AFSNIT C

TRAFIKKEN UDEFRA

Først planlægges "de stive anlæg", d.v.s. de store trafikanlæg ..... side 1

Byens udvikling må i stigende grad gå mod øst, her spærrer banen ..... side 1

Rationel forbedring kræver flytning af banen ..... side 2

Banen placeret mellem det høje og det lave terrain ..... side 2

Fordelene ved en flytning af jernbanen ..... side 3

Facadeløs vej til lufthavnen ..... side 4

Plan visende jernbanen, alternativ A ..... side 5

Plan visende jernbanen, alternativ B ..... side 6

Diagram for færdslen til havnen 1949 ..... side 8

Usædvanlig mange trafikanter til havnen gør ophold i Esbjerg ..... side 9

Gennemkørselsgader til havnen .... side 10

For- og imod en øst-vestgående gennemkørselsgade ..... side 11

System af hovedtrafiklinier, alternativ I ..... side 12

System af hovedtrafiklinier, alternativ II ..... side 13

Man må arbejde med en elastisk plan ..... side 14

TRAFIKKEN UDEFRA.

Ved fastlæggelsen af en byplan for en række år frem i tiden er det nødvendigt først nøje at overveje placeringen af de store tekniske anlæg, der er så stive og kostbare, at de vanskeligt kan flyttes, når de een gang er udført. Til denne kategori hører de anlæg, der kræves af den store trafik udefra til byen. Nævnt i rækkefølge efter deres "stivhed" må de for Esbjergs vedkommende formentlig blive: Havn, jernbane, lufthavn, hovedvej. En eventuel Fanøbro må regnes for uflyttelig, når den først er udført, og den bør derfor placeres med megen hensyntagen til de andre store trafikled og til byplanen som helhed.

Havnen må udvikle sig af den eksisterende ved udvidelse henholdsvis mod nord-vest og mod øst. Havnens effektivitet hænger nøje sammen med banen og i stigende grad med landevejenes kapacitet. Den nuværende placering af jernbanen var passende for Esbjerg by på et stadium, hvor den kun havde en snes tusind indbyggere. Nu er den allerede en følelig ulempe for byens naturlige udvikling. Denne ulempe vil tage til sammen med byens fortsatte vækst.

Banen er lagt med sin station på det høje terrain. Nedkørslen herfra og til havnen sker med et maksimum af hældning og et minimum af kurveradius. Dette er i sig selv uheldigt, så uheldigt, at man inden for Statsbanerne undersøger, hvorledes man kan ændre disse forhold og ved en kostbar ombygning få en gunstigere nedkørsel.

Men særlig uheldigt er det, at banen ved sin placering ligger som en brutal hindring for byens udvikling mod øst. Mod syd-vest og syd er Esbjerg begrænset af havnen. Derfor har man indtil nu uvilkårlig tænkt sig, at den bymæssige udvikling måtte ske mod nord-vest. Men som ovenfor beskrevet (afsnit B. De naturgeografiske forhold) sætter terrainforhold og beplantning en klar grænse for byens vækst mod nord-vest, og nu er man ved at nå grænsen. Udviklingen må derfor i fremtiden i stigende grad tænkes at foregå mod øst, hvor der hidtil var mere spredt bebyggelse eller helt landlige områder. Men øst for det oprindelige Esbjerg støder man på jernbanen, der kun kan passeres ved viadukten ved Frodesgade og underkørslen ved Borgergade, og begge passager er meget dårlige. De ligger ikke særlig godt som forbindelse mellem de østlige bydele og det oprindelige Esbjerg, og det er vanskeligt at forbedre dem som færdselsled. Nogen overkørsel over jernbanen mellem disse to steder kan ikke etableres, så længe jernbanen ligger i sit nuværende niveau.

Hvis man kunne forsænke jernbanen, så at der kunne føres viadukter i gadeniveau hen over den, kunne man opnå nogle ønskelige forbindelser, og man ville samtidig få en mindre brat nedkørsel til havnen. Men en sænkning af jernbanen kan næppe anses for gennemførlig, hvis den skal foretages på det sted, hvor den nu er placeret, da banen skal være i drift hver dag i al den tid, en eventuel ombygning kommer til at stå på. En ændring af en stations niveau uden flytning af stationen er meget kostbar og kan, som i Esbjerg, være så vanskelig at foretage, at man må se bort fra den mulighed.

Hvis man engang vil gennemføre en rationel forbedring, bliver man derfor nødsaget til at foretage en fuldstændig flytning af jernbanen. Det vil blive et meget omfattende og meget kostbart arbejde, som man næppe vil tage fat på, hvis byen ikke bliver væsentlig større, end den nu er. Men da man - som omtalt i afsnit A - ved en dispositionsplan netop må regne med, at Esbjerg kan vokse stærkt i fremtiden, må man også tage den mulighed i betragtning, at man engang vil anse det for nødvendigt at foretage en sådan flytning. Det betyder ikke, at man nu træffer dispositioner, der binder fremtiden til nogle store anlægsomkostninger, men, at man prøver at disponere sådan, at det ikke bliver dyrere end højst nødvendigt at foretage en eventuel flytning. Ved fastlæggelsen af en dispositionsplan bør man handle på langt sigt og, så godt det er muligt, prøve at forudse en kommende udvikling. En dispositionsplan er ikke et projekt til noget, der skal udføres, men en plan, der reserverer muligheder for det, der kan blive brug for. Derfor har man i dispositionsplanen ment at måtte regne med jernbanens flytning som en eventualitet og vise, hvorledes man kan disponere, så at flytningen, der i sig selv er kostbar, ikke bliver yderligere uoverkommelig. Det betyder, at man ikke skal lægge permanente anlæg der, hvor jernbanen kan tænkes at komme. Den foreslåede reservering af arealer bliver ikke kostbar, og den holder alle muligheder åbne - også den, at man aldrig flytter jernbanen.

