



Esbjerg
Kommune

Teknik & Miljø
Park & Mobilitet

Frodesgade 30, 6700 Esbjerg
7. april 2026

Trafikforsøg i Ribe Middelalderby – Evaluering 2025



Indholdsfortegnelse

Resumé	3
Formål og baggrund	5
Konklusion	7
Opsamling i forhold til vision og målsætninger	10
Anbefalinger	11
Trafikforsøg 2024 - Adgangsbegrænsning	14
Adgangsbegrænsning ved Domkirkepladsen	14
Skiltning	15
Trafikforsøg 2025 – Forstærket skiltning	17
Skiltning – kampagne og permanent	17
Skiltning Domkirkeplads	21
Digital vejvisning til primære parkeringspladser	22
Ekstra parkeringskapacitet	23
Vibrationsmålinger 2025	24
Resultat af vibrationsmålinger	25
Sammenligning med trafiktællinger	26
Data og resultater	28
Trafiktællinger	28
Trafikmængde	28
Hastigheder	36
Gennemkørselsanalyse	38
Rejsetid op til 5 minutter	39
Rejsetid op til 15 minutter	40
Rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter	41
Parkeringstællinger	43
Belægning 2024	43
Belægning 2025	43
Ulovlig parkering Domkirkeplads	44
Teledata	46
Gitterområde 1: HEX	47
Gitterområde 2: Ribe	49
Gitterområde 3: Ribe bibliotek	50
Generelt	52
Besøgstal Turistattraktioner i Ribe	54

Resumé

Ribes gamle bykerne oplever betydelige trafikale udfordringer, især i sommerperioden, på grund af unødvendig gennemkørende og parkeringssøgende trafik. Dette problem er ikke nyt, og tidligere analyser har ikke ført til konkrete løsninger. Trafikforsøgene havde til formål at afprøve og evaluere forskellige trafikale tiltag i sommeren 2024 og 2025 for at reducere de negative konsekvenser af trafikken. Målet er at bevare og udvikle bykernen, samtidig med at der skabes en positiv oplevelse for både beboere, erhvervsdrivende og besøgende.

Trafikforsøgene i Ribe blev gennemført 6 uger (uge 27-32) i sommeren 2024 og 2025. I 2024 var køreadgangen til Domkirkepladsen begrænset med midlertidige vejboomme. Beboer- og ærindekørsel havde adgang via en køretilladelse. Øvrig trafik blev ledt uden om bykernen. I 2025 var fokus udelukkende på forstærket skiltning uden adgangs begrænsning. I begge trafikforsøg blev parkeringssøgende trafik henvist til de store parkeringspladser i gåafstand til bykernen. Midlertidig skiltning blev opsat for at guide trafikken til de store parkeringsanlæg. For at forbedre parkeringskapaciteten lejede kommunen ekstra areal til parkering.

I forsøgsperioden i begge år blev der registreret et samlet fald i antallet af køretøjer i Ribes bykerne. Faldet i trafikmængde var størst i 2024. Der blev også registreret mindre parkeringssøgende trafik og et mindre fald i tung trafik i 2024. Hastighederne var uændrede i begge trafikforsøg.

Vibrationsmålinger på 16 bygninger i bykernen viste ingen overskridelse af grænseværdien på 3 mm/s for fredede eller bevaringsværdige bygninger.

Gennemkørselsanalysen viste en reduktion i unødvendig trafik, især på Domkirkepladsen, men også umiddelbart efter trafikforsøgene. Faldet i den gennemkørende trafik var størst i 2024.

Data og observationer viste, at kapaciteten på parkeringspladser udenfor bykernen var fuldt udnyttet. Samtidig blev der registreret et markant fald i ulovlig parkering på Domkirkepladsen i begge forsøg, størst fald i 2024.

Teledata indikerede, at antallet af besøgende med dansk mobilabonnement var højere i 2024 end både tidligere år og 2025. Dette understøttes af overnatningstal fra Danmarks statistik, som viser, at der var flest overnatninger i 2024 sammenlignet med både 2023 og 2025.

De få indmeldte omsætningsdata fra erhvervsdrivende i bykernen har ikke gjort det muligt på et kvalificeret grundlag at vurdere den samlede omsætning under trafikforsøget i 2024.

Opsamling på vision og målsætninger

- En levende by:
Mindre trafik og færre gennemkørende køretøjer har skabt mere plads til fodgængere og fremmet et aktivt byrum.
- Et godt sted at bo, arbejde, besøge og drive erhverv:
Reduktionen i trafikmængden har bidraget til en tryk byoplevelse. De få tilgængelige omsætningsdata gjorde det ikke muligt at vurdere, om trafikforsøget i 2024 havde betydning for omsætningen.
- Bevarelse af middelalderbyen:
Reduktion i trafikmængden og den tunge trafik har bidraget til mere behagelige ophold. En reduktion af unødvendig tung trafik var positivt for bevarelse af den historiske bygningsmasse.

