgeforanstaltninger kunne for kryds 3 og 4 være geometriske og signaltekniske optimeringer, og for kryds 6 (rundkørslen) kunne det være to kørespor på Storebæltsvej ind i rundkørslen, højresvingsshunt eller ombygning til et signalanlæg.

1.4.6. Visuelle konsekvenser

Visuelle konsekvenser

Det ansøgte varehus vil ikke være synlig fra lang afstand, fx fra Vestkystvej og fra Gjesing Kirke. Man kan svagt antyde navigationstårnet fra de to nævnte steder, men det vil ikke fremstå markant, da afstanden dertil er relativ stor. Det vurderes derfor, at det ansøgte varehus ikke vil have en væsentlig negativ visuel påvirkning fra Gjesing Kirke, da varehuset ikke er synligt herfra, og navigationstårnet kan kun antydes langt væk. Fra Gjesing Kirke fremstår Esbjerg Storcenter som en dominerende bygning, der vil skjule det ansøgte varehus.

Visualiseringerne viser, at det ansøgte varehus vil fremstå som en stor og markant bebyggelse i dens nærområde. Selv set i forhold til nabobebyggelsen mod vest, som huser Bilka og nabobebyggelsen mod øst, som huser butikkerne Biltema og Harald Nyborg, vil varehusets bygningskrop kunne opleves dominerende. Set i forhold til industribebyggelsen mod vest vil varehuset ikke virke dominerende.

Den visuelle effekt af bygningen er mest markant set fra syd. Fra vest vil varehusets bygningskrop en del af året være sløret af træer. Set fra øst er bygningen delvist skjult bag anden bebyggelse. Det eneste synlige fra lang afstand er navigationstårnet.

Det vurderes samlet set, at det ansøgte projekt i nærmiljøet har en anseelig visuel påvirkning på grund af størrelsen, og at fjerneffekten af projektet er begrænset. Da området i forvejen anvendes til aflastningscenter med store udvalgswarebutikker samt store industribygninger og ikke rummer boliganvendelse eller betydelige udendørs opholdsarealer, vurderes projektet samlet set ikke at have en væsentlig negativ visuel påvirkning af omgivelserne.

1.4.7. Konsekvenser for miljøet

Konsekvenser for miljøet

Vedtagelse af hovedforslaget vil have påvirkninger på de øvrige miljøforhold, således at

- der sker en mindre stigning i støjbelastningen for vejene i influensområdet. På den nordlige del af Storebæltsvej får flere bygninger dog en øget støjbelastning. Området er præget af erhverv, som ikke er følsomt over for en mindre stigning i støjbelastningen.
- der sker en lille lokal forøgelse i luftforurening i området på grund af den øgede trafikmængde. Det vurderes, at der ikke vil være behov for afværgeforanstaltninger i forhold til luftforureningen. Såfremt emissionerne skal begrænses i området, er det trafikken, der skal nedbringes.
- Det vurderes, at der ikke er grund til at antage, at der er forøget risiko for forurening på grunden, men af hensyn til

grundvandet skal der tages hensyn til potentiel jordforurening ved bygge- og anlægsarbejderne samt efter etablering af varehuset.

- det vurderes, at der i anlægsfasen kan være behov for midlertidig sænkning af grundvandsspejlet ved bortpumpning.
- der sikres forsinkelse af regnvand inden for matriklen, således at kravet til kravet til afledning svarende til 80% kan overholdes.
- der ikke umiddelbart er indikationer af, at projektarealet rummer kulturhistoriske værdier af betydning.
- det vurderes, at en omdannelse af arealet til bebyggelse i praksis ikke vil have nogen betydning for friluftslivet.
- varehuset på større afstand visuelt kun vil ses som et punkt grundet navigationstårnet. På kort afstand, ved Kjersing Ringvej, vil varehuset opleves stort, men på grund af den tilbagetrukne placering på grunden, tilpasser varehuset sig omgivelserne og ses i en kontekst af andre store bygninger. Derfor adskiller varehuset sig ikke størrelsesmæssigt fra den øvrige kontekst.

1.4.8. Andre socioøkonomiske konsekvenser

Både etableringen af et IKEA-varehus (Hoved-scenarie) og andre store udvalgsvarebutikker (Alternativt-scenarie) forventes at få betydning for antallet af beskæftiget i detailhandelen.

Hoved-scenariet forventes at beskæftige omkring 190 fuldtidsstillinger. Nettotilvæksten i fuldtidsstillinger i Esbjerg Kommune vurderes at være 75 - 95 stillinger.

I Alternativt-scenariet forventes beskæftiget 225 - 275 fuldtidsstillinger, heraf vurderes en stor del at være omflytninger fra Esbjerg by i øvrigt. Det vurderes, at nettotilvæksten i fuldtidsstillinger vil være 90 - 110 stillinger i Esbjerg Kommune.

2. Lovgivning og planforhold

I dette kapitel beskrives den lovgivning, som bevirker, at der skal udarbejdes miljøvurdering, kommuneplantillæg og lokalplan for det ansøgte IKEA-varehus. Ligeledes beskrives de eksisterende planforhold for det område, hvor varehuset ønskes opført.

2.1. Miljøvurdering

Kravene til en Miljøkonsekvensrapport har baggrund i Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, det såkaldte VVM-direktiv – og Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

Det er lovens formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling, ved at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til planers, programmers og projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Miljøkonsekvensrapport (VVM)

Kravene til en Miljøkonsekvensrapport har baggrund i EU-direktiv nr. 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, det såkaldte VVM-direktiv – og direktiv nr. 97/11/EF af 3. marts 1997 om ændring af nævnte direktiv.

Det ansøgte IKEA-varehus er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), bilag 2, pkt. 10, litra a, om anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg.

Sådanne anlæg vil typisk kunne påvirke miljøet ved støj, trafikmængde, arealanvendelse, visuelle gener mv. For det konkrete projekt er det varehusets betydning for handels- og indkøbsmønstre og den hermed korresponderende trafik, der er særligt betydningsfulde.

Det er i forbindelse med en indledende screening/scoping af projektet fundet, at det ansøgte IKEA-varehus er af en sådan størrelse og karakter, at det i væsentlig grad vil kunne påvirke de trafikale forhold samt få væsentlig betydning for handels- og indkøbsmønstre, der rækker ud over Esbjerg Kommune, og det er derfor vurderet, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensrapport, som beskriver projektets miljøpåvirkninger og alternativer.

Miljørapport

Som en del af Miljøkonsekvensrapporten gennemføres en miljøvurdering af henholdsvis kommuneplantillæg og lokalplan for projektområdet.

En miljørapport omfatter vurderingen af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens eller programmets mål og geografiske anvendelsesområde.

2.2. Planlovens detailhandelsbestemmelser

Planlovens bestemmelser vedrørende detailhandel er løbende blevet revideret igennem de senere år. Den seneste revision er gennemført pr. 15. juni 2017. Planloven fastlægger, at planmyndighedernes fysiske planlægning til butiksformål skal:

- fremme et varieret butiksudbud i mindre og mellemstore byer samt i de enkelte bydele i de større byer,
- sikre, at arealer til butiksformål udlægges, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikanter, og så transportafstandene i forbindelse med indkøb er begrænsede, og
- skabe gode rammer for velfungerende markeder med en effektiv butiksstruktur.

Planloven indeholder derudover en række bestemmelser, som skal styre butiksplanlægningen.

I planlovens § 5 m er det bestemt, at arealer til butiksformål skal udlægges i den centrale del af en by (bymidten). I de større byer kan der desuden udlægges butiksarealer i den centrale del af en bydel (bydelscenter).

Herudover kan der uden for bymidter og bydelscentre udlægges arealer til:

- aflastningsområder i byer, hvor der er et tilstrækkeligt kundegrundlag,
- butiksformål i et lokalcenter eller enkeltstående butikker, som alene tjener til lokalområdets daglige forsyning,
- butikker der forhandler særlig pladskrævende varer eller varer, som frembyder særlige sikkerhedsmæssige forhold, og
- mindre butikker til salg af egen produkter i tilknytning til en virksomheds produktionslokaler.

I planlovens § 11 a er det bestemt, at kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for den kommunale detailhandelsstruktur, herunder afgrænsning af bymidter, bydelscentre, lokalcentre, områder til særlig pladskrævende varer og eventuelle aflastningsområder samt fastsættelse af det maksimale bruttoetageareal til butiksformål for det enkelte område og maksimale bruttoetagearealer for de enkelte butikker i de enkelte områder.

I planlovens § 11 b er det bestemt, at kommuneplanen skal indeholde rammer for indholdet af lokalplaner i de enkelte dele af kommunen, herunder for områder til butiksførmål, herunder maksimale bruttoetagearealer for de enkelte butikker.

I planlovens § 11 e er det bestemt, at redegørelsen for den del af kommuneplanen, som indeholder rammer for aflastningsområder, skal indeholde en redegørelse for det kundegrundlag, som etableringen af nye butikker baseres på, og det opland, som aflastningsområdet henvender sig til, samt en vurdering af:

- hvordan det planlagte aflastningsområde kan styrke konkurrencen med et større vareudvalg og lavere priser til fordel for forbrugerne,
- hvordan det planlagte aflastningsområde kan påvirke butiksforsyningen i bymidten, i de mindre oplandsbyer og i landdistrikterne, og
- hvordan det planlagte aflastningsområde, bl.a. set i forhold til kommunens størrelse, forventes at påvirke byens samlede oplandseffekt i forhold til nabokommuner.

2.3. Planstrategi

Esbjerg Kommune har i den vedtagne Kommuneplanstrategi 2018 - 2030 truffet beslutning om at planlægge for 3 store udvalgswarebutikker over 2.000 m² i Landsdelscenter Esbjerg, hvoraf IKEA vil være den ene af disse.

Landsdelscenter Esbjerg består af Esbjerg bymidte og Esbjerg Nord. De største udvalgswarebutikker kan normalt ikke passes ind i bymidten og placeres derfor i Esbjerg Nord.

Det eksisterende aflastningscenter i Esbjerg Nord er fyldt, hvorfor nye store udvalgswarebutikker placeres i Kjersing Erhvervsområde i direkte sammenhæng med den eksisterende detailhandel i Esbjerg Nord.

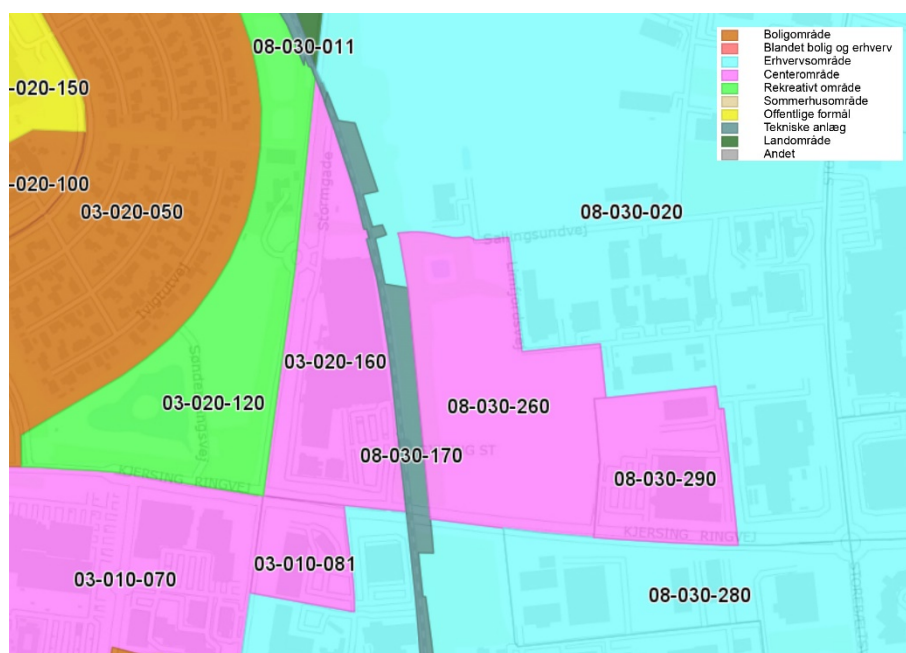
2.4. Kommuneplan

Ifølge Kommuneplan 2018 - 2030 for Esbjerg Kommune er området udlagt som aflastningscenter for store udvalgswarebutikker.

I området skal der sikres et areal til og udfoldelsesmuligheder for én stor udvalgswarebutik på 15.000 - 40.000 m².

Bygningshøjden er fastsat til maksimalt 4 etager med en maksimal højde på 20 meter.

Der er fra IKEA's side ønsket en maksimal bygningshøjde på 25 meter, hvilket nødvendiggør udarbejdelse af et kommuneplantillæg med henblik på ændring af rammebestemmelsens højdegrænse.



Figur 2.1: Kort over kommuneplanens rammeområder i Esbjerg Nord. Projektområdet er omfattet af rammeområde 08-030-260.

2.5. Lokalplan

Samtidig med at varehusets højde udløser krav om ændring af kommuneplanen, udløser projektet også krav om udarbejdelse af en ny lokalplan.

Som lokalplanmyndighed har Esbjerg Kommune på den baggrund valgt at gennemføre en lokalplanprocedure, som forløber parallelt med udarbejdelse af tillæg til kommuneplanen.

Et forslag til lokalplan 08-030-0007 – *Én stor udvalgswarebutik ved Kjørsing Ringvej* er derfor fremlagt til høring.

3. Eksisterende forhold

I dette kapitel beskrives de eksisterende forhold i området og for det areal, hvor projektet ønskes realiseret. De eksisterende trafikforhold er detaljeret beskrevet i kapitel 7. En beskrivelse af de grønne arealer ved projektarealet findes i kapitel 8.8.

3.1. Beskrivelse af bydelen

Projektområdet er beliggende i City Nord, der er en del af et udbygget aflastningscenter nord for Esbjerg ved Gjesing Station. I området ligger Bilka, Esbjerg Storcenter med ca. 20 mindre udvalgswarebutikker samt et bredt udvalg af store og mellemstore udvalgswarebutikker, køkken- og møbelbutikker, byggemarked o.l.

Projektområdet er beliggende øst for Esbjerg-Varde jernbanen og mødes mod vest og syd af et område med bymæssig bebyggelse med forskellig anvendelse, herunder handel, service og lettere erhverv samt boliger i form af parcelhuse. Mod øst ligger et mindre område med store udvalgswarebutikker samt et større industriområde. Og mod nord er der lettere erhverv.



Figur 3.1: Oversigtskort

Miljøkonsekvensrapport

Herunder følger fire fotos med tilhørende beskrivelse af udvalgte elementer i området tæt ved projektarealet.



Figur 3.2: Øst for området er der placeret mindre erhverv og større industri.



Figur 3.3: Lige øst for projektområdet og langs Kjersing Ringvej er der placeret et område med store udvalgswarebutikker.



Figur 3.4: Sydvest for området er der et bredt udvalg af store og mellemstore udvalgswarebutikker, køkken- og møbelbutikker, byggemarked o.l. etableret med nærhed til Esbjerg Storcenter.



Figur 3.5: Vest for området på den anden side af jernbanen ligger City Nord med bl.a. Bilka. Der findes store parkeringsarealer i tilknytning til de enkelte butikker i hele området omkring City Nord.

3.2. Beskrivelse af projektarealet

Projektarealet omfatter en del af matr.nr. 13ag samt matr.nr. 13ap, Gjesing By, Brøndum.

Arealet er ca. 54.000 m² stort, og arealet er ubebygget tidligere landbrugsareal i byzone.

Projektarealet afgrænses mod nord af et grønt område med regnvandsbassin og af erhvervs- og industriområde ved Limfjordsvej. Mod øst afgrænses området af den kommende udvidelse af Kjer-sing Ringvej og med et område til store udvalgswarebutikker. Mod

Miljøkonsekvensrapport

syd ligger der mindre trægrupper samt Kjersing Ringvej. Mod vest dækker et beplantningsbælte for den nord-sydgående Esbjerg-Varde jernbane.

IKEA ønskes opført med facade mod Kjersing Ringvej, men tilbagetrukket med en stor parkeringsplads mod Kjersing Ringvej og vareindlevering bag ved bygningen. Langs jernbanen fastholdes et grønt bælte med træbeplantning.



Figur 3.6: Projektarealet set fra syd.

4. Projektbeskrivelse

I dette kapitel beskrives det ansøgte projekt om en ny IKEA med tilhørende parkeringsanlæg, primært i form af tegningsmateriale. Det ansøgte projekt benævnes i denne sammenhæng for hovedforslaget. Som alternativ til hovedforslaget omtales et 0-alternativ, som kort fortalt er den situation, der eksisterer i det tilfælde, at hovedforslaget ikke realiseres.

IKEA ønsker at opføre et stort varehus i City Nord, øst for Gjersing Station. Arealet, som projektet omfatter, er på ca. 54.000 m².

4.1. Det ansøgte varehus

Det fremlagte projekt består dels af et varehus og dels af et parkeringsanlæg. Desuden etableres en stamvej, der forbinder Kjørsing Ringvej og Limfjordsvej. Af nedenstående situationsplan fremgår den ansøgte placering af såvel varehuset som parkeringspladserne.



Figur 4.1: Oversigt over IKEA

Ankomst i bil til varehusets parkeringspladser planlægges at skulle ske fra Kjørsing Ringvej via stamvejen. Tilkørslen fra Kjørsing Ringvej vil give adgang til parkering på terræn på arealet syd og øst for varehuset mod Kjørsing Ringvej. Parkeringspladsen på terræn vil få en kapacitet på ca. 600 biler.

Vareindlevering vil foregå nord for varehuset med tilkørsel fra Limfjordsvej.

Personbiltrafikken vil primært blive ledt til og fra området via Kjørsing Ringvej. Lastbiltrafikken vil blive ledt til og fra området via Limfjordsvej. Ankomst for fodgængere og cyklister planlægges at

Miljøkonsekvensrapport

skulle ske via hovedindgangen mod syd, hvor fodgængere og cyklister ankommer via stisystem syd for samt langs Kjersing Ringvej.

Selve varehuset påtænkes opført i første etape på ca. 30.000 m² og kan efterfølgende udvides til 40.000 m². Første etape består af en bygning i flere plan, som har en maksimal længde på 170 meter, en maksimal bredde på 120 meter og en maksimal højde på 14 meter over terræn.

Bygningens samlede bruttoetageareal er på ca. 30.000 m² for den første etape. Bygningen er endnu ikke færdigprojekteret, hvorfor den præcise størrelse eller fordelingen på de enkelte etager endnu ikke er fastlagt.

IKEA forventer at påbegynde byggeriet i løbet af 2019. Byggeperioden forventes at strække sig over ca. 10 måneder, og varehuset forventes taget i brug i løbet af efteråret 2020.



Figur 4.2: Facadetegninger af varehuset.

5. Scoping af projektet

Dette kapitel beskriver afgrænsningen af indholdet til denne Miljøkonsekvensrapport. Der er indledningsvist foretaget en grundig gennemgang af, hvilke emner der skal indgå i denne Miljøkonsekvensrapport.

Derudover beskriver dette kapitel de alternative placeringsmuligheder, som det er valgt at undersøge og beskrive i forbindelse med denne Miljøkonsekvensrapport. Ifølge samlebekendtgørelsen skal Miljøkonsekvensrapporten som minimum beskrive 0-alternativet, altså en beskrivelse af hvordan den fremtidige tilstand forventes at være, hvis det vælges ikke at opføre et IKEA varehus.

Herudover skal alternativer, som er foreslået i debatfasen, eller som bygherre eller kommunen selv har peget på, beskrives mere eller mindre grundigt.

5.1. Afskæringsnotat

Afgrænsningen af emner i Miljøkonsekvensrapporten er fastlagt i et afskæringsnotat dateret d. 4. december 2017 og er opsummeret i tabel 5.1. Med udgangspunkt i afskæringsnotatet beskrives og vurderes de miljøforhold, der er relevante i forhold til et kommende IKEA varehus i Esbjerg Nord. Der er tale om følgende emner: Trafik- og vejforhold, detailhandel samt overfladevand (betegnes klimasikring).

Emneområde	
Trafik- og vejforhold	Størrelsen af projektet og mængden af fremtidige besøgende vil nødvendigvis stille krav til en hensigtsmæssig trafikafvikling og udbygning/omlægning af infrastrukturen i området. Derfor er emnet vurderet relevant og behandles i afsnit 7.
Detailhandel	Projektet kan som følge af sin størrelse have afledte effekter på detailhandlen både i og uden for Esbjerg Kommune. Emnet er derfor vurderet relevant og behandles i afsnit 6.
Overfladevand/klimatiske forhold	Projektet kan som følge af sin størrelse af befæstede arealer have afledte effekter på overfladevand, både i og uden for projektområdet. Derfor er emnet vurderet relevant og behandles i afsnit 8.2.
Kulturarv	Området er gennemgået af museet for fortidsminder og er frigivet til byggeri. Der er ikke registreret kulturarvsarealer eller fredede fortidsminder på ejendommen. Derfor vurderes emnet ikke relevant, og er blot kort beskrevet i afsnit 5.6.
§ 3-natur	Der findes ca. 100 meter fra ejendommen en beskyttet sø. Søen er ikke omfattet af projektområdet, og det vurderes ikke, at projektet kan påvirke søen negativt. Emnet vurderes derfor ikke relevant og behandles ikke i nærværende Miljøkonsekvensrapport.

Miljøkonsekvensrapport

Drikkevandsinteresser	Ejendommen er beliggende i et område med drikkevandsinteresser, men uden for områder med særlige drikkevandsinteresser. Ejendommen er desuden beliggende uden for, men op ad et nitrattfølsomt indvindingsopland. Der er ikke registreret borer eller andre vandforsyningsanlæg på ejendommen. Projektet vurderes ikke at kunne påvirke drikkevandsinteresser negativt. Emnet vurderes ikke relevant, men da emnet har tilknytning til overflade- og grundvand, behandles drikkevandsinteresser kort i afsnit 8.2.
Grundvand	Projektområdet er beliggende uden for, men op ad, et område for grundvandsdannelse. Projektet vurderes ikke at kunne påvirke grundvandsdannelsen negativt. Emnet vurderes ikke relevant, men da emnet har tilknytning til overfladevand, behandles grundvand kort i afsnit 8.2.
Hovedledninger for vand, kloak og naturgas samt højspændingskorridorer	Der er tinglyst en række ledningsservitutter på ejendommen, men byggeriets nærmere placering forventes ikke umiddelbart at medføre konflikter med nedlagte ledninger. Den nærmere projektering vil naturligvis tage højde for ledningsforhold på ejendommen. Emnet vurderes derfor at kunne være relevant, og der er derfor taget højde for dette i lokalplanen for området.
Hovedstiforbindelser	Ejendommen er beliggende op ad en stiforbindelse (Tarpstien). Projektet vurderes ikke at påvirke stien og behandles derfor ikke i nærværende Miljøkonsekvensrapport.
Støj	I projektet indgår ikke støjfølsom arealanvendelse, og projektet vurderes ikke at afstedkomme væsentlige støjgener for omgivelserne, der i forvejen er støjbestede. Dog er støj i forbindelse med trafik behandlet i afsnit 7.8.1, og øvrig støj er kort behandlet i afsnit 5.2.
Jernbane	Ejendommen er beliggende op ad jernbanen, men projektet vurderes ikke at påvirke jernbanens fremtidige drift negativt. Dog ønsker Banedanmark at få dialog om overfladevandshåndtering på grunden og nærmere oplysninger om de geotekniske forhold på grunden, hvorfor der henvises til afsnit 8.2 for beskrivelse af dette.
Lufthavn	Ejendommen er beliggende ca. 4,5 km fra Esbjerg Lufthavn, og bebyggelsen vil have en maksimal bygningshøjde på 25 meter. Derudover ønskes der opført en pylon med en højde på 35 meter. Derfor vurderes emnet at kunne være relevant, og der er taget højde herfor i lokalplanen for området.

Tabel 5.1: Afgrænsning af emner i Miljøkonsekvensrapporten for IKEA i Esbjerg.

Esbjerg Kommune modtog desuden en skriftlig bemærkning til offentlige debatoplæg fra Stiftet Gjesing Kirke, der har ønsket at få visualiseringer af området set fra Gjesing Kirke. Visualiseringerne vil indgå i materialet for lokalplanen og er desuden vurderet i afsnit 8.1.

5.2. Støj og vibrationer

Støjen fra projektets anlægsfase vil være den støj, som kommer fra byggepladsen, det vil sige støj fra de anvendte maskiner, arbejdsprocesser og fra transport af materiale til og fra byggepladsen. Det samlede støjniveau på byggepladsen skal overholde Esbjerg Kommunes forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder og overfladebehandling af fritstående stålkonstruktioner eller andre større fritstående konstruktioner i Esbjerg og Fanø Kommune.

Støjen i projektets driftsfase vil komme fra til- og frakørsel af varer og personer i motorkøretøjer samt fra varehusets ventilations-systemer. Desuden er den øgede trafikstøj nærmere vurderet i kapitel 7.8.1.

Vibrationer i projektets anlægsfase vurderes som små, da der ikke skal graves ud til kælder.

5.3. Luftforurening

Luftforurening i anlægsfasen vil primært bestå af luftforurening fra byggepladsen. Luftforureninger fra entreprenørmateriel er ikke kortlagt, og der er derfor ikke gennemført beregninger af luftforureninger fra byggepladsen.

Det vurderes, at graden af påvirkning af luftkvaliteten i nærområdet fra selve byggepladsaktiviteterne vil være minimal og uden reel betydning set i forhold til den trafikmængde i området, som i forvejen belaster med luftforurening.

Luftforurening som følge af trafikken er nærmere vurderet i kapitel 7.8.2.

5.4. Jordforurening

Arealet har hidtil været anvendt til landbrug, med undtagelse af en antiluftskytssstilling, der var etableret i perioden 1940 - 45. Denne stilling blev bombet i 1945. En arkæologisk undersøgelse i 2014 fandt ingen arkæologiske interesser på området, men fandt spor efter de tyske bygningsværker og en kasse u-eksploderet, 20 mm antiluftskytts granater. Undersøgelsen af området for potentielle granater, bomber mv. blev udført af minerydningsfirmaet Damasec, som fandt i alt 260 magnetiske anomalier i 2015 og 2016. Inden grunden frigives til fri gravning, kræves undersøgelse af anomalierne og evt. bomberydning af disse anomalier.

I 2014 - 2015 er der gennemført en miljømæssig- og orienterende geoteknisk undersøgelse på grundarealet.

Resultaterne af analyserne af jordprøverne er, at der ikke er konstateret kulbrinter, PAH'er eller tungmetaller over Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier. I henhold til Jordflytningsbekendtgørelsen kan jorden i de udtogene jordprøver derfor klassificeres som ren, dvs. Kategori 1.

Der er således ikke aktuelt kendskab til mulig jordforurening og ikke åbenlyse indikatorer på, at der vil blive fundet forurening på arealet i forbindelse med fremtidige byggeaktiviteter. Ydermere hører den planlagte anvendelse ikke til blandt de mest følsomme

kategorier, idet jorden ikke anvendes til beboelse og lignende, og idet bygningerne ikke anvendes til overnatning eller langvarigt ophold.

5.4.1. Konklusion

Det vurderes, at der ikke er grund til at antage, at der er forøget risiko for forurening på grunden, men af hensyn til grundvandet skal der tages hensyn til potentiel jordforurening ved bygge- og anlægsarbejderne samt efter etablering af varehuset. Der forventes ikke noget væsentligt behov for oprensninger på grunden i forbindelse med bygge- og anlæg af varehuset.

5.5. Energi, råstoffer og affald

Der er ikke foretaget beregning af energiforbrug mv. for anlægsfasen. Det vil kræve en detaljeret projektering af både hovedforslaget og 0-alternativet.

I driftsfasen er der på baggrund af erfaringstal fra det sammenlignelige IKEA varehus i Aalborg beregnet et skønnet forbrug for det ansøgte varehus. Da IKEA Esbjerg er noget mindre end det aktuelle IKEA i Aalborg, er tallene justeret proportionalt i forhold til bruttoetagearealet.

På den baggrund er det skønnede årlige energiforbrug beregnet til følgende tal:

- Elforbrug 3.100 MWh/år
- Varmeforbrug 1.466 MWh/år
- Vandforbrug 8.000 m³/år

Der er ikke beregnet affaldsmængder i forbindelse med anlægsfasen.

Affald vil i driftsfasen blive kildesorteret og bortskaffet i overensstemmelse med gældende regler i Esbjerg Kommune.

5.6. Kulturhistorie

Der er ikke umiddelbart indikationer af, at projektarealet rummer kulturhistoriske værdier af betydning.

Ifølge museumslovens kapitel 8 påhviler alle udgifter til en eventuel udgravning bygherren.

Der er i 2013 udført arkæologiske undersøgelser af grunden. Der blev ved undersøgelsen ikke fundet beskyttelsesværdige objekter eller kulturhistoriske værdier.

5.7. Flora, fauna og friluftsliv

Grundarealet består af en mark med stubbe og delvis græs. Der er et læhegn med beplantninger mod vest.

Det vurderes, at der på området ikke er beplantning, der har nævneværdig betydning for flora eller fauna.



Figur 8.23: Grundarealet set fra øst.

Det vurderes, at der ingen steder på projektarealet er områder med potentiel rekreativ værdi, idet der hverken er organiserede eller uorganiserede stier på arealet. Det vurderes derfor, at en omdannelse af arealet til bebyggelse i praksis ikke vil have nogen betydning for friluftslivet.

5.8. Placering af IKEA et andet sted

Esbjerg Kommune ønsker at fastholde sin position som regionalt udbudspunkt, og derfor har Esbjerg som by behov for at have markante og kendte store udvalgswarebutikker. Disse store udvalgswarebutikker vil primært henvende sig til borgere i og tæt omkring Esbjerg, men har herudover en væsentlig signalfunktion for Esbjerg som udbudspunkt. Butikkerne skal tiltrække kunder fra et større opland, og da oplandet omkring Esbjerg benytter bil for at komme til byen, er den trafikale tilgængelighed via det overordnede vejnet således meget væsentligt.

Indpasning af IKEA i bymidten

I forbindelse med planlægningen for shoppingcenter "Broen" i bymidten er mulighederne for butikskomplekser med stort parkeringsbehov blevet undersøgt. Der blev i den forbindelse fundet ét areal i den krævede skala og med acceptable tilkørselsforhold, der dog krævede en mindre udvidelse af bymidten. Dette areal er nu anvendt til byggeri af shoppingcentret. Der forefindes således ikke yderligere ledige arealer i bymidten, der kan rumme det samlede pladsbehov for store udvalgswarebutikker. Såfremt et sådant stort areal skulle frigøres for andre bygningsværker for at give plads til en stor udvalgswarebutik, vil det være ødelæggende for Esbjerg Kommunes arbejde med at koncentrere bymidten i Esbjerg og opnå storbyatmosfære ved at fortætte og dermed fremme byrumsoplevelser for den gående og cyklisten. Det samlede pladsbehov fra en stor udvalgswarebutik bidrager ikke positivt til bymiljøet, da bygningsskalaen har en helt anden karakter end resten af bymidtes bygninger.

Ved en placering af de store udvalgswarebutikker i bymidten vil den trafikale tilgængelighed med hhv. bane, bus og cykel være optimal, ligesom oplandskunder til de store butikker kan blive ledt ind i byen ved hjælp af det overordnede vejnet, men herfra vil oplandskunderne skulle benytte bymidtes vejnet for at komme frem til butikkens placering. I Esbjergs bymidte er der i en årrække blevet arbejdet for at formindske biltrafik ved forskellige former for

tiltag, herunder bl.a. at forbedre forholdene for gående og cyklister. Oplandsorienterede store udvalgswarebutikker i bymidten vil dermed udfordre den gældende trafikplanlægning for Esbjergs bymidte, som mod vest grænser til havnen og i øvrigt er omgivet af tætbebyggede boligområder. Der er således ikke tale om, at bymidten kan udvides ud i fx nedlagte erhvervsarealer for derved at lette den trafikale adgang til et specifikt område.

IKEA-projektets første etape – Hoved-scenariet – omfatter et varehus med et bruttoetageareal på ca. 30.000 m² med en grundplan på ca. 170 x 120 meter og 14 meter i højden. Mere end 80% af IKEA-kunderne benytter bil, og derfor skal der anlægges et parkeareal med 600 pladser. Projektet har et omfang, der betyder, at butikken vil sætte et markant præg på sine nærmeste omgivelser både fysisk og i form af øget trafik.

5.8.1. Konklusion

Der findes ikke aktuelt egnede muligheder for placering af store butikker inden for eller i tilknytning til afgrænsningen af butiksområdet i Esbjerg bymidte.

Kommunen finder, at det er uhensigtsmæssigt at indpasse store og trafikskabende funktioner i tilknytning til bymidten, og at der således ikke er grundlag for at arbejde med en alternativ placering af et nyt IKEA i bymidten. Som følge heraf anbefaler Esbjerg Kommune, at et nyt IKEA-varehus bliver placeret i aflastningscentret ved Kjersing Ringvej i Esbjerg Nord, hvor butiks- og infrastrukturen er udviklet med henblik på udbygning af arealkrævende og trafikskabende butikker.

5.9. Alternativt-scenarie

Alternativt-scenariet er en beskrivelse af miljøpåvirkningerne ved den forventede udvikling, såfremt IKEA-varehuset ikke etableres.

Det er i dette arbejde forudsat, at der etableres større udvalgswarebutikker med detailhandel med et samlet bruttoareal på 40.000 m².

5.10. 0-alternativet

0-alternativet er en beskrivelse af den nuværende situation, hvor der ikke etableres detailhandel i projektområdet.

5.11. Socioøkonomiske konsekvenser

Etableringen af Hoved-scenarie eller Alternativt-scenarie forventes at få betydning for antallet af beskæftigede i detailhandelen.

Hoved-scenariet forventes at beskæftige omkring 190 fuldtidsstillinger. Nettotilvæksten i fuldtidsstillinger i Esbjerg Kommune vurderes at være 75 - 95 stillinger.

I Alternativt-scenariet forventes beskæftiget 225 - 275 fuldtidsstillinger, heraf vurderes en stor del at være omflytninger fra Esbjerg by i øvrigt. Det vurderes, at nettotilvæksten i fuldtidsstillinger vil være 90 - 110 stillinger i Esbjerg Kommune.

6. Konsekvenser for detailhandlen

I dette kapitel beskrives og vurderes konsekvenserne for detailhandlen ved en etablering af et nyt IKEA i Esbjerg Nord.

City Nord Retail Park A/S har bedt Institut for Center-Planlægning (ICP A/S) opfylde redegørelseskravene til en miljøvurdering i forbindelse med en mulig etablering af IKEA i Esbjerg.

Dette kapitel er bl.a. skrevet ud fra den rapport, som ICP har udarbejdet med afsæt i redegørelseskravene ved udlæg og udvidelse af aflastningsområder i Erhvervsstyrelsens "Vejledning om detailhandelsplanlægning", september 2017.

Ifølge vejledningen skal redegørelsen indeholde:

- Vurderinger af kundegrundlag og opland
- Vurdering af aflastningsområdets effekter på butiksforsyningen
- Vurdering af aflastningsområdets betydning for konkurrencen i relation til vareudvalg og priser.

Vurderingerne for Esbjerg Kommune er foretaget på baggrund af en rekognoscering af butikker med boligudstyr kombineret med seneste detailhandelsanalyse for Esbjerg Kommune fra 2011.

I oplandet uden for Esbjerg Kommune og i influensområdet er der foretaget en rekognoscering af detailhandelen med udgangspunkt i de senest gennemførte detailhandelsanalyser. Her er antallet af boligudstørsbutikker registreret, ligesom omsætning og bruttoareal er vurderet i de relevante udvalgswarebutikker.

Befolkningsudviklingen er beskrevet, og forbrugsberegningerne er udført på baggrund af ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt befolkningsprognoserne fra Danmarks Statistik.

Rapporten vedlægges som et selvstændigt bilag (Bilag 1) til denne Miljøkonsekvensrapport.

6.1. Kundegrundlag og opland

6.1.1. Opland og influensområde

Et udbudspunkts opland er defineret som det område, hvor størstedelen af forbrugerne vil vælge dette udbudspunkt for at shoppe udvalgsvarer.

Det er ICP's vurdering, at oplandet til IKEA Esbjerg vil være Esbjerg Kommune samt Fanø, Varde, Tønder og Vejen kommuner. Herudover forventes IKEA Esbjerg at tiltrække forbrugere fra den sydligste del af Ringkøbing-Skjern Kommune, det sydlige Billund Kommune samt den vestligste del af Haderslev Kommune.