Mulighederne for en jernbanes flytning er blevet undersøgt af Statsbanerne ved banechefen. Resultatet er blevet nogle forslag til en bane, der ikke føres ind over det høje terrain for der efter at føres ned til havnen, men en banelinie, der ude østfra føres nærmere kysten og forbliver nedenfor det højtliggende terrain, som det nuværende Esbjerg er placeret på.

I store træk kan man betragte Esbjerg bys område som værende det højtliggende areal, medens Esbjerg havns område er det lavtliggende. Jernbanen hører både til byen og til havnen og vil i byplanen ligge rigtigst på grænsen mellem dem, altså mellem det høje og det lave terrain. Stationen vil ligge udmærket i en højde, der muliggør, at gade- og vejtrafik føres ud over banen, altså således at man som f.eks. i København og Århus går fra stationens perroner op til banegårdspladsen. Det muliggør bl.a., at forbindelsen til en fremtidig Fanøbro kan føres over banen og uafhængig af denne. Banen bør altså ligge lavere end byen, men nær dens midte (Kongensgade), så at den kan betjene byen. Ved at ligge lavere, end den nu gør, får den samtidig bedre forbindelse med havnen.

Fra Statsbanernes side er der udarbejdet flere forslag til en omlægning af banen efter de her angivne principper. Efter de første forslag skulle banen føres ind til en personbanegård ud for Kongensgade for så at føres videre til Varde ad samme linie som Vardebanen nu. Efter et senere forslag vist side 5 lægges banegården længere syd på, og banen til Varde føres syd og vest om byen.

Derved undgår man helt at skille den vestlige og østlige del af byen ved en banegrav. Til gengæld bliver der en banegrav mellem byen og havnen. Men terrainforholdene er i forvejen således, at man kun enkelte steder kan køre fra byen ned til havnen, og forbindelserne bliver altså ikke væsentlig anderledes ved at man lægger en bane dèr, hvor skråningen skiller byens høje terrain fra det lave.

Personbanegården kan komme til at ligge omtrent syd for den nuværende Jernbanegade, og der kan blive plads til en stationsplads, til rutebilstation og til posthus. Afstanden fra personbanegården og til byens hovedstrøg, Kongensgade, og til torvet bliver ikke længere end nu. Flytningen af banegården vil derfor næppe volde nogen forstyrrende ændring i værdierne i den indre by.

Fordelene ved denne placering er mange og store. Banen selv får bedre forhold, derunder også de bedste udvidelsesmuligheder. Hvis banen ikke flyttes, kan der godt i fremtiden blive brug for et omfattende areal syd for Darumvej til rangerbanegård, der ikke kan placeres så godt på noget andet sted. Se planen side 4.

Byens udvikling mod øst kan ske uhindret, og kvartererne øst for Exnersgade vil få stærkt forøget værdi ved at opnå en nærmere forbindelse med bycentret.

Byen kan få et rigtigt beliggende industrikvarter mellem Darumvej og den nye bane med fabriksspor fra denne.

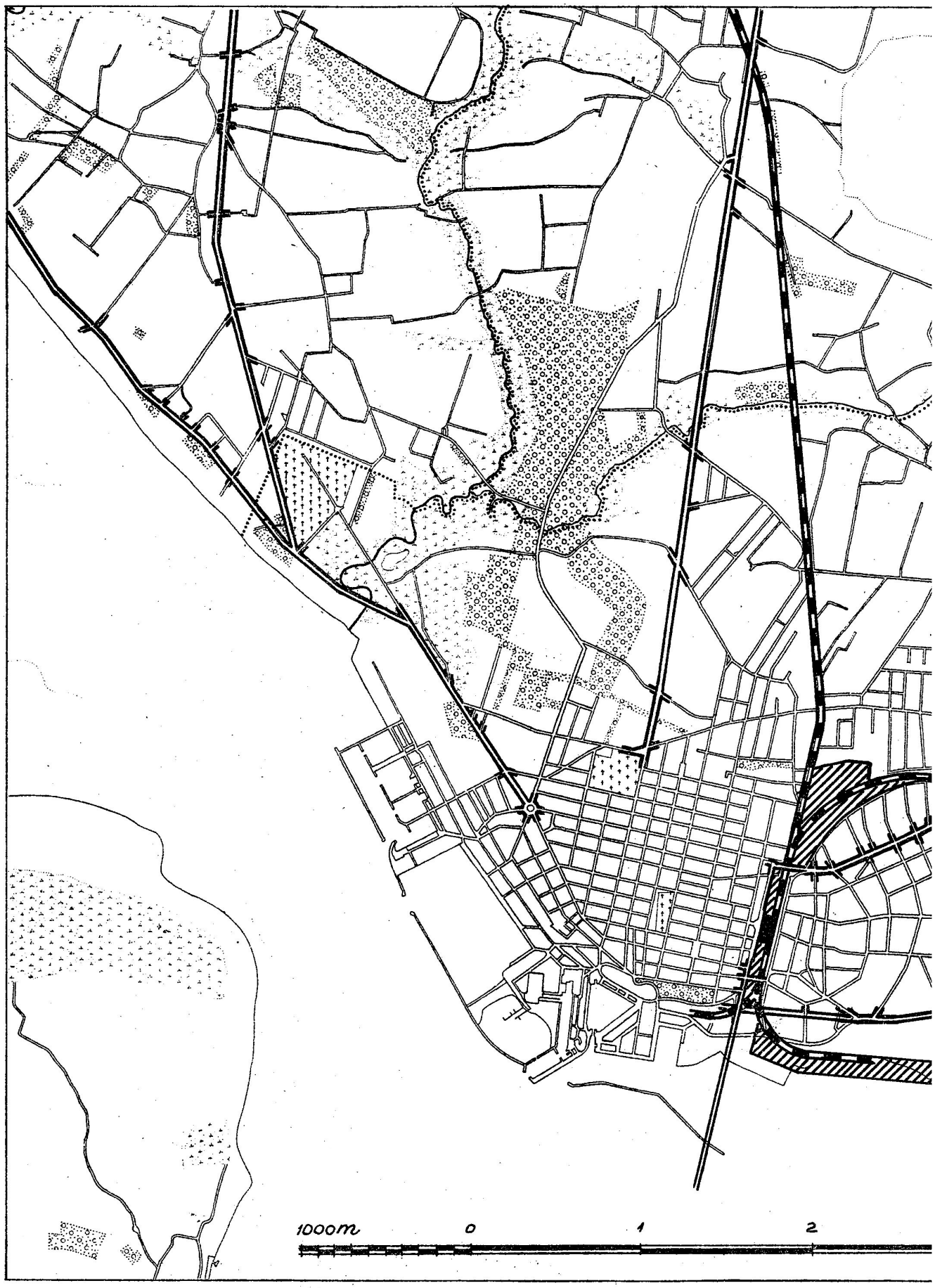
Den gamle by kan på de arealer, der nu indtages af banegården, få en udvidelse ved en række centralt beliggende karreer, der kan udnyttes til offentlige og halvt offentlige bygninger. Der er et stærkt behov for sådanne grunde, der vil repræsentere store værdier i penge. De kan skønsmæssigt, efter deres beliggenhed, sættes til en værdi af ca. 5 millioner kroner.