Konklusion og anbefalinger

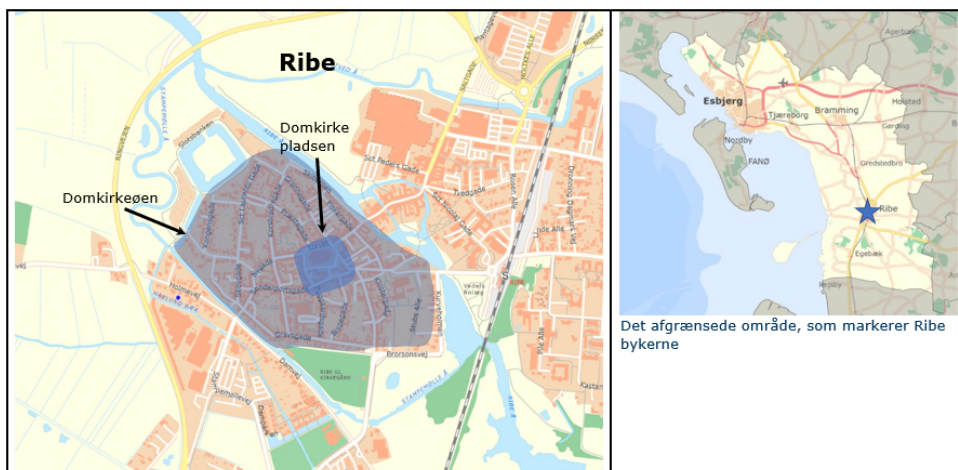
Evalueringen viser, at begge trafikforsøg har haft en dokumenterbar effekt på at reducere trafikken i Ribe bykerne. Forsøget i 2024 med adgangsbegrænsning gav den største effekt, men forstærket skiltning i 2025 viste også tydelige forbedringer. Samlet set peger resultaterne på, at trafikken kan reduceres betydeligt uden at påvirke bylivet negativt.

Anbefalingerne bygger på evalueringen og styregruppens vurderinger:

- **Vibrationsmålinger fra 2025 vurderes som repræsentative** for bykernen
- **Fastholdelse af gågadezonen**, men justeringer på Dagmarsgade og udtagelse af Skovgade
- **Undersøgelse af 30 minutters parkering** på gader i gågadezonen
- **Bedre parkeringsinformation** i bykernen
- **Flere handicappladser** i bykernen
- **Sæsonskiltning og ekstra parkering om sommeren** for at lede trafikanter til de store p-pladser
- **Permanente heller med porteffekt** ved bykernens indgange
- **Pullerter til brug ved events**, bl.a. som terrorsikring
- **Oplevelseselementer** på gangruter fra de store p-pladser til Domkirkepladsen

Formål og baggrund

Gennemkørende og parkeringsøgende trafik samt mange parkerede biler i de smalle gader i Ribes gamle bykerne udgør en stor udfordring, især i sommerperioden, hvor mange turister ønsker at opleve Ribes unikke og smukke middelaldermiljø. Det trafikale pres er dog ikke begrænset til sommermånederne, men mærkes også i varierende grad på andre tidspunkter af året. Dette understreger behovet for en trafikplanlægning, der er tilpasset den historiske bykerne, med henblik på at bevare, udvikle og fredeliggøre bykernen for unødvendig motoriseret trafik samt fortsat at skabe en positiv oplevelse for både beboere, erhvervsdrivende og besøgende.



Udfordringen med gennemkørende og parkeringsøgende trafik i Ribes middelalderlige bykerne ikke er ny. Der har tidligere været igangsat analysearbejde af trafik- og parkeringsforholdene i Ribe med inddragelse af nogle af de primære interessenter. I december 2017 blev et debatoplæg sendt i offentlig høring. Der er dog endnu ikke truffet beslutning om konkrete tiltag, der kan afhjælpe de udfordringer, som både borgere og de mange gæster i bykernen oplever. Politisk stillingtagen til den videre proces blev udskudt på grund af arbejdet med forskellige tiltag i byen, som kunne påvirke grundlaget for den endelige beslutning – herunder dynamisk p-henvisning, lukning af Dagmarsgadebroen, udvidelse af rute 24 og senere COVID-19.

Projektet skal skabe et fælles grundlag for, hvordan de trafikale og parkeringsmæssige udfordringer i Ribe bykerne bedst kan løses. Dette sker gennem afprøvning og evaluering af forskellige virkemidler og tiltag. Esbjerg Kommune, Plan & Byudviklingsudvalget, nedsatte i 2022 en styregruppe bestående af :

Esbjerg Kommune: Chef for Natur & Byrum Morten Andersson (formand for styregruppen) samt repræsentanter fra Park & Mobilitet, hhv. trafikplanlægger Lars Finn Jensen, trafik- og mobilitetsplanlægger Bené Zilmer Beier, teamkoordinator Lone Marie Holm Kristensen og sektionsleder Mette Aagaard Bjergmark.