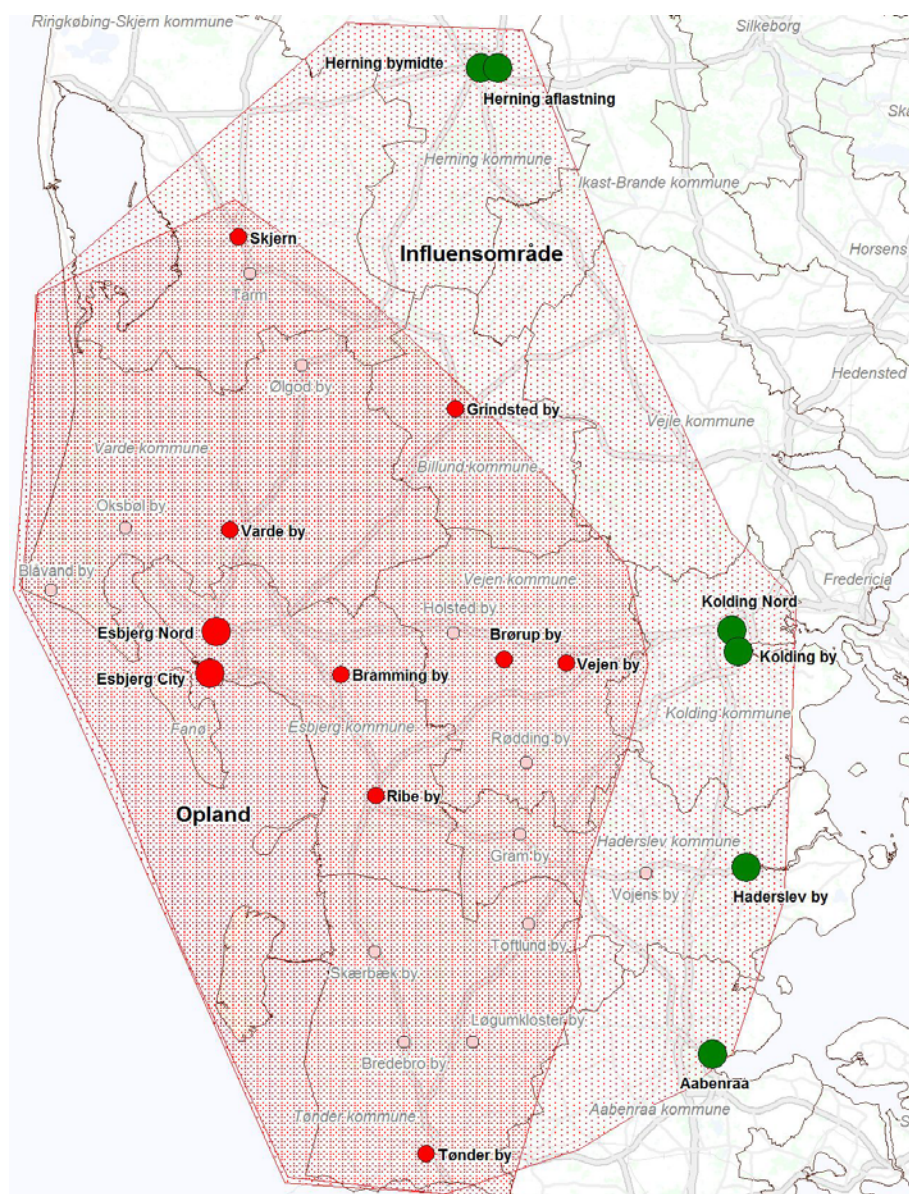
I det samlede opland bor omkring 289.000 personer, heraf bor 40% i Esbjerg Kommune. I Esbjerg by boede der ca. 79.000 personer i 2016.

Influensområdet er det område, hvor etableringen af IKEA Esbjerg vil få en målbar konsekvens i forhold til udvalgswareomsætning af IKEA relaterede varer, idet byerne i influensområdet delvis har

Miljøkonsekvensrapport

samme oplandsområde som IKEA Esbjerg. Influensområdet til IKEA Esbjerg består af Kolding Nord og Kolding by, Herning by-midte og Herning aflastningsområde, Haderslev by samt Aabenraa, jf. figur 6.1.

IKEA Esbjerg forventes ikke i væsentlig grad at kunne tiltrække forbrugere fra byerne i influensområdet som Kolding og Herning, men vurderes at kunne medvirke til, at færre kunder besøger disse byer på bekostning af flere ture til Esbjerg. Herudover forventes IKEA Esbjerg at få en mindre betydning for de øvrige IKEA varehuse især i Aarhus og Odense.



Figur 6.1: Opland og influensområde til IKEA Esbjerg

6.1.2. Den nuværende butiksstruktur

I oplandet til IKEA Esbjerg ligger der i alt 215 boligudstørsbutikker med et samlet bruttoareal på godt 278.100 m². Det gennemsnitlige bruttoareal på boligudstørsbutikkerne i oplandet er 1.300 m².

Esbjerg Nord, hvor den kommende IKEA bliver placeret, er den største koncentration af store udvalgswarebutikker i regionen. Der ligger 21 boligudstørsbutikker med et samlet bruttoareal på 67.700 m². Den samlede udvalgswareomsætning af boligudstøyr var

ca. 916 mio. kr. i 2016. Herudover ligger hypermarkedet Bilka samt det overdækkede shoppingcenter Esbjerg Storcenter tæt på IKEA Esbjerg. Som direkte nabo ligger Biltema og Harald Nyborg. Esbjerg Nord tiltrækker allerede i dag kunder fra et stort opland.

Esbjerg City er det største udbudspunkt for udvalgswarebutikker i Esbjerg Kommune. Bymidten er senest blevet styrket med shoppingcentret Broen, og forventes i fremtiden at tiltrække kunder fra et større opland. Der er i alt 16 boligudstørsbutikker i Esbjerg City med et samlet bruttoareal på ca. 7.000 m². Den samlede omsætning af boligudstyr vurderes at være 162 mio. kr. i 2016.

I det øvrige opland har Ribe 19 butikker med boligudstyr, mens Bramming har 6 butikker. Detailhandelen i Ribe bymidte er præget af turisme, men her ligger også enkelte butikker med møbler, køkkener, hårde hvidevarer og boligtekstil.

Detailhandelen i Tønder er præget af grænsehandel til Tyskland. Der er i alt 16 butikker med boligudstyr, heriblandt et par større møbelhuse der sælger designer-møbler til tyskerne. Detailhandelen især i Blåvand og Rømmø er præget af de mange turister, der besøger vestkysten og sommerhusene.

I oplandet i øvrigt er der omkring 12 - 14 boligudstørsbutikker i hver by, som primært betjener det lokale opland. Der ligger typisk butikker med køkkenudstyr og isenkram, møbelbutikker, køkkenbutikker, byggemarkeder, boligtekstil og mindre lokale forhandlere af hårde hvidevarer i byerne. Butikkerne ligger hovedsageligt uden for bymidterne.

I influensområdet er Kolding Nord det største udbudspunkt, også for boligudstyr. Her er et bredt udbud af store udvalgswarebutikker sammen med Kolding Storcenter. Herning aflastningsområde har ligeledes et stort udbud af store udvalgswarebutikker. Haderslev og Aabenraa by har et vist udbud af IKEA relaterede varer, men betjener i høj grad et mere lokalt opland.

Herning og Kolding bymidter har et bredt udbud af mindre udvalgswarebutikker med hovedvægt på beklædningsbutikker.

I bymidterne i både oplandet og influensområdet er der et begrænset udbud af boligudstyr. Det er alene butikker med køkkenudstyr som for eksempel Imerco, Kop & Kande og Inspiration og butikker med boligindretning som for eksempel Søstrene Grene og Tiger.

6.1.3. Forbrug i markedsområdet

Forbruget af boligudstyr i det samlede opland, jf. kortet i figur 6.1, var ca. 3,14 mia. kr. i 2016 og forventes at stige med 14% frem til 2026, hvor det samlede forbrug vil være ca. 3,59 mia. kr.

Heraf udgjorde boligudstørsforbruget i Esbjerg by 993 mio. kr. i 2016, hvilket forventes at stige til 1.153 mio. kr. i 2026, svarende til en stigning på 16%.

6.2. Effekter på butiksforsyningen

I nedenstående scenarier vurderes konsekvenserne for den eksisterende detailhandel i oplandet og influensområdet ved etablering af IKEA Esbjerg.

Konsekvenserne for den eksisterende detailhandel er beregnet for 2026.

Der beregnes for tre forskellige scenarier: Et 0-alternativ, et Hoved-scenarie og et Alternativt-scenarie.

Miljøkonsekvensrapport

6.2.1. 0-alternativ	I 0-alternativet etableres der ikke detailhandel på Kjersing Ringvej.
6.2.2. Hoved-scenarie	I Hoved-scenariet etableres IKEA i Esbjerg øst for Esbjerg Nord og Gjesing Station med direkte indgang fra Kjersing Ringvej. Varehuset får et maksimalt bruttoareal på 40.000 m². Varehuset bliver et fuld-sortiments IKEA med alle 9.500 vare-numre. Det forudsættes, at der etableres optimale parkerings-, adgangs- og tilkørselsforhold til IKEA Esbjerg.
6.2.3. Alternativt-scenarie	En anden anvendelse af området ved Kjersing Ringvej er etablering af 40.000 m² detailhandel med udvalgsvarer. Der forudsættes etableret 10 - 15 store udvalgsware- og/eller særligt pladskrævende butikker. Heraf vil knap halvdelen være butikskoncepter, som ikke i dag findes i Esbjerg, mens de øvrige vil flytte fra andre placeringer i Esbjerg. Det forudsættes, at der etableres optimale parkerings-, adgangs- og tilkørselsforhold til området.
6.2.4. Forudsætninger	Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger om den fremtidige konkurrencesituation i regionen: • I Esbjerg City forventes detailhandelen at blive styrket efter etableringen af shoppingcentret Broen i 2017. • Esbjerg Storcenter i Esbjerg Nord forventes at blive fuldt udlejet, og dermed få mindst én butik med boligudstyr og/eller isenkræmmer inden 2026. • I Blåvand etableres det tyske varehus Hausmann Stolz på 3.000 m². Varehuset har ud over beklædning et stort udvalg af boligudstyr. • Der er planer for etablering af et outletcenter i både Billund og Kolding. Det vurderes, at der kun vil være basis for et outletcenter i området. I beregningerne og vurderingerne er det således forudsat, at der i Billund etableres et outletcenter på 20.000 m². • I Vejle Midtby etableres shoppingcentret Gammelhavn med et samlet areal til detailhandel på 30.000 m², primært store udvalgswarebutikker på den tidligere posthusgrund ved siden af shoppingcentret Bryggen. Det forudsættes åbnet inden 2026. • I Kolding Nord forventes aflastningsområdet at blive styrket yderligere med flere store udvalgswarebutikker inden 2026. • I Herning udvides aflastningsområdet med yderligere boxbutikker tæt ved HerningCentret på ca. 20.000 m². • I Tønder, Vejen, Haderslev og Aabenraa kommuner er der ikke planer om etablering af detailhandel, der vil kunne påvirke den overordnede regionale konkurrencesituation.

- Der etableres ikke andre større detailhandelskoncentrationer i influensområdet frem til 2026.
- Detailhandelen i markedsområdet i almindelighed tilpasses og udvikles løbende mht. butikkernes størrelse og sortimentssammensætning.
- Befolkningsudviklingen følger den gældende befolkningsprognose for hhv. Esbjerg Kommune og Danmarks Statistik.
- Der regnes i forbindelse med fremskrivningen af det potentielle forbrug med en årlig mængdemæssig stigning i forbruget pr. person frem til 2026 på ca. 1,25% for udvalgsvarer. Forbrugsprognosen er beregnet i faste priser.
- Alle omsætningstal er i 2016-priser, så forandringer i omsætningen frem til 2026 kan tages som udtryk for reelle forandringer.
- Handel via internettet – især for en række udvalgsvarergrupper - vil betyde en reduktion i den omsætning, der genereres i den traditionelle detailhandel. Det forudsættes, at ca. 30% af udvalgsvarerforbruget dækkes ved nethandel i 2026.

6.2.5. Metode

Med udgangspunkt i forbrugsberegningerne og viden om de forskellige udbudspunkters konkurrencemæssige styrker udarbejdes - på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser - et indkøbsmønster for 2016.

I denne model indlægges forbrugsforudsætningerne for 2026, og der fås et niveau for en omsætning i 2026, såfremt der ikke etableres detailhandel på Kjersing Ringvej.

Derefter vurderes ændringerne i detailhandelsstrukturen, de konkurrerende projekters indflydelse og den generelle forventning til forbrugernes indkøbsorientering frem til 2026.

På denne baggrund fremkommer omsætningen i de relevante områder i 0-alternativet.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad etableringen af IKEA Esbjerg i Hoved-scenariet og Alternativt-scenarie vil påvirke dette indkøbsmønster og omsætningen i oplandet og influensområdet.

6.2.6. Konsekvenser

I nedenstående tabeller vises konsekvenserne ved etablering af IKEA Esbjerg (Hoved-scenariet) og Alternativt-scenarie.

Konsekvenserne er alene beregnet for boligudstyr, da det er den type af butikker, som etableres i henholdsvis Hoved-scenariet og Alternativt-scenariet.

Etableringen af både Hoved-scenariet og Alternativt-scenarie vurderes ikke at få betydning for dagligvareomsætningen i væsentligt omfang, da IKEA's sortiment af dagligvarer er meget begrænset. De store udvalgsvarerbutikker i Alternativt-scenarie har ingen dagligvarer i sortimentet.

De fremtidige omsætninger i 2026 er udtryk for et omsætningsniveau og skal ikke opfattes som præcise tal. Alle tal er i 2016 priser og er opgivet i millioner kroner.

Miljøkonsekvensrapport

Tabel 6.2 og figur 6.2 viser den forventede udvikling i omsætningen af boligudstyr i oplandet og influensområdet fra 2016 til 2026 med og uden projektet.

	Omsætning 2016	Omsætning 2026 0-alterna- tiv	Omsætning 2026 Hoved- scenarie	Omsætning 2026 Alternativt-sce- narie	Konse- kvens Hoved-sce- narie**	Konse- kvens Alternativt-sce- narie**
Projektet	-	-	382	510	+382	+510
Esbjerg Nord	916	997	903	730	-94	-267
Esbjerg City	162	206	192	175	-14	-31
Esbjerg by i øvrigt	237	189	158	124	-31	-65
Esbjerg by i alt	1.315	1.392	1.635	1.539	+243	+147
Ribe by	162	158	143	143	-15	-15
Bramming by	60	34	32	26	-2	-8
Kommunen i øvrigt						
Esbjerg Kommune i alt	1.537	1.584	1.810	1.708	+226	+124
Varde by	158	148	125	113	-23	-35
Varde i øvrigt	76	92	80	81	-12	-11
Vejen by	113	108	98	104	-10	-4
Brørup by	128	75	64	73	-7	-2
Vejen i øvrigt					-4	-1
Tønder by	184	181	170	180	-11	-1
Tønder i øvrigt	138	134	124	131	-10	-3
Skjern og Tarm by	160	132	122	131	-10	-1
Grindsted by	188	178	168	176	-10	-2
Opland i alt (ex. Esbjerg by)	1.367	1.241	1.127	1.159	-114	-82
Haderslev by	*	*	*	*	-12	-4
Kolding Nord	*	*	*	*	-56	-29
Kolding bymidte	*	*	*	*	-7	-3
Herning aflastning.	*	*	*	*	-17	-6
Herning bymidte	*	*	*	*	-6	-2
Aabenraa by	*	*	*	*	-3	-1
Influensområde i alt	*	*	*	*	-101	-45
I alt	*	*	*	*	+28	+20

* Ikke opgjort

** Forskellen i omsætningen i hhv. Hoved-scenariet, Alternativt-scenariet og 0-alternativet

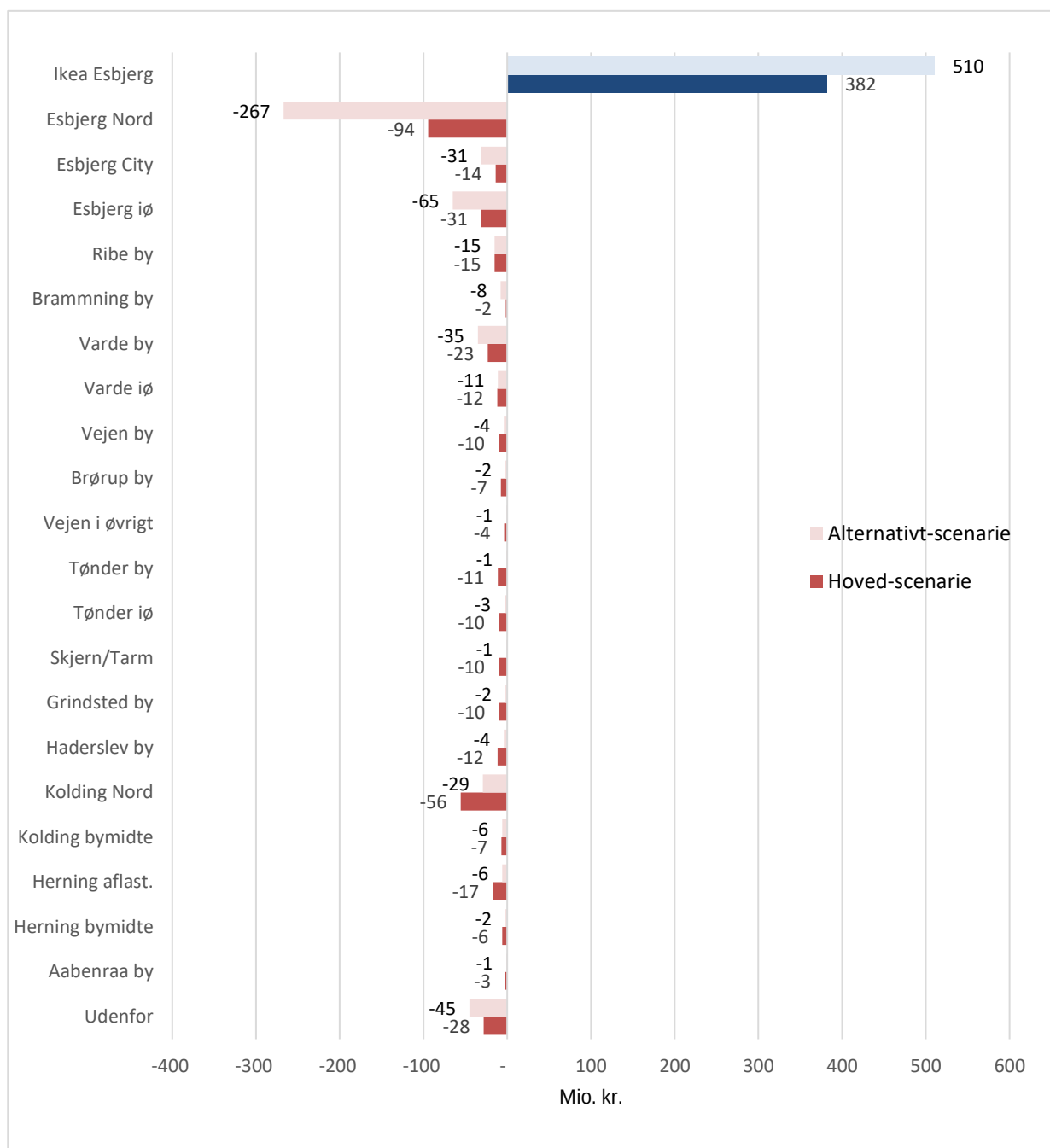
Tabel 6.2: Forventet udvikling i omsætningen af boligudstyr i opland og influensområde i 2016 samt 2026 i 0-alternativet og Hoved-scenariet opgivet i millioner kr.

Miljøkonsekvensrapport

Tabel 6.2 viser eksempelvis, at boligudstyrsomsætningen var 916 mio. kr. i Esbjerg Nord i 2016. Hvis IKEA Esbjerg ikke etableres (0-alternativet), forventes omsætningen i Esbjerg Nord at stige til 997 mio. kr. i 2026.

Hvis IKEA Esbjerg etableres (Hoved-scenariet), vurderes boligudstyrsomsætningen at være 903 mio. kr. i Esbjerg Nord i 2026. Hermed vil konsekvensen af Hoved-scenariet være et fald i boligudstyrsomsætningen på 94 mio. kr. svarende til et fald på 9%.

Omvendt hvis Alternativ-scenarie etableres, vil boligudstyrsomsætningen i Esbjerg Nord være 707 mio. kr. i 2026. Det vil sige, at boligudstyrsomsætningen vil falde med 290 mio. kr. svarende til et fald på 29% i forhold til 0-alternativet, hvor der ikke etableres detailhandel på Kjersing Ringvej.



Figur 6.2: Forventet udvikling i boligudstyrsomsætningen Hoved-scenarie og Alternativt-scenarie i 2026 i forhold til 0-alternativ (mio. kr. inkl. moms i 2016-priser)

Miljøkonsekvensrapport

Tabel 6.3 viser forskellen i forventede udvikling i boligudstyrsomsætning i procent i Hoved-scenariet og Alternativt-scenariet i forhold til 0-alternativet.

	Konsekvens Hoved-sce- narie *	Konsekvens Alternativ- scenarie *
Projektet		
Esbjerg Nord	-9 %	-27 %
Esbjerg City	-7 %	-15 %
Esbjerg by i øvrigt	-16 %	-44 %
Esbjerg by i alt**	+17 %	+11 %
Ribe by	-10 %	-10 %
Bramming by	-6 %	-24 %
Kommunen i øvrigt		
Esbjerg Kommune i alt**	+14 %	+8 %
Varde by	-16 %	-24 %
Varde i øvrigt	-13 %	-12 %
Vejen by	-9 %	-4 %
Brørup by		
Vejen i øvrigt	-15 %	-3 %
Tønder by	-6 %	-1 %
Tønder i øvrigt	-7 %	-2 %
Skjern og Tarm by	-8 %	-1 %
Grindsted by	-6 %	1 %
Opland i alt (ex. Esbjerg by)	-9 %	-7 %

* Forskellen i omsætningen i hhv. Hoved-scenariet, Alternativt-scenarie og 0-alternativet

** Inkl. projektet

Tabel 6.3: Forventet udvikling i boligudstyrsomsætningen Hoved-scenarie og Alternativt-scenarie i 2026 i forhold til 0-alternativ (i procent)

Nedenstående viser konsekvenserne for antallet af boligudstyrsbutikker i oplandet og i influensområdet ved etableringen af IKEA Esbjerg i forhold til, hvis IKEA ikke etableres.

Eksempelvis viser tabel 6.4, at der var 21 boligudstyrsbutikker i Esbjerg Nord i 2016. Hvis IKEA Esbjerg ikke etableres (0-alternativet), forventes antallet af butikker at stige til 23 butikker i 2026.

Hvis IKEA Esbjerg etableres (Hoved-scenariet), vurderes antallet af boligudstyrsbutikker i Esbjerg Nord at være 21 butikker i 2026. Det vil sige, at konsekvensen ved Hoved-scenariet er et fald i antal butikker på 2 butikker i forhold til 0-alternativet.

Miljøkonsekvensrapport

	Antal butik- ker 2016	Antal butik- ker 2026 0-alterna- tiv	Antal butik- ker 2026 Hoved- scenarie	Omsætning 2026 Alternat- tivt-sce- narie	Konse- kvens Hoved-sce- narie**	Konse- kvens Andet-sce- narie**
Projektet	-	-	1	12	1	12
Esbjerg Nord	21	23	21	15	-2	-8
Esbjerg City	16	15	14	14	-1	-1
Esbjerg by i øvrigt	21	17	15	12	-2	-5
Esbjerg by i alt	58	55	51	53	-4	-2
Ribe by	19	18	16	16	-2	-2
Bramming by	6	4	4	4	-	-
Kommunen i øvrigt	4	3	3	3	-	-
Esbjerg Kommune i alt	87	80	74	76	-6	-4
Varde by	13	12	10	10	-2	-2
Varde i øvrigt	11	11	10	10	-1	-1
Vejen by	13	12	11	12	-1	-
Brørup by	8	7	7	7	-	-
Vejen i øvrigt	13	11	11	11	-	-
Tønder by	16	15	15	15	-	-
Tønder i øvrigt	20	18	17	18	-1	-
Skjern og Tarm by	18	16	15	16	-1	-
Grindsted by	14	13	12	13	-1	-
Opland i alt (ex. Esbjerg by)	155	140	131	135	-9	-5
Haderslev by	*	*	*	*	-	-
Kolding Nord	*	*	*	*	-	-
Kolding bymidte	*	*	*	*	-	-
Herning aflastning.	*	*	*	*	-	-
Herning bymidte	*	*	*	*	-	-
Aabenraa by	*	*	*	*	-	-
Influensområde i alt	*	*	*	*	-	-
I alt		*	*		-13	-7

* Ikke opgjort

** Forskellen i antal butikker i hhv. Hoved-scenariet, Alternativt-scenarie og 0-alternativet

Tabel 6.4: Forventet udvikling i antal boligudstyrsbutikker i opland og influensområde i 2016 samt 2026 i 0-alternativet og Hoved-scenariet

6.2.7. Udvalgsvarer 2026 – 0-alternativet

Det forventes, at konkurrencesituationen generelt bliver skærpet i fremtiden. Det forventes, at udvalgsvarehandelen vil centrere sig i færre, men stærkere udbudspunkter. Forbrugerne vil også i fremtiden lægge vægt på, at der er et stort vareudbud- og/eller butiksudbud i det enkelte udbudspunkt.

Især de større udbudspunkter Esbjerg, Kolding, Herning og Vejle vil fortsat kæmpe om at tiltrække forbrugerne. Herudover vil de

mindre byer fortsat forsøge at være attraktive udbudspunkter for det lokale opland.

Endvidere forventes internethandel med detailhandelsvarer især i nogle brancher at kunne mærkes i den fysiske detailhandel. Det er forudsat, at ca. 30% af forbruget af udvalgsvarer dækkes ved køb på internettet i 2026. Nogle butikker og brancher vil naturligvis blive ramt hårdere end andre. Det er ICP's vurdering, at den øgede internethandel vil ramme alle udvalgswarebutikker, også i de store udbudspunkter.

Den øgede koncentrationstendens og den øgede e-handel betyder, at de største udbudspunkter vil blive styrket på bekostning af de mindre udbudspunkter. Det forventes, at selv mellemstore byer i fremtiden vil få vanskeligt ved at opretholde udvalget af udvalgswarebutikker. I 0-alternativet forventes udvalgswareomsætningen derfor at falde væsentligt i forhold til 2016 i både Ribe, Varde, Vejen, Tønder og Skjern bymidter samt i de mindre byer Bramming, Brørup, Grindsted og Tarm.

Antallet af udvalgswarebutikker, især i de mindre byer, forventes i 0-alternativet at falde væsentligt i perioden 2016 til 2026, men de større byer forventes også at få et generelt fald i antal butikker.

Samlet set forventes antallet af boligudstørsbutikker i Esbjerg by i alt at falde med 3 butikker i perioden 2016 til 2026 uden etablering af IKEA Esbjerg (0-alternativet), mens boligudstørsomsætningen i Esbjerg by i alt forventes at stige 5% fra 2016 til 2026 (0-alternativet). Det forventes, at udvalgswarebutikkerne i Esbjerg i højere grad koncentrerer i Esbjerg City og Esbjerg Nord.

I Blåvand i Varde Kommune forventes etableringen af et varehus på 3.000 m² at styrke detailhandelen yderligere i Blåvand samtidig med en forventning om en stadig stigende turisme.

6.2.8. Udvalgsvarer 2026 – Hoved-scenariet

Etablering af IKEA Esbjerg på 40.000 m² vil styrke detailhandelsudbuddet i Esbjerg væsentligt. De nærmeste IKEA varehuse i Aarhus og Odense er henholdsvis 170 km (1 time 41 min.) og 140 km (1 time 29 min.) fra Esbjerg. IKEA Esbjerg vil kunne tiltrække kunder fra et stort regionalt opland.

Det er ICP's vurdering, at IKEA Esbjerg vil kunne opnå en omsætning på omkring 382 mio. kr. inkl. moms i 2016-priser i 2026.

På trods af et øget fokus på Esbjerg Nord med flere regionale kunder, vurderes de eksisterende boligudstørsbutikker i Esbjerg Nord at miste 94 mio. kr., svarende til et omsætningsfald på 9% i forhold til 0-alternativet. Det er ICP's vurdering, at 2 boligudstørsbutikker kan være lukningstruede i aflastningsområdet.

ICP forventer, at butikkerne i Esbjerg City vil miste 14 mio. kr. i boligudstørsomsætning, hvis IKEA Esbjerg etableres i forhold til 0-alternativet. Dette svarer til en omsætningsnedgang på 7% for de eksisterende butikker i Esbjerg City i forhold til 0-alternativet.

Det er ICP's vurdering, at konsekvenserne for Esbjerg City er relativt begrænsede, da hovedparten af butikkerne i Esbjerg City er butikker med køkkenudstyr og boligindretning, som har en anden profil end de store udvalgswarebutikker i Esbjerg Nord. Det vurderes dog, at en enkelt butik kan blive lukningstruet i Esbjerg City.

Herudover vurderes det ikke at få betydning for bylivet i Esbjerg City, da hovedvægten af butikkerne i Esbjerg City er beklædningsbutikker, mens Esbjerg Nord primært har store udvalgswarebutikker, som hovedsageligt ikke findes i bymidten.

I Esbjerg by i øvrigt forventes udvalgswareomsætningen at falde 16% fra 189 mio. kr. i 0-alternativet til 158 mio. kr. i Hoved-scenariet. En koncentration af butikker i Esbjerg Nord forventes at betyde, at omkring 2 butikker i Esbjerg by i øvrigt kan være lukningstruede. Det kan ikke udelukkes, at enkelte butikker vil flytte fra en mindre hensigtsmæssig placering til aflastningsområdet.

I de øvrige byer i Esbjerg Kommune vurderes de eksisterende butikker at miste henholdsvis 15 mio. kr. i Ribe by og 2 mio. kr. i Bramming by. Det vurderes ikke, at butikkerne i Esbjerg Kommune i øvrigt vil blive lukningstruet, da udbuddet af store udvalgswarebutikker er på et relativt begrænset niveau.

Samlet set vurderes Esbjerg Kommune at styrke detailhandelen ved etableringen af IKEA Esbjerg med 226 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det svarer til en omsætningsstigning på 14% i 2026 i forhold til 0-alternativet.

IKEA Esbjerg forventes, udover fra Esbjerg, især at tiltrække kunder fra de omkringliggende kommuner Varde, Tønder, Billund, Vejen og Haderslev, som ikke i samme omfang kan tilbyde et koncentreret udbud af store udvalgswarebutikker som i Esbjerg Nord.

Herudover forventes omkring 26% af omsætningen i IKEA Esbjerg at stamme fra de mange sommerhusgæster og turister. Især ejerne af sommerhusene forventes at benytte IKEA. I markedsområdet i alt ligger 14.300 fritidshuse, heraf ligger 60% i Blåvand, Vejers og Henne Strand. Herudover er der over 6,3 mio. overnatninger og endagsturister i regionen.

Omsætningen i IKEA Esbjerg vil hovedsageligt blive taget fra den type butikker, der har det samme produktsortiment som IKEA. Det vil sige fra møbelbutikker, forhandlere af køkkener, tæpper, lamper og i mindre omfang fra butikker med køkkenudstyr og boligtilbehør.

Da denne type butikker primært ligger uden for bymidterne, er det ICP's vurdering, at bymidterne i både oplandet og influensområdet ikke vil få mærkbare konsekvenser i forhold til antallet af butikker.

I Varde by, som ligger tættest på Esbjerg Nord, forventes detailhandelen med boligudstyr at miste 23 mio. kr. i 2026 i forhold til 0-alternativet. En omsætningsnedgang på 26% for de eksisterende udvalgswarebutikker kan ikke udelukkes at medføre 2 lukningstruede butikker i Varde by.

I Varde Kommune i øvrigt, som består af Blåvand by, Ølgod by og Oksbøl by, forventes udvalgswaredetailhandelen at miste 12 mio. kr. i 2026 i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en omsætningsnedgang på 13%. Det forventes at medføre en enkelt lukningstruet butik.

Forbrugerne i Vejen Kommune forventes i højere grad at besøge Esbjerg både på bekostning af turen til Kolding, men også på bekostning af det lokale udvalg især i Brørup og Vejen byer. Således forventes omsætningen i Brørup at falde 7 mio. kr. og i Vejen by at falde 10 mio. kr. i 2026 i forhold til 0-alternativet, hvilket kan medføre en lukningstruet butik i Vejen by.

Det er ICP's vurdering, at IKEA Esbjerg vil tiltrække en del kunder, som tidligere besøgte det store udbud af udvalgswarebutikker i Kolding Nord. Omsætningen i Kolding Nord forventes at falde 56 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til et fald på 4%.

Herning aflastningsområde vil ligeledes miste lidt regional effekt og opleve en omsætningsnedgang på 17 mio. kr. svarende til en nedgang på 3%.

Omkring 29 mio. kr. svarende til 8% af omsætningen i IKEA Esbjerg forventes at stamme fra butikker, som ligger uden for de nævnte kommuner i figur 1.3. Omsætningen vurderes primært at blive taget fra IKEA varehusene i Aarhus og Odense samt i mindre omfang fra IKEA varehuset i Kiel.

6.2.9. Udvalgsvarer 2026 – Alternativt-scenarie

Hvis der i stedet for IKEA etableres 40.000 m² store udvalgswarebutikker fordelt på 10 - 15 butikker på Kjersing Ringvej vil det få større betydning for detailhandelen i Esbjerg by end etablering af IKEA Esbjerg.

Det vurderes, at omsætningen i Esbjerg Nord falder med 27% svarende til 267 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det er ICP's vurdering, at 4 - 5 udvalgswarebutikker fra Esbjerg Nord vil flytte til bedre, større og mere attraktive lejemål i projektet på Kjersing Ringvej.

Butikkerne i Esbjerg City forventes at miste 31 mio. kr. i boligudstyrsomsætning, hvis Alternativt-scenariet etableres i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en omsætningsnedgang på 15% for de eksisterende butikker i Esbjerg City.

Samlet set vurderes Esbjerg Kommune at styrke detailhandelen ved etableringen af Alternativt-scenarie med 124 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det svarer til en omsætningsstigning på 8% i 2026 i forhold til 0-alternativet.

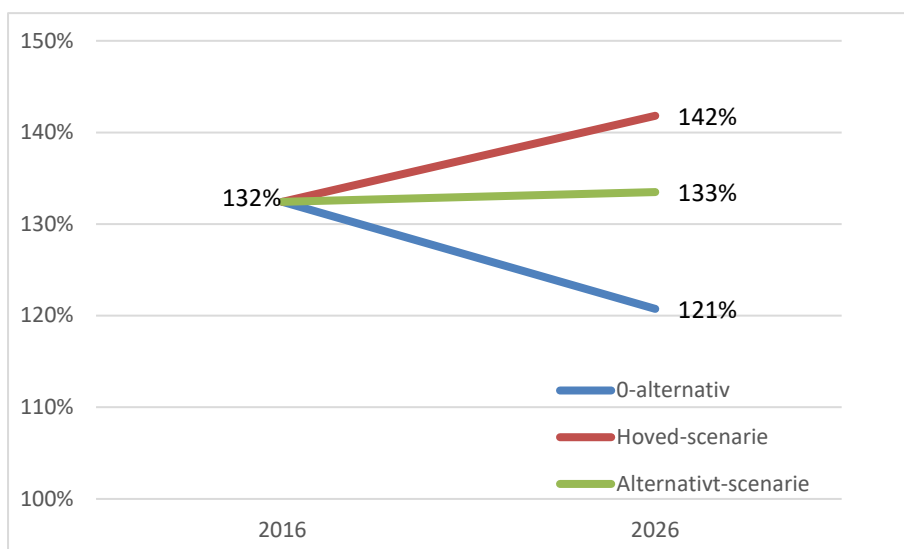
I oplandet i øvrigt uden for Esbjerg by i Alternativt-scenarie forventes udvalgswareomsætningen at falde 7% i forhold til 0-alternativet, svarende til et fald på 83 mio. kr.

En styrkelse af detailhandelen i Esbjerg Nord med 40.000 m² store udvalgswarebutikker vil gøre Esbjerg til et stærkere alternativ til de øvrige store udbudspunkter i regionen. Konsekvenserne vurderes dog at være relativt begrænsede for de enkelte større udbudspunkter i influensområdet. Samlet set forventes omsætningen af boligudstyr i influensområdet at falde 45 mio. kr. i forhold til 0-alternativet.

6.2.10. Konsekvenser for handelsbalancen i Esbjerg by

Etablering af IKEA Esbjerg på 40.000 m² kan opsummeres i den forventede udvikling i handelsbalancen i Esbjerg by i de tre forskellige alternativer, jf. figur 6.3.

Handelsbalancen er et udtryk for forholdet mellem omsætningen i butikkerne og forbruget af boligudstyr i Esbjerg by.



Figur 6.3: Forventet udvikling i handelsbalancen for boligudstyr i Esbjerg by 2016 til 2026 ved etablering af IKEA Esbjerg (Hoved-scenariet), Alternativt-scenarie samt i 0-alternativet

Hvis IKEA Esbjerg ikke etableres, forventes handelsbalancen for boligudstyr at falde fra 132% i 2016 til 121% i 2026 i Esbjerg by. Primært på grund af en øget e-handel.

Hvis Esbjerg by styrkes med IKEA, vurderes handelsbalancen for Esbjerg by at stige til 142% i 2026, hvilket er væsentligt højere end handelsbalancen i 0-alternativet.