De arealer, banen nu råder over nord for Frodesgade-viadukten, vil blive til rådighed for et moderne boligkvarter liggende grupperet om grønne områder nær byens midte.

Banearealerne henholdsvis for banen fra Fredericia og fra Varde vil blive til rådighed for nye veje, der kan føres som facadeløse veje nær ind til byens midte.

Jernbanens flytning løser altså en hel række spørgsmål af vital betydning for en by i vækst: Byens frie udvikling, fabrikskvarter, grunde til offentlige bygninger, grunde til et velbeliggende boligkvarter, facadeløse adgangsveje til bymidten.

Det sidste spørgsmål har stor betydning for lufthavnen. Denne ligger ca. 5 km i fugleflugtslinie fra byens torv. Men en hurtig forbindelse derud er vanskelig at etablere med det nuværende vejnet. Man bør ikke undervurdere betydningen af en lufthavn for en by af Esbjergs særlige art. Men værdien afhænger i høj grad af, hvor bekvem en forbindelse der kan etableres med byen. Lufthavnen må på grund af sine krav dels til terrainet, dels til omgivelser, der ikke ved højde må frembyde hindringer for luftrafikken, nødvendigvis ligge langt fra bymidten. Men hvis trafikforbindelserne bliver for dårlige, bliver der et misforhold mellem selve luftfartens hastighed (der er en af dens særlige værdier) og landtrafikkens langsomhed mellem lufthavn og by. Derfor bestræber man sig for at etablere de hurtigst mulige trafikforbindelser mellem byerne og deres lufthavne. I København har man projekteret en ny kostbar facadeløs vej fra Kastrup alene af hensyn til trafikken til og fra lufthavnen. Omdannes den nuværende Vardebane til en facadeløs vej, får man en første klasses udfaldsvej, der fører helt fra jernbaneplads og rutebilstation og ud til lufthavnen.



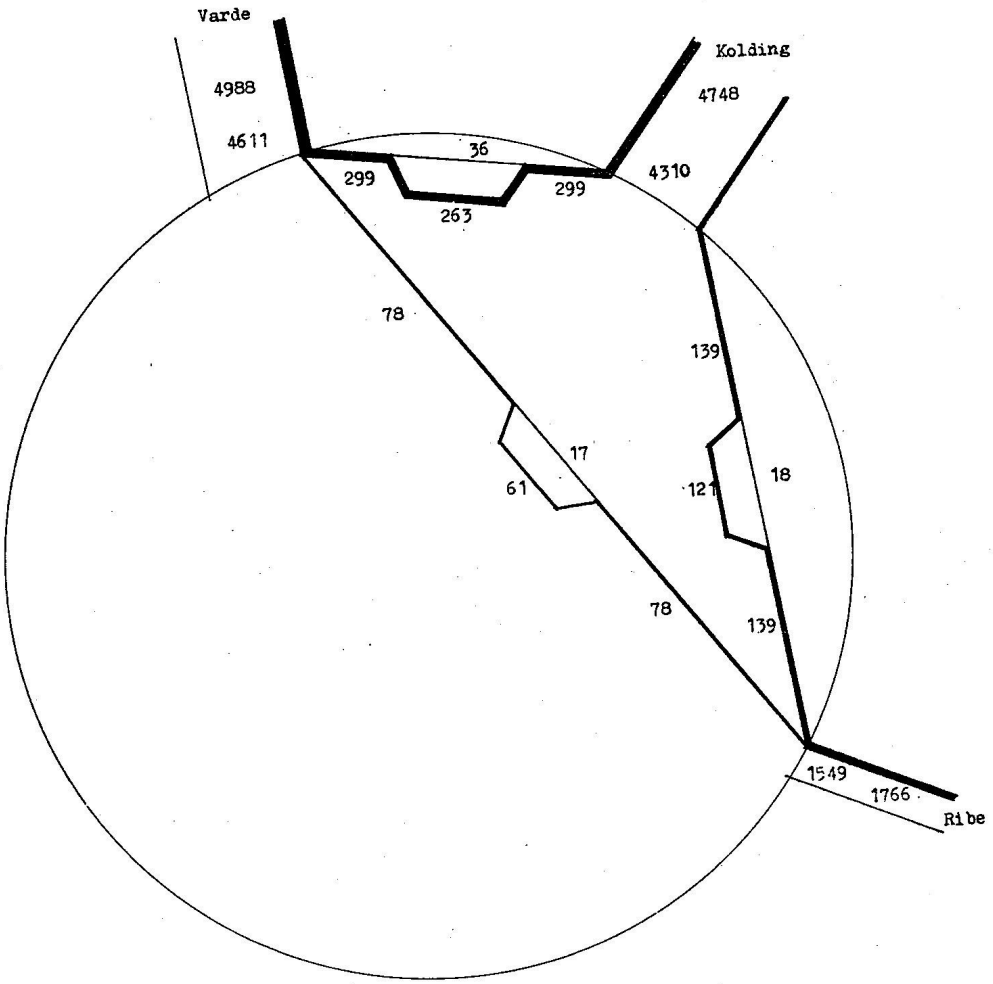
Jernbanen i Esbjerg. Alternativ A.
Banen beholder sin nuværende placering og
suppleres med et rangerterrain syd for Darumvej,
(vist med skravering)