Ribe Bykernes Beboerforening: Formand Lene Unnerup og Hans Kjær

Lokalråd Ribe Midt: Formand Willi Weber og Signe Sørensen

Ribe Handelsstandsforening: Anders Rohr Jørgensen og Keld Vestergård.

Styregruppen fik mandat til gennemførelse af et trafikforsøg i sommeren 2024 og efter en midtvejsevaluering også til et trafikforsøg i 2025.

Styregruppen har ud fra en politisk godkendt vision, med understøttende målsætninger, afprøvet og evalueret forskellige trafikale tiltag for at reducere de negative konsekvenser af de trafikale forhold i bykernen. Trafikale tiltag har været understøttet af trafik- og parkeringsmålinger foretaget på forskellige lokaliteter i bykernen. Vurderinger og konklusion er baseret på data.

En følgegruppe bestående af forskellige interessenter er løbende blevet orienteret om trafikforsøgene, resultater og anbefalinger. Følgegruppen har bestået af Ældrerådet, Handicaprådet, Politiet, Beredskabet, Ribe Byforum, Ribe Domkirke, Sydvestjyske Museer, Esbjerg Taxi, Business Esbjerg og Gammel Præg.

Vision og målsætningerne for Ribe har haft til formål at sikre, at byen fortsat udvikles som en levende by med fokus på bosætning, handel og turisme. Vision og målsætninger for "Trafik og Parkering i Ribe" er opsummeret herunder¹:

En levende by

- Trafikken afvikles på de bløde trafikanters præmisser
- Trafikale forhold skal fremme et aktivt byrum, hvor ophold bidrager til livskvalitet

Målsætning

- Trafikale løsninger må ikke hindre kulturelle arrangementer
- Unødvendig trafik i bykernen skal undgås

Et godt sted at bo, arbejde, besøge og drive erhverv

- Bykernen skal binde oplevelsen af livskvalitet sammen med gode handelsmuligheder
- Balance mellem tilgængelighed i bil og en tryk byoplevelse

Målsætning

- Brugen af de store parkeringspladser uden for bykernen tilskyndes
- Trafikale løsninger må ikke overordnet reducere omsætningen i bykernen.
- Let adgang til parkeringspladser for gangbesværede og handicappede

Bevarelse af middelalderbyen

- Kulturarv og historiske bygninger bidrager til behagelige ophold i byen
- Fodgængere kan opleve bykernen gennem rolige gader
- Bevaringsværdige og fredede bygninger må ikke lide overlast på grund af tung trafik

Målsætning

- Ingen ulovlig parkering på Domkirkepladsen
- Unødvendig tung trafik i bykernen skal undgås
- Reduktion af hastigheder for at undgå skader på bygningerne
- Kapaciteten på de store parkeringspladser skal dække det primære parkeringsbehov.

Styregruppen fremlægger her sin konklusion og anbefalinger baseret på forskellige måledata fra de to trafikforsøg.

¹ Komplet tekst vedr. visioner og målsætninger findes i bilagsrapport (bilag 1).

Konklusion

Trafikforsøgene er gennemført på Domkirkeøen i Ribe. De primære resultater fra trafikforsøget i 2025 med forstærket skiltning i Ribe fremgår nedenfor. Resultaterne sammenlignes med trafikforsøget i 2024, hvor der blev indført adgangsbegrænsning ved Domkirkepladsen. Begge forsøg holdes op mod målinger i 2023, hvor der ikke var forsøg.

Trafikmængder

I forsøgsperioden i 2025 er der - sammenlignet med samme periode i 2023 - registreret en samlet nedgang på ca. 650 køretøjer i gennemsnit pr. dag. Trafikmængden i Dagmarsgade var dog øget. På grund af materielskade på tælleudstyr findes der ikke trafiktal for Grydergade i 2025.

I 2024 var reduktionen i den samlede trafikmængde på ca. 2.000 køretøjer i gennemsnit pr. dag sammenlignet med 2023. Heraf stod Grydergade alene for et fald på 870 køretøjer. I 2024 skete der samtidig en omfordeling af trafikken, hvor mængden steg i Sønderportsgade og Korsbrødregade.

I begge forsøg blev der registreret reduceret parkeringssøgende trafik, mens der i 2024 også blev registreret et mindre fald i tung trafik. Sammenlignes den samlede nedgang i trafikmængde i de to trafikforsøg med 2023 - og hvor trafiktal fra Grydergade holdes ude - var faldet på 10% i 2025 og 18% i 2024.

Hastigheder

Trafikforsøgene i 2024 og 2025 medførte ikke væsentlige ændringer i hastighedsbilledet i Ribe bykerne, hvor gennemsnitshastighederne er lave, svarende til ca. 15-25 km/t. I nogle gader kan hastigheden opleves problematisk på grund af de smalle, brostensbelagte gader, hvor flere trafikanttyper skal deles om den begrænsede plads. I gågadezone med kørsel tilladt er den anbefalede hastighed 15 km/t.