Esbjerg by vil således ved etablering af IKEA Esbjerg kunne udbygge sin position som et regionalt udbudspunkt i Sydjylland.

Omvendt hvis Alternativt-scenarie realiseres, vil Esbjerg by øge handelsbalancen i 2026 forhold til 0-alternativet fra 121% til 131%. Hermed vil Esbjerg by fastholde sin position trods en øget e-handel.

6.3. Betydning for konkurrencen i relation til vareudvalg og priser

Et af formålene med udlæg af aflastningsområder er at skabe øget konkurrence i detailhandelen og dermed et større vareudbud og lavere priser til forbrugerne.

Med udgangspunkt i beregningsmetoden i Vejledningen om detailhandelsplanlægning¹ har ICP foretaget en overordnet vurdering af aflastningsområdets betydning for priskonkurrencen ved etablering af Hoved-alternativet, jf. figur 6.4.

Ved etablering af både Hoved-scenariet og Alternativt-scenariet i Esbjerg Nord udvides af aflastningsområdet med 40.000 m², hvilket vil medføre en betydelig udvidelse af butiksudbuddet og vareudbuddet.

Det vurderes, at andelen af den eksisterende omsætning af boligudstyr i oplandet i kommunen, der vil flytte til aflastningsområdet, udgør 11% i Hoved-scenariet.

¹ "Vejledning om detailhandelsplanlægning, Erhvervsstyrelsen september 2017
<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/vejledning-om-detailhandelsplanlaegning-2017>

Miljøkonsekvensrapport

Det gennemsnitlige bruttoareal til butikker i Esbjerg Kommune er 1.400 m², mens den gennemsnitlige butiksstørrelse i Hoved-alternativet er 40.000 m². Dermed vil butikkerne i projektet være knap 29 gange større svarende de eksisterende butikker i Esbjerg Kommune.

Ifølge modellen til beregning af effekten af et aflastningsområde vurderes den konkurrencemæssige effekt at være stor for forbrugerne. Det vil sige, at den øgede konkurrence ved en udvidelse af aflastningsområdet i form af lavere priser, bredere vareudbud, højere produktkvalitet, bedre kundeservice eller øget innovation vil være stor for forbrugerne.

Det er ICP's vurdering, at etablering af IKEA Esbjerg generelt vil styrke detailhandelen i Esbjerg og dermed forbedre indkøbsforholdene for forbrugerne. Især fordi aflastningsområdet vil blive tilført en butikstype, som i dag ikke findes i oplandet, og som ikke naturligt kan indpasses i Esbjerg bymidte.

Alternativt-scenariet vil ligeledes styrke detailhandelen i Esbjerg Nord, men vil ikke i så høj grad øge regionaliteten som Hoved-alternativet.

Data til beregning af effekten af et aflastningsområde for udvalgsvarer		Anslået konkurrencemæssige effekt
Hvor stor en andel af den eksisterende omsætning i bymidten og oplandet flyttes ud i aflastningsområdet?		
Andel omsætning der flyttes	11 %	Den konkurrencemæssige effekt for forbrugerne anslås at være: STOR
Hvad forventes forskellen at være på det gennemsnitlige butiksareal i aflastningsområdet sammenlignet med det gennemsnitlige butiksareal i eksisterende butikker i bymidten og oplandet?		
Procentvis forskel i gns. butiksareal	2805 %	
Hvad er det gennemsnitlige antal butikker inden for de tilstedeværende brancher i bymidten og oplandet (fx tøj, isenkram etc.)?		
Gns. antal butikker pr. branche	6,3	
Hvor stor en andel af efterspørgslen i kommunen dækkes af e-handel?		
Andel af efterspørgslen der er E-handel	30 %	

Figur 6.4: Data til beregning af effekten af et aflastningsområde for udvalgsvarer

7. Trafikale konsekvenser

I dette kapitel beskrives projektets trafikale konsekvenser. Der er en beskrivelse af de nuværende trafikale forhold (trafikstruktur, trafikmængder, trafikafvikling, kollektiv trafik mv.) og herefter en redegørelse af de trafikale konsekvenser af to fremtidsscenarier i 2026.

7.1. Forudsætninger

IKEA ønsker at åbne et varehus i Esbjerg i 2021 i den nordlige del af Esbjerg, øst for City Nord/Gjesing Station og jernbanen og ud mod Kjersing Ringvej. Området betegnes i det følgende som *IKEA-grunden*.

Der er en beskrivelse af de nuværende trafikale forhold (trafikstruktur, trafikmængder, trafikafvikling, kollektiv trafik mv.) og herefter en redegørelse af de trafikale konsekvenser i to fremtidsscenarier for år 2026. Der er et Hoved-scenarie til trafikal struktur i området med IKEA, samt et Alternativ-scenarie, der belyser den fremtidige trafikale situation uden IKEA, men med andre butikker på grunden. Derudover er der også beskrevet et 0-alternativ, hvor der ikke etableres detailhandel på Kjersing Ringvej.

I Hoved-scenariet og i Alternativ-scenariet indgår der også flere butikker på østsiden af Stamvejen, ved siden af de nuværende butikker Biltema og Harald Nyborg. Det forudsættes, at den planlagte vej mellem Kjersing Ringvej og Limfjordsvej realiseres. I rapporten benævnes den "Stamvejen".

Der har været fokus på følgende problemområder:

- Behov for ekstra kapacitet i krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen. Den nuværende signalstyring giver allerede mulighed for grøntids-forlængelser, som kan håndtere den øgede trafik til/fra IKEA mv.
- Behov for ekstra kapacitet i krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej. Der er analyseret med, at der er ikke vurderet behov for en signalregulering af krydset.
- Busbetjening af IKEA, der er søgt opfyldt med et nyt busstop på Stamvejen og et forslag om flytning af busstoppesteder på Kjersing Ringvej.
- Kortlægning af trafikafviklingen på Kjersing Ringvej i signalanlæggene ved City Nord og i rundkørslen ved Storebæltsvej. Dette er sket vha. en trafiksimulering i Vissim.
- Behov for og etablering af stier mellem busstop/Gjesing Station til IKEA's indgang.

Der er spidsbelastning i området på hverdage om morgenen og om eftermiddagen samt lørdag formiddag/middag. Der er efter aftale med Esbjerg Kommune valgt kun set på de trafikale konsekvenser torsdag eftermiddag i spidstimen, fordi det vurderes vigtigst at belyse trafikken på det overordnede vejnet i en hverdagssituation.

Torsdag er valgt som den hverdag, der kombinerer en normal boligarbejdsstedstrafik og en relativt stor indkøbsstrafik. Den konkrete torsdagstrafik er baseret på tællinger, der hovedsageligt er foretaget i december 2017/januar 2018.

I løbet af året vil der være hverdage med en mere intensiv spidstimetrafik, fx op mod jul og andre helligdage samt i forbindelse med udsalg. Der vil også være perioder, fx i forbindelse med ferie, hvor trafikniveauet er mindre.

2026 er valgt som prognoseår. Her er det forudsat, at IKEA har været i drift i nogle år, og at trafikken derfor har fundet et stabilt leje. Der er forudsat en generel trafikvækst til/fra centerområdet på 1,5% p.a. frem til 2026. I prognoseåret tages der udgangspunkt i det eksisterende vejnet. Der indgår ikke en udbygning af det overordnede vejnet i Esbjerg.

7.2. Nuværende forhold

7.2.1. Trafikstruktur

Det nye IKEA er planlagt øst for Esbjerg City Nord og Gjesing Station i den nordlige udkant af Esbjerg. Området er i syd afgrænset af Kjersing Ringvej, mod vest af jernbanen mellem Esbjerg og Skjern, mod nord af Limfjordsvej og mod øst af Stamvejen, der giver adgang til butikkerne Biltema og Harald Nyborg.

Stormgade er en af de store indfaldsveje i Esbjerg, som betjener den nordfra kommende trafik fra Varde og opland.

Kjersing Ringvej er mod øst koblet direkte op på den store fordelingsrundkørsel, som udgør frakørsel 75 fra Esbjergmotorvejen. Mod vest skaber den bl.a. forbindelse til City Nord, Esbjerg Storcenter og den nordlige del af Esbjerg med erhvervs- og boligområder.

Storebæltsvej forbinder Kjersing Ringvej med Vestkystvej, som i øst forbindes med den store fordelingsrundkørsel, som udgør frakørsel 75 fra Esbjergmotorvejen, og som i vest skaber forbindelse til fx Oksbøl eller Stormgade mod nord og mod Varde.

På Stamvejen er der forbud mod kørsel med lastbil. Varelevering til Biltema og Harald Nyborg sker ad Limfjordsvej.



Foto 7.1: Kjersing Ringvej ud for planlagt IKEA (til venstre), set mod øst.



Foto 7.2: Stamvej med tilslutning til Kjersing Ringvej, set mod syd.



Foto 7.3: Rundkørsel Kjersing Ringvej/Storebæltsvej, set mod øst.



Foto 7.4: Område for planlagt IKEA set fra Limfjordsvej mod Biltema og Harald Nyborg.



Foto 7.5: Vigepligtsreguleret kryds Storebæltsvej/Limfjordsvej, set mod nord.

Umiddelbart øst for IKEA-grunden er der i november/december 2014 åbnet en Biltema og en Harald Nyborg. Der er til disse butikker anlagt en ny adgangsvej fra Kjersing Ringvej og etableret et signalreguleret kryds på Kjersing Ringvej. Der er etableret lange separate højre- og venstresvingsbaner i alle krydsets tilfarter.



Figur 7.1: Oversigtskort med placering af ny IKEA i Esbjerg.

7.2.2. Lette trafikanter

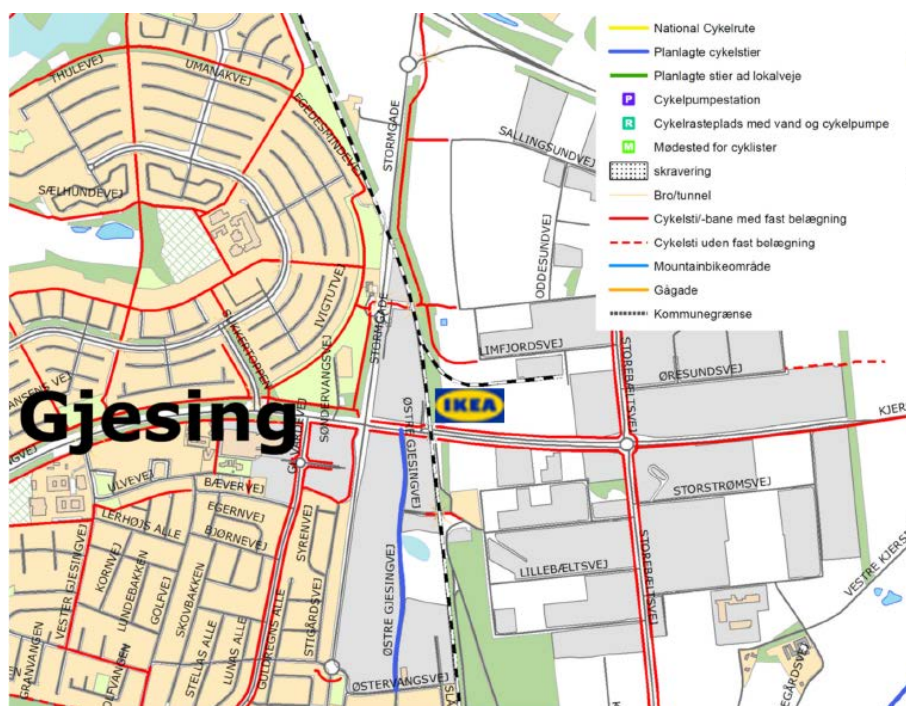
Langs Kjersing Ringvej og langs Stamvejen er der enkeltrettede fællesstier i begge sider af vejen.

Langs Limfjordsvej er der ikke faciliteter for lette trafikanter. I forlængelse af Limfjordsvej mod vest er der en dobbeltrettet fællesti, der fortsætter i en tunnel under jernbanen og skaber forbindelse til Stormgade og den nordlige del af City Nord. Der er ikke tale om en direkte forbindelse til City Nord, da indgangen ligger mod syd.



Foto 7.6: Stitunnel under jernbane.

Området omkring den planlagte IKEA er præget af store butikker og virksomheder, primært henvendt for besøgende, der kommer i bil. Der er hverken skoler, idrætsanlæg eller andre større rejsemål for de lette trafikanter, ud over butikkerne i City Nord. Omfanget af lette trafikanter langs det overordnede vejnet er derfor begrænset.



Figur 7.2: Stiplan Esbjerg (kilde¹)

7.2.3. Trafikmængder

Der er gennemført trafiktællinger i området i forbindelse med denne analyse i november - december 2017 og i januar 2018.

² Esbjerg Kommune: "Stikort Esbjerg by".

Miljøkonsekvensrapport

De gennemførte snittællinger på Kjersing Ringvej og Storebæltsvej nord og syd for Kjersing Ringvej viser følgende årsdøgntrafik:

- 14.500 ktj: Kjersing Ringvej øst for Stamvejen
- 5.700 ktj: Storebæltsvej nord, syd for Sallingsundvej
- 9.000 ktj: Storebæltsvej syd, syd for Kjersing Ringvej

I forhold til vurdering af trafikafviklingen for IKEA er der fokus på trafikken en hverdagseftermiddag, da der typisk her er en stor trafik til IKEA, samtidig med at trafikken på det omkringliggende vejnet i forvejen er stor, bl.a. som følge af bolig-arbejdsstedkørsel.

Spidstimetrafikken i forhold til årsdøgntrafikken er om eftermiddagen opgjort til ca. 12% på Kjersing Ringvej, ca. 15% på Storebæltsvej nord og ca. 10% på Storebæltsvej syd.

Der er gennemført krydstællinger i krydset ved Stamvejen (Biltema og Harald Nyborg) og i rundkørslen ved Storebæltsvej. Der foreligger herudover krydstællinger for Kjersing Ringvej ved Stormgade, Østre Gjesingvej og Gjesing Station fra januar 2017³.

Trafikken i krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej er ikke talt, da Esbjerg Kommune har vurderet, at den svingende trafik er begrænset i dag. Det antages, at trafikken i en eftermiddagsspidstime udgør 60 personbiler fordelt på 20 indkørende og 40 udkørende, som fordeles ligeligt på Storebæltsvej mod nord og syd.

7.2.4. Trafikafvikling

Ud fra det foreliggende kendskab til trafikafviklingen i området vurderes det, at bl.a. krydsene på Kjersing Ringvej ved City Nord allerede i dag oplever fremkommelighedsproblemer. Periodevis kan også opstå kødannelser fra syd på Storebæltsvej i rundkørslen ved Kjersing Ringvej.

I krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen (Biltema/Harald Nyborg) er der en god trafikafvikling uden nævneværdige kødannelser.

Der foreligger et forslag til forbedring af trafikafviklingen på Kjersing Ringvej mellem Stormgade og Gjesing Station⁴ Blandt de planlagte ændringer kan nævnes:

- Separat højresvingsbane (med separatregulering) på Kjersing Ringvej mod Stormgade nord.
- For de venstresvingende mod Gjesing Station er venstresvingsbanen planlagt forlænget, så den begynder vest for krydset ved Østre Gjesingvej.
- Kanaliseringsbaner på Østre Gjesingvej.
- Fodgængerfelt på tværs af Kjersing Ringvej vest for Østre Gjesingvej og på tværs af Østre Gjesingvej.

³ Rambøll: *Kapacitetsanalyse vedr. miniterminal ved Gjesing Station*, 17. januar 2017.

⁴ Jf. tegning GJE-S-TV-4020 B fra 16. august 2017.

Miljøkonsekvensrapport

- Dobbeltrettet cykelsti på nordsiden af Kjersing Ringvej fra vest for Stormgade til vest for adgangsvej til Gjesing Station.
- Busholdepladser på Kjersing Ringvej ved Gjesing Station.

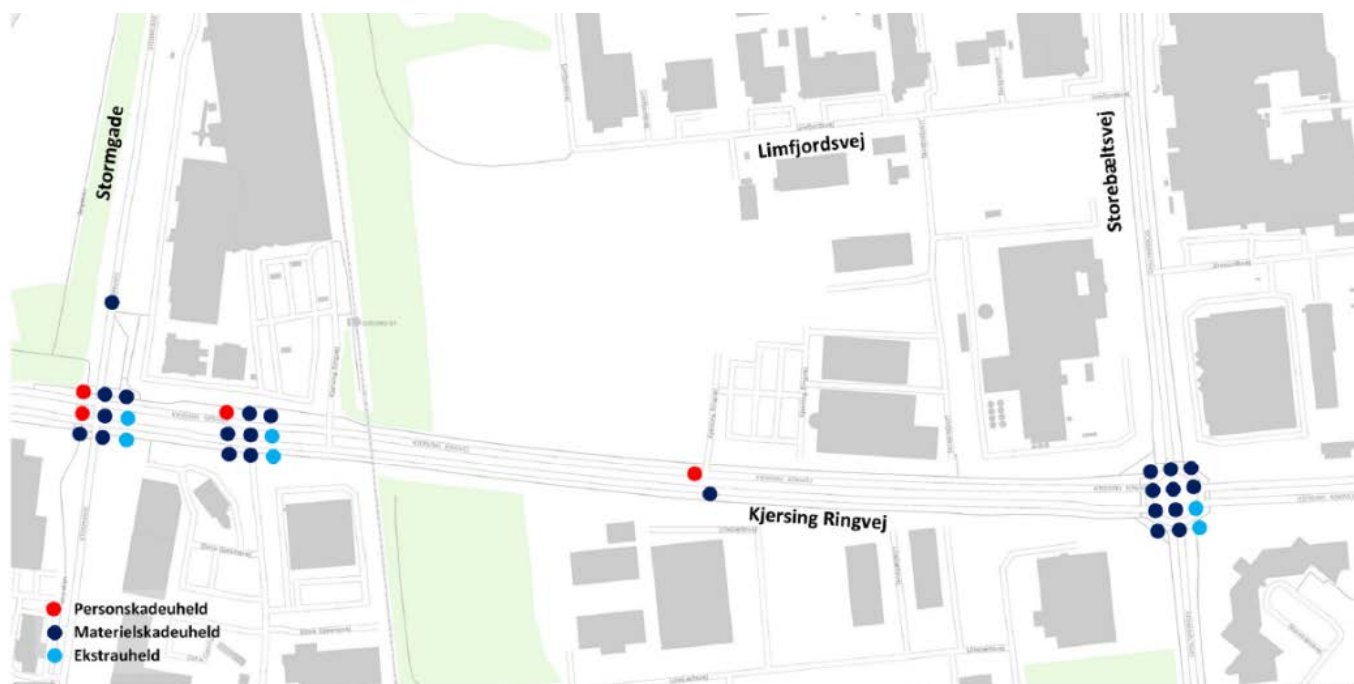
Der er ikke budgetteret kommunale midler til projektet, ud over den dobbeltrettede sti langs Kjersing Ringvej. I den fremtidige situation tages der derfor kun udgangspunkt i, at der er etableret en ny dobbeltrettet sti langs Kjersing Ringvej.

7.2.5. Trafiksikkerhed

Der er foretaget uheldsudtræk for de politiregistrerede uheld for perioden 2012 til 2016 (5 år).

Samlet er der, jævnt fordelt over årene, registreret 33 uheld, der fordelte sig på:

- 4 personskadeuheld
- 23 materielskadeuheld
- 6 ekstrauehld (uheld med kun ringe materielle skader)



Figur 7.3: Uheldsbillede på vejnettet ud fra de politiregistrerede uheld 2012 - 2016.

Der har ikke været fodgængere involveret i de registrerede uheld, og alle uheld er sket i tilknytning til kryds. Uheldene beskrives overordnet i det følgende.

Kjersing Ringvej / Stamvej (Biltema / Harald Nyborg)

I det signalregulerede kryds på Kjersing Ringvej, som i dag giver adgang til Biltema og Haralds Nyborg, og i fremtiden også skal give adgang til IKEA, er der registreret to uheld. I begge situationer er der tale om uheld mellem en ligeud kørende bil på Kjersing Ringvej og krydsende let trafikant i form af en cyklist og en person på invalideknallert, der kører over for rødt lys. De foreløbige

Miljøkonsekvensrapport

uheldsoplysninger for 2017 indikerer ikke uheld med lette trafikanter eller situationer, hvor trafikanter kører over for rødt.

Storebæltsvej / Limfjordsvej

Der er ikke registreret uheld i det vigepligtregulerede kryds.

Kjersing Ringvej / Stormgade / Gjesing Ringvej

Der er i alt registreret 9 uheld i det signalregulerede kryds og en enkelt bagendekollision på Stormgade ca. 100 m nord for. Der er tale om et blandet uheldsbillede. Der er registreret to uheld med en cyklist/knallert 30, hvor den ene kørte på den dobbeltrettede cykelsti – de medførte kun materiel skade.

Kjersing Ringvej / Østre Gjesingvej / Gjesing Station (Bilka)

Der er i alt registreret 9 uheld i det signalregulerede kryds. Der er registreret ét uheld med en cyklist indblandet – det eneste personskadeuheld i krydset. I uheldet har den ene part kørt over for rødt. I tre andre uheld har den ene part også kørt over for rødt.

Kjersing Ringvej / Storebæltsvej

Der er i alt registreret 12 uheld i rundkørslen. I seks af uheldene har der været indblandet en cykel eller en knallert 30. Disse uheld er dog alle registreret inden ombygningen af rundkørslen i sommeren 2016. De foreløbige uheldsoplysninger for 2017 indikerer, at ombygningen har hjulpet. Der er ikke registreret uheld med lette trafikanter efter ombygningen.

7.2.6. Kollektiv trafik

Der er i dag togbetjening fra Gjesing Station og busbetjening fra Kjersing Ringvej. Den planlagte IKEA har følgende afstande til den kollektive trafik.

Gjesing Station (afstand ca. 250 m):

- Tog mod Varde/Skjern (ca. to gange i timen i myldretiden)
- Tog mod Esbjerg station (ca. to gange i timen i myldretiden)

Busstoppested på Kjersing Ringvej (afstand ca. 200 m øst for krydset ved Stamvejen):

- 3/4 B: Bybus i Esbjerg (fire gange i timen i myldretiden)
- 5/6/7/8 C: Bybus i Esbjerg (fire gange i timen i myldretiden)
- 11: Sædding – Esbjerg Brygge (timedrift i myldretiden)
- 144 Esbjerg – Billund (ca. timedrift i myldretiden)

Miljøkonsekvensrapport

På Kjersing Ringvej er der i dag i tidsrummet på hverdage kl. 15:00 - 17:00 i alt 16 ankomster fra Esbjerg centrum og 16 afgange mod Esbjerg centrum.



Figur 7.4: Oversigtskort for bybuslinjer i Esbjerg (kilde⁴)

Der er ikke en attraktiv forbindelse for lette trafikanter mellem Gjesing Station og Kjersing Ringvej, herunder busstoppesteder på Kjersing Ringvej.

7.2.7. Trafikale ønsker

Samlet set er de væsentligste nuværende problemer og dermed ønsker til forbedringer i området følgende:

- Ved spidsbelastning er der kapacitetsproblemer i krydsene på Kjersing Ringvej ved City Nord og til dels i rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebæltsvej.
- En forbedret forbindelse mellem Gjesing Station og Kjersing Ringvej for lette trafikanter.
- Kortere gangafstand til busstoppesteder på Kjersing Ringvej.

⁵ Netpublikation fra Sydtrafik: "Oversigtskort - Esbjerg bybusser pr. 25. juni 2017".

7.3. Fremtidige forhold (anlægsfasen og driftsfasen)

Det planlagte IKEA varehus, på op til 40.000 m², er i sin foreløbige udformning planlagt med en placering som vist på Figur 7.5, der er en principskitse.



Figur 7.5: Foreløbig principskitse af den planlagte IKEA. Illustration Mangor & Nagel Arkitekter, 26.04.2018.

Den planlagte vejadgang skal ske ad Kjørsing Ringvej og ad Limfjordsvej. Den primære kundeparkering vil blive ud mod Kjørsing Ringvej, og ud mod Stamvejen (som er vejen fra Kjørsing Ringvej, som forudsættes forlænget til Limfjordsvej). Personaleparkering og varelevering vil ske på nordsiden og ud mod jernbanen. Varelevering vil benytte Limfjordsvej som adgangsvej.

Indretning af kryds på den nye vejforbindelse mellem Kjørsing Ringvej og Limfjordsvej skal efterfølgende detaljeres.

7.3.1. Trafikstruktur

Den nye adgangsvej fra Kjørsing Ringvej er planlagt forlænget til Limfjordsvej i nord (Stamvejen). Dette vil tilgodese IKEA, således at trafikken herfra/-til kan køre ad Limfjordsvej til Storebæltsvej og videre mod nord. Hermed kan det undgås at køre igennem krydset Kjørsing Ringvej/Stormgade, hvor der i dag opleves forsinkelse i myldretiden.

Influensvejnettet til vurdering af IKEA's trafikale effekter afgrænses til følgende seks kryds:

1. Limfjordsvej/IKEA-adgangsvej

2. Storebæltsvej/Limfjordsvej
3. Kjersing Ringvej/Stormgade
4. Kjersing Ringvej/Østre Gjesingvej/Gjesing Station (Bilka)
5. Kjersing Ringvej/IKEA-adgangsvej
6. Kjersing Ringvej/Storebæltsvej



Figur 7.6: Oversigt, IKEA-grunden og influensvejnet.

7.3.2. Parkering

I forbindelse med IKEA vil der blive etableret mindst 1 p-plads pr. 50 m². Det svarer til, at der ved et varehus på 40.000 m² etableres mindst 800 p-pladser.

7.3.3. Ny biltrafik til IKEA

Placering i Esbjerg N er karakteriseret ved gode adgangsmuligheder i bil fra det overordnede vejnet. IKEA Esbjerg er i den henseende sammenlignelig med IKEA Aalborg og IKEA Aarhus. Det antages derfor, at erfaringer herfra kan danne grundlag for en trafikprognose ved IKEA Esbjerg. Den forventede trafik til/fra IKEA Esbjerg nedskrives i forhold til IKEA Aarhus og IKEA Aalborg i forhold til, at der er færre indbyggere i Esbjerg Kommune og opland.

Herudover indgår IKEA's egne forventninger til antal besøgende i IKEA Esbjerg.

Resultatet fremgår af Tabel 7.1. Trafikken er opgjort pr. retning, dvs. en spidstimetrafik på 136 ktj. svarer til, at der kører 136 ktj. til og 136 ktj. fra IKEA i løbet af timen.

	Døgnetrafik	Spidstimetrafik, eftermiddag
Hverdag (torsdag), gennemsnit	1.240 ktj.	136 ktj.
Hverdag (torsdag), 95 % fraktil	1.880 ktj.	207 ktj.

Tabel 7.1: Forventet fremtidig trafik til/fra IKEA Esbjerg pr. retning.

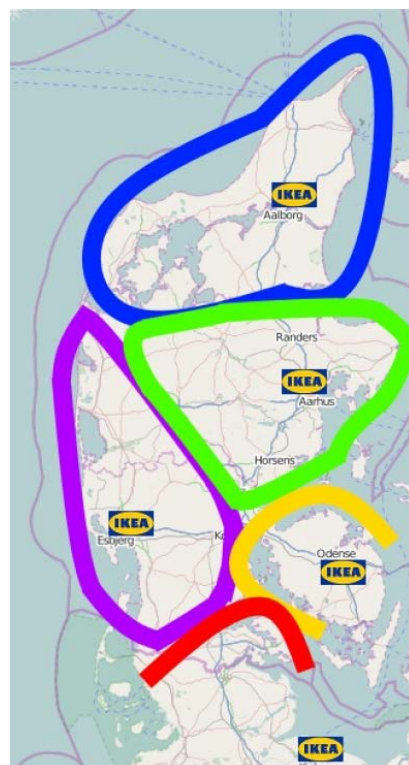
I de efterfølgende afsnit beskrives, hvordan den forventede trafik er beregnet.

Oplandsbetragtninger

Et IKEA-varehus har typisk et meget stort opland. ICP har foretaget en analyse som viste, at inden åbningen af IKEA Aalborg, omfattede oplandet til IKEA Aarhus også Aalborg (ca. 120 km).

Det antages, at IKEA i Aarhus, Odense og Kiel afgrænser oplandet for IKEA Esbjerg. Figur 7.7 illustrerer en grov afgrænsning af oplande skønnet ud fra en vurdering af rejsetider i bil. Det er forudsat, at kundetrafikken vil optimere både på rejsetid og afstand.

Esbjerg er omringet af kommuner med en relativt lav befolkningstæthed. På det punkt ligner Esbjerg mere Aalborg end Aarhus. Det bemærkes desuden, at Esbjerg er hovedby i en af landets mellemstore byregioner, mens Aarhus adskiller sig ved at tilhøre det østjyske bybånd, hvor store pendlingsoplande og geografiske arbejdsmarkeder omkring Aarhus-Randers, Horsens-Vejle og Kolding smelter sammen.



Figur 7.7: Skønnede oplande for eksisterende varehuse samt IKEA Esbjerg.

Et standard IKEA-varehus er på 33.000 - 36.000 m², men erfaringer viser, at trafikken ikke kan beregnes ud fra størrelsen af varehuset, da det i høj grad afhænger af kundegrundlaget.

Esbjerg kan sammenlignes med Aarhus og Aalborg på indbyggertal, som forudsættes at udgøre kernen i hver af de tre oplande (2017-tal, kilde⁶):

- Aarhus Kommune 335.684 indbyggere
- Aalborg Kommune 211.937 indbyggere
- Esbjerg Kommune 115.905 indbyggere

IKEA Esbjerg forudsættes at have et kundepotentiale, som er proportionelt med indbyggertallet i kerneoplandet (kommunen)⁷.

I Tabel 7.2 ses en opgørelse, hvor antallet af kunder i IKEA Aarhus og Aalborg sammenlignes med antallet af indbyggere i kommunen. Dette giver et forholdstal på 0,0082 for Aarhus Kommune og 0,0089 for Aalborg ved en gennemsnitlig torsdag. Tallene ligger relativt ens for Aarhus og Aalborg – og vurderes at kunne overføres til en IKEA i Esbjerg.

⁶ <http://www.statistikbanken.dk/BY1>; 12. januar 2018

⁷ I sammenligningen med IKEA Aarhus og Aalborg vurderes kundepotentialet i Esbjerg derfor at ligge et sted mellem 34,5 % (115.905/335.684) af IKEA Aarhus og 54,7 % (115.905/211.937) af IKEA Aalborg. Dette forholdstal anvendes ved beregningen af trafik til IKEA Esbjerg.

Miljøkonsekvensrapport

IKEA har herudover et stort opland uden for kommunen. Det vurderes at være relativt større i Aarhus i forhold til Aalborg og Esbjerg – ligesom antallet af indbyggere i kommunen også er større. Oplandets betydning vurderes derfor relativt at have samme betydning for IKEA i Aarhus, Aalborg og Esbjerg.

	Indbyggere	Gennemsnit		95% fraktil	
		Antal transaktioner	Andel ift. indbyggere	Antal transaktioner	Andel ift. indbyggere
Aarhus Kommune	335.684	2.762	0,0082	4.275	0,0127
Aalborg Kommune	211.937	1.879	0,0089	2.809	0,0133
Gennemsnit			0,0085		0,0130
Esbjerg Kommune	115.905	991		1.506	

Tabel 7.2: Vurdering af antal kunder til IKEA Esbjerg ved sammenligning af antal kunder og antal indbyggere i Aarhus og Aalborg.

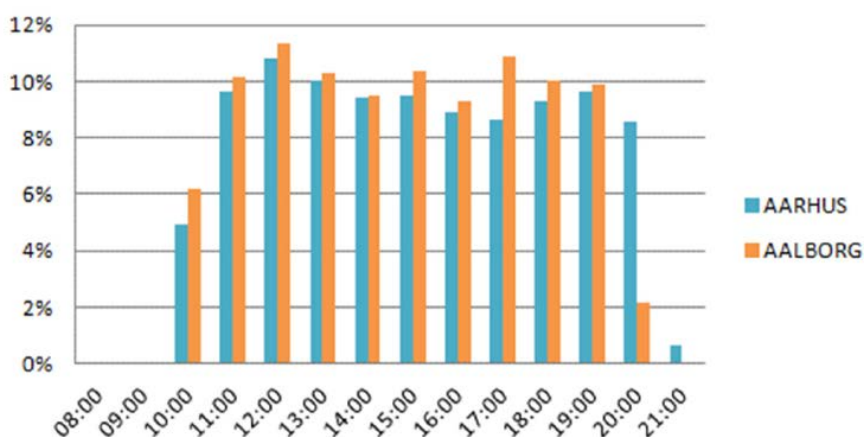
Af tabellen fremgår det, at der til IKEA Esbjerg på en gennemsnitlig torsdag er beregnet 991 kunder/køretøjer og 1.506 køretøjer på en torsdag ved en spidsbelastning for en 95% fraktil pr. retning. Dette betyder, at der på en gennemsnitlig torsdag forventes 991 biler til IKEA og 991 biler fra IKEA.

Transportmiddelvalg

Det vurderes, at 90 - 95% af kunderne kommer i bil, ud fra erfaringer fra andre eksisterende IKEA-varehuse i Danmark, som også er lokaliseret med henblik på optimal tilgængelighed i bil.

Ankomstfordeling og opholdstider

Undersøgelser af transaktioner foretaget ved IKEA Aarhus og Aalborg viser, at trafikken på hverdage ikke har nogen markant spidsbelastning. I tidsrummet kl. 11 - 19, hvor der er mest travlt, observeres en næsten konstant belastning med de største timebelastninger på ca. 11% af den daglige total.



Figur 7.8: Fordeling af transaktioner på en hverdag ved IKEA Aarhus og Aalborg.

Miljøkonsekvensrapport

Den gennemsnitlige tid en kunde tilbringer i IKEA, varierer erfaringsmæssigt fra sted til sted. Normalt kan forventes opholdstider på 1t:30 m - 1t:45 m. I den lidt mindre IKEA Gentofte opholder kunderne sig gennemsnitlig ca. 1 time.

Sammenhæng mellem antal biler og transaktioner

For IKEA Aarhus er der foretaget trafiktællinger over en hel uge, som er sammenholdt med antal transaktioner (se Tabel 7.3). Undersøgelsen viste bl.a., at hvert køretøj i gennemsnit genererer én transaktion. Det skal bemærkes, at én parkeret bil modsvarer to køretøjer i en trafiktælling, idet der både tælles ind- og udkørende trafik. Ved at sammenholde antal transaktioner med antal køretøjer indgår derfor ikke, at det "kun" er 90 - 95 %, der kommer i bil. Dette kan fx forklares med, at der også kan være nogle personer, som kommer i bil, men som ikke køber noget – og dermed ikke giver en transaktion.

Det bemærkes, at spidstimetrafikken for tællingen både på hverdage og lørdage er ca. 9%.

Følgende tabel viser resultatet af en trafiktælling af den udkørende trafik ved IKEA Aarhus, som sammenholdes med antal transaktioner ved kassen.

	Antal køretøjer		Antal transaktioner ved kassen*
	Døgn	16 - 17	
Mandag d. 5. november 2007	2.486	216	2.419
Tirsdag d. 6. november 2007	2.469	213	2.741
Onsdag d. 7. november 2007	2.598	215	3.013
Torsdag d. 8. november 2007	2.461	220	1.836
Fredag d. 9. november 2007	2.806	279	3.973
Lørdag d. 10. november 2007	2.488	353	3.975
Søndag d. 11. november 2007	12	0	0

Tabel 7.3: Maskinel tælling uge 45, 2007 – IKEA Aarhus ved udkørslen.

* Antallet er vist reduceret med 8% som følge af returneringer og fejlslag.

Nuværende IKEA Aarhus og Aalborg oplyses at have følgende antal daglige transaktioner, som fremgår af Tabel 7.4.

	IKEA Aarhus	IKEA Aalborg
Torsdag, gennemsnitlig antal transaktioner/dag = estimeret antal køretøjer/dag pr. retning	2.762	1.879
Torsdag, 95% fraktil i antal transaktioner/dag = estimeret antal køretøjer/dag pr. retning	4.275	2.809

Tabel 7.4: Antal transaktioner i perioden 10. okt. 2016 til 9. okt. 2017 (kilde: IKEA) og estimeret trafik, tallene er reduceret med 8% som følge af returneringer og fejlslag

Miljøkonsekvensrapport

Som følge af de ovenfor beskrevne sammenhænge mellem transaktioner og biltrafik, svarer værdierne i tabellen også til døgntrafik.

Trafikprognose for IKEA Esbjerg

Der er udarbejdet en prognose for biltrafikken til IKEA Esbjerg. Det er sket med afsæt i summen af erfaringerne for omfanget af trafikken fra IKEA Aarhus og Aalborg, og med den forudsætning, at det mindre kundeopland for IKEA Esbjerg medfører et tilsvarende mindre antal besøgende/trafik.