ESBJERG KOMMUNE
3
4km



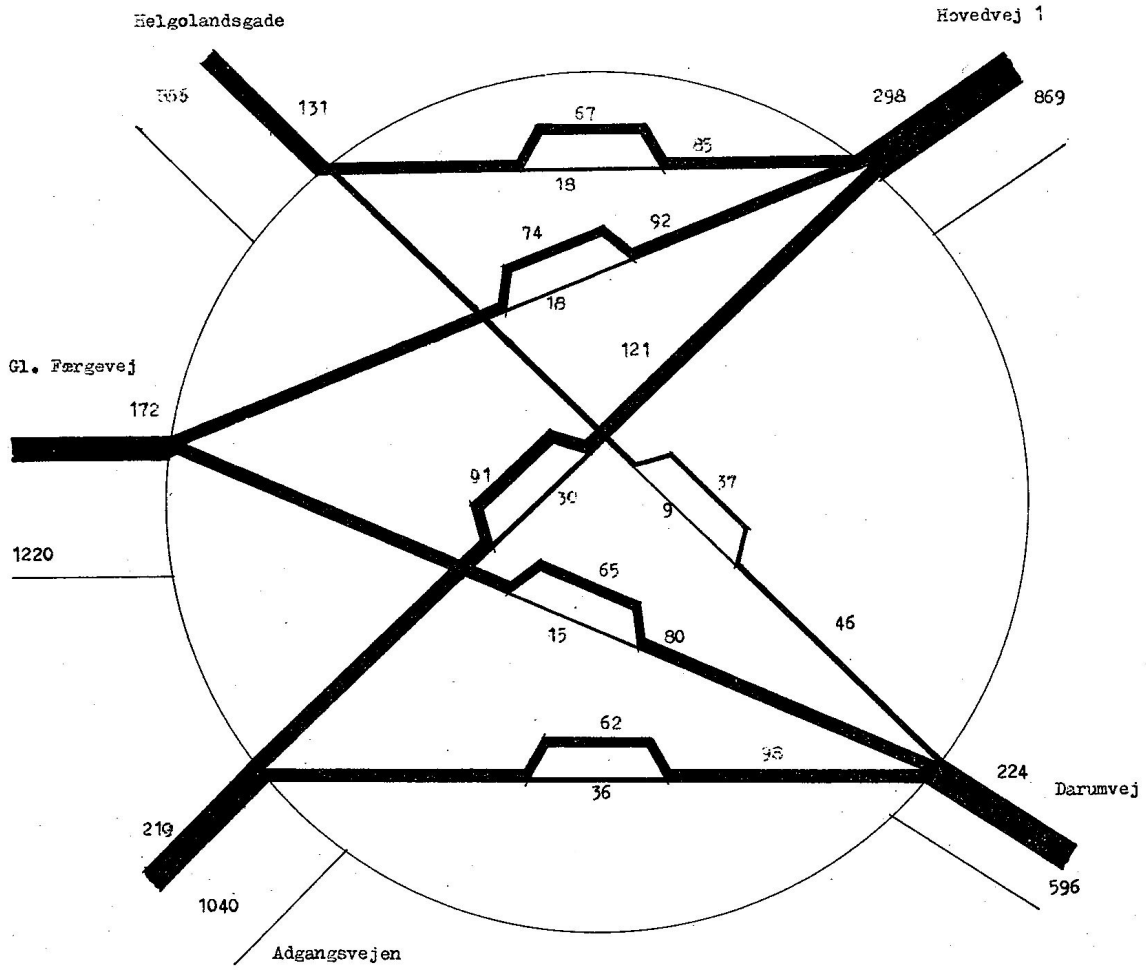
Jernbanen i Esbjerg. Alternativ B.
Banen flyttes så at statsbanen føres ind til byen syd om Darumvej og banelinien til Varde føres syd og vest om byen mellem denne og havnen.


ESBJERG KOMMUNE
2
3
4km



Ovenstående diagram er hentet fra overvejinspektørens offentliggørelse af færdselstælling 1939. Den viser skematisk antallet af vogne på henholdsvis Ribe-, Kolding- og Vardevejen. Antallet er angivet dels i tal og dels anskueliggjort ved bredder. Med sort er angivet det antal, der kører gennem byen, de øvrige bliver i byen. "Bøjlerne" på linierne for de gennemkørende vogne angiver det antal, der gør ophold i byen. Man ser, at de er bredere end linien for dem, der kører lige igennem. For andre byer er forholdet det omvendte.

Som på så mange andre områder indtager Esbjerg en særstilling med hensyn til landevejstrafikken. Byen ligger (ligesom f.eks. Helsingør) på en pynt som endepunkt for et antal veje: Fra Ribe, fra Kolding, fra Varde, fra Hjerting. I Esbjerg er det imidlertid kun en meget ringe del af den trafik, der kommer til byen ad en af vejene, der fortsætter ud igen ad en anden. Trafikanter, der skal fra den ene landevej til den anden, drejer af, inden de kommer til Esbjerg. Den store landfærdselstælling foretaget 1939 og publiceret af overvejinspektøren 1942, viser, at af 1766 vogne på Darumvejen er der 139, der søger til hovedvej 1 til Kolding og kun 78 til Vardevej og ialt kun 35 kører direkte igennem uden at gøre ophold i byen. Af hovedvej 1's store trafikmængde nemlig 4.748 søger kun 299 til Vardevej og kun 36 uden at gøre ophold.