Vibrationsmålinger

Vibrationsmålingerne på i alt 16 bygninger på fire udvalgte gader, hhv. Sønderportsgade, Korsbrødregade, Grønnegade og Dagmarsgade, i middelalderbyen i perioden 30. juni – 28. juli 2025 viste samlet set, at der ikke blev registreret overskridelser af grænseværdien på 3 mm/s for fredede og bevaringsværdige bygninger.

Unødvendig kørsel

Den unødvendige kørsel defineres her som køretøjer, der bruger op til 5 minutter på gennemkørsel af bykernen. Det vurderes, at det ikke er muligt at parkere og foretage et ærinde indenfor 5 minutter.

Gennemkørselsanalysen viste en betydelig reduktion i antallet af gennemkørende køretøjer både i 2024 og 2025 sammenlignet med 2023. Reduktionen i antallet af gennemkørende køretøjer var størst i 2024.

For den unødvendige kørsel (op til 5 minutter) blev der i 2025 registreret et fald på 24% i uge 27-32 og et fald på 14% i uge 33-35 sammenlignet med 2023.

I 2024, hvor der var adgangsbegrænsning ved Domkirkepladsen, blev der for den unødvendige kørsel (op til 5 minutter) registreret et fald på 35% i uge 27-32 og et fald på 13% i uge 33-35 sammenlignet med 2023.

I uge 33-35 efter forsøget i 2025 ses der fortsat en effekt af den forstærkede skiltning, idet antallet af gennemkørende køretøjer kun er steget svagt.

Parkering

I 2025 blev det registreret, at parkeringspladsernes kapacitet var fuldt udnyttet under trafikforsøget. Observationer fra trafikforsøget i 2024 viste ligeledes, at kapaciteten var fuldt udnyttet – både på de primære parkeringspladser og midlertidige pladser.

På Domkirkepladsen blev der registreret et væsentligt fald i antallet af ulovligt parkerede biler i 2025 sammenlignet med 2023. Den største reduktion sås dog i 2024, hvor der var adgangsbegrænsning ved Domkirkepladsen.

Omsætning

Der er ikke indsamlet omsætningsdata fra de erhvervsdrivende i 2025. De få omsætningsdata, som erhvervsdrivende i bykernen meldte ind i 2024, gav ikke COWI et tilstrækkeligt grundlag til at vurdere den samlede omsætning under trafikforsøget på et kvalificeret grundlag. Hertil kommer, at faktorer som ændringer i butikssammensætning, nye cafeer, aflysning af Ribe Dyrskue samt vejrlig kan have påvirket den samlede omsætning og fordeling heraf.

Besøgende

Teledata angiver antal skønnede personer med dansk mobilabonnement estimeret ud fra Telias markedsandel i et givet område pr. dag. Udenlandske mobiltelefoner indgår ikke i de anvendte teledata.

I 2024 var der flere registrerede danske telefoner i forsøgsområdet ved Domkirkepladsen end i 2022, 2023 og 2025 – selv om Ribe Dyrskue ikke blev afholdt i 2024. Data indikerer dermed, at adgangsbegrænsningen ved Domkirkepladsen ikke havde en negativ indvirkning på antallet af danske besøgende i området.

Erfaringer fra andre turistbyer viser, at faktorer som vejrforhold, særlige oplevelser eller aktiviteter samt belægningsprocenten i nærliggende sommerhusområder - som i 2025 lå lavere end i 2024 - har stor betydning for antallet af besøgende.

Opsummeret ses resultaterne af de to trafikforsøg af nedenstående.

	2024 ift. 2023 (Adgangsbegrænsning)	2025 ift. 2023 (Forstærket skiltning)
Under forsøg (uge 27-32)		
Personbiler (<580 cm) *	17% ↓	10% ↓
Varebiler/autocampere m.v. *	30% ↓	12% ↓
Lastbiler (Over 1250 m) *	38% (10 stk.) ↓	Uændret
Omfordeling i gader	Trafikstigning på Sønderportsgade og Korsbrødregade. Fald i øvrige gader.	Trafikstigning på Dagmarsgade. Fald i øvrige gader.
Samlet antal registrerede gennemkørende køretøjer	11 % ↓	Uændret
Unødvendig kørsel op til 5 min**	35% ↓	24% ↓
Besøgstal baseret på teledata	Flere besøgende	Uændret
Efter forsøg (uge 33-35)		
Samlet trafikmængde *	2 % ↑	7 % ↓
Unødvendig kørsel **	13% ↓	14% ↓

* **Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag. (trafiktællinger)**

Grundet materielskade på tælleudstyr er trafiktal i Grydergade taget ud af beregninger for at kunne sammenligne de to år.