Døgntrafik til IKEA Esbjerg - beregnet med reference til	IKEA Aarhus	IKEA Aalborg
Hverdag (torsdag), gennemsnit antal køretøjer/dag pr. retning	954 (2.762x0,345)	1.028 (1.879x0,547)
Hverdag (torsdag), 95 % fraktil antal køretøjer/dag pr. retning	1.476 (4.275x0,345)	1.536 (2.809x0,547)

Tabel 7.5: Estimeret døgntrafik til IKEA Esbjerg (afrundet).

Spidstimetrafikken er ligeledes vurderet ud fra erfaringerne i Aarhus og Aalborg.

Spidstimetrafik til IKEA Esbjerg -beregnet med reference til	IKEA Aarhus	IKEA Aalborg
Hverdag (torsdag), gennemsnit, antal køretøjer/time pr. retning	105 (0,11x954)	113 (0,11x1.028)
Hverdag (torsdag), 95 % fraktil, antal køretøjer/time pr. retning	162 (0,11x1.476)	169 (0,11x1.536)

Tabel 7.6: Estimeret spidstimetrafik til IKEA Esbjerg.

Ovenstående betyder, at der på en gennemsnitlig torsdag i spidstimen forventes 105 - 113 køretøjer, som kører til IKEA Esbjerg, og 105 - 113 køretøjer, som kører fra IKEA Esbjerg.

IKEA's forventninger

IKEA forventer ca. 1.375.000 besøgende pr. år (5 år efter åbning), med en konverteringsprocent på 55% af besøgende til kundetransaktioner.

Der forventes således ca. $1.375.000 \times 0,55 = 756.250$ transaktioner på et år, svarende til 1.759 transaktioner på en gennemsnitlig torsdag. Dette er kun 5 - 10% lavere end IKEA Aalborg i dag, og altså en del højere end estimeret ud fra oplande.

Sammenfatning

Som følge af IKEA's høje forventninger til det fremtidige antal kunder opskrives den ud fra oplande estimerede trafik 25%. Hermed vurderes den kommende IKEA ud fra et højt skøn af trafikken.

Miljøkonsekvensrapport

Beregningerne af den forventede fremtidige trafik er opgjort i Tabel 7. I løbet af et hverdagsdøgn forventes 1.239 ktj. til IKEA Esbjerg og 136 ktj. i en spidstime. Trafikken i tabellen er opgjort pr. retning, dvs. en spidstimetrafik på 136 ktj. svarer til, at der kører 136 ktj. til IKEA og 136 ktj. fra IKEA i løbet af en time.

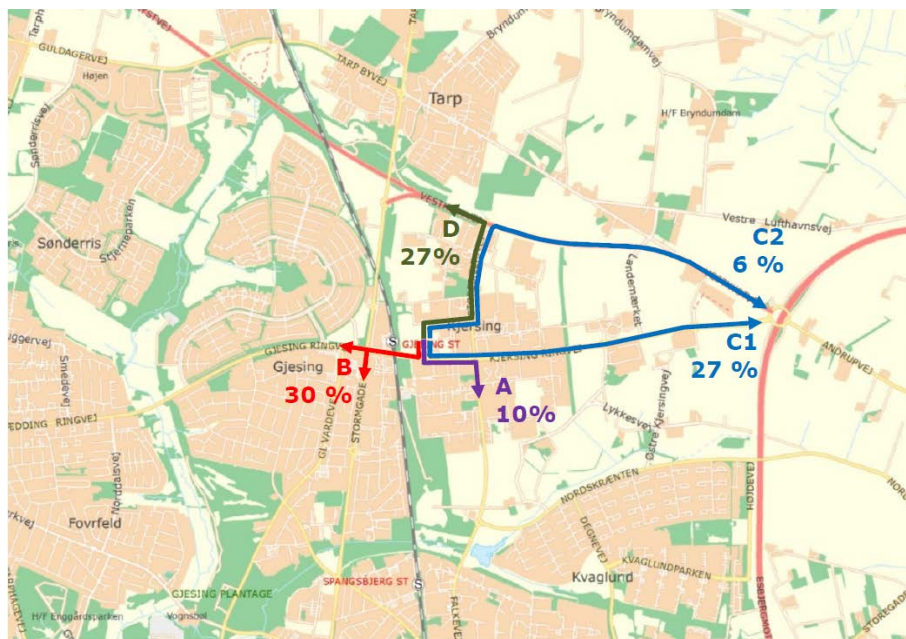
	Døgntrafik	Spidstimetrafik, Eftermiddag
Hverdag (torsdag), gennemsnit	1.239 ktj.	136 ktj.
Hverdag (torsdag), 95 % fraktil	1.883 ktj.	207 ktj.

Tabel 7.7: Forventet fremtidig trafik til/fra IKEA Esbjerg pr. retning.

Til sammenligning er trafikken til IKEA Aarhus tidligere talt til ca. 220 biler i eftermiddagsspidsstimen på en torsdag (se Tabel 7.3).

7.3.4. Kundetrafikkens retningsfordeling

Et skøn over kundetrafikkens retningsfordeling er vurderet i samarbejde med Esbjerg Kommune og tager afsæt i følgende opdeling (det forudsættes, at den nord-sydgående stamvej er forlænget til Limfjordsvej):



Figur 7.9: Biltrafikkens skønnede ruter til/fra IKEA.

- A. Bilture til/fra boligområder i Esbjerg beliggende øst for lokalbanen (Vestbanen). Disse vurderes i nogen grad at ankomme til IKEA-grunden ad Kjersing Ringvej fra øst.
- B. Bilture til/fra boligområder i Esbjerg beliggende vest for lokalbanen (Vestbanen). Disse vurderes i overvejende grad at ankomme til IKEA-grunden ad Kjersing Ringvej via krydset v./Stormgade (fra vest).
- C. Bilture til/fra den østlige del af Esbjerg. For området øst og sydøst for jernbanen vil det være attraktivt at benytte motorvejen i stedet for Storebæltsvej syd.

Derudover vil områder beliggende uden for Esbjerg mod syd (bl.a. Bramming, Ribe), mod øst og nordøst (bl.a. Grindsted, Billund) benytte C. Disse vurderes overvejende at anvende E20 og ankomme til IKEA-grunden via Kjersing Ringvej (fra øst).

Det er vurderet, at trafikanterne mod motorvejen primært vil køre ad Kjersing Ringvej frem for Limfjordsvej-Storebæltsvej nord-Vestkystvej. Ruten ad Kjersing Ringvej er hurtigere, eller har samme rejsetid, og er kortere end ruten ad Limfjordsvej-Storebæltsvej nord-Vestkystvej. Da forskellen er lille mellem de to ruter, er det vurderet, at en mindre del af trafikanterne alligevel vil køre ad Limfjordsvej-Storebæltsvej nord-Vestkystvej.

- D. Bilture, som oprinder i Hjerting-Sædding-Guldager, vurderes i stor udstrækning at benytte Vestkystvejen. Derudover vurderes trafikanter med mål uden for Esbjerg i områder beliggende mod nord og nordvest (bl.a. Varde, Oksbøl, Skjern, Holstebro) overvejende at anvende rute 12 via Limfjordsvej og Storebæltsvej.

Samlet set skønnes følgende overordnede trafikfordeling til IKEA:

- Kjersing Ringvej vest ca. 30% (B)
- Kjersing Ringvej øst ca. 37% (A+C1)
- Limfjordsvej/Storebæltsvej ca. 33% (D+C2)

Det vurderes, at trafikken har samme retningsfordeling i Hoved-scenariet og i 0-alternativet.

7.3.5. Samlet trafik

0-alternativ

I 0-alternativet etableres ikke detailhandel på Kjersing Ringvej.

Der anvendes overordnet set samme vejnet som i Basis 2017. Stamvejen er således ikke forlænget til Limfjordsvej. Men etape 1 ved Gjesing St. indgår i 0-alternativet 2026.

På vejnettet i området indlægges derfor kun en generel trafikvækst på 1,5% p.a. til 2026.

Hoved-scenarie

Ud over den beregnede trafik til/fra IKEA, indgår i Hoved-scenariet en udbygning i området øst for Stamvejen ved Biltema og Harald Nyborg, svarende til at der i området etableres udvalgswarebutikker, jf. lokalplan for området. I lokalplan 08-030-0006 er der anført mulighed for at bygge yderligere 7.500 m² store udvalgswarebutikker.

Den øgede trafik, som følge af udbygning øst for Stamvejen, vurderes at udgøre samme trafik, som Biltema og Harald Nyborg genererer, da bebyggelsen er tilnærmelsesvist i samme størrelse. Det vurderes, at der i fremtiden vil være kunder, som handler i flere butikker. I den fremtidige situation nedskrives trafikken derfor med 25% som følge af denne "dobbelthopper effekt". Det

Miljøkonsekvensrapport

gælder både den talte trafik til Biltema og Harald Nyborg og den fremtidige trafik til udbygningen øst for Stamvejen.

Hovedscenarie	Bebyggelse	Døgn	Spidstime		
			Ind	Ud	Samlet
IKEA vest for Stamvejen, gennemsnit/95% fraktil	Op til 40.000 m ²	2.478	136/ 207	136/ 207	272/ 414
Biltema og Harald Nyborg (eksisterende)	Ca. 7.500 m ²	1.500	87	79	166
Udbygning øst for Stamvejen	Ca. 7.500 m ²	1.500	87	79	166
Samlet Gennemsnit/95% fraktil	Ca. 55.000 m ²	5.478	310/ 381	294/ 365	604/ 746

Tabel 7.8: Samlet fremtidig spidstimetrafik på en hverdageftermiddag på Stamvejen - Hoved-scenarie. Døgntrafik er begge retninger tilsammen.

På vejnettet i området indlægges derudover en generel trafikvækst på 1,5% p.a. til 2026.

Årsagen til at IKEA ikke genererer mere trafik sammenlignet med Biltema og Harald Nyborg, kan bl.a. forklares med, at IKEA har et stort udstillings- og lagerareal. Et IKEA-varehus har endvidere som udgangspunkt den samme størrelse uanset placering.

Alternativ-scenarie

I området øst for Stamvejen med Biltema og Harald Nyborg er der, jf. lokalplan 08-030-0006 fra 24. august 2017, mulighed for at bygge yderligere 7.500 m² store udvalgswarebutikker.

I området vest for Stamvejen er der, jf. kommuneplan med ændring 2014.22 fra august 2015, mulighed for at bygge op til 40.000 m² store udvalgswarebutikker.

I følgende tabel er den beregnede fremtidige trafik i Alternativ-scenariet opgjort.

Trafikken til udvalgswarebutikker er beregnet ud fra Miljøstyrelsens turrate på 28 ture pr. 100 m². Denne turrate er dog reduceret med 50% af to årsager.

Det vurderes, at en stor samling af udvalgswarebutikker, typisk også vil indeholde butikker, der ikke genererer nær så meget trafik – men har store udstillingslokaler. Dette kan være fx være møbelbutikker, køkkenbutikker eller butikker med udstyr til badeværelser.

Herudover vil der være en "dobbelthoppereffekt", som følge af kunder, der besøger flere butikker.

Der er anvendt en spidstimetrafik på 11%. På vejnettet indregnes i øvrigt, ligesom i Hoved-scenariet, en generel trafikvækst på 1,5% p.a. frem til 2026.

Trafikken til butikkerne øst for Stamvejen er beregnet på samme måde som i Hoved-scenariet.

Miljøkonsekvensrapport

Alternativ-scenarie	Bebyggelse	Døgn	Spidstime		
			Ind	Ud	Samlet
Udvalgswarebutikker vest for Stamvejen	Op til 40.000 m ²	5.600	308	308	616
Biltema og Harald Nyborg (eksisterende)	Ca. 7.500 m ²	1.500	87	79	166
Udbygning øst for Stamvejen	Ca. 7.500 m ²	1.500	87	79	166
Samlet	Ca. 55.000 m ²	8.600	482	466	948

Tabel 7.9: Samlet fremtidig spidstimetrafik på en hverdags eftermiddag på Stamvejen – Alternativ-scenarie.

Beregningen viser således, at Alternativ-scenariet genererer mere trafik end Hoved-scenariet. Dette skyldes, at IKEA genererer forholdsvis lidt trafik i forhold til butikkens størrelse pga. et stort udstillings- og lagerareal i forhold til en række mindre udvalgswarebutikker.

7.3.6. Ændring i biltrafikken

En opsummering af estimater og skøn for den fremtidige trafik på vejnettet fremgår af følgende tabel.

	Basis 2017 Talt trafik	0-alternativ 2026 Trafikfremskrivning	Hoved-scenarie 2026 Inkl. trafikfremskrivning	Alternativ-scenarie 2026 Inkl. trafikfremskrivning
Kjersing Ringvej øst for stamvej	16.600	19.000	20.300	21.400
Kjersing Ringvej vest for motorvej	10.900	12.500	13.400	14.300
Storebæltsvej nord for Limfjordsvej	7.000	8.000	9.100	10.200
Storebæltsvej syd for Kjersing Ringvej	10.700	12.200	12.500	12.900
Stormgade nord for Kjersing Ringvej	17.100	19.600	19.600	19.600
Stormgade syd for Kjersing Ringvej	15.600	17.800	18.500	19.100
Gjesing Ringvej vest for Sukkertoppen	1.500	1.700	2.000	2.400
Stamvejen, nord	0	500*	1.600	2.700
Stamvejen, syd	3.000	3.400	5.700	7.800
Limfjordsvej	500*	600	1.700	2.800

Tabel 7.10: Skønnet fremtidig hverdagsdøgntrafik på influensvejnettet som følge af trafikfremskrivning i 0-alternativet, Hoved-scenariet og Alternativ-scenariet. Det bemærkes, at Hoved-scenariet ud over IKEA-trafik også indeholder trafikstigninger som følge af anden udlagt udvikling langs Stamvejen. Tilsvarende indeholder Alternativ-scenariet udvikling både øst og vest for Stamvejen. Der er afrundet til nærmeste 100.

*Trafikken er anslået.

Estimaterne af den fremtidige trafik er forbundet med usikkerhed, men de trafiksimuleringer, der er gennemført på baggrund af estimaterne, har vist klare tendenser, både i retning af store og reelle afviklingsproblemer visse steder, og uproblematisk trafikafvikling andre steder.

Fra 2017 til 2026 er der indregnet en fremskrivning af trafikken med 1,5% p.a. med udgangspunkt i de foreliggende trafiktællinger. Det ses, at denne fremskrivning af trafikken på fx Kjersing Ringvej øst for Stamvejen er større end den trafikstigning, udviklingen i Hoved-scenariet medfører.

Særligt for rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebæltsvej er det således ikke afgørende for trafikafviklingen, om trafikken på et hverdagsdøgn er fx 1.000 køretøjer større eller mindre, da der allerede i dag er kødannelser på særligt Storebæltsvej fra syd. Uanset udfaldet vil der stadig være afviklingsproblemer i rundkørslen, men risikoen for oftere kødannelser på særligt Storebæltsvej vil naturligvis øges med øget trafik.

En yderligere mertrafik på Stamvejen giver ikke anledning til afviklingsproblemer i krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen, idet trafikafviklingen i dette kryds er robust. Tilsvarende vil en mindre ændring i den andel, som kører mod nord og ad Limfjordsvej, ikke ændre behovet for at undvære en signalregulering af krydset af Storebæltsvej/Limfjordsvej.

Trafikstigningerne er større i Alternativ-scenariet end i Hoved-scenariet, da Alternativ-scenariet genererer mere trafik. Da der er forudsat samme retningsfordeling, er trafikstigningerne lidt større på alle veje i Alternativ-scenariet sammenlignet med Hoved-scenariet.

7.3.7. Trafikafvikling

Der er foretaget en række overordnede kapacitetsberegninger af IKEA's tilslutning til Stamvejen med Biltema/Harald Nyborg, for at vurdere en krydsudformning som en rundkørsel, som et signalreguleret kryds eller som et vigepligtsreguleret kryds.

Ud fra disse beregninger er det valgt at gå videre med et signalreguleret firbenet kryds på Stamvejen, da denne krydsudformning vurderes at give den bedste og mest sikre trafikafvikling.

Trafikken i området omkring den planlagte IKEA er vurderet ved hjælp af trafiksimulering i én spidstime; torsdag kl. 15:30 - 16:30, med en gennemsnitlig trafik og med en trafik svarende til 95% fraktilen.

Der er gennemført trafiksimuleringer af følgende fire scenarier:

- Basis 2017
- 0-alternativ 2026
- Hoved-scenarie 2026 (med gennemsnitlig IKEA-trafik)
- Hoved-scenarie 2026 (med 95%-fraktil IKEA-trafik)
- Alternativ-scenarie 2026

Opmærksomheden er rettet mod følgende trafikale fokusområder under henvisning til krydsnummer på Figur 7.10.



Figur 7.10: Oversigt, IKEA-grunden og influensvejnet.

1. Limfjordsvej/IKEA-adgangsvej
2. Storebæltsvej/Limfjordsvej
3. Kjørsing Ringvej/Stormgade
4. Kjørsing Ringvej/Østre Gjesingvej/Gjesing Station (Bilka)
5. Kjørsing Ringvej/IKEA-adgangsvej, Stamvejen
6. Kjørsing Ringvej/Storebæltsvej

Samlet set indgår følgende i simuleringerne:

	Trafik (hverdag eftermiddag)					Vejnet, Gjesing St.	
	Talt trafik	+ 1,5 % p.a.	Trafikvækst jf. lokalplan	IKEA gennemsnit	IKEA 95 %-fraktil	Eksisterende	Etape 1
Basis 2017	•					•	
0-alternativ 2026	•	•					•
Hovedscenarie 2026, gns.	•	•	•	•			•
Hovedscenarie 2026, 95 %	•	•	•		•		•
Alternativ-scenarie 2026	•	•	•				•

Tabel 7.11: Scenarier der simuleres.

Det er vurderet, om der er behov for optimering af grøntidsfordelingen i signalet Kjørsing Ringvej/Stamvejen i forhold til den nye trafik til/fra IKEA. Den nuværende signalstyring giver allerede mulighed for grøntidsforlængelser, som kan håndtere den øgede trafik til/fra IKEA mv. Der er derfor ikke vurderet behov for yderligere optimeringer i krydset.

Der er ligeledes vurderet, om der bliver behov for en signalregulering af krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej. Simuleringsresultaterne viser forsinkelser på under 10 sek. for svingbevægelserne i krydset. En signalregulering af krydset vurderes derfor ikke nødvendig.

Det er aftalt, at konsekvenserne af den øgede trafik til/fra IKEA vises for kryds 3 og 4 (ved City Nord) og kryds 6 (rundkørslen), men at der her ikke indgår beregninger af eventuelle afværgeforanstaltninger, da disse kryds også vurderes i andet regi. Eventuelle afværgeforanstaltninger kunne for kryds 3 og 4 være geometriske

Miljøkonsekvensrapport

og signaltekniske optimeringer og for kryds 6 (rundkørslen) kunne det være to kørespor på Storebæltsvej ind i rundkørslen, højresvingsskift eller ombygning til et signalanlæg.

Resultater af kapacitetsberegninger

De gennemførte kapacitetsberegninger viser en god trafikafvikling lokalt ved krydsene IKEA/Stamvejen og Kjersing Ringvej/Stamvejen samt Storebæltsvej/Limfjordsvej.

Beregningerne viser afviklingsproblemer i signalanlæggene på Kjersing Ringvej ved City Nord og i rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebæltsvej. Her er der allerede i dag afviklingsproblemer.

Det bemærkes, at Alternativ-scenariet medfører større forsinkelser end Hoved-scenariet.

En detaljeret beskrivelse af resultaterne af de gennemførte kapacitetsberegninger kan ses på Bilag 2, resultatudtræk trafiksimulering.

I det følgende er beskrevet resultaterne af kapacitetsberegninger for kryds nr. 2, 3/4, 5 og 6 samt det nye kryds på Stamvejen.

Der er i tabeller anført den gennemsnitlige forsinkelse om eftermiddagen for de enkelte kryds. Værdierne angiver forsinkelsen i sekunder for hver svingbevægelser i de enkelte scenarier. Hoved-scenariet er beregnet for både den gennemsnitlige trafik og 95-fraktilen. LOS, Level Of Service er et serviceniveau, hvor A svarer til "Næsten ingen forsinkelse".

Storebæltsvej/Limfjordsvej (2)

I det vigepligtsregulerede kryds Storebæltsvej/Limfjordsvej viser kapacitetsberegningerne en god trafikafvikling med næsten ingen forsinkelser på gennemsnitligt op til 10 sek. Den ekstra trafik som følge af både Hovedscenariet og Alternativ-scenariet medfører ikke et behov for signalregulering af krydset.

Serviceniveauerne A til F har følgende fortolkning:

LOS = Level Of Service

A	Næsten ingen forsinkelse
B	Begyndende forsinkelse
C	Ringe forsinkelse
D	Nogen forsinkelse
E	Stor forsinkelse
F	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)

Storebæltsvej/ Limfjordsvej Forsinkelse [sekunder/ serviceniveau]	Basis 2017		0-alternativ 2026		Hoved-scenarie 2026, gns.		Hoved-scenarie 2026, 95 %		Alternativ-sce- narie 2026	
	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS
Limfjordsvej -> Storebæltsvej N	4	A	4	A	7	A	8	A	10	A
Limfjordsvej -> Storebæltsvej S	2	A	3	A	6	A	7	A	9	A
Storebæltsvej N -> Limfjordsvej	1	A	2	A	4	A	3	A	6	A
Storebæltsvej N -> Storebæltsvej S	1	A	2	A	4	A	5	A	8	A
Storebæltsvej S -> Limfjordsvej	2	A	3	A	4	A	5	A	6	A
Storebæltsvej S -> Storebæltsvej N	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A
Hele krydset	1	A	2	A	3	A	4	A	5	A

Tabel 7.12: Gennemsnitlig forsinkelse i krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej.



Foto 7.7: Krydset Storebæltsvej/Limfjordsvej kan i sin nuværende udformning afvikle den forventede fremtidige trafik tilfredsstillende.

Kjersing Ringvej/Stormgade (3) og Kjersing Ringvej/Østre Gjesingvej/Gjesing Station (4)

Resultaterne viser, at de nuværende trafikafviklingsproblemer i krydset forværres. Det ses, at forskellen mellem Basis 2017 og 0-alternativ 2026 er stor – mens der ikke er den store forskel mellem 0-alternativ 2026 og Hovedscenarie 2026. Det er således den generelle trafikvækst, som medfører den største stigning i forsinkelse.

Særligt i krydset Kjersing Ringvej/Stormgade viser beregningerne, at forsinkelserne stiger på Stormgade fra syd. Tilsvarende stiger forsinkelserne fra Kjersing Ringvej mod Stormgade syd.

Følgende tabeller viser resultaterne af trafiksimuleringerne med gennemsnitlige forsinkelse i de to tætliggende kryds. De tætliggende kryds på Kjersing Ringvej betyder, at der periodevis er tilbageholdelse fra Stormgade til de to østlige kryds.

En stor del af IKEA-trafikken (til/fra nord og vest) forventes at undgå dette kryds ved at benytte ruten ad Vestkystvej og Storebæltsvej og videre til IKEA-grunden via den sekundære adgang på Limfjordsvej. Tilsvarende kan trafik mod Esbjerg centrum ved kødannelser også i større omfang vælge at køre ad Kjersing Ringvej mod øst og fortsætte ad Storebæltsvej eller motorvejen mod syd og derfra mod Esbjerg centrum. Dette kan eventuelt understøttes med tydelig og/eller dynamisk skiltning.

Miljøkonsekvensrapport

Kjersing Ringvej/ Stormgade Forsinkelse [sekunder / serviceniveau]	Basis 2017		0-alternativ 2026		Hoved-scenarie 2026, gns.		Hoved-scenarie 2026, 95 %		Alternativ-scenarie 2026	
	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS
Gjesing Ringvej -> Kjersing Ringvej	36	D	32	C	34	C	35	C	54	D
Gjesing Ringvej -> Stormgade N	45	D	49	D	48	D	48	D	55	D
Gjesing Ringvej -> Stormgade S	32	C	29	C	29	C	29	C	38	D
Kjersing Ringvej -> Gjesing Ringvej	48	D	21	C	26	C	28	C	33	C
Kjersing Ringvej -> Stormgade N	45	D	40	D	42	D	43	D	46	D
Kjersing Ringvej -> Stormgade S	59	D	51	D	69	E	76	E	87	E
Stormgade N -> Gjesing Ringvej	25	C	20	B	21	C	21	C	21	C
Stormgade N -> Kjersing Ringvej	41	D	56	D	49	D	52	D	68	E
Stormgade N -> Stormgade S	28	C	22	C	23	C	23	C	24	C
Stormgade S -> Gjesing Ringvej	39	D	181	F	183	F	187	F	183	F
Stormgade S -> Kjersing Ringvej	31	C	95	E	97	E	101	F	118	F
Stormgade S -> Stormgade N	33	C	113	F	113	F	113	F	114	F
Hele krydset	38	D	55	D	58	D	59	D	67	E

Tabel 7.13: Gennemsnitlig forsinkelse i krydset Kjersing Ringvej/Stormgade.

Kjersing Ringvej/Østre Gjesingvej/City Nord Forsinkelse [sekunder / serviceniveau]	Basis 2017		0-alternativ 2026		Hoved-scenarie 2026, gns.		Hoved-scenarie 2026, 95 %		Alternativ-scenarie 2026	
	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS
City Nord -> Kjersing Ringvej Ø	42	D	42	D	42	D	42	D	46	D
City Nord -> Kjersing Ringvej V	34	C	32	C	35	C	38	D	45	D
City Nord -> Østre Gjesingvej	53	D	56	D	56	D	58	D	70	E
Kjersing Ringvej Ø -> City Nord	3	A	4	A	5	A	7	A	20	B
Kjersing Ringvej Ø -> Kjersing Ringvej V	9	A	11	B	22	C	28	C	52	D
Kjersing Ringvej Ø -> Østre Gjesingvej	51	D	52	D	53	D	56	D	75	E
Kjersing Ringvej V -> City Nord	67	E	62	E	72	E	82	E	106	F
Kjersing Ringvej V -> Kjersing Ringvej Ø	26	C	11	B	14	B	15	B	22	C
Kjersing Ringvej V -> Østre Gjesingvej	21	C	6	A	7	A	7	A	10	A
Østre Gjesingvej -> City Nord	234	F	323	F	330	F	330	F	342	F
Østre Gjesingvej -> Kjersing Ringvej Ø	179	F	270	F	270	F	281	F	286	F
Østre Gjesingvej -> Kjersing Ringvej V	181	F	270	F	271	F	281	F	292	F
Hele krydset	50	D	60	D	62	E	65	E	75	E

Tabel 7.14: Gennemsnitlig forsinkelse i krydset Kjersing Ringvej/Østre Gjesingvej/City Nord.



Foto 7.8: Krydset Kjersing Ringvej/Gjesing Ringvej/Stormgade er allerede i dag et stort udbygget signalreguleret kryds.

Esbjerg Kommune har planer om at anlægge en miniterminal på Kjersing Ringvej og optimere trafikafviklingen på Kjersing Ringvej ved City Nord. Dette arbejde foregår i andet regi. Det er derfor besluttet, at der i denne VVM ikke skal foreslås og analyseres tiltag for at forbedre trafikafvikling i krydsene ved City Nord.



Foto 7.9: Krydsene på Kjersing Ringvej analyseres i anden sammenhæng.

Kjersing Ringvej / IKEA-adgangsvej, Stamvejen (5)

Den primære adgang for kunder til IKEA vil ske fra Kjersing Ringvej og Stamvejen. Stamvejen forlænges til Limfjordsvej, men vil kun have en meget lille gennemkørende trafik. Krydset er allerede anlagt som signalreguleret kryds med kanaliseringsbaner i alle retninger og med to gennemkørende baner på Kjersing Ringvej. Krydset er trafikstyret, hvor der er mulighed for grøntidsforlængelse for de højresvingende ved udkørsel fra Stamvejen. Denne trafikstyring er god i forhold til at håndtere den øgede trafik til/fra IKEA mv.

Resultaterne af trafiksimuleringen viser en god trafikafvikling med de største gennemsnitlige forsinkelser ved udkørsel fra Stamvejen

Miljøkonsekvensrapport

på op mod 45 sek. Krydset har en robust udformning og stadig en god restkapacitet.

Kjersing Ringvej / Ny stamvej Forsinkelse [sekunder / serviceniveau]	Basis 2017		0-alternativ 2026		Hoved-scenarie 2026, gns.		Hoved-scenarie 2026, 95 %		Alternativ-sce- narie 2026	
	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS
Kjersing Ringvej Ø -> Kjersing Ringvej V	13	B	13	B	14	B	15	B	19	B
Kjersing Ringvej Ø -> Ny stamvej	10	A	11	B	11	B	12	B	15	B
Kjersing Ringvej V -> Kjersing Ringvej Ø	4	A	10	A	9	A	8	A	9	A
Kjersing Ringvej V -> Ny stamvej	23	C	33	C	34	C	33	C	33	C
Ny stamvej -> Kjersing Ringvej Ø	35	C	36	D	45	D	43	D	45	D
Ny stamvej -> Kjersing Ringvej V	27	C	27	C	34	C	33	C	36	D
Hele krydset	10	A	13	B	16	B	16	B	20	B

Tabel 7.15: Gennemsnitlig forsinkelse i krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen.

De gennemsnitlige kølængder på Stamvejen er beregnet op til 20 m, hvilket er mindre end de ca. 45 m lange kanaliseringbaner der er på Stamvejen ud mod Kjersing Ringvej. De maksimale kølængder er for Hoved-scenariet i 95%-fraktilen 84 m og for den gennemsnitlige trafik er den maksimale kølængde 75 m. I Alternativ-scenariet er den maksimale kølængde 120 m.

Der vil derfor være nogle korte perioder, hvor køen er længere end svingbanerne. At de gennemsnitlige kødannelser kun er 12 og 14 m i Hovedscenariet indikerer, at det er sjældent, at de lange kødannelser optræder.

Det kan overvejes at forlænge svingbanerne for at øge kømagasinet på Stamvejen og dermed mindske risikoen for tilbagestuvning til krydset ved IKEA og Biltema/Harald Nyborg.



Foto 7.10: Krydset Kjersing Ringvej/IKEA-adgangsvej er anlagt som signalanlæg.

Miljøkonsekvensrapport

Kjersing Ringvej/Storebæltsvej (6)

Resultaterne viser, at trafikken i rundkørslen afvikles med forsinkelse, særligt fra Storebæltsvej. Fra syd og delvist fra øst kan der forventes sammenbrud allerede i 0-alternativet 2026. Den indlagte trafikstigning betyder, at en ombygning af rundkørslen er nødvendig allerede uden den ekstra trafik til/fra IKEA i Hoved-scenariet eller i ved Alternativ-scenariet.

Kjersing Ringvej/ Storebæltsvej Forsinkelse [sekunder / serviceniveau]	Basis 2017		0-alternativ 2026		Hoved-scenarie 2026, gns.		Hoved-scenarie 2026, 95 %		Alternativ-sce- narie 2026	
	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS
Kjersing Ringvej Ø -> Kjersing Ringvej V	46	D	164	F	99	F	109	F	108	F
Kjersing Ringvej Ø -> Storebæltsvej N	53	E	70	E	89	F	105	F	114	F
Kjersing Ringvej Ø -> Storebæltsvej S	19	C	238	F	113	F	116	F	99	F
Kjersing Ringvej V -> Kjersing Ringvej Ø	19	C	39	D	39	D	39	D	41	D
Kjersing Ringvej V -> Storebæltsvej N	13	B	19	C	40	D	40	D	38	D
Kjersing Ringvej V -> Storebæltsvej S	22	C	49	D	36	D	38	D	41	D
Storebæltsvej N -> Kjersing Ringvej Ø	42	D	41	D	73	F	80	F	91	F
Storebæltsvej N -> Kjersing Ringvej V	42	D	40	D	73	F	83	F	93	F
Storebæltsvej N -> Storebæltsvej S	43	D	40	D	73	F	83	F	92	F
Storebæltsvej S -> Kjersing Ringvej Ø	52	E	209	F	208	F	216	F	221	F
Storebæltsvej S -> Kjersing Ringvej V	54	E	212	F	211	F	217	F	225	F
Storebæltsvej S -> Storebæltsvej N	53	E	211	F	211	F	217	F	222	F
Hele krydset	38	D	110	F	103	F	108	F	112	F

Tabel 7.16: Gennemsnitlig forsinkelse i krydset Kjersing Ringvej/Storebæltsvej.



Foto 7.11: Rundkørslen på Kjersing Ringvej/Storebæltsvej er for nylig ombygget med specielle tilfarter i rundkørslen, og hvor cykelstiens krydsninger er trukket væk fra cirkulationsarealet.

Stamvejen / IKEA

Det nye kryds på Stamvejen med adgang til IKEA er foreslået udformet som følgende:

- Stamvej syd: Separat venstresvingsspor og kombineret ligeud og højresvingsspor.
- Biltema/Harald Nyborg: Separat venstresvingsspor og kombineret ligeud og højresvingsspor.
- Stamvej nord: Separat venstresvingsspor og kombineret ligeud og højresvingsspor.
- IKEA: Separat højresvingsspor og kombineret ligeud og venstresvingsspor.

Trafiksimuleringen af det nye signalregulerede kryds på Stamvejen med adgang til IKEA og Biltema/Harald Nyborg viser en god kapacitet i krydset. De maksimale gennemsnitlige forsinkelser er omkring ½ minut. Der er således ledig kapacitet i krydset til evt. yderligere trafikstigninger.

Beregningerne viser, at de maksimale kølængder på Stamvejen er 63 og 58 m for Hoved-scenariet (gennemsnitlig trafik og 95% fraktil trafik). Der er ca. 100 m til Kjersing Ringvej, hvorfor der ikke forventes tilbagestuvning til Kjersing Ringvej. Signalstyringen kan indrettes med detektorer og en trafikstyring, som sikrer, at der ikke opstår tilbagestuvning til Kjersing Ringvej. Det vil være nødvendigt i Alternativ-scenariet, hvor simulering som udgangspunkt viser en maksimal kø på 118 m.

Miljøkonsekvensrapport

Stamvej / IKEA	Basis 2017		0-alternativ 2026		Hoved-scenarie 2026, gns.		Hoved-scenarie 2026, 95 %		Alternativ-scenarie 2026	
	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS	Sek.	LOS
Biltema/Harald Nyborg -> IKEA	-	-	-	-	0	A	0	A	0	A
Biltema/Harald Nyborg -> Stamvej N	-	-	-	-	27	C	28	C	26	C
Biltema/Harald Nyborg -> Stamvej S	-	-	-	-	30	C	30	C	30	C
IKEA -> Biltema/Harald Nyborg	-	-	-	-	0	A	0	A	0	A
IKEA -> Stamvej N	-	-	-	-	26	C	26	C	27	C
IKEA -> Stamvej S	-	-	-	-	26	C	28	C	32	C
Stamvej N -> Biltema/Harald Nyborg	-	-	-	-	30	C	30	C	31	C
Stamvej N -> IKEA	-	-	-	-	24	C	25	C	26	C
Stamvej N -> Stamvej S	-	-	-	-	23	C	25	C	26	C
Stamvej S -> Biltema/Harald Nyborg	-	-	-	-	19	B	19	B	19	B
Stamvej S -> IKEA	-	-	-	-	23	C	25	C	31	C
Stamvej S -> Stamvej N	-	-	-	-	4	A	4	A	4	A
Hele krydset	-	-	-	-	24	C	25	C	28	C

Tabel 7.17: Gennemsnitlig forsinkelse i krydset Kjersing Ringvej/Storebæltsvej.