Ovenstående diagram er udført af stadsingeniøren i Esbjerg på grundlag af færdselstællingen foretaget 22. juli 1949. På lignende måde som ved overvejinspektørens diagram side 7 er antallet af vogne angivet ved bredder. De sorte striber svarer til vogne, der kører gennem byen mellem havnen og vejene. Også her er "bøjlerne" påfaldende meget bredere end striberne for dem, der kører igennem uden ophold.

Det betyder, at det omkørselsproblem, som findes ved så mange danske købstæder, bl.a. ved Helsingør, hvis beliggenhed ellers kan minde om Esbjergs, det eksisterer ikke i Esbjerg.

Når trafikanter søger til byen, er det først og fremmest på grund af tilstedeværelsen af havnen og alt, hvad den medfører. Hvor mange af trafikanterne, der har ærinde på selve havnen, oplyser landfærdselstællingen imidlertid intet om.

Det er almindelig bekendt, at bl.a. en stor mængde fiskebiler går fra Esbjerg ud ad landevejene helt til København, under normale forhold også syd på over grænsen. Denne tunge trafik føres ind gennem byens midte. For at få nærmere oplysning om, hvor stor en del af landevejstrafikken, der står i direkte forbindelse med havnen, har stadsingeniøren i Esbjerg den 22. juli 1949 foretaget en færdselstælling med opnotering af vogne og tidspunktet for deres passering af en række tællesteder, nemlig følgende adgangsveje til havnen: Helgolandsgade, Gl. Færgevej og Adgangsvejen syd for Jernbanegade samt følgende landeveje: Hovedvej 1 og Darumvej. Af den analyse af trafikken gennemført i lighed med overvejinspektørens færdselsanalyse, som stadsingeniøren har foretaget, fremgår det, som man kunne vente, at en stor del af landevejstrafikken faktisk står direkte i forbindelse med havnen. Af 869 vogne på hovedvej 1 har de 298 forbindelse med havnen eller ca. 34 %, 10 % til Helgolandsgade, 10 % til Gl. Færgevej og 14 % til Adgangsvejen. Af 596 vogne på Darumvej har de 224 eller 38 % forbindelse med havnen, nemlig 8 % med Helgolandsgade, 13 % med Gl. Færgevej og 17 % med Adgangsvejen. Af den samlede trafik på hovedvej 1 og Darumvej har ca. 36 % haft ærinde i havnens nordlige område. Man kan altså regne med, at en trediedel af trafikken på de to landeveje står i forbindelse med havnen. Det må tages i betragtning, at fisketransporterne i øjeblikket er nede på halvdelen af det normale, og at det ikke er saison for kartoffeleksport. Der vil også til andre tider være en betydelig større trafik med foderkager o.l. til nordhavnen.

Denne færdselstælling af 22. juli 1949 viser imidlertid også noget andet og for byplanen særdeles interessant, nemlig at en overvejende del af trafikanterne mellem havnen og landevejen gør ophold i byen under deres kørsel igennem den. De søger formentlig byens banker, forretninger, restauranter og andre virksomheder.

Det lyder ikke så overraskende, da man nok kan tænke sig, at trafikanter, der kommer langvejs fra, foruden at have ærinde på havnen også har ærinde i byen. Men sammenligner man med forholdene i andre byer, vil man finde, at tallene for dem, der gør ophold, er ganske specielt store i Esbjerg. I almindelighed kan man sige, at når vogne kommende ad landeveje passerer en by for et mål på den anden side denne, er det de færreste, der gør ophold. Men i Esbjerg er det altså langt de fleste.

Hvis man gennemgår alle de danske købstæder, for hvilke der er udarbejdet færdselsanalyser, finder man, at ud over Esbjerg er der kun een by, hvor den største del af de gennemkørende trafikanter gør ophold. Det er Nykøbing Falster, hvor 445 af 712 gennemkørende eller ca. 63 % gør ophold. I en by som Nyborg er der efter tællingen på strækningen mellem landevejene og havnen overhovedet ingen vogne, der gør ophold. Men selv i byer, der ligger som tyngdepunktet i en større egn, som Hjørring, Aalborg, Randers og Århus, er det kun en mindre del af de gennemkørende vogne, der gør ophold i byen.

Man må vel regne med, at en tælling en enkelt dag giver et mindre sikkert arbejdsgrundlag end en tælling, der strækker sig over flere dage. Men det forhold, at tallene for gennemkørende trafik ad alle ruter viser det samme, nemlig at den langt overvejende del af trafikanterne gør ophold i byen, synes at udtrykke noget karakteristisk for Esbjerg, som man må tage i betragtning ved en disposition for hovedtrafikken.

Det synes lidet heldigt, at trafikken til havnen - en trediedel af byens samlede trafik - føres ind gennem byens gader, hvis bredde gennemgående ligger omkring 12,5 m. Tænker man sig, at trafikken i kommende år stiger til det tredobbelte - hvad man med erfaringer fra andre lande særdeles vel kan regne med - betyder det, at en trafik så stor som den, der nu findes på hovedvejene, skal føres lige gennem byens hovedgader. Dette forhold ville man kun kunne afhjælpe ved at tilvejebringe andre gennemkørselsgader, der havde en bedre kapacitet.

Hvis man engang flytter jernbanen, vil man i den nedlagte Vardebane og det nuværende banegårdsterrain have pladsen for en god nord-syd-gående gennemkørselsgade. Indtil Frodesgade kan den naturligt udformes som en façadeløs vej. Syd for Frodesgade må den derimod blive til en bred bygade krydset af en del andre gader. Man flytter ikke med stor bekostning en jernbane for at give plads for en lige så stiv hindring for forbindelsen mellem øst og vest.