** **Antal gennemkørende med en rejsetid på op til 5 minutter.**

Opsamling i forhold til vision og målsætninger

En levende by

På Domkirkepladsen har trafikken i højere grad været afviklet på de bløde trafikanters præmisser under trafikforsøget i 2024 og 2025. Færre køretøjer i bykernen skabte mere plads til fodgængerne og bidrog til at fremme et aktivt byrum.

Et godt sted at bo, arbejde, besøge og drive erhverv

Trafikmængden blev under begge forsøg reduceret, dog mest i 2024. Denne reduktion samt faldet i den gennemkørende trafik kunne bidrage til en mere tryk oplevelse af byrummet.

De få tilgængelige omsætningsdata fra de erhvervsdrivende i bykernen gjorde det ikke muligt at vurdere, om trafikforsøget i 2024 har påvirket den samlede omsætning.

Gangbesværede og handicappede har haft mulighed for at ansøge om køretilladelse til det trafikregulerede område. Der anbefales etableret ekstra handicappladser tæt på Domkirkepladsen.

Bevarelse af middelalderbyen

I sommeren 2025 viste vibrationsmålinger på udvalgte bygninger på gader i Ribe bykerne, at trafikken ikke medførte overskridelser af grænseværdien for fredede bygninger. Reduktionen i trafikmængden har bidraget til mere behagelige ophold i byen for lette trafikanter.

Adgangsbegrænsningen i 2024 på Domkirkepladsen har bidraget til en reduktion i unødvendig tung trafik i bykernen. Dette er positivt for bevarelse af den historiske bygningsmasse.

I Kultursvampundersøgelsen af Ribes middelalderlige Bykerne fra 2004 konkluderes, at hvis hastighederne holdes ned på et lavt niveau, dvs. 10-15 km/t, vil kørsel med lastvogne og biler ikke medføre vibrationsniveauer, som giver risiko for bygningskader. Med henvisning til Kultursvampundersøgelsen af Ribes middelalderlige bykerne fra 2004, kan resultaterne fra forsøget i 2024 siges at være positive i forhold til en reduktion af den tunge trafik, men ikke i forhold til hastighedsbilledet.

Parkeringsdata i 2025 viste, at kapaciteten var fuldt udnyttet på parkeringspladser, ligesom det blev observeret i 2024. Der er et behov for at udvide parkeringskapaciteten i Ribe, hvis der fremover i sommerperioden skal være tilstrækkelig parkeringskapacitet.

Anbefalinger

Vibrationsmålinger er repræsentative for bykernen

I sommeren 2025 blev der gennemført vibrationsmålinger på huse i de mest trafikerede brostensbelagte gader i middelalderbyen; Sønderportsgade, Korsbrødregade, Grønnegade og Dagmarsgade. Formålet var at undersøge, hvordan den gennemkørende trafik påvirker byen og de historiske bygninger. GeoConsult udpegede 16 fredede bygninger, som vurderes repræsentative for bykernen, til opsætning af måleudstyr.

Målingerne viste ingen overskridelser af grænseværdien på 3 mm/s for fredede og bevaringsværdige bygninger. Samtidigt blev gennemført trafiktællinger for at vurdere, hvordan trafikkenes mængde, type og hastighed påvirker bygningerne. Gennemsnitshastighederne er lave, ca. 15 km/t i Grønnegade og Korsbrødregade og ca. 20 km/t i Dagmarsgade og Sønderportsgade. Trafikmængden og andelen af tung trafik er højest på Dagmarsgade, men grænseværdien blev heller ikke her overskredet.

Supplerende TomTom-hastighedsdata (anonyme GPS-data fra forskellige kilder) på Sønderportsgade, Nygade og Grydergade viser samme hastighedsniveau som i fire målte gader – både i forsøgsperioden og for hele 2025. Da trafikmængden vurderes størst om sommeren, hvor turismen topper, vurderes målingerne fra sommeren 2025 som repræsentative for bykernen.

Gågadezone med justeringer anbefales fremfor lokal hastighedsbegrænsning

I Ribe Middelalderby er målet at skabe byliv, tryk færdsel og tydelig prioritering af fodgængere. Det anbefales derfor at fastholde gågadezonen. Gågadezonen kræver færre, men klare adgangstavler og giver et entydigt princip om, at parkering kun er tilladt på afmærkede pladser. Dette reducerer behovet for skiltning i området og gør håndhævelse enklere.

Hvis målet alene er at sænke hastigheden og samtidig bevare biladgangen, kan en lokal hastighedsbegrænsning overvejes. Denne løsning kræver dog typisk flere skilte - herunder gentagelsesskilte - og ændrer ikke behovet for særskilt parkeringsstyring. Da gennemsnitshastigheden i Ribe bykerne allerede er lav (ca. 15-25 km/t), vurderes en lokal hastighedsbegrænsning på 30 km/t ikke at sænke hastigheden – men tværtimod potentielt at øge den.