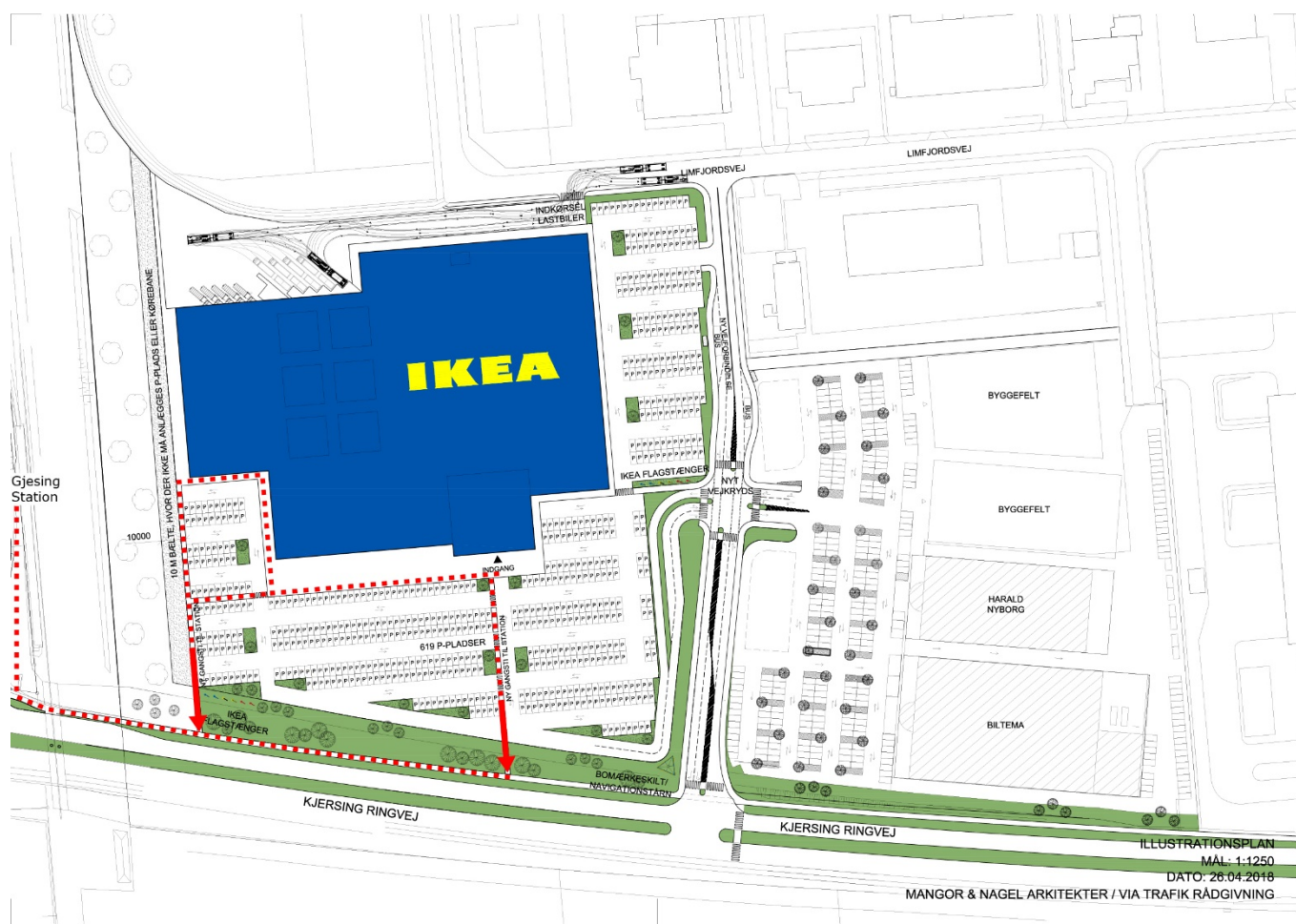
7.3.8. Lette trafikanter

Opførelse af IKEA vurderes ikke at øge antallet af lette trafikanter betydeligt, da vareudbuddet kun i begrænset omfang henvender sig til gående og til kunder på cykel. En mindre andel af kunderne til IKEA og nogle af de ansatte vil cykle, hvorfor der etableres cykelparkering tæt ved indgangene for både kunder og personale, således at de får tilfredsstillende parkeringsforhold.

Cykeltrafik til og fra IKEA kan ske ad eksisterende cykelstier langs Kjersing Ringvej og stisystemet nord om IKEA-grunden med forbindelse til Limfjordsvej samt fra Gjesing Station.

I Hoved-scenariet indgår en ny stiforbindelse mellem IKEA og Gjesing Station. Der etableres således en ny sti langs IKEA og videre direkte til Kjersing Ringvej, hvorfor den eksisterende fællessti fører mod Gjesing Station. Fra Kjersing Ringvej planlægger Esbjerg Kommune, at der etableres en trappe og elevator til Gjesing Station, se visualisering på Foto 7.13. Der er ikke afsat midler i det kommunale budget til denne forbindelse.

Langs Stamvejen planlægges enkeltrettede fællesstier.



Figur 7.11: Forslag til situationsplan med forbindelser for lette trafikanter. Illustration Mangor & Nagel Arkitekter, 26.04.2018.



Foto 7.12: Eksisterende fællessti langs Kjersing Ringvej mod Gjesing Station. Stien kan evt. udvides for at skabe bedre plads til stitrafikanterne mellem IKEA og Gjesing Station.



Foto 7.13: Visualisering af trafikknudepunktet Gjesing Station med forslag om trappe og elevator fra Kjersing Ringvej til Gjesing Station (pt. er der ikke afsat midler i det kommunale budget til projektet).

7.3.9. Kollektiv trafik

Kollektiv trafik skønnes at udgøre en meget begrænset andel af kundetrafikken til IKEA. Det vurderes, at hovedparten vil ankomme via busstoppestedet på Kjersing Ringvej og Gjesing Station – samt det planlagte nye busstoppested på Stamvejen.

Samlet set vurderes der at være en tilfredsstillende kollektiv trafikbetjening – dog bør afstanden til stoppestederne reduceres. Dette set i lyset af det kollektive udbud samt udstrækningen af oplandet, som kan nås inden for rimelig rejsetid med bus eller tog. Skønnede rejsetider med offentlig transport fra Esbjerg centrum til IKEA ligger på hverdage i størrelsesordenen 15 - 30 minutter.

For den kollektive rejsende til og fra IKEA bør forholdene forbedres, så det bliver mere direkte at komme til de kollektive transporttilbud. Der beskrives følgende muligheder:

1. Gjesing Station
2. Busstoppested på Kjersing Ringvej
3. Gjesing miniterminal
4. Busstoppested på Stamvejen/Limfjordsvej/forplads

Gjesing Station

Rejsende med tog kan benytte Gjesing Station. Der planlægges en stiadgang mellem IKEA og Gjesing Station.

Busstoppested på Kjersing Ringvej

De nuværende busstoppesteder på Kjersing Ringvej ligger ca. 200 m øst for krydset ved Stamvejen. De bør flyttes tættere på IKEA, så gangafstanden bliver mindre. En flytning af busstoppestederne skal ses i sammenhæng med fodgængernes muligheder for at krydse Kjersing Ringvej i det signalregulerede kryds ved Kjersing Ringvej for at få så korte gangafstande som muligt. Busstoppestederne bør derfor placeres i krydset – og gerne i buslommer i kryd-

sets frafarter. Det anslås, at der er relativt få brugere af de nuværende busstoppesteder, som vil få en ulempe ved den nye placering.



Foto 7.14: Busstoppestederne på Kjersing Ringvej bør flyttes tættere på IKEA ved krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen.

Gjesing miniterminal

Esbjerg Kommune ønsker at etablere en miniterminal ved Gjesing Station, hvor busserne holder på Kjersing Ringvej ved stationen, og der etableres en fodgængerkrydsning af Kjersing Ringvej ved miniterminalen. Esbjerg Kommune har ikke afsat midler til miniterminalen. Miniterminalen vil i givet fald også være attraktiv for kunder til IKEA. Såfremt miniterminalen etableres, vil flytning af busstoppestederne på Kjersing Ringvej fortsat give en bedre trafikbetjening af IKEA, men behovet for flytningen vil være mindre, fordi miniterminalen også kan anvendes, selvom gangafstanden vil være lidt længere end busstoppesteder ved Stamvejen.

Busstoppested på Stamvejen / Limfjordsvej / forplads

Esbjerg Kommune planlægger, at der i fremtiden bliver busbetjening på den nord-sydgående stamvej mellem Kjersing Ringvej og Limfjordvej. Der indarbejdes derfor i Hoved-scenariet et stoppested på Stamvejen.

Busstoppesteder på Stamvejen vil give korte gangafstande til IKEA og vil være den optimale løsning i forhold til trafikbetjening af IKEA og de øvrige butikker langs Stamvejen. Udformningen vil kunne etableres trafiksikkert, hvor fodgængere vil kunne gå på fortov langs Stamvejen og krydse Stamvejen i et signalreguleret fodgængerfelt i det signalregulerede kryds på Stamvejen.

Busstoppestedet i sydgående retning er vist inden (nord for) det nye signalregulerede kryds på Stamvejen. Den placering vurderes at være den bedste og mest trafiksikre placering. Ved denne placering vurderes det, at der kan opnås den mest trafiksikre adgang til/fra IKEA's indgang, da fodgængere kun skal krydse den mindre befærdede bilvej parallelt med IKEA's østlige facade. At busstoppestedet ligger i begyndelsen af højresvingsbanen er en lidt unormal placering, men den placering vurderes acceptabel, da højresvingsbanen stadig har en acceptabel længde i forhold til de beregnede kølængder (den maksimale kølængde er beregnet til 40 m i Hoved-scenarie 95% fraktil). Som alternativ kan bussens stoppested placeres efter (syd for) det nye signalregulerede kryds. Det vil give en mere naturlig placering for busserne, men også mere proble-

matisk, da buschaufføren ved udkørsel fra sin buslomme har vanskeligt ved at se den store svingende trafikstrøm fra IKEA ud på Stamvejen. Samtidig er der risiko for, at buspassagerer mellem bussen og IKEA's indgang går den direkte vej og ureguleret passerer den primære adgangsvej for bilerne til IKEA's parkeringsplads.

Alternativ kan busserne få stoppested på IKEA's forplads/parkeringsplads. Det kunne evt. fungere som endestation. Adgange for busser på IKEA's forplads vil dog betyde, at vejanlægget skal anlægges større, hvilket gør løsningen mindre realistisk.

Endelig kan der anlægges busstoppesteder på Limfjordsvej. Dette vil dog medføre en længere gangafstand. Samtidig er der på Limfjordsvej ikke anlagt fortov til fodgængerne. Dette kan ikke umiddelbart anbefales.

Samlet vurdering

Det anbefales at anlægge busstoppesteder på Stamvejen, når den forlænges til Limfjordsvej. Dette betyder omlægning af buslinjer.

Såfremt der fortsat vil være busdrift på Kjersing Ringvej øst for Stamvejen, anbefales det at flytte busstoppestedet på Kjersing Ringvej til krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen. Dette vurderes samlet set at være en mere attraktiv placering end den nuværende placering ca. 200 m øst for krydset.



Figur 7.12: Principfigur med forslag om ændring af busbetjening omkring IKEA.

7.3.10. Trafiksikkerhed

Den ekstra trafik til og fra IKEA betyder især, at trafikken på Stamvejen og Kjersing Ringvej stiger, og at der samtidig etableres et egentligt kryds på Stamvejen. Derudover sker der også en trafikstigning på Storebæltsvej og Limfjordsvej.

Det nye kryds på Stamvejen signalreguleres, og der etableres fodgængerfelter i krydset, så fodgængere trygt kan krydse Stamvejen. Krydset Kjersing Ringvej/Stamvejen er allerede udbygget til

den forventede fremtidige trafik og anlagt trafiksikkert med bundet venstresving på Kjersing Ringvej mod Stamvejen.

Vejene i området, som påvirkes af trafikstigninger, har kun få lette trafikanter og er generelt forsynet med fællesstier til fodgængere mod busstoppestederne og til cyklisterne. Langs Stamvejen planlægges enkeltrettede fællesstier. På Limfjordsvej er der ikke særlige forhold til lette trafikanter, men ændringen i antallet af lette trafikanter vurderes her at være lille, hvorfor det ikke vurderes problematisk.

Det nye kryds og en vækst i trafikken medfører en generel øget risiko for trafikuheld, men fokus på trafiksikkerhed ved fastlæggelse af den geometriske udformning, indretning af signalet, placering af skilte mv. skal sikre, at denne risiko minimeres.

I forbindelse med den videre detailprojektering gennemføres en trafiksikkerhedsrevision af projektet.

7.3.11. Trafik i anlægsfasen

Anlægsfasen forventes at blive 1 - 2 år. Her vil der være øget lastbiltrafik til byggepladsen i et forventet omfang på maks. 18 lastbiler pr. hverdag og ingen trafik i weekender og helligdage. Ud over lastbiltrafikken vil der også være øget trafik fra håndværkere til og fra byggepladsen.

Overordnet set udgør lastbiltrafikken en lille påvirkning i anlægsfasen i forhold til støj- eller miljøbelastning, men den kan lokalt virke generende. Som udgangspunkt forventes lastbiltrafikken at køre ad Limfjordsvej-Storebæltsvej-Vestkystvej og derefter videre på motorvejsnettet.

Lastbiltrafikken til byggepladsen vurderes kun at udgøre en lille påvirkning sammenlignet med den eksisterende lastbiltrafik på det omkringliggende vejnet. På Storebæltsvej nord for Kjersing Ringvej viser trafiktællingen fx, at der i et hverdagsdøgn i gennemsnit kører over 500 lastbiler/busser/sættevogne på Storebæltsvej. Mertrafikken på maks. 18 lastbiler svarer til en stigning på under 5% på Storebæltsvej, hvorfor den vurderes at udgøre en lille påvirkning.

7.4. Kumulative effekter

Området er stort set fuldt udbygget med de elementer, der indgår i Hovedscenariet og Alternativ-scenariet. Det er derfor begrænset, hvor meget mere der kan etableres af trafikskabende funktioner i området.

Ifølge Esbjerg Kommuneplan 2018 - 2030 er der ikke yderligere større byudviklingsprojekter i området omkring den planlagte IKEA.

Esbjerg Kommune har dog oplyst, at området langs Sallingsundvej og Limfjordsvej potentielt kan udvikles og få en mere trafikskabende karakter.

Udbygning af Gjesing Miniterminal og tilhørende ændringer på vejnettet kan have betydning for trafikafviklingen på Kjersing Ringvej. Esbjerg Kommune har ikke afsat midler til miniterminalen – og den indgår derfor ikke som forudsætning i denne VVM. Miniterminalen vil i givet fald også være attraktiv for kunder i IKEA.

En IKEA i Esbjerg vil betyde, at kunder, der tidligere fx besøgte IKEA i Odense, Aalborg eller Aarhus, vil bruge IKEA i Esbjerg – og dermed medføre et lille kundefald i de andre IKEA varehuse. Dette

gælder både borgere i Esbjerg, men også oplandet som fx borgere i Billund og Kolding – der i stedet for at køre til Odense eller Aarhus vil køre til og fra Esbjerg.

7.5. Afværgeforanstaltninger

7.5.1. Kapacitetstiltag

De gennemførte kapacitetsberegninger viser en god trafikafvikling lokalt ved IKEA og Stamvejen, men afviklingsproblemer lidt længere væk på det overordnede vejnet i både Hoved-scenarie og i Alternativ-scenariet. Det bemærkes, at Alternativ-scenariet medfører større forsinkelser end Hoved-scenariet.

Som afværgeforanstaltninger i Hoved-scenariet kan det overvejes at forlænge de nuværende svingbaner på Stamvejen mod Kjersing Ringvej. Her opnås et større kømagasin på Stamvejen, og dermed mindskes risikoen for tilbagestuvning til krydset ved IKEA og Biltema/Harald Nyborg.

Der er allerede indbygget en god trafikstyring i signalet Kjersing Ringvej/Stamvejen, som i vid udstrækning giver mulighed for grøntidsforlængelse og dermed håndterer den ekstra trafik til/fra IKEA mv.

Simuleringerne viser afviklingsproblemer i krydsene på Kjersing Ringvej ved City Nord og i rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebælt-svej. Det er på forhånd besluttet at vise konsekvenserne af den øgede trafik til/fra IKEA, men ikke at der skal foreslås afværgeforanstaltninger.

7.5.2. Lette trafikanter og kollektiv trafik

I Hoved-scenariet indgår nye stianlæg for de lette trafikanter på IKEA's område og mellem IKEA og Gjesing Station. Der indgår nye opdelte stier på Stamvejen (i modsætning til fællesstier som i dag).

I Hoved-scenariet indgår ligeledes forslag om at etablere nye busstoppesteder på Stamvejen og flytte busstoppesteder på Kjersing Ringvej for at opnå kortere gangafstand mellem IKEA og busstoppestederne.

7.5.3. Vejtrafikstøj

I Hoved-scenariet er der beregnet en øget støjbelastning på de omkringliggende veje. Da der for influensområdet ikke ligger støjfølsomt byggeri, er der ikke foreslået afværgeforanstaltninger.

Udlægning af fx støjreducerende slidlag, støjskærme eller støjvolde som afværgeforanstaltning kunne reducere den øgede støjbelastning, men da påvirkningen er lille, vurderes det ikke nødvendigt med afværgeforanstaltninger.

Esbjerg Kommune har som udgangspunkt heller ikke planer om at etablere tiltag på det offentlige vejnet med hensyn til en evt. reduktion af vejtrafikstøjen.

7.6. Overvågningsprogram

Det nye IKEA og de andre butikker i Hoved-scenariet medfører en øget trafik. Der er således veje, hvor der forventes stigninger i trafikken. Ændringen i trafikken i kryds og på strækninger kan påvirke kapaciteten på vejnettet og støjgenerne ved bebyggelse langs vejene.

Vejnettet omkring IKEA indgår i kommunens almindelige overvågning af vejtrafikken, hvor der periodevis foretages trafiktællinger, så trafikudviklingen kan følges.

7.7. Eventuelle mangler ved miljøvurderingen

Det forudsættes i Alternativ-scenariet, at der etableres større udvalgswarebutikker, op til i alt 40.000 m² på området, hvor IKEA planlægges. Derudover indgår i både Alternativ-scenariet og Hoved-scenariet udvalgswarebutikker på østsiden af Stamvejen på op til 15.000 m². Udvalgswarebutikkerne forudsættes i beregningerne og vurderingerne etableret inden 2026, selv om der kan være usikkerhed omkring, hvorvidt butikkerne først vil blive etableret senere.

Dette forhold vurderes ikke at have særlig betydning for redegørelsens konklusioner, såfremt der på alle de udlagte områder etableres de forudsatte udvalgswarebutikker. Ved en senere realisering indtræffer konsekvenserne blot senere.

Omfanget af jordkørsler er ukendt. Desuden kendes der ikke til den specifikke tidsplan for projektet, hvorfor det ikke er muligt at identificere spidsbelastningsperioderne for trafik under byggefasen.

7.8. Miljøkonsekvenser

7.8.1. Støj

Støj er en miljøfaktor, som påvirker mange mennesker, og støj fra vejtrafik er den vigtigste kilde til støjproblemer. Vejtrafikstøj er bl.a. afhængig af trafikintensitet, trafikdens sammensætning og dens hastighed, de omkringliggende terrænforhold og afskærmning af bygninger.

Denne støjberegning er foretaget i programmet SoundPLAN efter den nordiske støjberegningsmodel NORD2000. Der benyttes den nye støjindikator L_{den} . L_{den} er en sammenvejning af støjperioderne dag, aften og nat, idet der bruges et "genetillæg" på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen i natperioden. Formålet er at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten.

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj i forskellige områder. De vejledende værdier er opstillet for L_{den} og gælder for årsmiddelværdien af støjen udendørs i "frit felt"⁸

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, campingpladser o.l.	L_{den} 53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker	L_{den} 58 dB
Hoteller, kontorer mv.	L_{den} 63 dB

Tabel 7.18: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

⁸ "Frit felts værdien" er den støjværdi, som er gældende ved en facade, uden at der er refleksioner af støjen ved "egen" facade. "Frit felts værdien" er den støjværdi, miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er gældende for.

Miljøkonsekvensrapport

Butikserhverv kan i særlige situationer udlægges ved støjniveauer helt op til 68 dB.

Støjniveauet er beregnet for følgende scenarier:

- Basis 2017
- 0-alternativ 2026
- Hoved-scenarie 2026 (med IKEA)
- Alternativ-scenarie 2026

Der er foretaget beregninger af støjen i området omkring den planlagte IKEA for influensvejnettet, som er fastlagt i samarbejde med Esbjerg Kommune til at udgøre området som vist på Figur 7.13.

Da der for influensområdet ikke ligger støjfølsomt byggeri, foretages der som udgangspunkt ikke beregninger med afværgeforanstaltninger (fx støjreducerende slidlag, støjskærme eller støjvolde). Esbjerg Kommune har som udgangspunkt ikke planer om at etablere tiltag på det offentlige vejnet med hensyn til en evt. reduktion af vejtrafikstøjen.



Figur 7.13: Influensvejnet til brug i støjberegninger, vejnet markeret med rødt.

Resultaterne af støjberegningerne vises på konturkort, hvor støjniveauet er inddelt i intervaller på 5 dB efter miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Resultatet af støjberegninger på konturkort ses i Bilag 3.

Basis 2017

Støjniveauet på området, hvor IKEA planlægges bygget, er med dagens trafik og bygninger omkring 53 - 58 dB.

Langs Kjørsing Ringvej, Stormgade og Storebæltsgade er der et højt støjniveau. Bygningsfacader ud mod Kjørsing Ringvej har en generel støjbelastning på 63 - 68 dB.

Boligerne på Ivigtutvej har en støjbelastning på 58 - 63 dB på facaderne ud mod Stormgade.

0-alternativ 2026

I 0-alternativ 2026 indgår en trafikstigning en fremskrivning af trafikken med 1,5% p.a. med udgangspunkt i de foreliggende trafik-tællinger.

Beregningsresultaterne viser en marginalt øget støjbelastning. På IKEA's område er støjudbredelsen fra Kjersing Ringvej med et støjniveau på 58 - 63 dB større.

Langs Kjersing Ringvej, Stormgade og Storebæltsgade er der et marginalt højt støjniveau. Bygningsfacader ud mod Kjersing Ringvej har en generel støjbelastning på 63 - 68 dB, dog har Biltomas facade ud mod Kjersing Ringvej nu en støjbelastning på 68 - 73 dB.

Støjbelastningen for boligerne på Ivigtutvej har fået en større støjudbredelse, men er fortsat i intervallet 58 - 63 dB på facaderne ud mod Stormgade.

Hoved-scenarie 2026 (med IKEA)

Støjniveauet for IKEA's facader ud mod Kjersing Ringvej er beregnet til at være i intervallet 53 - 63 dB. Det vil sige under grænseværdien for trafikstøj til erhvervsformål.

På Kjersing Ringvej er forskellen i forhold til 0-alternativ 2026 lille. Derimod er der en øget støjbelastning på den nordlige del af Storebæltssvej – hvor flere bygninger nu får en øget støjbelastning med et støjniveau på 63 - 68 dB. Dette er i lighed med 0-alternativet, dog er konsekvenserne lidt mindre i Hovedscenariet som følge af mindre trafikstigninger.

Støjbelastningen for boligerne på Ivigtutvej er uændret i forhold til 0-alternativ 2026.

Alternativ-scenarie 2026

Støjniveauet ved facaderne ud mod Kjersing Ringvej for de nye bygninger i 0-alternativet er beregnet til at være i intervallet 53 - 63 dB.

På Kjersing Ringvej er forskellen i forhold til 0-alternativ 2026 lille. Derimod er der en øget støjbelastning på den nordlige del af Storebæltssvej – hvor flere bygninger nu får en øget støjbelastning med et støjniveau på 63 - 68 dB.

Støjbelastningen for boligerne på Ivigtutvej er uændret i forhold til 0-alternativ 2026.

Sammenfatning

Støjniveauet for IKEA's facader ud mod Kjersing Ringvej er beregnet til at være i intervallet 53 - 63 dB. Det vil sige under grænseværdien for trafikstøj til erhvervsformål.

For vejene i influensområdet er ændringen i støjbelastningen som følge af Hoved-scenariet lille, når der sammenholdes med 0-alternativ 2026. På den nordlige del af Storebæltssvej får flere bygninger dog en øget støjbelastning. Området er præget af erhverv, som ikke er følsomt over for en mindre stigning i støjbelastningen.

Forskellen i lydniveau kan normalt opfattes, hvis der er en forskel på mindst 3 dB. Dog kan det menneskelige øre skelne en forskel i

lydniveau på helt ned til 1 dB, hvis lyden i begge niveauer optræder kort efter hinanden. En stigning på 10 dB vil opleves som en fordobling af støjniveauet.

7.8.2. Luftkvalitet

Luftforureningen som følge af trafik til og fra IKEA er beregnet på et overordnet niveau og sammenholdt med Alternativ-scenariet.

Udledningen af forurenende stoffer (emissioner) fra trafikken afhænger af trafikens omfang, herunder kørelængde, køretøjstype, hastighed og køremåde. Forbedret motorteknologi og partikelfiltre på lastbiler betyder mindre udslip i takt med at de nye motorteknologier bliver mere udbredt i bilparken. I beregningerne er der taget højde for disse forbedringer.

Data til emissionerne er beregnet med de nuværende forventede fremtidige emissioner. Det forventes, at emissionerne pr. bil gennem de næste år vil falde, efterhånden som bilparken bliver udskiftet, da nye biler skal efterleve de nye normer fra EU. Fx må nye person- og varebiler i EU højst udlede 130 hhv. 175 g CO₂/km som et gennemsnit i 2015, og i 2020 skærpes disse krav til 95 hhv. 147 g CO₂/km.

Ved beregningen tages der udgangspunkt i stigningen i trafikken for området. Der er tale om en overordnet vurdering, der belyser merforureningen. Dette med udgangspunkt i at turene til/fra IKEA, inkl. øvrige udbygninger i området, jf. Hoved-scenariet og Alternativ-scenariet i gennemsnit, udgør en længde på 8,3 km, jf. TU 2010 - 2014 gennemsnitlig turlængde for indkøbsture i bil. For trafikken til IKEA fordobles den gennemsnitlige turlængde, da IKEA vurderes at have et betydeligt større opland end de øvrige butikker, der indgår i Alternativ-scenariet og Hoved-scenariet. Det antages samtidig, at trafikken fordeler sig på veje med hastighedsklasse svarende til en ligelig fordeling mellem by, landevej og motorvej.

De samlede emissioner for trafikken for Hoved-scenariet inkl. til/fra IKEA og Alternativ-scenariet er opgjort for komponenterne: SO₂ (svovldioxid), NO_x (kvælstof), HC (kulbrinter), CO (kulilte), CO₂ (kuldioxid) og partikler (PM10, svarende til partikelstørrelse) i følgende tabel.

[tons/år]	SO ₂	NO _x	HC	CO	CO ₂	Partikler
Basis 2017	-	-	-	-	-	-
0-alternativ 2026	-	-	-	-	-	-
Hoved-scenarie 2026	0,008	2,08	1,14	10,35	1.334	0,048
Alternativ-scenarie 2026	0,016	3,96	2,15	19,64	2.532	0,092

Figur 7.14: Emissioner for trafikken i Hoved-scenariet og 0-alternativet pr. år.

Beregningen viser den forøgede luftforurening som følge af øget trafik til og fra området.

Miljøkonsekvensrapport

Når Alternativ-scenariet har større emissioner end Hoved-scenariet, skyldes det, at Alternativ-scenariet indeholder mere trafik.

Graden af forureningen vurderes at være lille, idet der kun vil være tale om en lille lokal forøgelse. Det vurderes, at der ikke vil være behov for afværgeforanstaltninger i forhold til luftforureningen. Såfremt emissionerne skal begrænses i området, er det trafikken, der skal nedbringes.

Andelen er formentlig lidt overvurderet, da den kun baseres på den mertrafik, som udbygningen medfører. Beregningerne tager ikke højde for en reduktion af trafik som følge af en omlægning af trafik, der i dag kører længere ture til butikker, fx til IKEA Odense, Aalborg og Aarhus.

8. Øvrige miljøforhold

I dette kapitel beskrives projektets mulige påvirkninger af omgivelserne i øvrigt - herunder vurderes anlæggets kort- og langsigtede indvirkninger på miljøet. Det drejer sig om visuel påvirkning og klimasikring. Endvidere beskrives de eventuelle foranstaltninger til reducere af miljøpåvirkningerne samt eventuelle manglende oplysninger til brug for miljøkonsekvensvurderingerne.

8.1. Visuel påvirkning

De visuelle konsekvenser omfatter en vurdering af den påvirkning, som varehuset vil få på det lokalområde, det opføres i, herunder hvordan byggeriet vil blive opfattet fra det omkringliggende vejnet.

8.1.1. Metode

De visuelle konsekvenser er undersøgt ved brug af computerbearbejdede fotos. Der er udvalgt ti relevante fotostandpunkter i lokalområdet, hvorfra den ansøgte placering er blevet fotograferet. Efterfølgende er en model af IKEA's bygningsvolumen og det tilhørende navigationstårn ved brug af computerbearbejdning lagt ind i fotografierne. Visualiseringerne er samlet i bilag 4, og i det følgende er vist to eksempler derfra.

Målet med illustrationerne er at give den bedst mulige fornemmelse af de visuelle konsekvenser. Der vil i detailprojekteringen kunne foretages justeringer og præciseringer, hvorfor visualiseringerne ikke fuldstændigt kan anvendes til at afgøre de reelle visuelle konsekvenser af projektet. Hensigten er at vise et realistisk bud på projektets dimensioner og højder – i det omfang, det er muligt, når alle projektets detaljer ikke kendes – så projektets visuelle påvirkning kan bedømmes. Usikkerhed i forbindelse med fotooptagelser, opmålinger og konstruktion af tegninger kan desuden forårsage mindre unøjagtigheder i visualiseringerne.

Fotografierne, der ligger til grund for de computerbearbejdede fotos, er taget i januar, hvor træerne endnu ikke er sprunget ud. Afhængig af årstiden og det sted, man betragter anlægget fra, vil det derfor kunne fremstå tydeligere eller mere skjult i forhold til det, visualiseringsmaterialet viser.

Da projektets umiddelbare omgivelser ikke omfatter boliger eller værdifulde udendørs opholdsarealer, er det ikke vurderet som relevant at udarbejde skyggediagram, som viser byggeriets skyge-påvirkninger.



Figur 8.1: Fotostandpunkt 9
Fremtidige forhold fra Gjesing Kirke



Figur 8.2: Fotostandpunkt 10
Fremtidige forhold fra Vestkystvej

Det er ikke muligt at udarbejde visualiseringsmateriale for Alternativt-scenariet, som indebærer, at arealet vil blive bebygget med større udvalgsvarebutikker med detailhandel med et samlet bruttoareal på 40.000 m².

Der foreligger ikke et projektforslag, og det giver derfor ingen mening at udarbejde visualiseringsmateriale herfor.

8.1.2. Konklusion

De ovenstående visualiseringer viser, at det ansøgte varehus ikke vil være synlig fra lang afstand, fx fra Vestkystvej og fra Gjesing Kirke. Man kan svagt antyde navigationstårnet fra de to nævnte steder, men det vil ikke fremstå markant, da afstanden dertil er relativ stor. Det vurderes derfor, at det ansøgte varehus ikke vil have en væsentlig negativ visuel påvirkning fra Gjesing Kirke, da varehuset ikke er synlig herfra, og navigationstårnet kan kun antydes langt væk (se figur 8.1). Fra Gjesing Kirke fremstår Esbjerg Storcenter som en dominerende bygning, der vil skjule det ansøgte varehus (se bilag 4, fotostandpunkt 8).

Visualiseringerne i bilag 4 viser, at det ansøgte varehus vil fremstå som en stor og markant bebyggelse i dens nærområde. Selv set i forhold til nabobebyggelsen mod vest, som huser Bilka og nabobebyggelsen mod øst som huser butikkerne Biltema og Harald Nyborg, vil varehusets bygningskrop kunne opleves dominerende. Set i forhold til industribebyggelsen mod vest vil varehuset ikke virke dominerende.

Den visuelle effekt af bygningen er mest markant set fra syd. Fra vest vil varehusets bygningskrop en del af året være sløret af træer. Set fra øst er bygningen delvist skjult bag anden bebyggelse. Det eneste synlige fra lang afstand er navigationstårnet.

Det vurderes samlet set, at det ansøgte projekt i nærmiljøet har en anseelig visuel påvirkning på grund af størrelsen, og at fjerneffekten af projektet er begrænset. Da området i forvejen anvendes til aflastningscenter med store udvalgsvarebutikker samt store industribygninger og ikke rummer boliganvendelse eller betydelige udendørs opholdsarealer, vurderes projektet samlet set ikke at have en væsentlig negativ visuel påvirkning af omgivelserne.

8.2. Klimasikring

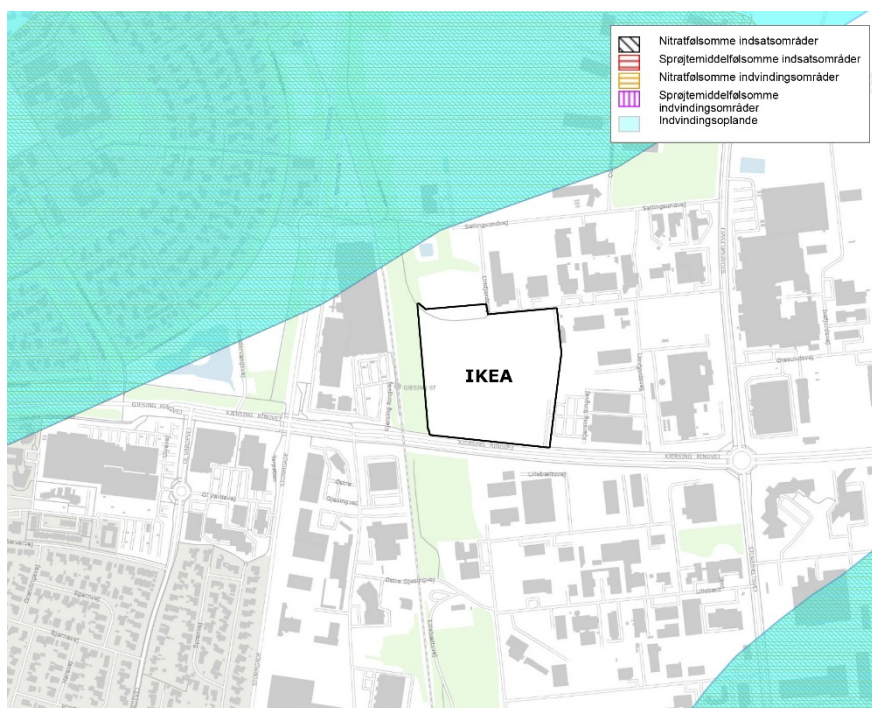
8.2.1. Grundvand

Grundvandet blev i 1970 pejlet til 8,8 meter under terræn i DGU boring nr. 130.741, svarende til kote +9,09 DVR90. I fire af de i januar 2015 udførte boringer på grunden er vandspejlet truffet 5,3 – 7,0 meter under eksisterende terræn, svarende til ca. kote 13,7 til 17,2 m DVR90. Fire øvrige boringer udført til mellem 6 og 9 meter under eksisterende terræn, svarende til ca. kote +12,7 til +17,1 m DVR90, var tørre.

Det vurderes, at der i anlægsfasen kan være behov for midlertidig sænkning af grundvandsspejlet ved bortpumpning. Ved en grundvandssænkning bortledes eventuel forurenede grundvand i henhold til kommunens anvisning.

Det projekterede byggeri opføres uden kælder, hvorfor der i en driftsfase ikke vil blive drænet.

Grundområdet er omfattet af almindelige drikkevandsinteresser.



Figur 8.3: Vandindvindingsområder.

Den fremtidige anvendelse må ikke give anledning til nedsivning fra forurening til grundvandet.

8.2.2. Overfladevand

Overfladevand fra befæstede arealer og tagflader ledes til DIN Forsynings regnvandsbassin og -ledning.

Matriklen, hvor IKEA og tilhørende parkeringsarealer skal opføres på, må have en maksimal befæstelsesgrad på 80%, jf. krav fra Esbjerg Kommune. Da befæstelsesgraden for det reelle projekt overstiger 80%, etableres der forsinkelse af regnvandet inden for matriklen. Denne forsinkelse udføres, så der ikke ved nogen regnhændelser afledes større vandføring fra den samlede matrikel, end hvad der svarer til en 5-års regnhændelse beregnet på basis af 80% befæstelsesgrad.

Af hensyn til kapaciteten i DIN Forsynings regnvandsledning foretages afledning af regnvand fra matriklen mod nord til Limfjordsvej.

I praksis vil selve IKEA varehuset og tilkørselsarealerne nord for bygningen samt arealerne omkring indgangen, afledes uforsinket til regnvandsledningen i Limfjordsvej. Forsinkelsen af regnvand, så afledningen svarende til 80% kan overholdes, vil blive etableret på parkeringsarealerne. Forsinkelsen vil blive udført ved, at der i projektet for belægningen indarbejdes en mindre forsækning af p-pladserne. Afvandingen af p-pladserne foretages på traditionel vis med placering af nedløbsbrønde og bortledning af regnvandet i ledninger ud til Limfjordsvej. Dog indbygges der en drosling i ledningssystemet, så regnvandet ved kraftig regn forsinkes og stuver op på p-arealerne, hvor det på kontrolleret vis opmagasineres.

Dette gøres for at minimere risikoen for, at regnvand ikke medfører gener for naboer eller opstuvning under jernbanebroen på Gjesing Ringvej.

Ledningssystemet internt på IKEA's matrikel dimensioneres, så stuvningsniveauet holdes under terræn op til en 5-års gentagelsesperiode. For p-arealerne forventes gentagelsesperioden at blive lidt oftere, da en del af magasineringsvolumenet ligger på terræn, og er en del af den samlede løsning af regnvandshåndteringen. De konkrete gentagelsesperioder vil blive fastlagt, når der er udarbejdet et færdigt vejprojekt. For klimasikringen af IKEA's matrikel vil løsningen med vand på terræn på p-pladserne være en robust løsning. Da der ikke ændres på droslingerne i ledningssystemet for afvandingen af p-pladserne, når det først er etableret, vil fremtidens skybrudshændelser blive på p-pladserne og ikke afstrømme ud over IKEA's matrikel. Der vil i projekteringen og kotesætningen af p-pladserne blive taget hensyn til varehusets facadekoter, så overfladevand ikke kan strømme ind i varehuset.