Man må tænke sig dette stykke som en bred gade, der danner indgang til den gamle bydel, og som kan give rigelig plads til parkerende vogne. Det bliver særlig vigtigt for Esbjerg at have gode parkeringsmuligheder. Når den største del af trafikken fra landevejene til havnen gør ophold i byen, medfører det en mængde holdende vogne. Hvis der kun var vogne i fart, var de eksisterende gader i og for sig brede nok, men kombinationen af holdende og kørende vogne kan efterhånden, som motortrafikken tager til, let føre til uløselige konflikter, hvis man ikke kan henvise de holdende vogne til tilstrækkelig store parkeringspladser eller til gader, hvor det er mindre generende, at de parkerer. Man må derfor regne med, at de muligheder et eventuelt aflagt baneareal engang kan frembyde for holdende vogne, til den tid vil være meget påkrævet.

Også i retningen øst-vest giver en eventuel flytning af banen muligheder for en façadeløs vej, der kan føres helt igennem til nuværende Vardebane. Vest for denne kan den kun føres videre som en gennemkørselsvej ved et helt vejgennembrud i et allerede bebygget kvarter. Den kunne tænkes etableret ved en udvidelse af Birkedals Allè ind i den gamle beplantning langs sydsiden. Øst for Nørrebrogade måtte man bryde igennem tre mindre ejendomme bebygget med 1½-etages fritliggende huse mellem Sofievej og Hygge Allè samt igennem baggrundene til de små huse mod disse veje. Vest for Birkedals Allè kommer man til at bryde igennem den sydlige del af kommunalfunktionærernes boligforening og en enkelt ubebygget grund syd for. Endvidere gennem statsskolens sportsplads, lave eenfamiliehuse ved Kirkegade, Jyllandsgade og Kronprinsensgade til skæringen mellem Stormgade og Strandbykirkevej.

De trafiktællinger, der er foretaget i juli 1949, taler i og for sig ikke for et sådant gadegennembrud. Det er kun meget få vogne, der ville benytte denne gade. Af de 869 vogne i hovedvej 1 ville kun 36 køre direkte igennem til den nordvestlige del af havnen, og af de 596 vogne i Darumvej ville kun 24 benytte en sådan gennemkørselsvej. De øvrige ville, hvad enten de skulle til havnen eller ikke, søge ind gennem byen. Og hvis man kunne tænke sig, at en sådan gennemkørselsvej kunne blive så tillokkende, at trafikanter ville søge den i stedet for at køre gennem den gamle bys gader, ville det sige, at nogle færre gjorde ophold i byen, hvad dennes næringsdrivende næppe ville anse for en fordel. Det må også fremhæves, at vejstrækningen fra Vardebanen til Stormgade på ingen måde kan blive ideel. Den vil blive skåret af lige så mange indmundinger som byens gader. Endvidere må man regne et sådant gadegennembrud for kostbart, selv om det kun er nogle af byens mindre huse, det kommer til at gå ud over.

Hvis man altså kunne regne resultaterne af tællingen som vejledende for al fremtid, ville der næppe være grund til at beskæftige sig mere med et vejgennembrud mellem Vardebanen og Stormgade. Men man kan ikke se bort fra de fejlkilder, der ligger alene deri, at tællingen kun er foretaget en enkelt dag. I en anden saison kan der muligvis være en meget større direkte kørsel til og fra fiskerihavnen. Når det drejer sig om at planlægge for en fremtid, kan en sådan tælling kun give visse anvisninger, men ikke bruges til at træffe en afgørelse een gang for alle. Det afgørende spørgsmål, som man ikke kan belyse ved en tælling i dag, er, hvor meget landevejstrafikken i fremtiden vil komme til at betyde i forhold til jernbanen. Hvis man tænker sig, at transporten med store biler tager meget til, kan billedet forandre sig fuldstændigt, og det kan blive meget uønskeligt at få sådanne vogntog slæbt ind gennem byen. Man må da behandle den omtrent som en bane, en bane uden skinner og give den udformninger, der minder om en banes.

Spørgsmålet vil heller ikke kunne løses alene ud fra færdselshensyn. Hvis der bliver brug for en gennemkørselsvej for mange store motorkøretøjer dagligt, vil den blive en ny kraftig deling i byen. Den vil ikke dele den lige så stærkt som en jernbane gør, men den vil alligevel skille boligkvarterer ad. Man må således regne med, at mindre børn ikke kan passere en sådan gade. Samtidig med at man altså blev af med de delinger af byen, som jernbanen nu forårsager, ville man få indført nye, og fordelene og ulemperne derved måtte da afvejes imod hinanden. Kvarterer af byen øst for Vardebanen og nord for Statsbanen, som nu ligger temmelig afsondret i forhold til bymidten, ville, hvis man ikke gennemførte en sådan øst-vest gående gennemkørselsvej, kunne opnå en meget bekvemmere forbindelse, når banen engang blev flyttet.