På Dagmarsgade ved Kurveholmen signalerer vejudformningen ikke gågadezone på grund af fortov og cykelstier i begge sider. Det anbefales derfor at flytte gågadezonetavler til den vestlige side af Sct. Catharinæ Plads. Skovgade fremstår heller ikke som gågadezone på grund af fortov og asfaltbelægning. Det anbefales at tage Skovgade ud af gågadezonen og indføre 2-timers parkeringszone på gaden. Hvis det senere bliver besluttet at ændre belægning på Skovgade til brosten, anbefales det, at Skovgade igen indgår i gågadezonen.

Samlet set anbefales det at fastholde gågadezonen - dog med justering på Dagmarsgade samt udtagelse af Skovgade fra zonen - for at styrke

sikkerhed for fodgængere, understøtte byliv, reducere skiltning og give tydelige parkeringsregler.

Undersøgelse af fordele/ulemper ved ændring af tidsrestriktioner til 30 minutter ved parkering på gader i gågadezonen

I dag er der 2-timers parkering på afmærkede pladser i gågadezonen, hvilket understøtter længere ophold og gør det attraktivt at parkere i bykernen. Trafikforsøget i 2024 med adgangsbegrænsning viste en markant reduktion i trafikmængden og gennemkørsel i bykernen.

Det kan overvejes, om 30-minutters parkering på gader bedre kan understøtte gågadezonens formål, hvor gående og byliv prioriteres. Korttidsparkering reducerer søgetrafik og understøtter et mere roligt og trygt byrum, mens længerevarende parkering fortsat henvises til pladser uden for bykernen. Dette forventes at mindste trafikbelastningen, reducere konflikter og skabe mere plads til ophold og byliv.

Det anbefales derfor at undersøge fordele og ulemper ved 30-minutters parkering på gader i gågadezonen med henblik på senere stillingtagen. Samtidig anbefales det at fastholde muligheden for 2-timers parkering på de kommunale p-pladser i bykernen. Et tidsbegrænset forsøg med 30 minutters parkering på gader i gågadezonen kan med fordel gennemføres med efterfølgende evaluering.

Mere parkeringsinformation i bykernen

Tidligere var der opsat parkeringsinformation i bykernen, men skiltene blev fjernet på grund af færdselslovens forbud mod dobbeltskiltning. I 2025 blev der opsat grønne kampagneskilte ind mod Domkirkepladsen med opfordring om at parkere andre steder for at skåne byen. Derudover havde Domkirken, Kannikegården og enkelte butikker opsat information i deres vinduer om, at parkering på Domkirkepladsen er ulovligt. Dette medførte færre ulovligt parkerede biler på selve Domkirkepladsen.

Der er fortsat behov for tydelig information om parkeringsregler og de små, særlige p-skilte i Ribe. Det anbefales derfor at opsætte parkeringsinfo ved udkørsel fra Domkirkepladsen. Samtidig anbefales, at de grønne kampagneskilte ind mod Domkirkepladsen bliver permanente, hvis det er muligt. Desuden opfordres Domkirken m.fl. at opsætte info i vinduer om, at parkering er ulovlig på Domkirkepladsen.

Flere handicap-pladser i bykernen

I dag findes der både offentlige handicap-pladser og p-pladser, som er dedikeret bestemte handicapkøretøjer. For at gøre det lettere at finde offentlige handicap-pladser i bykernen, anbefales det at etablere en handicapplads i Grønnegade, en ekstra p-plads i Skolegade, en ekstra p-plads i Korsbrødregade og en på Sct. Catharinæ Plads.

Sæsonskiltning og ekstra parkering om sommeren

Under trafikforsøget 2025 blev skiltningen styrket permanent og midlertidigt for at give trafikanterne et bedre overblik over mulighederne for parkering udenfor centrum og for at reducere søgetrafik i bykernen. Kampagneskilte "Nem parkering – drej til højre/venstre", også på engelsk og tysk, guidede trafikanterne mod P-centrum Syd, P-centrum Øst og den midlertidige p-plads ved Vittenbergskolen.

Erfaringerne fra forsøget i 2025 er gode. Skiltningen ser ud til at have virket efter hensigten. Det anbefales derfor at opsætte kampagne-/ sæsonskiltning hvert år i sommerperioden, f.eks. i perioden maj-august af hensyn til turisterne, som besøger Ribe.

I december 2025 besluttede Plan & Byudviklingsudvalget at udvide grus-parkeringspladsen ved Stampemøllevej. Pladsen indrettes til både personbiler og autocampere og forventes udvidet inden sommeren 2026.

Permanente heller med porteffekt ved indgange til bykernen

Midlertidige heller i Dagmarsgade, Hundegade og Sønderportsgade med budskabet "Kør langsomt – skån byen" skabte god opmærksom om, at man var på vej ind i middelalderbyen.