8.3. Afværgeforanstaltninger

I kapitel 7 om trafikale konsekvenser er nærmere gennemgået en række tiltag, som kan gennemføres for at imødekomme den øgede trafik som følge af etableringen af store udvalgswarebutikker på projektarealet og dermed sikre en tilfredsstillende trafikafvikling.

Som afværgeforanstaltninger i Hoved-scenariet kan det overvejes at forlænge de nuværende svingbaner på Stamvejen mod Kjersing Ringvej. Her opnås et større kømagasin på Stamvejen, og dermed mindskes risikoen for tilbagestuvning til krydset ved IKEA og Biltema/Harald Nyborg.

Simuleringerne viser afviklingsproblemer i krydsene på Kjersing Ringvej ved City Nord og i rundkørslen Kjersing Ringvej/Storebælt-svej. Det er på forhånd besluttet at vise konsekvenserne af den øgede trafik til/fra IKEA, men ikke at der skal foreslås afværgeforanstaltninger.

I Hoved-scenariet indgår nye stianlæg for de lette trafikanter på IKEA's område og mellem IKEA og Gjesing Station. Der indgår nye opdelte stier på Stamvejen (i modsætning til fællesstier som i dag). Der indgår ligeledes forslag om at etablere nye busstoppesteder på Stamvejen og flytte busstoppesteder på Kjersing Ringvej for at opnå kortere gangafstand mellem IKEA og busstoppestederne.

Da der for influensområdet ikke ligger støjfølsomt byggeri, er der ikke foreslået afværgeforanstaltninger.

8.4. Mangler

Det forudsættes i Alternativ-scenariet, at der etableres større udvalgswarebutikker, op til i alt 40.000 m² på området, hvor IKEA planlægges. Derudover indgår i både Alternativ-scenariet og Hoved-scenariet udvalgswarebutikker på østsiden af Stamvejen på op til 15.000 m².

Udvalgswarebutikkerne forudsættes i beregningerne og vurderingerne etableret inden 2026, selvom der kan være usikkerhed omkring, hvorvidt butikkerne først vil blive etableret senere.

Dette forhold vurderes ikke at have særlig betydning for redegørelsens konklusioner, såfremt der på alle de udlagte områder etableres de forudsatte udvalgswarebutikker. Ved en senere realisering indtræffer konsekvenserne blot senere.

9. Bilag



IKEA Esbjerg

Redegørelse

April 2018

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Redegørelse	3
2. Detailhandelen i markedsområdet	21
3. Befolknings og forbrugsforhold	33

Bilag 1: Branchefortegnelse detailhandel



Miljøvurdering Detailhandel IKEA Esbjerg

City Nord Retail Park A/S har bedt Institut for Center-Planlægning (ICP A/S) opfylde redegørelseskravene til en miljøvurdering i forbindelse med en mulig etablering af IKEA i Esbjerg.

ICP har fulgt redegørelseskravene ved udlæg og udvidelse af aflastningsområder i Erhvervsstyrelsens "Vejledning om detailhandelsplanlægning", september 2017.

Ifølge vejledningen skal redegørelsen indeholde:

- Vurderinger af kundegrundlag og opland
- Vurdering af aflastningsområdets effekter på butiksforsyningen
- Vurdering af aflastningsområdets betydning for konkurrencen i relation til vareudvalg og priser

Vurderingerne for Esbjerg kommune er foretaget på baggrund af en rekognoscering af butikker med boligudstyr kombineret med seneste detailhandelsanalyse for Esbjerg kommune fra 2011.

I oplandet udenfor Esbjerg kommune og i influensområdet er foretaget en rekognoscering af detailhandelen med udgangspunkt i de senest gennemførte detailhandelsanalyser. Her er antallet af boligudstysbutikker registreret, ligesom omsætning og bruttoareal er vurderet i de relevante udvalgswarebutikker.

Befolkningsudviklingen er beskrevet og forbrugsberegningerne er udført på baggrund af ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt befolkningsprognoserne fra Danmarks Statistik.

Konklusion

En fortsat tendens til koncentration af detailhandelen i få større udbudspunkter kombineret med en øget e-handel presser detailhandelen også i de store bymidter som Esbjerg. I Esbjerg er udvalgswareudbuddet i bymidten blevet styrket med etableringen af Broen Shopping, mens aflastningsområdet huser de store udvalgswarebutikker, som ikke naturligt kan indpasses i en bymidte.

Etablering af et IKEA-varehus i Esbjerg vil styrke detailhandelsudbuddet i Esbjerg kommune væsentligt og vil forbedre indkøbsforholdene for forbrugerne i markedsområdet.

Etablering af et IKEA-varehus på op til 40.000 m² i Esbjerg forventes at opnå en omsætning på 382 mio. kr. i 2026.

Samlet set vurderer ICP, at Esbjerg by i alt vil øge boligudstysomsætningen med 17 % i forhold til 0-alternativet, hvor IKEA ikke etableres. Omsætningen af IKEA relaterede varer i Esbjerg by i alt forventes at stige fra 1.392 mio. kr. i 0-alternativet til 1.635 mio. kr. i Hoved-scenariet.

I Esbjerg Nord i øvrigt forventes de eksisterende boligudstysbutikker at miste 9 % af omsætningen svarende til 94 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det kan ikke udelukkes, at 2 butikker i Esbjerg Nord vil være lukningstruede.

ICP vurderer, at den eksisterende detailhandel i Esbjerg City vil miste 7 % af boligudstysomsætningen, svarende til 14 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det forventes, at en enkelt butik i Esbjerg City bliver lukningstruet.

I Esbjerg by i øvrigt forventes omsætningen af boligudstyr at falde 31 mio. kr. svarende til 16 % i forhold til 0-alternativet. Det vurderes, at 2 butikker i Esbjerg by i øvrigt vil være lukningstruede.

Etableringen af IKEA Esbjerg vil få betydning for de omkringliggende byer og aflastningsområder, men forventes ikke at få væsentlig betydning for butikkerne i bymidterne.

I oplandet i øvrigt uden for Esbjerg by vurderes omsætningen af boligudstyr at falde 114 mio. kr. Heraf forventes 23 mio. kr. at blive taget fra Varde by og 15 mio. kr. fra Ribe by. Faldet i omsætning af boligudstyr forventes at betyde enkelte lukningstruede butikker i oplandet.

I influensområdet vurderes omsætningen af boligudstyr at falde 101 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Her forventes hovedparten (ca. 63 mio. kr.) at blive taget fra Kolding Nord.

Samlet set forventes Esbjerg at øge sin position i markedsområdet og øge regionaliteten. Handelsbalancen for Esbjerg by forventes at stige fra 121 % i 0-alternativet 2026 til 142 %, hvis IKEA Esbjerg etableres i Hoved-scenariet.

Alternativt-scenariet med etablering af i alt 40.000 m² store udvalgswarebutikker er konsekvenserne større i Esbjerg by og mindre regionalt. 10-15 store udvalgswarebutikker vurderes samlet set at opnå en omsætning på 510 mio. kr., heraf vurderes halvdelen at blive taget fra de eksisterende butikker i Esbjerg Nord. Det vurderes at 4-5 butikker vil flytte til en bedre placering i projektet.

Samlet set vurderer ICP, at Esbjerg by i alt i Alternativt-scenariet at øge boligudstysomsætningen med 11 % i forhold til 0-alternativet, hvor IKEA ikke etableres. Omsætningen af IKEA relaterede varer i Esbjerg by i alt forventes at stige med 147 mio. kr.

Tabel 1.1 Sammenfattende konsekvensvurdering af etablering af Hoved-scenariet (IKEA Esbjerg)

Hensyn	På kort sigt (Horisontår 2026)	På langt sigt
Styrket konkurrence til fordel for forbrugerne	Dagligvarer: Uvæsentlig Udvalgsvarer: Væsentlig	Stor betydning på udvalgswareområdet
Påvirkning af butiksforsyningen i bymidten, de mindre oplandsbyer og landdistrikter	Der flyttes 139 mio. kr. fra butikker i Esbjerg by og 114 fra oplandet i øvrigt og 101 mio. kr. fra byer i influensområdet	Risiko for at 13 butikker lukker i oplandet i alt, heraf 4 butikker i Esbjerg by
Påvirkning af byens samlede oplandseffekt i forhold til nabokommunerne	Handelsbalancen i Esbjerg by forventes at stige fra 121 % i 0-alternativet i 2026 til 142 % i Hoved-scenariet	Handelsbalancen opretholdes på et højt niveau

Tabel 1.2 Sammenfattende konsekvensvurdering af etablering af Alternativt-scenariet

Hensyn	På kort sigt (Horisontår 2026)	På langt sigt
Styrket konkurrence til fordel for forbrugerne	Dagligvarer: Uvæsentlig Udvalgsvarer: Væsentlig	Stor betydning på udvalgsvarerområdet
Påvirkning af butiksforsyningen i bymidten, de mindre oplandsbyer og landdistrikter	Der flyttes 363 mio. kr. fra butikker i Esbjerg by og 82 fra oplandet i øvrigt og 45 mio. kr. fra byer i influensområdet	Risiko for at 20 butikker lukker i oplandet i alt, heraf 14 butikker i Esbjerg by
Påvirkning af byens samlede oplandseffekt i forhold til nabokommunerne	Handelsbalancen i Esbjerg by forventes at stige fra 121 % i 0-alternativet i 2026 til 133 % i Hoved-scenariet	Handelsbalancen fastholdes på 2016 niveau

Vurdering af kundegrundlag og opland

Opland og influensområde

Et udbudspunkts opland er defineret som det område, hvor størstedelen af forbrugerne vil vælge dette udbudspunkt for at shoppe udvalgsvarer.

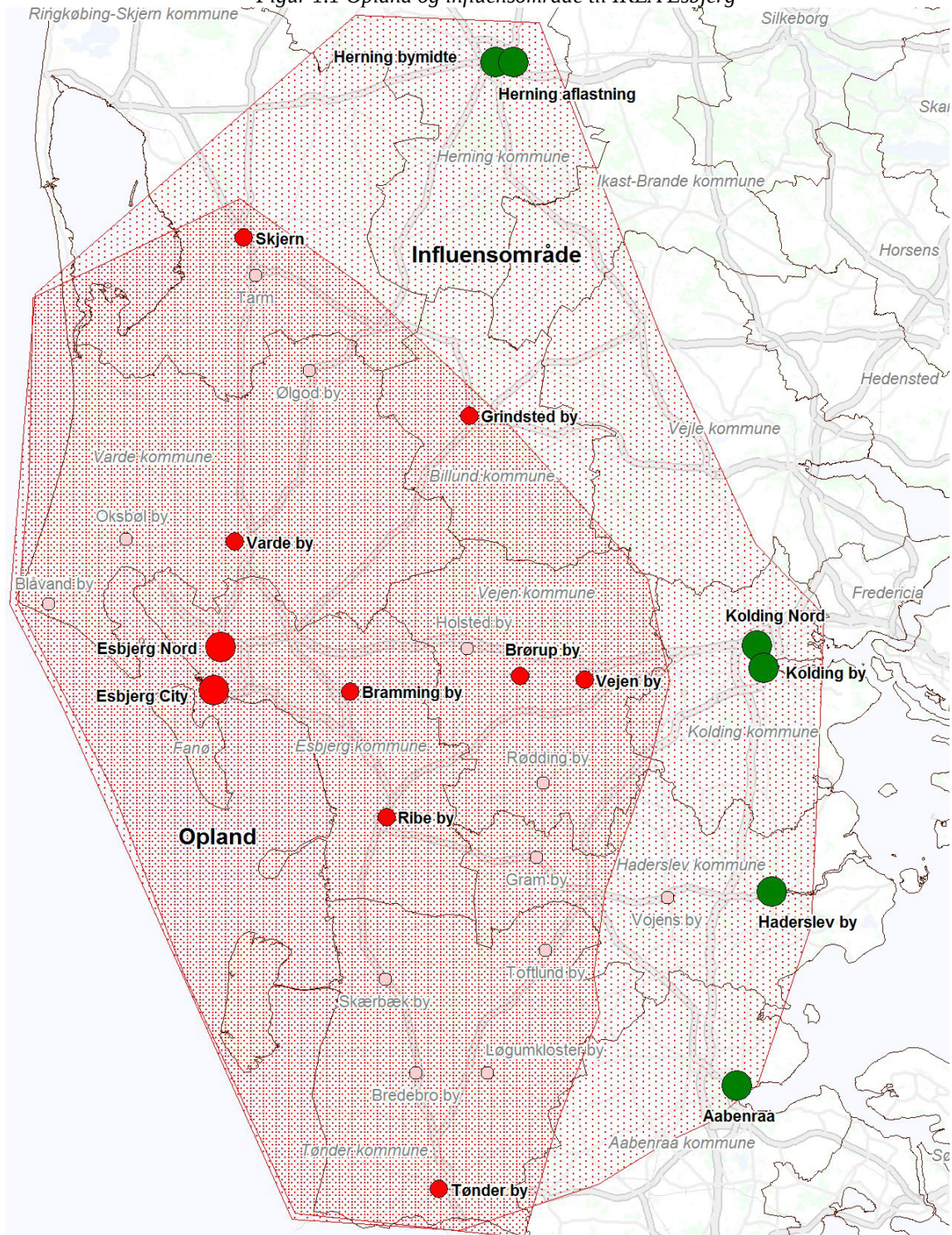
Det er ICP's vurdering, at oplandet til IKEA Esbjerg vil være Esbjerg kommune samt Fanø, Varde, Tønder og Vejen kommuner. Herudover forventes IKEA Esbjerg at tiltrække forbrugere fra den sydlige del af Ringkøbing-Skjern kommune, det sydlige Billund kommune samt den vestligste del af Haderslev kommune.

I det samlede opland bor omkring 289.000 personer, heraf bor 40 % i Esbjerg kommune. I Esbjerg by boede ca. 79.000 personer i 2016.

Influensområdet er det område, hvor etableringen af IKEA Esbjerg vil få en målbar konsekvens i forhold til udvalgsvareromsætning af IKEA relaterede varer, idet byerne i influensområdet delvis har samme oplandsområde som IKEA Esbjerg. Influensområdet til IKEA Esbjerg består af Kolding Nord og Kolding by, Herning bymidte og Herning aflastningsområde, Haderslev by samt Aabenraa, jf. figur 1.1.

IKEA Esbjerg forventes ikke i væsentlig grad at kunne tiltrække forbrugere fra byerne i influensområdet som Kolding og Herning, men vurderes at kunne medvirke til, at færre kunder besøger disse byer på bekostning af flere ture til Esbjerg. Herudover forventes IKEA Esbjerg at få en mindre betydning for de øvrige IKEA varehuse især i Aarhus og Odense.

Figur 1.1 Opland og influensområde til IKEA Esbjerg



Den nuværende butiksstruktur

I oplandet til IKEA Esbjerg ligger der i alt 215 boligudstørsbutikker med et samlet bruttoareal på godt 278.100 m². Det gennemsnitlige bruttoareal på boligudstørsbutikkerne i oplandet er 1.300 m².

Esbjerg Nord, hvor den kommende IKEA bliver placeret, er den største koncentration af store udvalgswarebutikker i regionen. Der ligger 21 boligudstørsbutikker med et samlet bruttoareal på 67.700 m². Den samlede udvalgswareomsætning af boligudstyr var ca. 916 mio. kr. i 2016. Herudover ligger hypermarkedet Bilka samt det overdækkede shoppingcenter Esbjerg Storcenter tæt på IKEA Esbjerg. Som direkte nabo ligger Biltoma og Harald Nyborg. Esbjerg Nord tiltrækker allerede i dag kunder fra et stort opland.

Esbjerg City er det største udbudspunkt for udvalgswarebutikker i Esbjerg kommune. Bymidten er senest blevet styrket med shoppingcentret Broen, og forventes i fremtiden at tiltrække kunder fra et større opland. Der er i alt 16 boligudstørsbutikker i Esbjerg City med et samlet bruttoareal på ca. 7.000 m². Den samlede omsætning af boligudstyr vurderes at være 162 mio. kr. i 2016.

I det øvrige opland har Ribe 19 butikker med boligudstyr, mens Bramming har 6 butikker. Detailhandelen i Ribe bymidte er præget af turisme, men her ligger også enkelte butikker med møbler, køkkener, hårde hvidevarer og boligtekstil.

Detailhandelen i Tønder er præget af grænsehandel til Tyskland. Der er i alt 16 butikker med boligudstyr, heriblandt et par større møbelhuse der sælger designer-møbler til tyskerne. Detailhandelen især i Blåvand og Rømø er præget af de mange turister, der besøger vestkysten og sommerhusene.

I oplandet i øvrigt er omkring 12-14 boligudstørsbutikker i hver by, som primært betjener det lokale opland. Der ligger typisk butikker med køkkenudstyr og isenkram, møbelbutikker, køkkenbutikker, byggemarkeder, boligtekstil og mindre lokale forhandlere af hårde hvidevarer i byerne. Butikkerne ligger hovedsageligt uden for bymidterne.

I influensområdet er Kolding Nord det største udbudspunkt også for boligudstyr. Her er et bredt udbud af store udvalgswarebutikker sammen med Kolding Storcenter. Herning aflastningsområde har ligeledes et stort udbud af store udvalgswarebutikker. Haderslev og Aabenraa by har et vist udbud af IKEA relaterede varer, men betjener i høj grad et mere lokalt opland.

Herning og Kolding bymidter har et bredt udbud af mindre udvalgswarebutikker med hovedvægt på beklædningsbutikker.

I bymidterne i både oplandet og influensområdet er et begrænset udbud af boligudstyr. Det er alene butikker med køkkenudstyr som for eksempel Imerco, Kop & Kande og Inspiration og butikker med boligindretning som for eksempel Søstrene Grene og Tiger.

Forbrug i markedsområdet

Forbruget af boligudstyr i det samlede opland jvf. kortet i figur 1.1 var ca. 3,14 mia. kr. i 2016 og forventes at stige med 14 % frem til 2026, hvor det samlede forbrug vil være ca. 3,59 mia. kr.

Heraf udgjorde boligudstørsforbruget i Esbjerg by 993 mio. kr. i 2016, hvilket forventes at stige til 1.153 mio. kr. i 2026 svarende til en stigning på 16 %.

Vurdering af IKEA Esbjergs effekter på butiksforsyningen

Nedenstående vurderes konsekvenserne for den eksisterende detailhandel i oplandet og influensområdet ved etablering af IKEA Esbjerg.

Konsekvenserne for den eksisterende detailhandel er beregnet for 2026.

Der beregnes for tre forskellige scenarier: Et 0-alternativ, et Hoved-scenarie og et Alternativt-scenarie.

0-alternativ

I 0-alternativet etableres ikke detailhandel på Kjersing Ringvej.

Hoved-scenarie

I Hoved-scenariet etableres IKEA i Esbjerg øst for Esbjerg Nord og Gjesing Station med direkte indgang fra Kjersing Ringvej.

Varehuset får et maksimalt bruttoareal på 40.000 m².

Varehuset bliver et fuld-sortiments IKEA med alle 9.500 varenumre.

Det forudsættes, at der etableres optimale parkerings, adgangs- og tilkørselsforhold til IKEA Esbjerg.

Alternativt-scenarie

En anden anvendelse af Kjersing Ringvej er etablering af 40.000 m² detailhandel med udvalgsvarer.

Det forudsættes etableret 10-15 store udvalgsvarer- og/eller særligt pladskrævende butikker. Heraf vil knap halvdelen være butikskoncepter, som ikke i dag findes i Esbjerg, mens de øvrige vil flytte fra andre placeringer i Esbjerg.

Det forudsættes, at der etableres optimale parkerings, adgangs- og tilkørselsforhold til området.

Forudsætninger

Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger om den fremtidige konkurrencesituation i regionen:

- I Esbjerg City forventes detailhandelen at blive styrket efter etableringen af shoppingcentret Broen i 2017.
- Esbjerg Storcenter i Esbjerg Nord forventes at blive fuldt udlejet, og dermed få mindst en butik med boligudstyr og eller isenkræmmer inden 2026.
- I Blåvand etableres det tyske varehus Hausmann Stolz på 3.000 m². Varehuset har udover beklædning et stort udvalg af boligudstyr.
- Der er planer for etablering af et outlet center i både Billund og Kolding. Det vurderes, at der kun vil være basis for ét outlet center i området. I beregningerne og vurderingerne er det således forudsat, at der i Billund etableres et outlet center på 20.000 m².
- I Vejle Midtby etableres shoppingcentret Gammelhavn med et samlet areal til detailhandel på 30.000 m² primært store udvalgsvarerbutikker på den tidligere posthusgrund ved siden af shoppingcentret Bryggen. Det forudsættes åbnet inden 2026.

- I Kolding Nord forventes aflastningsområdet at blive styrket yderligere med flere store udvalgswarebutikker inden 2026.
- I Herning udvides aflastningsområdet med yderligere box-butikker tæt ved HerningCentret på ca. 20.000 m².
- I Tønder, Vejen, Haderslev og Aabenraa kommuner er der ikke planer om etablering af detailhandel, der vil kunne påvirke den overordnede regionale konkurrencesituation.
- Der etableres ikke andre større detailhandelskoncentrationer i influensområdet frem til 2026.
- Detailhandelen i markedsområdet i almindelighed tilpasses og udvikles løbende med hensyn til butikkernes størrelse og sortiments sammensætning.
- Befolkningsudviklingen følger den gældende befolkningsprognose for henholdsvis Esbjerg Kommune og Danmarks Statistik.
- Der regnes i forbindelse med fremskrivningen af det potentielle forbrug med en årlig mængdemæssig stigning i forbruget pr. person frem til 2026 på ca. 1,25 % for udvalgsvarer. Forbrugsprognosen er beregnet i faste priser.
- Alle omsætningstal er i 2016-priser, så forandringer i omsætningen frem til 2026 kan tages som udtryk for reelle forandringer.
- Handel via internettet – især for en række udvalgswaregrupper - vil betyde en reduktion i den omsætning, der genereres i den traditionelle detailhandel. Det forudsættes, at ca. 30 % af udvalgswareforbruget dækkes ved nethandel i 2026.

Metode

Med udgangspunkt i forbrugsberegningerne og viden om de forskellige udbudspunkters konkurrencemæssige styrker udarbejdes på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser et indkøbsmønster for 2016.

I denne model indlægges forbrugsforudsætningerne for 2026, og der fås et niveau for en omsætning i 2026, såfremt der ikke etableres detailhandel på Kjersing Ringvej.

Derefter vurderes ændringerne i detailhandelsstrukturen, de konkurrerende projekters indflydelse og den generelle forventning til forbrugernes indkøbsorientering frem til 2026.

På denne baggrund fremkommer omsætningen i de relevante områder i 0-alternativet.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad etableringen af IKEA Esbjerg i Hoved-scenariet og Alternativt-scenarie vil påvirke dette indkøbsmønster og omsætningen i oplandet og influensområdet.

Konsekvenser

I nedenstående vises konsekvenserne ved etablering af IKEA Esbjerg (Hoved-scenariet) og Alternativt-scenarie.

Konsekvenserne er alene beregnet for boligudstyr, da det er den type af butikker som etableres i henholdsvis Hoved-scenariet og Alternativt-scenarie.

Etableringen af både Hoved-scenariet og Alternativt-scenarie vurderes ikke at få betydning for dagligvareomsætningen i væsentligt omfang, da IKEAs sortiment af dagligvarer er meget begrænset. De store udvalgswarebutikker i Alternativt-scenarie har ingen dagligvarer i sortimentet.

De fremtidige omsætninger i 2026 er udtryk for et omsætningsniveau og skal ikke opfattes som præcise tal. Alle tal er i 2016 priser.

Tabel 1.2 og 1.3 samt figur 1.2 viser den forventede udvikling i omsætningen af boligudstyr i oplandet og influensområdet fra 2016 til 2026 med og uden projektet.

Tabel 1.2 Forventet udvikling i omsætningen af boligudstyr i opland og influensområde i 2016 samt 2026 i 0-alternativet og Hoved-scenariet (mio. kr. incl. moms)

	Omsætning 2016	Omsætning 2026 0-alternativ	Omsætning 2026 Hoved- scenarie	Omsætning 2026 Alternativ- scenarie	Konsekvens Hoved- scenarie**	Konsekvens Alternativt- scenarie**
Projektet	-	-	382	510	+382	+510
Esbjerg Nord	916	997	903	730	-94	-267
Esbjerg City	162	206	192	175	-14	-31
Esbjerg by i øvrigt	237	189	158	124	-31	-65
Esbjerg by i alt	1.315	1.392	1.635	1.539	+243	+147
Ribe by	162	158	143	143	-15	-15
Bramming by	60	34	32	26	-2	-8
Kommunen i øvrigt						
Esbjerg kommune i alt	1.537	1.584	1.810	1.708	+226	+124
Varde by	158	148	125	113	-23	-35
Varde i øvrigt	76	92	80	81	-12	-11
Vejby	113	108	98	104	-10	-4
Brørup by	128	75	64	73	-7	-2
Vejby i øvrigt					-4	-1
Tønder by	184	181	170	180	-11	-1
Tønder i øvrigt	138	134	124	131	-10	-3
Skjern og Tarm by	160	132	122	131	-10	-1
Grindsted by	188	178	168	176	-10	-2
Opland i alt (ex. Esbjerg by)	1.367	1.241	1.127	1.159	-114	-82
Haderslev by	*	*	*	*	-12	-4
Kolding Nord	*	*	*	*	-56	-29
Kolding bymidte	*	*	*	*	-7	-3
Herning aflastning.	*	*	*	*	-17	-6
Herning bymidte	*	*	*	*	-6	-2
Aabenraa by	*	*	*	*	-3	-1
Influensområde i alt	*	*	*	*	-101	-45
I alt	*	*	*		+28	+20

* Ikke opgjort

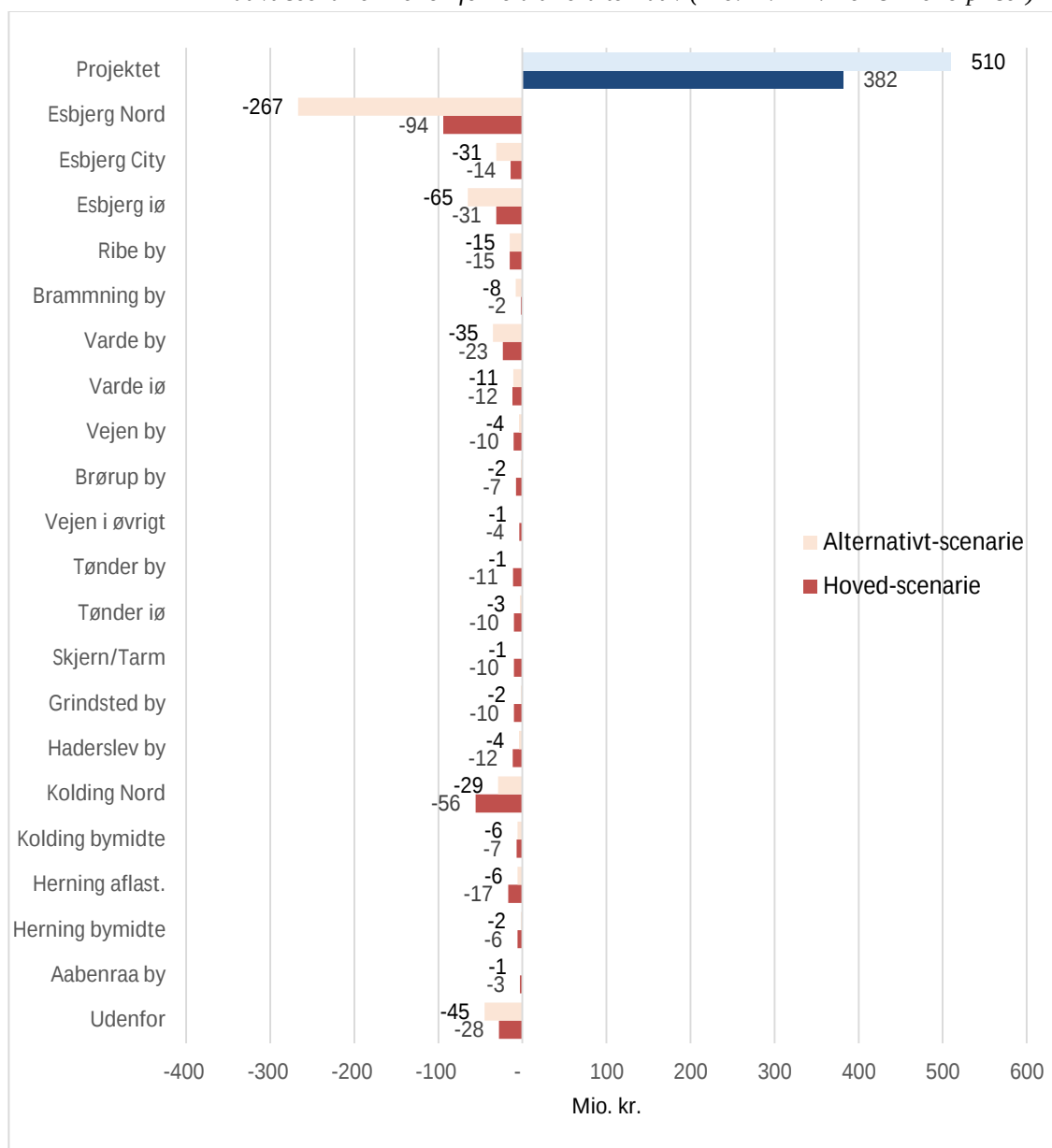
** Forskellen i omsætningen i hhv. Hoved-scenariet, Alternativt-scenariet og 0-alternativet

Tabel 1.2 viser eksempelvis, at boligudstyrsomsætningen var 916 mio. kr. i Esbjerg Nord i 2016. Hvis IKEA Esbjerg *ikke* etableres (0-alternativet), forventes omsætningen i Esbjerg Nord at stige til 997 mio. kr. i 2026.

Hvis IKEA Esbjerg etableres (Hoved-scenariet), vurderes boligudstyrsomsætningen at være 903 mio. kr. i Esbjerg Nord i 2026. Hermed vil konsekvensen af Hoved-scenariet være et fald i boligudstyrsomsætningen på 94 mio. kr. svarende til et fald på 9 %.

Omvendt hvis Alternativ-scenarie etableres, vil boligudstyrsomsætningen i Esbjerg Nord være 707 mio. kr. i 2026. Det vil sige, at boligudstyrsomsætningen vil falde 290 mio. kr. svarende til et fald på 29 % i forhold til 0-alternativet, hvor der ikke etableres detailhandel på Kjersing Ringvej.

Figur 1.2 Forventet udvikling i boligudstyrsomsætningen Hoved-scenarie og Alternativt-scenarie i 2026 i forhold til 0-alternativ (mio. kr. inkl. moms i 2016-priser)



Tabel 1.3 viser forskellen i forventede udvikling i boligudstyrsomsætning i procent i Hoved-scenariet og Alternativt-scenariet i forhold til 0-alternativet.

Tabel 1.3 Forventet udvikling i boligudstyrsomsætningen Hoved-scenarie og Alternativt-scenarie i 2026 i forhold til 0-alternativ (i procent)

	Konsekvens Hoved- scenarie*	Konsekvens Alternativ- scenarie*
Projektet		
Esbjerg Nord	-9 %	-27 %
Esbjerg City	-7 %	-15 %
Esbjerg by i øvrigt	-16 %	-44 %
Esbjerg by i alt**	+17 %	+11 %
Ribe by	-10 %	-10 %
Bramming by	-6 %	-24 %
Kommunen i øvrigt		
Esbjerg kommune i alt**	+14 %	+8 %
Varde by	-16 %	-24 %
Varde i øvrigt	-13 %	-12 %
Vejen by	-9 %	-4 %
Brørup by		
	-15 %	-3 %
Vejen i øvrigt		
Tønder by	-6 %	-1 %
Tønder i øvrigt	-7 %	-2 %
Skjern og Tarm by	-8 %	-1 %
Grindsted by	-6 %	1 %
Opland i alt (ex. Esbjerg by)	-9 %	-7 %

* Forskellen i omsætningen i hhv. Hoved-scenariet, Alternativt-scenariet og 0-alternativet

**Incl. projektet

Nedenstående viser konsekvenserne for antallet af boligudstørsbutikker i oplandet og i influensområdet ved etableringen af IKEA Esbjerg i forhold til, hvis IKEA ikke etableres.

Eksempelvis viser tabel 1.4, at der var 21 boligudstørsbutikker i Esbjerg Nord i 2016. Hvis IKEA Esbjerg ikke etableres (0-alternativet), forventes antallet af butikker at stige til 23 butikker i 2026.

Hvis IKEA Esbjerg etableres (Hoved-scenariet), vurderes antallet af boligudstørsbutikker i Esbjerg Nord at være 21 butikker i 2026. Det vil sige, at konsekvensen ved Hoved-scenariet er et fald i antal butikker på 2 butikker i forhold til 0-alternativet.

Tabel 1.4 Forventet udvikling i antal boligudstørsbutikker i opland og influensområde i 2016, samt 2026 i 0-alternativet og Hoved-scenariet

	Antal butikker 2016	Antal butikker 2026 0-alternativ	Antal butikker 2026 Hoved-scenarie	Antal butikker 2026 Alternativt-scenarie	Konsekvens Hoved-scenarie**	Konsekvens Andet-scenarie**
Projektet	-	-	1	12	1	12
Esbjerg Nord	21	23	21	15	-2	-8
Esbjerg City	16	15	14	14	-1	-1
Esbjerg by i øvrigt	21	17	15	12	-2	-5
Esbjerg by i alt	58	55	51	53	-4	-2
Ribe by	19	18	16	16	-2	-2
Bramming by	6	4	4	4	-	-
Kommunen i øvrigt	4	3	3	3	-	-
Esbjerg kommune i alt	87	80	74	76	-6	-4
Varde by	13	12	10	10	-2	-2
Varde i øvrigt	11	11	10	10	-1	-1
Vejen by	13	12	11	12	-1	-
Brørup by	8	7	7	7	-	-
Vejen i øvrigt	13	11	11	11	-	-
Tønder by	16	15	15	15	-	-
Tønder i øvrigt	20	18	17	18	-1	-
Skjern og Tarm by	18	16	15	16	-1	-
Grindsted by	14	13	12	13	-1	-
Opland i alt (ex. Esbjerg by)	155	140	131	135	-9	-5
Haderslev by	*	*	*	*	-	-
Kolding Nord	*	*	*	*	-	-
Kolding bymidte	*	*	*	*	-	-
Herning aflastning.	*	*	*	*	-	-
Herning bymidte	*	*	*	*	-	-
Aabenraa by	*	*	*	*	-	-
Influensområde i alt	*	*	*	*	-	-
I alt		*	*		-13	-7

* Ikke opgjort

** Forskellen i antal butikker i hhv. Hoved-scenariet, Alternativt-scenarie og 0-alternativet

Udvalgsvarer 2026 – 0-alternativet

Det forventes, at konkurrencesituationen generelt bliver skærpet i fremtiden. Det forventes, at udvalgsvarehandelen vil centrere sig i færre, men stærkere udbudspunkter. Forbrugerne vil også i fremtiden lægge vægt på, at der er et stort vareudbud- og/eller butiksudbud i det enkelte udbudspunkt.

Især de større udbudspunkter Esbjerg, Kolding, Herning og Vejle vil fortsat kæmpe om at tiltrække forbrugerne. Herudover vil de mindre byer fortsat forsøge at være attraktive udbudspunkter for det lokale opland.

Endvidere forventes internethandel med detailhandelsvarer især i nogle brancher at kunne mærkes i den fysiske detailhandel. Det er forudsat, at ca. 30 % af forbruget af udvalgsvarer dækkes ved køb på internettet i 2026. Nogle butikker og brancher vil naturligvis blive ramt hårdere end andre. Det er ICP's vurdering, at den øgede internethandel vil ramme alle udvalgsvarer-butikker, også i de store udbudspunkter.

Den øgede koncentrationstendens og den øgede e-handel betyder, at de største udbudspunkter vil blive styrket på bekostning af de mindre udbudspunkter. Det forventes, at selv mellemstore byer i fremtiden vil få vanskeligt ved at opretholde udvalget af udvalgsvarerbutikker. I 0-alternativet forventes udvalgsvareromsætningen derfor at falde væsentligt i forhold til 2016 i både Ribe, Varde, Vejen, Tønder og Skjern bymidter samt i de mindre byer Bramming, Brørup, Grindsted og Tarm.

Antallet af udvalgsvarerbutikker især i de mindre byer forventes i 0-alternativet at falde væsentligt i perioden 2016 til 2026, men de større byer forventes også at få et generelt fald i antal butikker.

Samlet set forventes antallet af boligudstøvsbutikker i Esbjerg by i alt at falde med 3 butikker i perioden 2016 til 2026 uden etablering af IKEA Esbjerg (0-alternativet), mens boligudstøvsomsætningen i Esbjerg by i alt forventes at stige 5 % fra 2016 til 2026 (0-alternativet). Det forventes, at udvalgsvarer-butikkerne i Esbjerg i højere grad koncentrerer sig i Esbjerg City og Esbjerg Nord.

I Blåvand i Varde kommune forventes etableringen af et varehus på 3.000 m² at styrke detailhandelen yderligere i Blåvand samtidig med en forventning om en stadig stigende turisme.