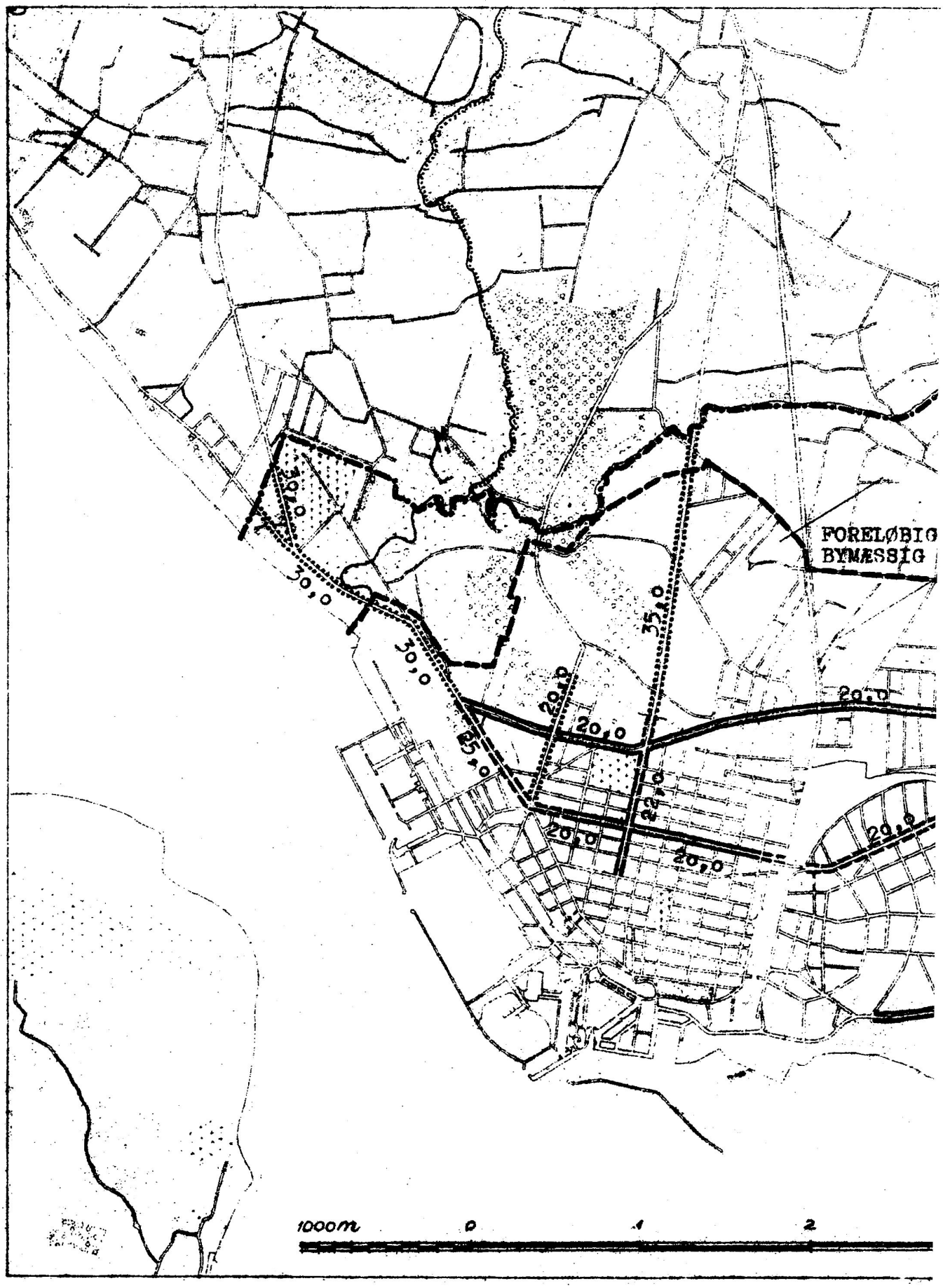
Imidlertid er der næppe nogen grund til at træffe endelige bestemmelser i øjeblikket, om hvorvidt man i fremtiden skal gennemføre et vejgennembrud fra Vardebanen til Stormgade. Alle grunde, som et sådant vejgennembrud kom til at berøre, er praktisk taget helt udbygget.



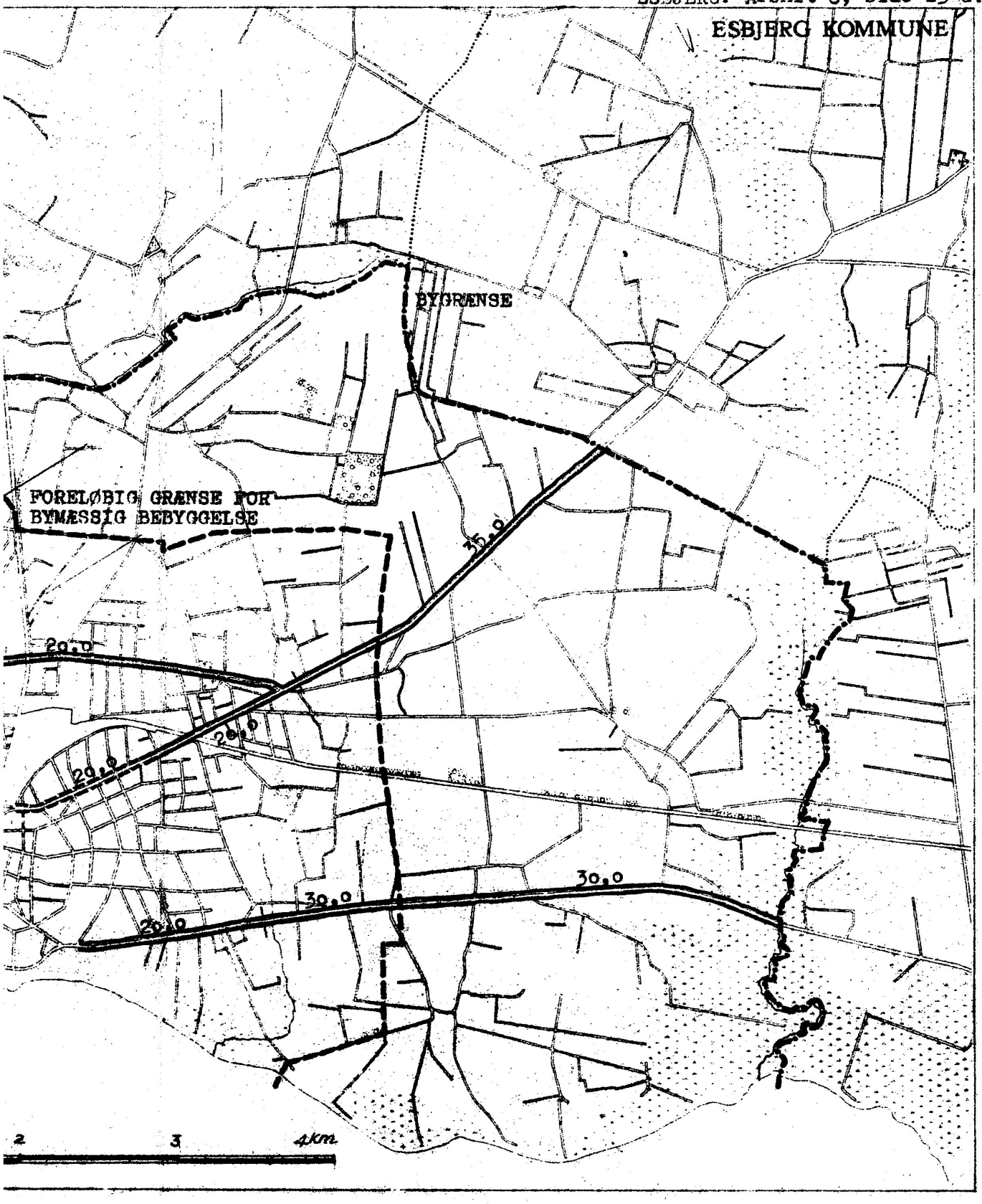
System af hovedtrafiklinier. Alternativ I.
Jernbanen tænkes flyttet. Gennemkørende trafik mellem den nordlige del af havnen og hovedvej 1 føres ad Strandby Kirkevej, mellem havnen og Darumvej over den kommende banegårdsplads.