Det anbefales derfor at etablere permanente heller med porteffekt på Sønderportsgade og Hundegade med samme placering som i 2025 forsøget. På Dagmarsgade anbefales den permanente helle placeret vest for Sct. Catharinæ Plads i overensstemmelse med den anbefalede nye begyndelse af gågadezonen.

Pullerter ved events som adgangsbegrænsning/tersorsikring

Trafikforsøget i 2024 med midlertidige vejboomme, blomsterkummer og indkørselsforbud gav væsentligt mindre trafik og mere ro på Domkirkepladsen.

Det anbefales derfor at etablere hæve-/sænke-pullerter på de fem samme placeringer som i 2024-forsøget, hvor der var opsat enten vejboomme, blomsterkumme eller indkørselsforbud. Pullerterne skal kun benyttes ved events. De kan samtidig anvendes som terrorsikring, så området kan spærres ved events på Domkirkepladsen. Ved events suppleres med skiltning om blind vej. Beboerkørsel kan eventuelt tillades, medmindre pullerterne anvendes til terrorsikring.

Opfordring til oplevelser fra parkeringspladser til Domkirkeplads

Det anbefales, at Ribe Byforum opfordres til at udvikle oplevelselementer - for eksempel skiltning, kunst eller formidling - på ruterne fra de store p-pladser ind mod Domkirkepladsen for at gøre gåturen mere attraktiv.

Styregruppen anbefaler, at der ikke arbejdes videre med

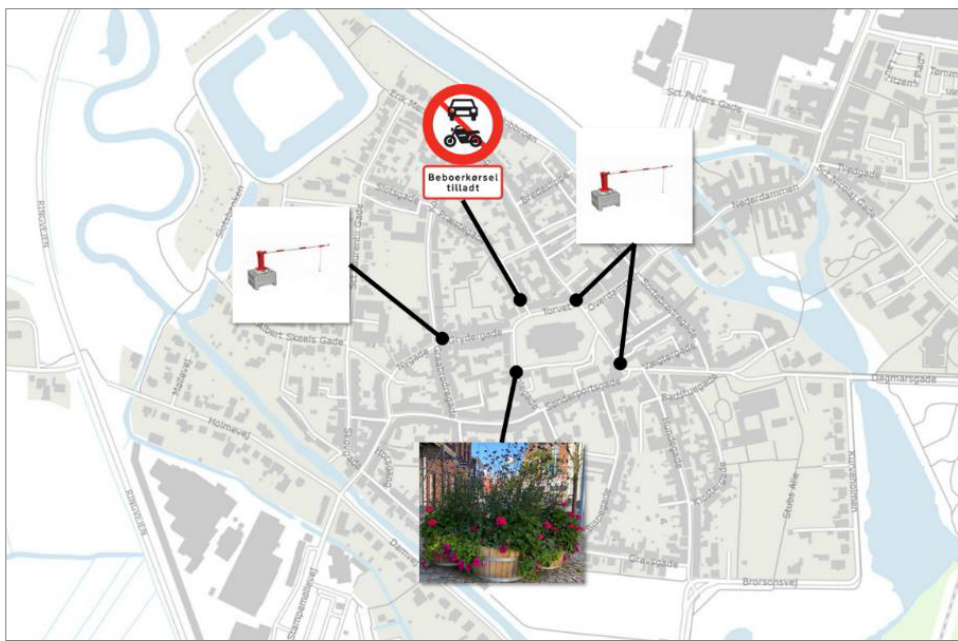
Ensretninger i gågadezone

Ensretning i en gågadezone vurderes u hensigtsmæssige, da de øger kompleksiteten, kræver mere skiltning, kan give højere hastigheder og ikke forbedrer sikkerheden i et område med fodgængerprioritet.

Blomsterkummer som adskillelse på Domkirkepladsen

Domkirkepladsen ligger i en gågadezone, hvor fodgængere skal kunne bevæge sig frit, og bilister skal udvise særlig agtpågivenhed. Domkirkepladsen skal samtidig fremstå som en stilfuld ramme for Ribe Domkirke og som et aktivt byrum. Yderligere fysisk adskillelse vurderes derfor ikke relevant eller i overensstemmelse med pladsens arkitektoniske udtryk.

Trafikforsøg 2024 - Adgangsbegrænsning



Figur 1. Placering af vejboerne v. Von Støckens Plads, Grønnegade og Grydergade. Motorkøretøjer forbudt i Præstegade samt blomsterkummer i Skolegade under trafikforsøget i 2024.

Adgangsbegrænsning ved Domkirkepladsen

Trafikforsøget i 2024 blev gennemført i uge 27-32, hvor køreadgangen til Domkirkepladsen var begrænset med midlertidige vejboerne. Bommene åbnede automatisk ved nummerpladeregistrering eller med SMS-kode. For køretøjer, der skulle forlade det trafikregulerede område, åbnede bommene automatisk. Beboer- og ærindekørsel havde adgang med en køretilladelse, mens øvrig trafik blev ledt uden om bykernen via midlertidig skiltning. Parkeringsøgende trafik blev henvist til de store parkeringspladser i gåafstand til bykernen. De eksisterende parkeringsrestriktioner var gældende i forsøgsperioden.