Udvalgsvarer 2026 – Hoved-scenariet

Etablering af IKEA Esbjerg på 40.000 m² vil styrke detailhandelsudbuddet i Esbjerg væsentligt. De nærmeste IKEA varehuse i Aarhus og Odense er henholdsvis 170 km (1 time 41 min) og 140 km (1 time 29 min) fra Esbjerg. IKEA Esbjerg vil kunne tiltrække kunder fra et stort regionalt opland.

Det er ICP's vurdering, at IKEA Esbjerg vil kunne opnå en omsætning på omkring 382 mio. kr. incl. moms i 2016-priser i 2026.

På trods af et øget fokus på Esbjerg Nord med flere regionale kunder, vurderes de eksisterende boligudstøvsbutikker i Esbjerg Nord at miste 94 mio. kr., svarende til et omsætningsfald på 9 % i forhold til 0-alternativet. Det er ICP's vurdering, at 2 boligudstøvsbutikker kan være lukningsruede i aflastningsområdet.

ICP forventer, at butikkerne i Esbjerg City vil miste 14 mio. kr. i boligudstøvsomsætning, hvis IKEA Esbjerg etableres i forhold til 0-alternativet. Dette svarer til en omsætningsnedgang på 7 % for de eksisterende butikker i Esbjerg City i forhold til 0-alternativet.

Det er ICP's vurdering, at konsekvenserne for Esbjerg City er relativt begrænsede, da hovedparten af butikkerne i Esbjerg City er butikker med køkkenudstyr og boligindretning, som har en anden profil end de store udvalgswarebutikker i Esbjerg Nord. Det vurderes dog, at en enkelt butik kan blive lukningstruet i Esbjerg City.

Herudover vurderes det ikke at få betydning for bylivet i Esbjerg City, da hovedvægten af butikkerne i Esbjerg City er beklædningsbutikker, mens Esbjerg Nord primært har store udvalgswarebutikker, som hovedsageligt ikke findes i bymidten.

I Esbjerg by i øvrigt forventes udvalgswareomsætningen at falde 16 % fra 189 mio. kr. i 0-alternativet til 158 mio. kr. i Hoved-scenariet. En koncentration af butikker i Esbjerg Nord forventes at betyde, at omkring 2 butikker i Esbjerg by i øvrigt kan være lukningstruede. Det kan ikke udelukkes, at enkelte butikker vil flytte fra en mindre hensigtsmæssig placering til aflastningsområdet.

I de øvrige byer i Esbjerg kommune vurderes de eksisterende butikker at miste henholdsvis 15 mio. kr. i Ribe by og 2 mio. kr. i Bramming by. Det vurderes ikke, at butikkerne i Esbjerg kommune i øvrigt vil blive lukningstruet, da udbuddet af store udvalgswarebutikker er på et relativt begrænset niveau.

Samlet set vurderes Esbjerg kommune at styrke detailhandelen ved etableringen af IKEA Esbjerg med 226 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det svarer til en omsætningsstigning på 14 % i 2026 i forhold til 0-alternativet.

IKEA Esbjerg forventes udover fra Esbjerg, især at tiltrække kunder fra de omkringliggende kommuner Varde, Tønder, Billund, Vejen og Haderslev, som ikke i samme omfang kan tilbyde et koncentreret udbud af store udvalgswarebutikker som i Esbjerg Nord.

Herudover forventes omkring 26 % af omsætningen i IKEA Esbjerg at stamme fra de mange sommerhusgæster og turister. Især ejerne af sommerhusene forventes at benytte IKEA. I markedsområdet i alt ligger 14.300 fritidshuse, heraf ligger 60 % i Blåvand, Vejers og Henne Strand. Herudover er der over 6,3 mio. overnatninger og endagsturister i regionen.

Omsætningen i IKEA Esbjerg vil hovedsageligt blive taget fra den type butikker, der har det samme produktsortiment som IKEA. Det vil sige fra møbelbutikker, forhandlere af køkkener, tæpper, lamper og i mindre omfang fra butikker med køkkenudstyr og boligtilbehør.

Da denne type butikker primært ligger uden for bymidterne, er det ICP's vurdering, at bymidterne i både oplandet og influensområdet ikke vil få mærkbare konsekvenser i forhold til antallet af butikker.

I Varde by, som ligger tættest på Esbjerg Nord, forventes detailhandelen med boligudstyr at miste 23 mio. kr. i 2026 i forhold til 0-alternativet. En omsætningsnedgang på 26 % for de eksisterende udvalgswarebutikker kan ikke udelukkes at medføre 2 lukningstruede butikker i Varde by.

I Varde kommune i øvrigt, som består af Blåvand by, Ølgod by og Oksbøl by, forventes udvalgswaredetailhandelen at miste 12 mio. kr. i 2026 i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en omsætningsnedgang på 13 %. Det forventes at medføre en enkelt lukningstruet butik.

Forbrugerne i Vejen kommune forventes i højere grad at besøge Esbjerg både på bekostning af turen til Kolding, men også på bekostning af det lokale udvalg især i Brørup og Vejen byer. Således forventes omsætningen i Brørup at falde 7 mio. kr. og i Vejen by at falde 10 mio. kr. i 2026 i forhold til 0-alternativet, hvilket kan medføre lukningstruet en butik i Vejen by.

Det er ICP's vurdering, at IKEA Esbjerg vil tiltrække en del kunder, som tidligere besøgte det store udbud af udvalgswarebutikker i Kolding Nord. Omsætningen i Kolding Nord forventes at falde 56 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til et fald på 4 %.

Herning aflastningsområde vil ligeledes miste lidt regional effekt og opleve en omsætningsnedgang på 17 mio. kr. svarende til en nedgang på 3 %.

Omkring 29 mio. kr. svarende til 8 % af omsætningen i IKEA Esbjerg forventes at stamme fra butikker, som ligger uden for de nævnte kommuner i figur 1.3. Omsætningen vurderes primært at blive taget fra IKEA varehuse i Aarhus og Odense, samt i mindre omfang fra IKEA varehuset i Kiel.

Udvalgsvarer 2026 – Alternativt-scenarie

Hvis der i stedet for IKEA etableres 40.000 m² store udvalgswarebutikker fordelt på 10-15 butikker på Kjersing Ringvej vil det få større betydning for detailhandelen i Esbjerg by end etablering af IKEA Esbjerg.

Det vurderes, at omsætningen i Esbjerg Nord falder med 27 % svarende til 267 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det er ICP's vurdering at 4-5 udvalgswarebutikker fra Esbjerg Nord vil flytte til bedre, større og mere attraktive lejemål i projektet på Kjersing Ringvej.

Butikkerne i Esbjerg City forventes at miste 31 mio. kr. i boligudstørsomsætning, hvis Alternativt-scenariet etableres i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en omsætningsnedgang på 15 % for de eksisterende butikker i Esbjerg City.

Samlet set vurderes Esbjerg kommune at styrke detailhandelen ved etableringen af Alternativt-scenarie med 124 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Det svarer til en omsætningsstigning på 8 % i 2026 i forhold til 0-alternativet.

I oplandet i øvrigt udenfor Esbjerg by i Alternativt-scenarie forventes udvalgswareomsætningen at falde 7 % i forhold til 0-alternativet, svarende til et fald på 83 mio. kr.

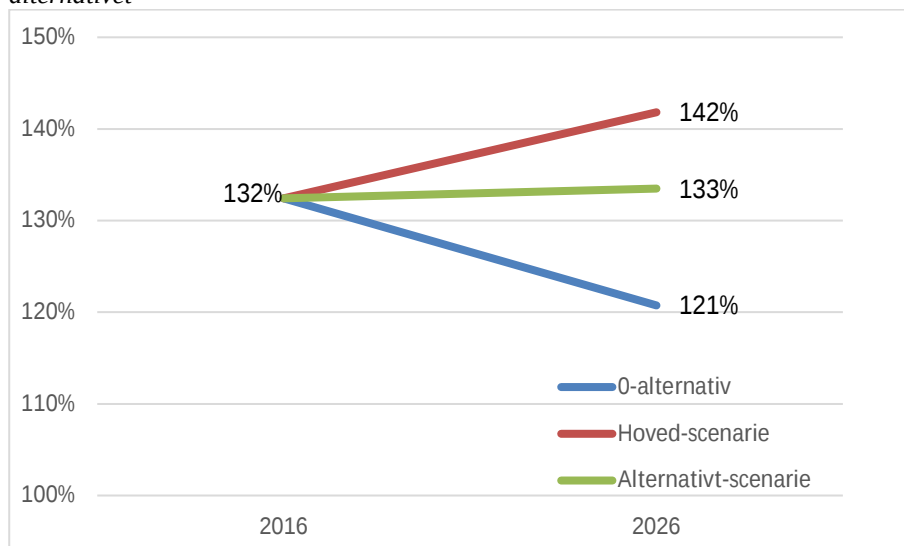
En styrkelse af detailhandelen i Esbjerg Nord med 40.000 m² store udvalgswarebutikker vil gøre Esbjerg til et stærkere alternativ til de øvrige store udbudspunkter i regionen. Konsekvenserne vurderes dog at være relativt begrænsede for de enkelte større udbudspunkter i influensområdet. Samlet set forventes omsætningen af boligudstyr i influensområdet at falde 45 mio. kr. i forhold til 0-alternativet.

Konsekvenser for handelsbalancen i Esbjerg by

Etablering af IKEA Esbjerg på 40.000 m² kan opsummeres i den forventede udvikling i handelsbalancen i Esbjerg by i de tre forskellige alternativer, jf. figur 1.4.

Handelsbalancen er et udtryk for forholdet mellem omsætningen i butikkerne og forbruget af boligudstyr i Esbjerg by.

Figur 1.4 Forventet udvikling i handelsbalancen for boligudstyr i Esbjerg by 2016 til 2026 ved etablering af IKEA Esbjerg (Hoved-alternativ), Alternativ-2 samt i 0-alternativet



Hvis IKEA Esbjerg ikke etableres, forventes handelsbalancen for boligudstyr at falde fra 132 % i 2016 til 121 % i 2026 i Esbjerg by. Primært på grund af en øget e-handel.

Hvis Esbjerg by styrkes med IKEA, vurderes handelsbalancen for Esbjerg by at stige til 142 % i 2026, hvilket er væsentligt højere end handelsbalancen i 0-alternativet.

Esbjerg by vil således ved etablering af IKEA Esbjerg kunne udbygge sin position som et regionalt udbudspunkt i Sydjylland.

Omvendt hvis Alternativt-scenarie realiseres, vil Esbjerg by øge handelsbalancen i 2026 forhold til 0-alternativet fra 121 % til 131 %. Hermed vil Esbjerg by fastholde sin position trods en øget e-handel.

Vurdering af aflastningsområdets betydning for konkurrencen i relation til vareudvalg og priser

Et af formålene med udlæg af aflastningsområder er at skabe øget konkurrence i detailhandelen og dermed et større vareudbud og lavere priser til forbrugerne.

Med udgangspunkt i beregningsmetoden i Vejledningen om detailhandelsplanlægning¹ har ICP foretaget en overordnet vurdering af aflastningsområdets betydning for priskonkurrencen ved etablering af Hoved-alternativet, fj. figur 1.5.

Ved etablering af både Hoved-scenariet og Alternativs-scenariet i Esbjerg Nord udvides af aflastningsområdet med 40.000 m², hvilket vil medføre en betydelig udvidelse af butiksudbuddet og vareudbuddet.

Det vurderes, at andelen af den eksisterende omsætning af boligudstyr i oplandet i kommunen, der vil flytte til aflastningsområdet, udgør 11 % i Hoved-scenariet.

Det gennemsnitlige bruttoareal til butikker i Esbjerg kommune er 1.400 m², mens den gennemsnitlige butiksstørrelse i Hoved-alternativet er 40.000 m². Dermed vil butikkerne i projektet være knap 29 gange større svarende de eksisterende butikker i Esbjerg kommune.

Ifølge modellen til beregning af effekten af et aflastningsområde vurderes den konkurrencemæssige effekt at være stor for forbrugerne. Det vil sige, at den øgede konkurrence ved en udvidelse af aflastningsområdet i form af lavere priser, bredere vareudbud, højere produktkvalitet, bedre kundeservice eller øget innovation vil være stor for forbrugerne.

Det er ICP's vurdering, at etablering af IKEA Esbjerg generelt vil styrke detailhandelen i Esbjerg og dermed forbedre indkøbsforholdene for forbrugerne. Især fordi aflastningsområdet vil blive tilført en butikstype, som i dag ikke findes i oplandet, og som ikke naturligt kan indpasses i Esbjerg bymidte.

Alternativt-scenariet vil ligeledes styrke detailhandelen i Esbjerg Nord, men vil ikke i så høj grad øge regionaliteten som Hoved-alternativet.

Figur 1.5 Data til beregning af effekten af et aflastningsområde for udvalgsvarer

Figur 15 Data til beregning af effekten af et aflastningsområde for udvalgsvarer		Anslået konkurrencemæssige effekt
Hvor stor en andel af den eksisterende omsætning i bymidten og oplandet flyttes ud i aflastningsområdet?		
Andel omsætning der flyttes	11 %	Den konkurrencemæssige effekt for forbrugerne anslås at være: STOR
Hvad forventes forskellen at være på det gennemsnitlige butiksareal i aflastningsområdet sammenlignet med det gennemsnitlige butiksareal i eksisterende butikker i bymidten og oplandet?		
Procentvis forskel i gns. butiksareal	2805 %	
Hvad er det gennemsnitlige antal butikker inden for de tilstedeværende brancher i bymiten og oplandet (fx tøj, isenkram etc.)?		
Gns. antal butikker pr. branche	6,3	
Hvor stor en andel af efterspørgslen i kommunen dækkes af e-handel?		
Andel af efterspørgslen der er E-handel	30 %	

¹ "Vejledning om detailhandelsplanlægning, Erhvervsstyrelsen september 2017
<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/vejledning-om-detailhandelsplanlaegning-2017>

Socioøkonomiske konsekvenser

Etableringen af Hoved-scenarie eller Alternativt-scenarie forventes at få betydning for antallet af beskæftiget i detailhandelen.

Hoved-scenariet forventes at beskæftige omkring 190 fuldtidsstillinger. Nettotilvæksten i fuldtidsstillinger Esbjerg kommune vurderes at være 75-95 stillinger.

I Alternativ-scenariet forventes beskæftiget 225-275 fuldtidsstillinger, heraf vurderes en stor del være omflytninger fra Esbjerg by i øvrigt. Det vurderes, at nettotilvæksten i fuldtidsstillinger vil være 90-110 stillinger i Esbjerg kommune.



Detailhandelen i oplandet og influensområdet

Nedenstående beskrives detailhandelen med boligudstyr i oplandet og influensområdet ved etableringen af et IKEA varehus i Esbjerg.

Der er alene taget hensyn til de typer af butikker der sælger de samme varegrupper som IKEA og de store udvalgswarebutikker i Alternativ-scenariet. Det vil sige forhandlere af møbler, køkkener, hårde hvidevarer, isenkram, tæpper, sengetøj, lamper, dekoration, farvehandel, byggemarkeder, radio/tv, hårde hvidevarer, telebutikker etc.

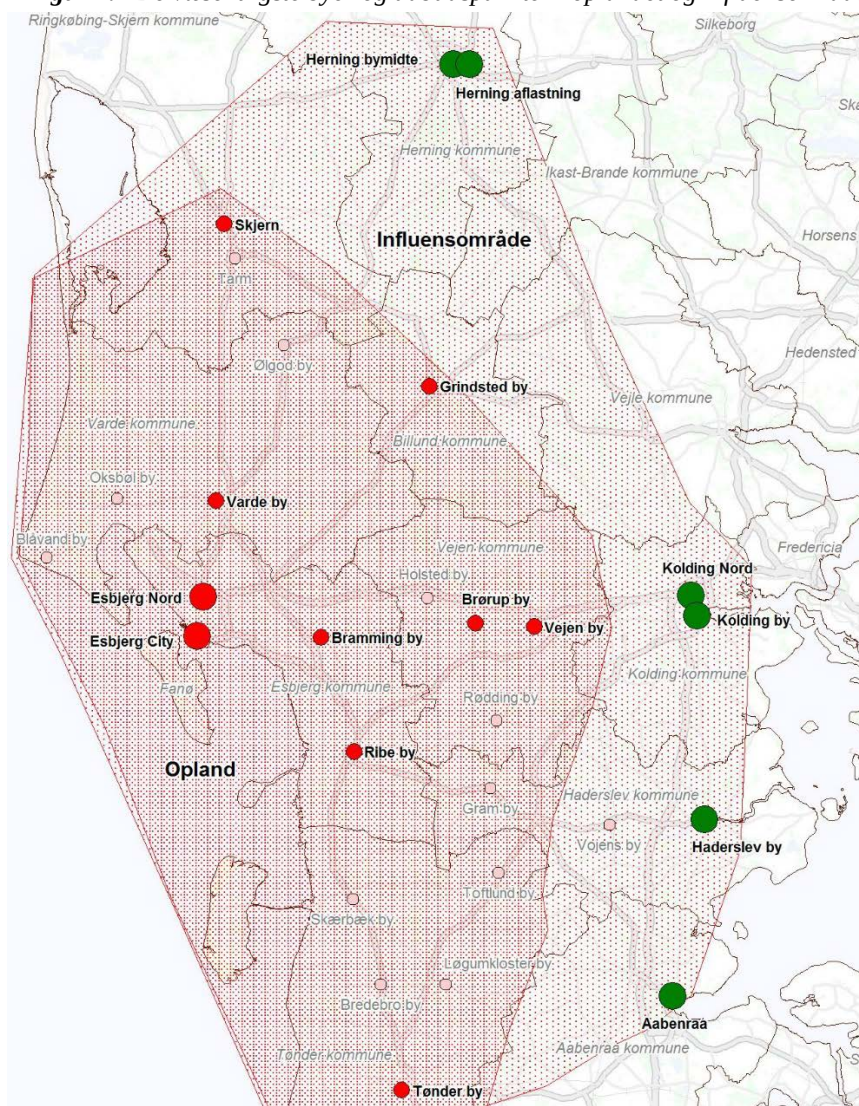
Der er foretaget en rekognoscering af detailhandelen af relevante udvalgswarebutikker i de betydende, relevante byer og aflastningsområder i Esbjerg og Varde kommuner.

I de øvrige kommuner i oplandet Tønder, Haderslev, Vejen, Billund og Ringkøbing-Skjern har ICP taget udgangspunkt i de seneste detailhandelsanalyser.

ICP har foretaget en vurdering af omsætningen af boligudstyr i de væsentligste udbudspunkter i oplandet til IKEA Esbjerg. Vurderingen er foretaget på grundlag af rekognosceringen, tidligere gennemførte analyser samt ICP's generelle viden på området.

I influensområdet herunder Aabenraa, Herning, Holstebro, Vejle og Kolding kommuner vil den konkurrerende detailhandel blive beskrevet mere overordnet. Dette er på baggrund af de nyeste detailhandelsanalyser og rekognosceringer i de respektive kommuner.

Figur 2.1 De væsentligste byer og udbudspunkter i oplandet og influensområdet



Detailhandelen i oplandet

Nedenstående skitseres den nuværende detailhandel i oplandet.

Antal butikker

Antallet af butikker i de enkelte dele af oplandet er vist i nedenstående tabel.

Tabel 2.1 Antal butikker med boligudstyr 2017 fordelt på udbudspunkter

	Antal butikker
Esbjerg City	16
Esbjerg Nord	21
Esbjerg by i øvrigt	21
Ribe by	19
Bramming by	6
Esbjerg kommune i øvrigt	4
Esbjerg kommune i alt	87
Varde by	13
Varde i øvrigt	11
Tønder by	16
Tønder i øvrigt	20
Vejen by	13
Brørup by	8
Vejen i øvrigt	13
Gram	2
Skjern by	14
Tarm by	4
Grindsted by	14
Oplandet i alt	215

I Esbjerg by er i alt 58 butikker med boligudstyr, heraf ligger hovedparten koncentreret i Esbjerg Nord tæt på den planlagte IKEA.

I Esbjerg Nord ligger en væsentlig koncentration af butikker med blandt andet møbelbutikkerne Idemøbler, Danbo Møbler og Ilva samt køkkenbutikkerne Invita, HTH, Svane, Designa og Kvik. Herudover har blandt andet Bilka, Harald Nyborg, Elgiganten, Stof 2000, Imerco, Jysk, Skousen og Bauhaus varegrupper, der også kan købes i IKEA.

I Esbjerg City er butiksudbuddet i højere grad præget af beklædningsbutikker. Her ligger enkelte butikker med køkkenudstyr som Imerco, Inspiration, Kop & Kande og Bahne samt enkelte udvalgsvarespecialbutikker, der forhandler lamper eller gardiner. I alt er der 9 butikker i Esbjerg City, der forhandler boligudstyr.

I Esbjerg by i øvrigt ligger i alt 21 butikker med boligudstyr. Her ligger blandt andet et par større møbelbutikker samt køkkenbutikker og bygge-markeder.

I Ribe by (34 km, 31 min) er 19 butikker med boligudstyr, heraf ligger 12 butikker i Ribe bymidte. I den nordlige del af Ribe by i Nørremarken

ligger Idémøbler samt forhandlere af tæpper, køkkener, køkkenudstyr og boligtilbehør.

I Bramming by er i alt 6 butikker med IKEA relaterede varer, mens der er i Esbjerg kommune i øvrigt er 4 butikker. Disse er primært byggemarkeder og forhandlere af hårde hvidevarer, samt en enkel Imerco i Bramming bymidte.

15 km nord for projektet ligger Varde by (kørsel 19 min). I Varde by er i alt 13 butikker med boligudstyr, heraf ligger 2 i Varde bymidte. I Varde by i øvrigt ligger blandt andet møbelbutikkerne Idémøbler og JYSK samt 3 byggemarkeder, en forhandler af lamper samt en gardinforretning.

I Varde kommune i øvrigt ligger i alt 11 butikker med boligudstyr. Heraf ligger 6 butikker i Blåvand. Butikkerne i Blåvand har dog i høj grad karakter af turistbutikker. I Ølgod by ligger 2 butikker med IKEA relaterede varer. Her ligger et byggemarked samt en køkkenforhandler. I Oksbøl ligger ligeledes et byggemarked.

I Tønder by, som ligger 82 km (1 time 19 min) fra Esbjerg, er 16 butikker med boligudstyr, heraf ligger 7 butikker i Tønder bymidte.

Tæt på den tyske grænse ligger et par større møbelbutikker med danske møbelklassikere. Disse butikker henvender sig primært til tyske kunder.

I Tønder i øvrigt er 20 butikker med IKEA relaterede varer. Hovedparten af butikkerne betjener lokale oplande eller henvender sig til turister.

Vejen by ligger 47 km (34 min) fra projektet, med 13 butikker med boligudstyr. I Vejen bymidte ligger blandt andet 2 butikker med køkkenudstyr, mens i byen i øvrigt ligger blandt andet Jysk, en tæppehandler, gardiner og byggemarkeder.

I Vejen kommune i øvrigt er 21 butikker, der forhandler boligudstyr, heraf ligger 8 butikker i Brørup by. Her ligger Idémøbler, Davidsen byggemarked og 3 forhandlere af lamper og hårde hvidevarer. I Holsted by ligger en møbelbutik, en køkkenbutik, en butik med tæpper samt en forhandler af hårde hvidevarer.

I Gram by, som er 56 km (46 min) fra projektet, er 2 butikker med boligudstyr, en møbelbutik og en forhandler af hårde hvidevarer.

I Grindsted by, 45 km og 37 min fra projektet, er 14 butikker med boligudstyr. Der er 4 butikker i Grindsted bymidte. Her ligger to forhandlere af hårde hvidevarer, en Imerco og en stofbutik. I Grindsted by i øvrigt ligger blandt andet en møbelbutik, en Jysk, et par byggemarkeder, køkkenbutik og en forhandler af hårde hvidevarer.

I Skjern by, som ligger 51 km (46 min) fra projektet, er 14 butikker med boligudstyr. I Skjern bymidte ligger 4 butikker heriblandt Imerco. I byen i øvrigt ligger en møbelbutik, et par byggemarkeder, Jysk og køkkenbutikker.

Tarm by ligger 46 km (41 min) fra projektet her er 4 butikker med IKEA relaterede varer. Her ligger en møbelbutik, en forhandler af hårde hvidevarer, radio/tv-forhandler og en forhandler af tæpper og gardiner.

Samlet set ligger der 215 butikker med boligudstyr i oplandet til projektet IKEA Esbjerg.

Bruttoareal

Bruttoarealet er defineret som det samlede areal, der hører til butikken, hvilket vil sige salgsareal, eventuelle kontorer samt lager- og personale- rum. Nedenstående vises det samlede bruttoareal for butikker med bolig- udstyr i oplandet til IKEA Esbjerg.

Tabel 2.2 Bruttoareal 2017 med boligudstyr fordelt på udbudspunkter

	Bruttoareal m ²
Esbjerg City	7.000
Esbjerg Nord	67.700
Esbjerg by i øvrigt	21.000
Ribe by	11.700
Bramming by	16.100
Esbjerg kommune i øvrigt	600
Esbjerg kommune i alt	124.100
Varde by	28.800
Varde i øvrigt	13.100
Tønder by	27.500
Tønder i øvrigt	19.600
Vejen by	15.900
Brørup by	9.900
Vejen i øvrigt	5.900
Gram	900
Skjern by	16.700
Tarm by	3.500
Grindsted by	12.200
Oplandet i alt	278.100

I Esbjerg City er 7.000 m² bruttoareal til butikker med boligudstyr.

I Esbjerg Nord, som er det område IKEA Esbjerg tænkes placeret i, er i alt 67.700 m² til butikker med boligudstyr. Herudover er hypermarkedet Bilka (12.000 m²), som også har boligudstyr, nabo til IKEA.

I Esbjerg by i øvrigt er 21.000 m² bruttoareal til butikker med boligudstyr.

I Esbjerg kommune i alt er 124.100 m² bruttoareal til boligudstyr.

I Varde by er 28.800 m² bruttoareal til butikker med boligudstyr og 13.100 m² bruttoareal i Varde kommune i øvrigt.

I Vejen kommune i alt er 31.700 m² i butikker med boligudstyr, heraf er 50 % i Vejen by.

I Skjern er 16.700 m² bruttoareal i butikker med boligudstyr, mens Tarm by har 3.500 m².

I Grindsted er 12.200 m² bruttoareal i butikker med boligudstyr.

Samlet set er registeret omkring 278.100 m² bruttoareal i butikker med boligudstyr i oplandet til IKEA Esbjerg.

Tabel 2.3 viser det gennemsnitlige bruttoareal på butikkerne i de forskellige områder i oplandet.

Boligudstysbutikkerne i oplandet har gennemsnitligt et bruttoareal på 1.300 m².

Esbjerg City har det laveste gennemsnitlige bruttoareal på 400 m² pr. butik, mens butikkerne i Esbjerg Nord har det højeste gennemsnitlige bruttoareal på 3.200 m² pr. butik.

Tabel 2.3 Gennemsnitligt bruttoareal på butikker 2017 med boligudstyr fordelt på udbudspunkter

	Bruttoareal m ²
Esbjerg City	400
Esbjerg Nord	3.200
Esbjerg by i øvrigt	1.000
Ribe by	600
Bramming by	2.700
Esbjerg kommune i øvrigt	200
Esbjerg kommune i alt	1.400
Varde by	2.200
Varde i øvrigt	1.200
Tønder by	1.700
Tønder i øvrigt	1.000
Vejen by	1.200
Brørup by	1.200
Vejen i øvrigt	500
Gram	500
Skjern by	1.200
Tarm by	900
Grindsted by	900
Oplandet i alt	1.300

Udvalgswareomsætningen

ICP har foretaget en vurdering af boligudstørsomsætningen i oplandet til IKEA Esbjerg. Vurderingen er foretaget på grundlag af rekognosceringen, tidligere gennemførte analyser samt ICP's generelle viden på området.

Den samlede omsætning med boligudstyr i oplandet var omkring 2,7 mia. kr. i 2016, heraf udgjorde Esbjerg by 1,3 mia. kr. svarende til 49 %.

Tabel 2.4 Estimeret omsætning med boligudstyr i mio. kr. incl. moms i 2016

Estimeret omsætning 2016	(mio. kr. incl. moms)
Esbjerg City	162
Esbjerg Nord	916
Esbjerg by i øvrigt	237
Ribe by	162
Bramming by	60
Esbjerg kommune i øvrigt	
Esbjerg kommune i alt	1.537
Varde by	158
Varde i øvrigt	76
Tønder by	184
Tønder i øvrigt	138
Vejen by	113
Vejen i øvrigt	128
Skjern by	160
Tarm by	
Grindsted by	188
Oplandet i alt	2.682



Detailhandelen i influensområdet

Nedenstående beskrives detailhandelen i influensområdet til projektet IKEA Esbjerg. De udbudspunkter, som har betydning for detailhandelen med boligudstyr i Esbjerg, er de øvrige større udbudspunkter i det syd-vestlige Jylland.

Udbudspunkterne Herning aflastningsområde og bymidte, Kolding Nord og bymidte, Haderslev by og Aabenraa by har betydning i influensområdet.

Det store udbud af detailhandelen i Vejle by og Aarhus har ligeledes betydning for detailhandelen i influensområdet.

IKEA Aarhus ligger 168 km fra Esbjerg, mens IKEA Odense ligger 140 km fra Esbjerg.

Kolding

Kolding har to væsentlige udbudspunkter Kolding bymidte og Kolding Nord, som er aflastningsområde. Kolding bymidte er generelt det primære udbudspunkt for borgerne i Kolding, mens Kolding Nord tiltrækker kunder fra hele Sydjylland.

Kolding Nord ligger 66 km fra Esbjerg tæt på motorvejen. Køretiden er ca. 42 minutter.

Kolding Nord

Kolding Storcenter tiltrækker forbrugere fra hele Sydjylland i kraft af både det overdækkede butikscenter samt den væsentlige koncentration af storbutikker indenfor udvalgsvarer.

Der er omkring 125 udvalgswarebutikker i området, heraf ligger ca. 90 udvalgswarebutikker i Kolding Storcenter.

Kolding Nord har blandt andet et stort udbud af boligudstysbutikker. De fleste kendte kædebutikker har en butik her som for eksempel Ilva, Bauhaus, Elgiganten, Danbo, Møblér og My Home.

Her er en meget høj andel af kædebutikker. Mere end 80 % af samtlige udvalgswarebutikker er tilknyttet et kædesamarbejde.

Kolding Storcenter og storbutikkerne har gennem de seneste år fået større betydning. Den samlede omsætning alene i Kolding Storcenter var 1,9 mia. kr. i 2016.



Kolding Nord

Kolding bymidte

Kolding bymidte har et hyggeligt gågademiljø koncentreret om især Østergade og Helligkorsgade. Der er omkring 90 udvalgswarebutikker i den funktionelle bymidte. Hovedparten af butikkerne i bymidten er beklædningsbutikker. Der er omkring 16 boligudstørsbutikker i Kolding bymidte, heriblandt Sinnerup, Imerco og Kop&Kande.



Kolding bymidte

Herning

I Herning er detailhandelen delt i Herning bymidte og Herning aflastningsområde. Herning bymidte er generelt det primære udbudspunkt for borgerne i Herning by, mens Herning aflastningsområde tiltrækker kunder fra et mere regionalt opland.

Herning aflastningsområde ligger godt 1 km øst for Herning bymidte og fungerer som et udbudspunkt i sig selv. ICP vurderer, at stort set ingen forbrugere vil bevæge sig mellem de to udbudspunkter på gåben.

Herning ligger 92 km fra Esbjerg. Køretiden er ca. 1 time 15 minutter.

Herning bymidte

Herning bymidte består af et gågadeforløb på Østergade og Bredgade. Her er knap 70 udvalgswarebutikker i Herning bymidte, heraf er halvdelen beklædningsbutikker. Der er i alt ca. 10 butikker med boligudstyr i Herning bymidte, heraf er hovedparten forhandlere af køkkenudstyr, boligtilbehør og gaveartikler.

Den samlede udvalgswareomsætning vurderes at være omkring 681 mio. kr. i Herning bymidte.



Herning bymidte

Herning aflastningsområde

I Herning aflastningsområde er hovedparten af butikkerne koncentreret i det overdækkede shoppingcenter HerningCentret. Her er ca. 58 butikker, heraf hovedparten beklædningsbutikker.

I Herning aflastningsområde i alt er omkring 19 boligudstørsbutikker.

I aflastningsområdet i øvrigt ligger hypermarkedet Bilka samt en række store butikker med boligudstyr så som Bauhaus, Jysk, My Home og Senge-specialisten.

I Herning er der planer om at udvide aflastningsområdet ved Herning-centret samt forslag til to nye aflastningsområder ved hhv. Birk og Vesterholmvej med et samlet bruttoareal på ca. 20.000 m², som forventes udnyttet primært til udvalgsvarer.



HerningCentret

Haderslev

Haderslev bymidte er et væsentligt indkøbssted primært for forbrugerne i Haderslev kommune. Haderslev bymidte ligger knap 100 km fra Esbjerg.

Haderslev bymidte har et hyggeligt gågademiljø koncentreret om Apotekergade, Bispegade, Storegade og Gravene. Der er i alt 88 udvalgswarebutikker i bymidten, heraf er 20 boligudstørsbutikker. Den samlede udvalgswareomsætning var omkring 628 mio. kr. i 2015 i Haderslev bymidte.

Udover bymidten er koncentreret en del store udvalgswarebutikker i et aflastningsområde nord for Haderslev bymidte. Her ligger i alt 12 udvalgswarebutikker og 13 butikker med særligt pladskrævende varer. Her ligger blandt andet møbelbutikkerne Møbler, Inbo Møblér, samt Skousen, Punkt 1 og HTH.



Haderslev bymidte

Aabenraa

Aabenraa bymidte er det primære udbudspunkt for borgerne i Aabenraa kommune.

Aabenraa bymidte er koncentreret i Ramsherred, Storegade og Storetorv. Aabenraa bymidte har omkring 85 udvalgswarebutikker, heraf er 21 butikker med boligudstyr.

I Aabenraa by i øvrigt er omkring 16 boligudstysbutikker, heriblandt Idémøbler.



Aabenraa

Vejle

I Vejle er detailhandelen primært blevet koncentreret i Vejle Midtby.

Detailhandelskoncentrationen med hypermarkedet Bilka nord for Vejle tiltrækker dog også en del kunder fra et større opland. Her ligger ligeledes en væsentlig koncentration af møbelbutikker og køkkenbutikker. Her ligger blandt andet Møblér, Idémøbler, Vejle Møbelhus samt et bredt udvalg af køkkenbutikker.

Vejle Midtby består af gågaderne Søndergade/Torvegade/Nørregade og shoppingcentret "Bryggen". Der er i alt ca. 235 udvalgswarebutikker i Vejle Midtby, heraf ligger knap 60 i shoppingcentret Bryggen.

Knap halvdelen af butikkerne i Vejle Midtby er beklædningsbutikker, hvor shoppingcentret Bryggen har den største koncentration af beklædningsbutikker. Der er knap 60 boligudstysbutikker i Vejle Midtby.



Vejle Midtby



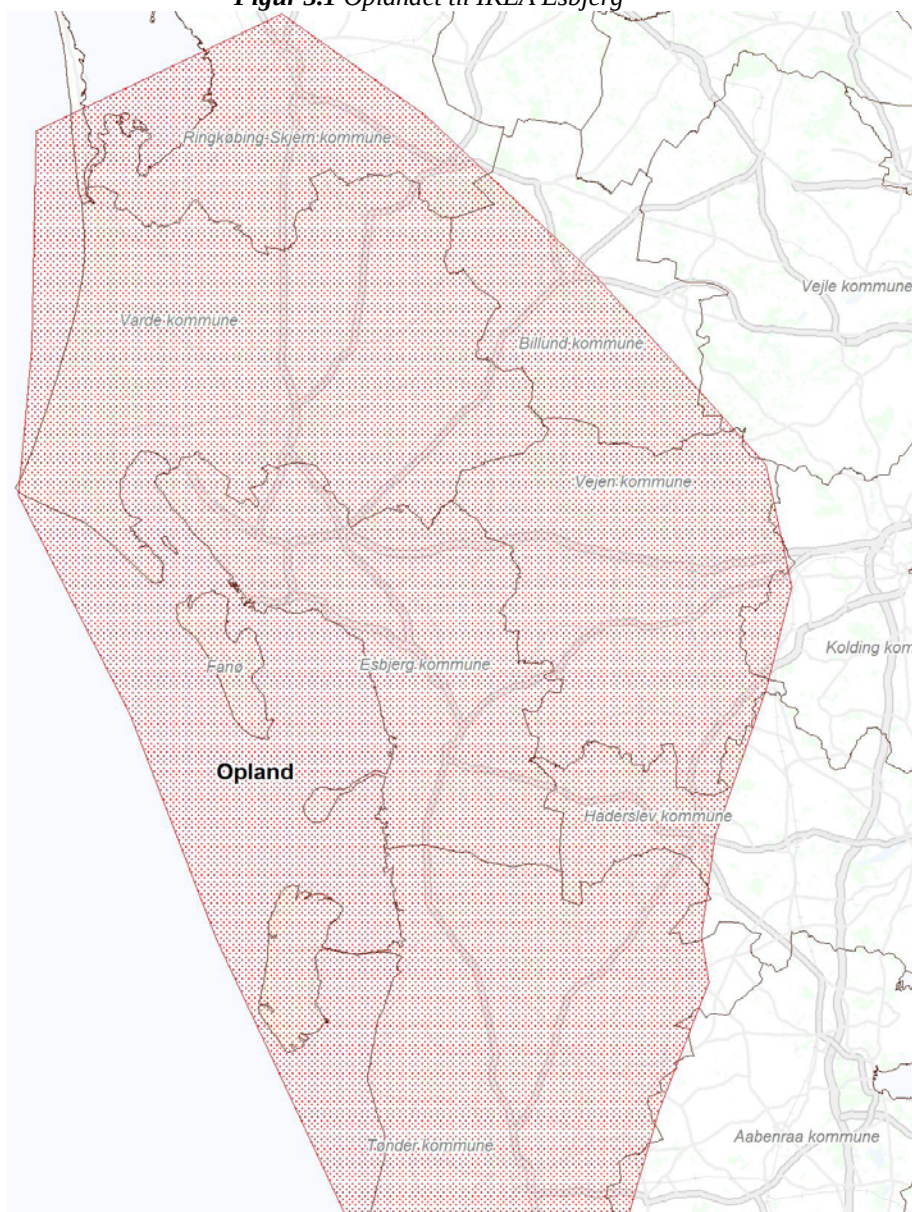
Befolknings- og forbrugsforhold

Til brug for vurderinger af etablering af IKEA Esbjerg belyses størrelsen af det nuværende og fremtidige forbrug af boligudstyr i oplandet.