System af hovedtrafiklinier. Alternativ II.
Jernbanen tænkes flyttet. Statsbanernes aflagte baneareal benyttes til gennemførelse af en gennemkørselsvej, facadeløs indtil nuværende Vardebane, derfra ført i et vejgennembrud til Graadybet.



——— TINGLYSTE BYGGELINIER.
– – – – – – FASTSAT I BYGNINGSVEDTÆGT.
..... ADMINISTRATIVT FASTLAGT.



BYGGELINIER I ESBJERG 1951.
Se dispositionsplanen 1949,
afsnit C.
Mål ca 1:30.000 Tegn. nr. 95-51.
Dato Oktober 1951
STADSBYGMESTEREN I ESBJERG

Konklusionen af disse betragtninger må blive, at man må arbejde med en elastisk plan. For jernbanens vedkommende må man regne med to muligheder. Den ene af er den, at jernbanen forbliver, hvor den er, og den anden, at den bliver flyttet syd for byen. For de store trafikled for motorkørsel og anden landevejs- og gadetrafik må man regne med, at Darumvej, hovedvej 1 og hovedvej 12 stadig kommer til at føre trafikken ind til byen. Men man må samtidig have opmærksomheden henvendt på de muligheder, der åbner sig for vejtrafikken, når banen bliver flyttet, nemlig en lufthavnsvej ad den nuværende Vardebane ført videre som en bygade ned gennem det nuværende banegårdsterrain til en stationsplads syd for dette og endvidere en façadeløs vej i det nuværende statsbaneareal ført igennem til skæring med den fremtidige lufthavnsvej og videre i et vejgennembrud til Grådybet. Hele denne sidste vej skal man kun regne med, hvis der kommer en væsentlig større gennemgående trafik øst fra til fiskerihavnens område. Hvis ikke, kan man lade den ude af betragtning. En del af trafikken fra Darumvej og hovedvej 1 vil søge dels til den vestligste del af havnen og dels til et fremtidigt fabrikskvarter syd for Darumvej. For den trafik, der fra Darumvej skal til havnen, vil det være af betydning at få en bedre forbindelse end nu, hvor den tvinges op nord om gasværket. I forbindelse med en mulig flytning af jernbanen og anlæg af en ny banegårdsplads, må man derfor regne med en udretning af Darumvej, så trafikken føres direkte til banegårdspladsen og derfra videre ned til havnen. Det vil også være af betydning at skaffe en bekvem forbindelse fra hovedvej 1 til det fremtidige industrikvarter, som må tænkes at vokse op i forbindelse med fabriksspor syd for Darumvej. For en sådan vejs vedkommende behøver man ikke at nære de samme betænkeligheder som ved det ovenfor omtalte vejgennembrud mellem nuværende Vardebane og Stormgade. Den kan lægges i et areal, hvor der endnu ikke har fundet udstykning sted, og man kan følgelig reservere et passende bredt område til en virkelig moderne vej med stor kapacitet, og man kan herigennem i fremtiden befri hovedvej 1 og vejnettet af småveje syd for denne for en del tung trafik.

Hvis novedvej 1 og Darumvej i fremtiden skal bære ikke blot den store trafik, der søger til Esbjerg by, men også de mange lastvogne, der søger til havnen, vil det være af betydning, dels at de bliver så brede som muligt, dels at ulemperne ved de mange vejudmundinger bliver gjort mindst mulig. Man kunne gøre hovedvejsreglen anskuelig ved at forme alle vejudmundinger som overkørsler, så at enhver kunne se, at man her skulle holde tilbage og vise forsigtighed. Den udvikling, der er påbegyndt, som medfører, at vejene let bliver til butiksgader, bør man også søge at hæmme. På hovedvej 1, hvor den er temmelig vidt fremskredet, var det måske rigtigt at arbejde for at lægge alle fremtidige butikker syd for vejen. Der er en udtalt tendens hertil. Nord for vejen er der endnu ret få. Hvis det sydlige vejfortov blev til en butikspromenade, ville gènen ved butikker langs hovedvejen blive noget reduceret.

En fremtidig bro til Fanø bør føres ind til byen, hvor landevejstrafikken og jernbanetrafikken mødes. Ved en flytning af banegården vil man være i stand til at placere en bro, således at den kommer til at udspringe ved siden af banegårdspladsen, hvor trafikken fra banen og landevejen og fra lufthavnen mødes, og den vil således lige godt kunne betjene byen og et større opland og derved opfylde sin hensigt på bedste måde.