Nedenstående er forbruget opgjort for oplandet til projektet, således indgår kommunerne Esbjerg, Fanø, Varde, Vejen, Tønder samt det vestlige Haderslev kommune, det vestlige Billund kommune og det sydvestlige Ringkøbing-Skjern kommune, som er illustreret i figur 3.1.

Forbruget er beregnet for boligudstyr, da det er den type varer der kan købes i IKEA samt i de butikstyper der er i alternativ-2.

Figur 3.1 Oplandet til IKEA Esbjerg



Datagrundlag og horisontår

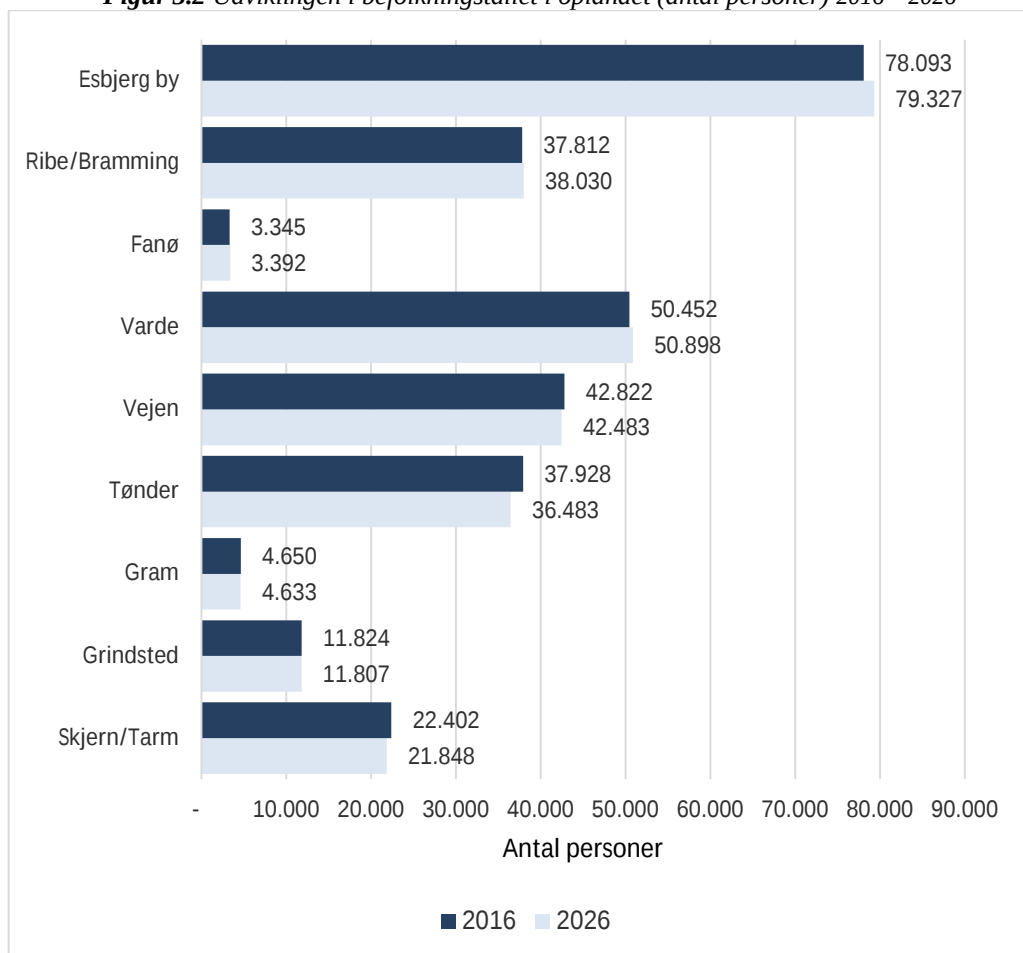
Der er ved beregningen af forbruget i oplandet anvendt ICP's bearbejdning af Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt oplysninger om bl.a. indkomst, bolig- og befolkningsforhold. I Esbjerg kommune er seneste befolkningsprognose fra Esbjerg Kommune anvendt, mens seneste befolkningsprognose fra Danmarks Statistik er anvendt i det øvrige opland.

Beregningerne og opgørelserne knytter sig til 2016 samt horisontåret 2026.

Befolknings- og indkomstforhold

Figur 3.2 viser udviklingen i befolkningstallet i oplandet til IKEA Esbjerg. I det samlede opland boede ca. 289.300 personer i 2016. Samlet set forventes befolkningstallet for det samlede opland at være nogenlunde konstant i perioden 2016 til 2026.

Figur 3.2 Udviklingen i befolkningstallet i oplandet (antal personer) 2016 – 2026



Der er dog forskel på udviklingen i befolkningstallet i de enkelte områder.

I Esbjerg by forventes befolkningstallet at stige knap 2 % i perioden 2016 til 2016 fra 78.100 personer i 2016 til 79.300 personer i 2026.

I Ribe og Bramming forventes ligeledes en stigning i befolkningstallet på knap 1 % fra 37.800 personer i 2016 til 38.000 personer i 2026.

Samlet set boede 115.900 personer i Esbjerg kommune i 2016, hvilket forventes at stige til 117.400 personer i 2026, svarende til en stigning på 1 %.

På Fanø boede godt 3.300 personer i 2016, hvilket forventes at stige godt 1 % til ca. 3.400 personer i 2026.

I Varde kommune forventes befolkningstallet at stige knap 1 % fra 50.500 personer i 2016 til 50.900 personer i 2026.

I Tønder kommune forventes befolkningstallet at falde 4 % 37.900 personer i 2016 til 36.500 personer i 2026.

I oplandet fra det sydlige del af Ringkøbing-Skjern kommune omkring

Skjern og Tarm boede ca. 22.400 personer i 2016, hvilket forventes at falde ca. 2 % til 21.800 personer i 2026.

I oplandet fra Vejen kommune boede ca. 42.800 personer i 2016, hvilket forventes at falde 1 % til 42.500 personer i 2026.

I oplandet fra henholdsvis Grindsted og Gram forventes befolkningstallet at være konstant i perioden 2016 til 2026.

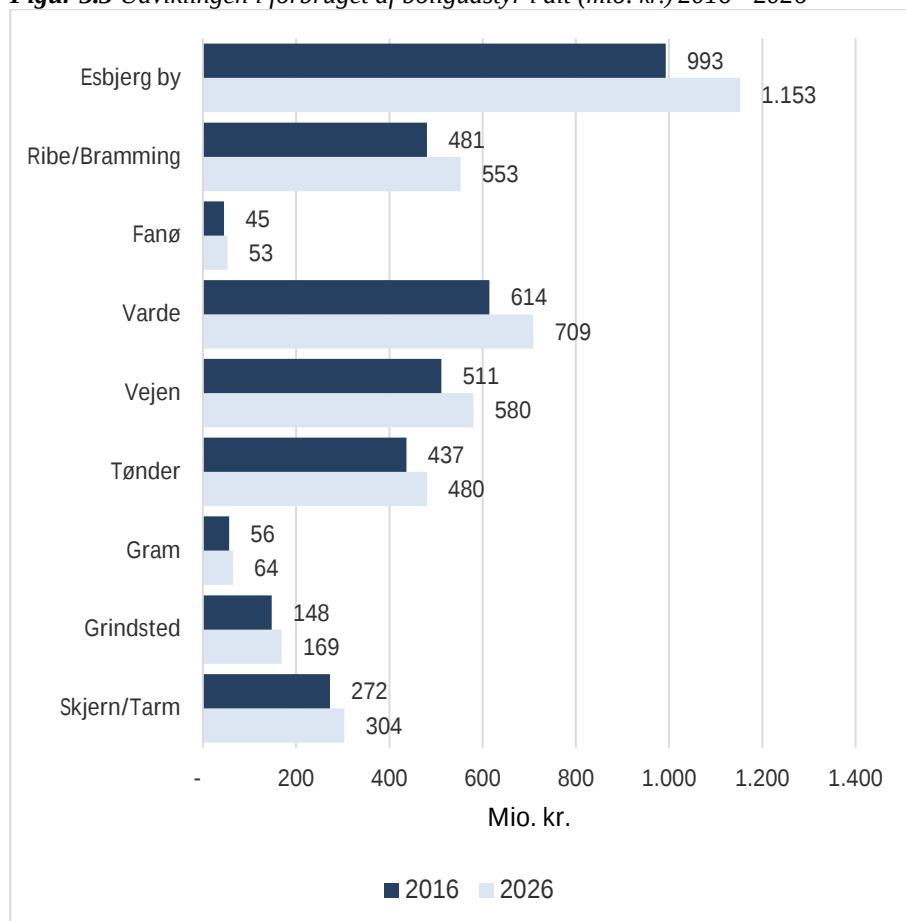
Forbrugsforhold

På baggrund af ovenstående oplysninger om befolknings- og indkomstforholdene samt ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser er forbruget af boligudstyr beregnet for 2016 og 2026.

Det samlede forbrug af boligudstyr i oplandet var 3,14 mia. kr. i 2016, hvilket forventes at stige 14 % til 3,59 mia. kr. i 2026.

Forbruget af udvalgsvarer hos borgerne i Esbjerg kommune i alt var 1,47 mia. kr. i 2016 og forventes at stige til 3,59 mia. kr. i 2026, hvilket er en stigning på 16 %.

Figur 3.3 Udviklingen i forbruget af boligudstyr i alt (mio. kr.) 2016 - 2026



Bilag 1

Branchefortegnelse detailhandel

Dagligvarer

- 471110 Købmænd og døgnkiosker
- 471120 Supermarkeder
- 471130 Discountforretninger
- 471900 Anden detailhandel fra ikke-specialiserede forretninger
- 472100 Frugt- og grøntforretninger
- 472200 Slagter- og viktualieforretninger
- 472300 Fiskeforretninger
- 472400 Detailhandel med brød, konditori- og sukkervarer
- 472500 Detailhandel med drikkevarer
- 472600 Tobaksforretninger
- 472900 Anden detailhandel med fødevarer i specialforretninger
- 473000 Servicestationer med kiosk
- 477300 Apoteker
- 477400 Detailhandel med medicinske og ortopædiske artikler
- 477500 Detailhandel med kosmetikvarer og produkter til personlig pleje
- 477610 Blomsterforretninger

Beklædning

475100 Detailhandel med kjolestoffer, garn, broderier mv.

477110 Tøjforretninger

477120 Babyudstys- og børnetøjsforretninger

477210 Skotøjsforretninger

477900 Forhandlere af brugt tøj

Boligudstyr

- 474100 Detailhandel med computere, ydre enheder og software
- 474200 Detailhandel med telekommunikationsudstyr
- 474300 Radio- og tv-forretninger
- 475210 Farve- og tapetforretninger
- 475300 Detailhandel med tæpper, vægbeklædning og gulvbelægning
- 475400 Detailhandel med elektriske husholdningsapparater
- 475910 Møbelforretninger
- 475920 Boligtekstilforretninger
- 475930 Detailhandel med køkkenudstyr, glas, porcelæn, bestik, vaser, lysestager mv.
- 475990 Detailhandel med møbler og belysningsartikler samt husholdningsartikler i.a.n.
- 477830 Forhandlere af gaveartikler og brugskunst
- 477840 Kunsthandel og gallerivirksomhed
- 477900 Detailhandel med brugte varer i forretninger
- 952900 Låsesmede, hvis salgslokale
- 477900 Andre forhandlere af brugte varer

Øvrige udvalgsvarer

- 453200 Detailhandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer
- 475940 Forhandlere af musikinstrumenter
- 476100 Detailhandel med bøger
- 476200 Detailhandel med aviser og papirvarer
- 476300 Detailhandel med musik- og videooptagelser
- 476410 Forhandlere af sports- og campingudstyr
- 476420 Cykel- og knallertforretninger
- 476500 Detailhandel med spil og legetøj
- 477220 Lædervareforretninger
- 477630 Dyrehandel
- 477700 Detailhandel med ure, smykker og guld- og sølvvarer
- 477810 Optikere
- 477820 Fotoforretninger
- 477890 Detailhandel med andre varer i.a.n.
- 477900 Bogantikvariater
- 477900 Andre forhandlere af brugte varer

Særligt pladskrævende

- 451120 Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser
- 451910 Engros- og detailhandel med campingkøretøjer, små trailere mv.
- 451920 Engros- og detailhandel med lastbiler og påhængsvogne mv.
- 454000 Salg, vedligeholdelse og reparation af motorcykler og reservedele og tilbehør hertil
- 475220 Byggemarkeder og værktøjsmagasiner
- 476430 Forhandlere af lystbåde og udstyr hertil
- 477620 Planteforhandlere og havecentre
- 477890 Detailhandel med køkken og badeværelselementer

BILAG 2: Resultatudtræk af trafiksimulering

Kapacitetsberegningen er foretaget i Vissim. Trafikken er indlagt på kvartersniveau i Vissim. Simuleringsprogrammet skaber selv en variation i ankomstfordelingen. Der er derfor foretaget 25 simuleringer og udtrukket resultater for disse kørsler.

Kø længder er både angivet som en gennemsnitskø og en maksimal kø længde (i dette tilfælde en 95 % fraktil). Kø længderne måles fra stopstregen og bagud. Modellen tager højde for, at trafikken skal nå en vis hastighed før en kø kan siges at være opløst. Samtidig tages der højde for afstanden mellem bilerne. Det betyder, at en kø godt kan være i bevægelse.

Den gennemsnitlige kø længde er den, der opleves over alle 25 kørsler af modellen i et givent punkt. Da det normalt ikke er gennemsnitskøen der projekteres efter når et kryds skal ombygges, skal denne værdi tolkes som et pejlemærke for, hvor ofte den maksimale kø længde optræder. Hvis den gennemsnitlige kø længde ligger tæt på den maksimale kø længde er der større sandsynlighed for, at den maksimale kø længde optræder flere gange og ikke bare i enkelte spidsbelastninger.

Forsinkelser er anført med et serviceniveau (LOS = **L**evel **O**f **S**ervice) fra A til F, som har følgende fortolkning:

A	Næsten ingen forsinkelse
B	Begyndende forsinkelse
C	Ringe forsinkelse
D	Nogen forsinkelse
E	Stor forsinkelse
F	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)

BILAG 3: Støjberegning, konturkort

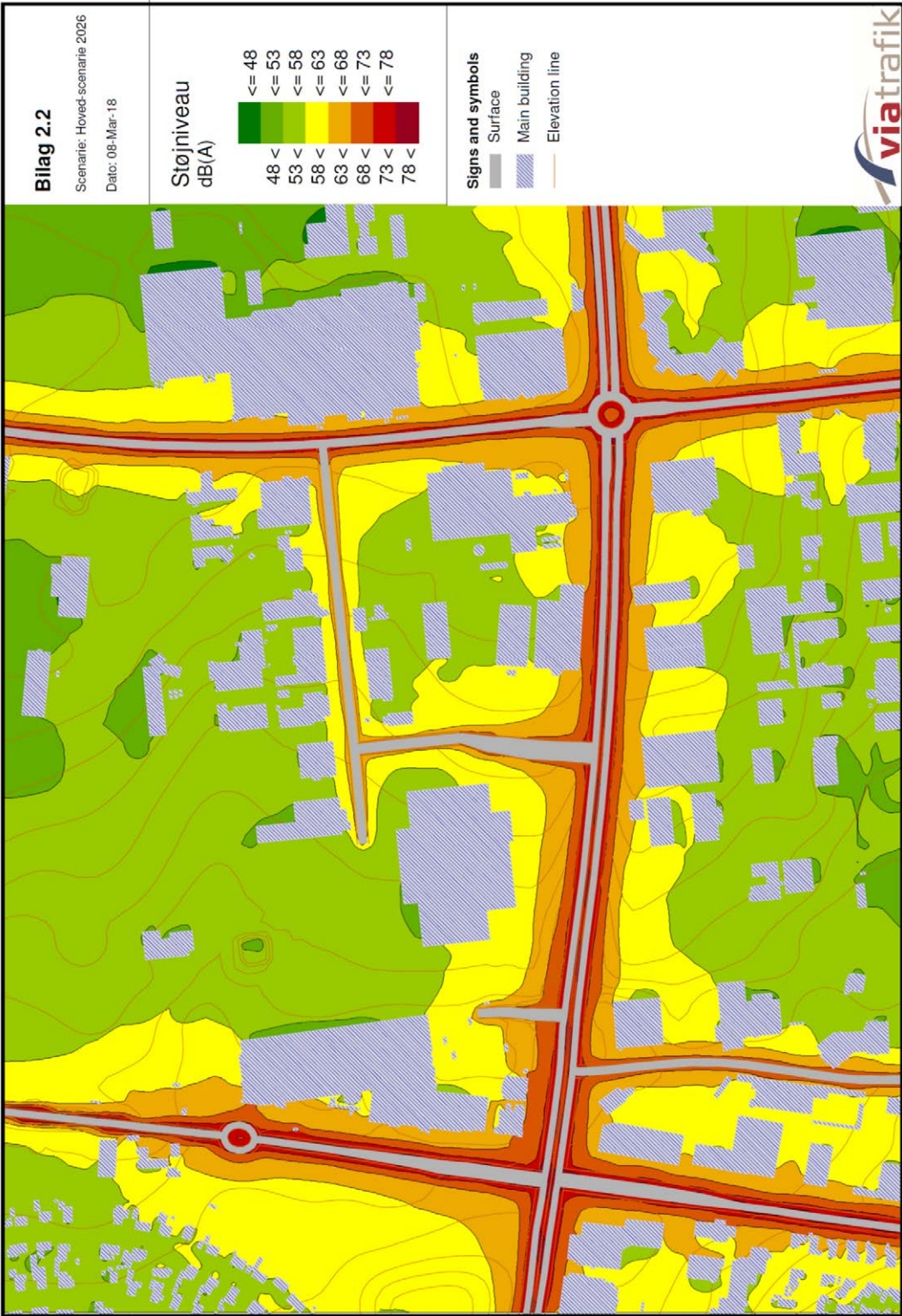
BILAG 3.0: Basis 2017



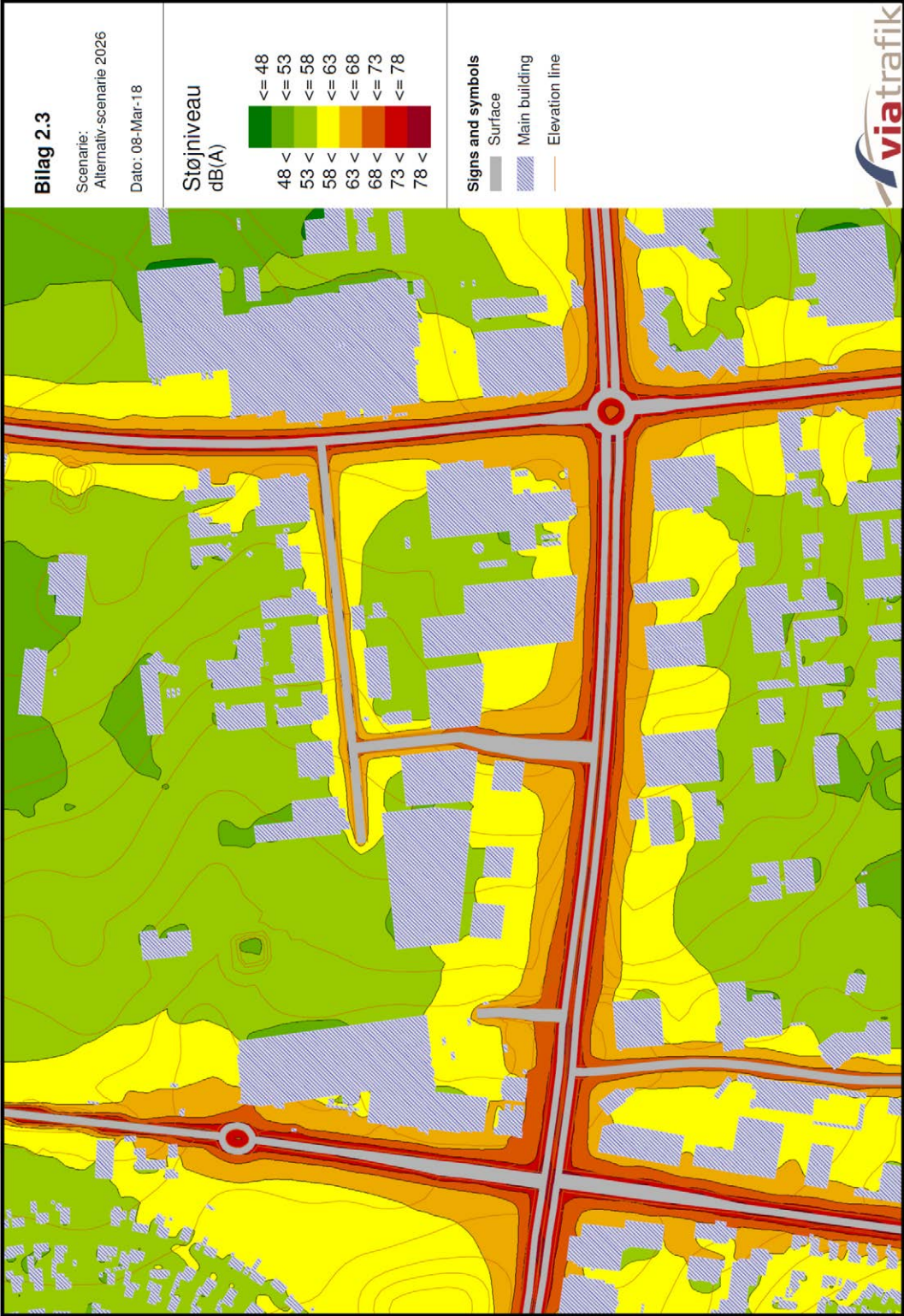
BILAG 3.1: 0-alternativ 2026

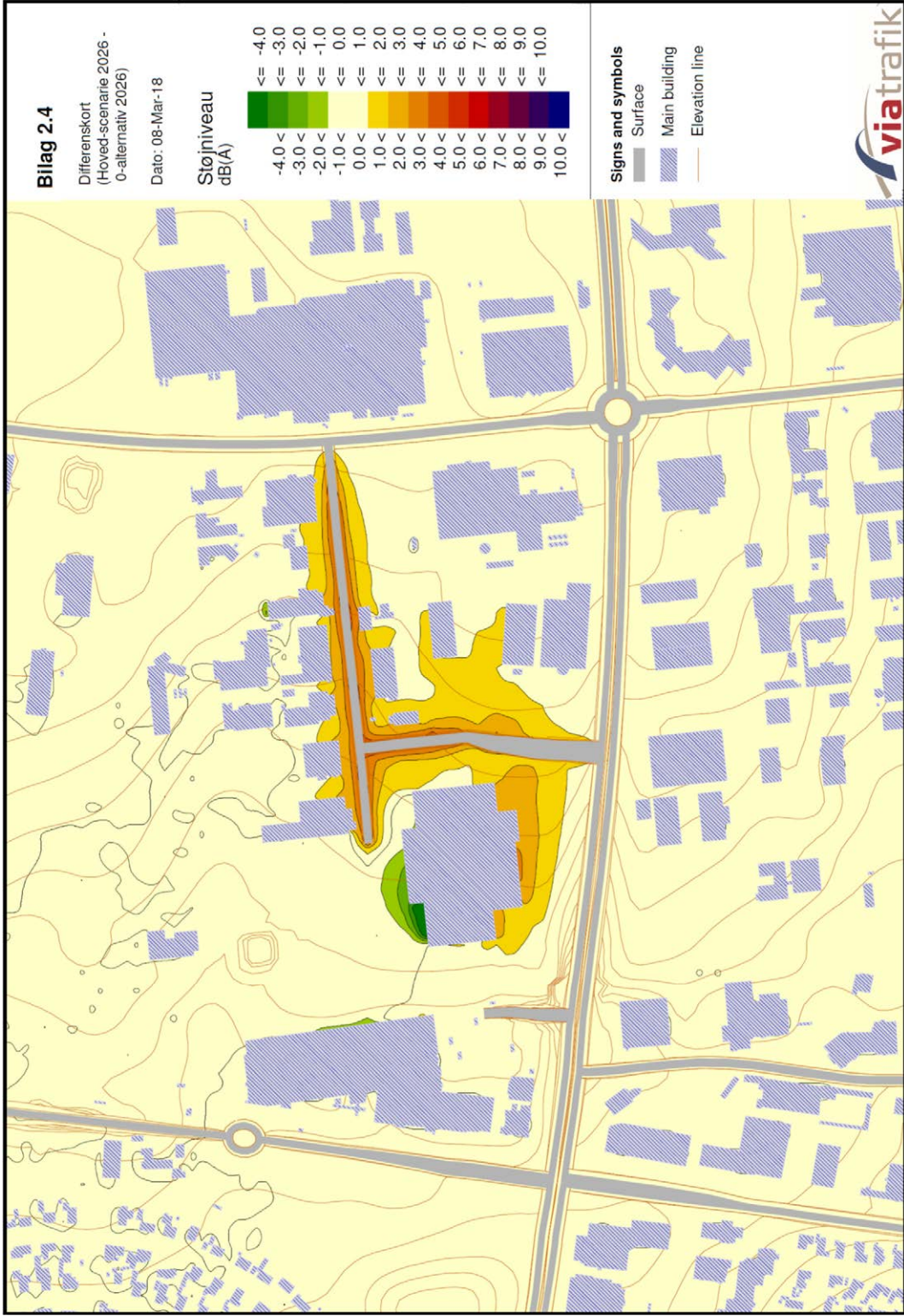


BILAG 3.2: Hoved-scenarie 2026



BILAG 3.3: Alternativ-scenarie 2026





Bilag 4 - Visualiseringer



Figur 1: Kort med fotostandpunkter.



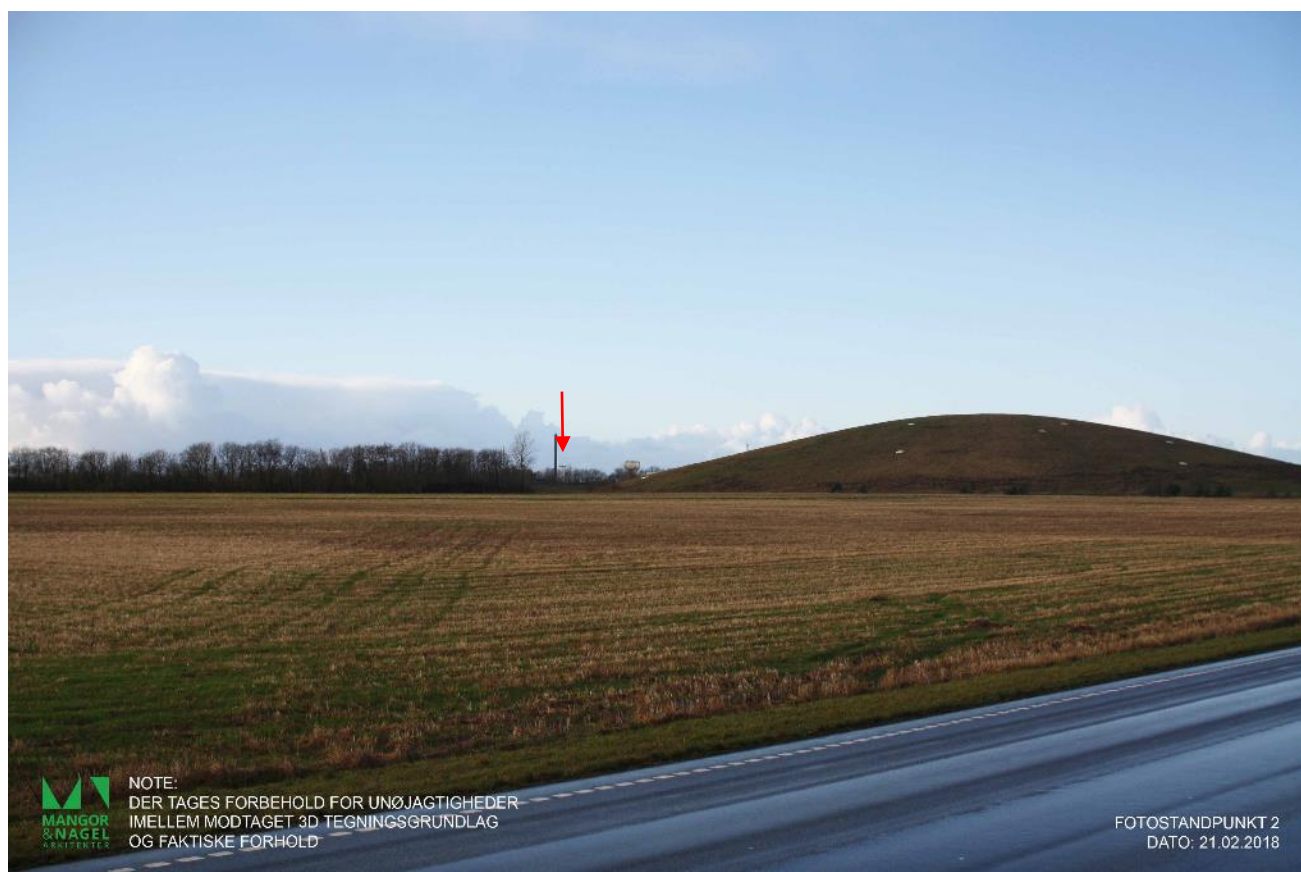
Figur 2: Fotostandpunkt 1
Eksisterende forhold fra Kjørsing Ringvej ved Syd Energi



Figur 3: Fotostandpunkt 1
Fremtidige forhold fra Kjørsing Ringvej ved Syd Energi



Figur 4: Fotostandpunkt 2
Eksisterende forhold fra Vestkystvej



Figur 5: Fotostandpunkt 2
Fremtidige forhold fra Vestkystvej



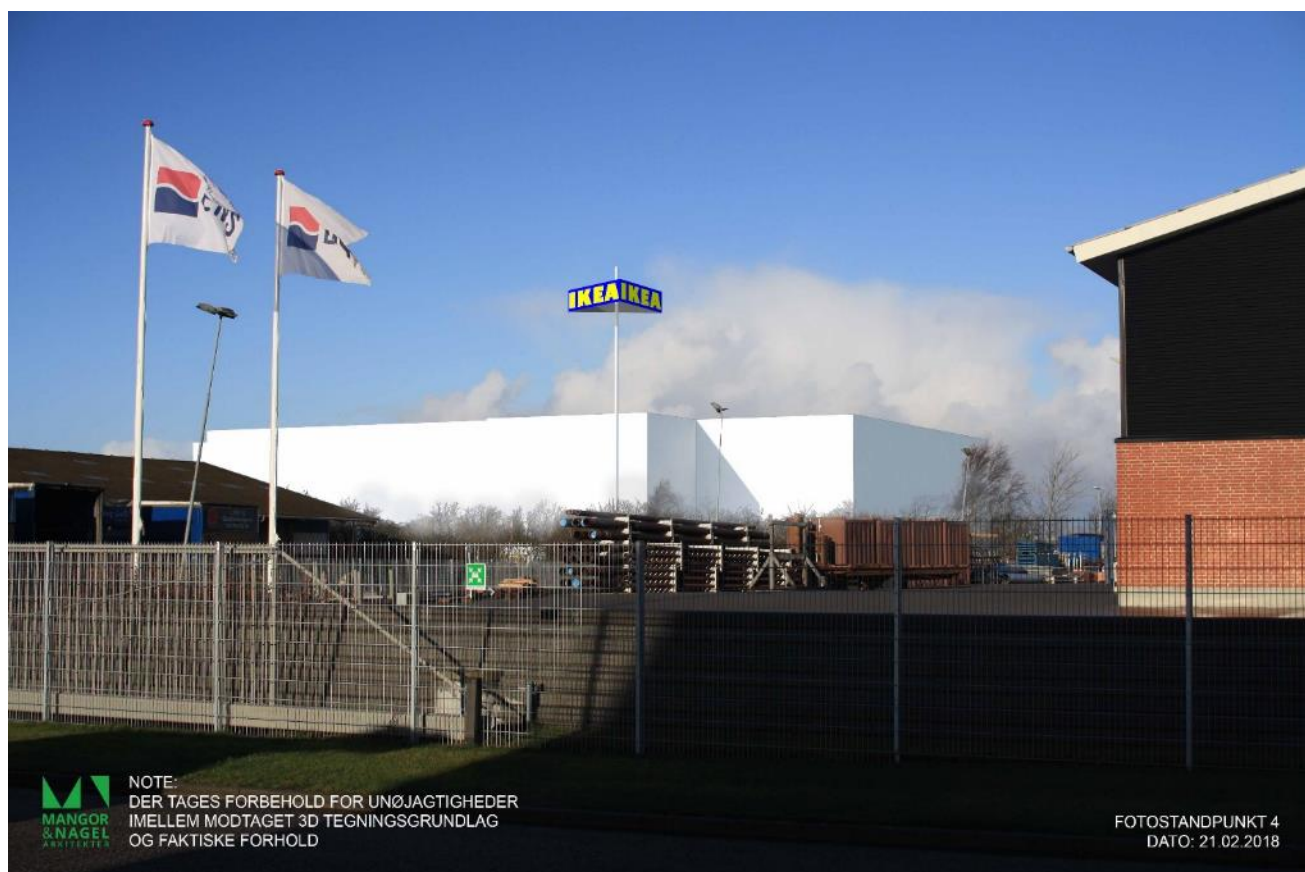
Figur 6: Fotostandpunkt 3
Eksisterende forhold fra rundkørslen ved Kjersing Ringvej og Storebæltsvej



Figur 7: Fotostandpunkt 3
Fremtidige forhold fra rundkørslen ved Kjersing Ringvej og Storebæltsvej



Figur 8: Fotostandpunkt 4
Eksisterende forhold fra Lillebæltsvej



Figur 9: Fotostandpunkt 4
Fremtidige forhold fra Lillebæltsvej



Figur 10: Fotostandpunkt 5
Eksisterende forhold fra krydset mellem Gjesing Ringvej og Stormgade



Figur 11: Fotostandpunkt 5
Fremtidige forhold fra krydset mellem Gjesing Ringvej og Stormgade



Figur 12: Fotostandpunkt 6
Eksisterende forhold fra krydset ved Gjering Ringvej og Gl. Vardevej



Figur 13: Fotostandpunkt 6
Fremtidige forhold fra krydset ved Gjering Ringvej og Gl. Vardevej



Figur 14: Fotostandpunkt 7
Eksisterende forhold fra rundkørslen på Gl. Vardevej ved Esbjerg Storcenter



Figur 15: Fotostandpunkt 7
Fremtidige forhold fra rundkørslen på Gl. Vardevej ved Esbjerg Storcenter



Figur 16: Fotostandpunkt 8
Eksisterende forhold fra Esbjerg Storcenter ved Gjesing Kirke



Figur 17: Fotostandpunkt 8
Fremtidige forhold fra Esbjerg Storcenter ved Gjesing Kirke



Figur 18: Fotostandpunkt 9
Eksisterende forhold fra Gjesing Kirke



Figur 19: Fotostandpunkt 9
Fremtidige forhold fra Gjesing Kirke



Figur 20: Fotostandpunkt 10
Eksisterende forhold fra Vestkystvej



Figur 21: Fotostandpunkt 10
Fremtidige forhold fra Vestkystvej



NOTE:
DER TAGES FORBEHOLD FOR UNØJAGTIGHEDER
IMELLEM MODTAGET 3D TEGNINGSGRUNDLAG
OG FAKTISKE FORHOLD

FOTOSTANDPUNKT 10
DATO: 21.02.2018