Figur 2. Vejboerne ved Von Støckens Plads og i Grønnegade i forbindelse med trafikforsøg 2024.



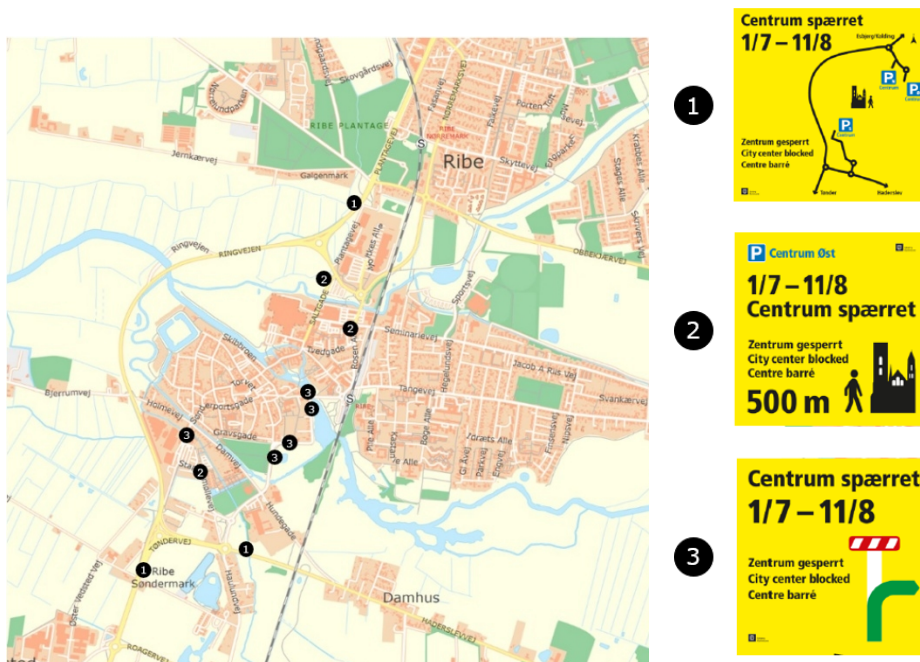
Figur 3. Vejboom i Grydergade i forbindelse med trafikforsøg i 2024.



Figur 4. Adgangsbegrænsning i Skolegade med beplantning og Motorkøretøjer forbudt fra Domkirkepladsen til Præstegade i forbindelse med trafikforsøg i 2024.

Skiltning

Under trafikforsøget i 2024 blev der opsat midlertidig skiltning på indfaldsvejene, ved indgangene til Ribe by og i bykernen, før trafikanterne nåede det trafikregulerede område. Formålet med skiltningen var at lede unødvendig trafik uden om bykernen og guide parkeringssøgende trafik til de store parkeringspladser i udkanten af bykernen. Skiltningen og placeringen heraf fremgår af figur nedenfor.



Figur 5. Oprindelig skiltning og placering heraf, trafikforsøg i 2024.

Efter henvendelser fra erhvervsdrivende, der opfattede teksten "Centrum spærret" som et forbud mod motoriseret trafik til Ribe by, blev skiltningen på indfaldsvejene (skiltning nr. 1) fjernet den 5. juli. For at sikre, at skiltningen var tydelig, blev der den 12. juli opsat ny skiltning med formuleringen "Centrum bilfri" af typerne 2 og 3. Der blev ikke opsat ny skiltning af type 1 på indfaldsvejene. Det vurderes, at den nye skiltning var mere forståelig i forhold til at signalere, at biler havde begrænset adgang i bykernen.



Figur 6. Ny skiltning opsat den 12. juli 2024.

På baggrund af dataindsamlingen vurderes ændringerne i skiltningen ikke at have påvirket trafikmængden.

Trafikforsøg 2025 – Forstærket skiltning

Formålet med trafikforsøget i 2025 var at undersøge, om man med mindre indgribende tiltag som skiltning – frem for fysisk afspærring – kunne opnå den ønskede effekt i forhold til visionen for Ribe og de tilhørende målsætninger.

Trafikforsøget i 2025 blev gennemført i uge 27-32, hvor forstærket skiltning skulle guide og vejlede trafikanterne om parkeringsmuligheder og gældende regler i Ribe. Formålet var at give trafikanterne et bedre overblik over parkeringsmulighederne udenfor bykernen og reducere den trafik, der cirkulerer i bykernen i jagten på en p-plads. Adgangen til Domkirkepladsen var ikke begrænset i 2025.

Skiltning – kampagne og permanent

Den forstærkede skiltning bestod både af ny permanent skiltning og midlertidig kampagneskiltning.

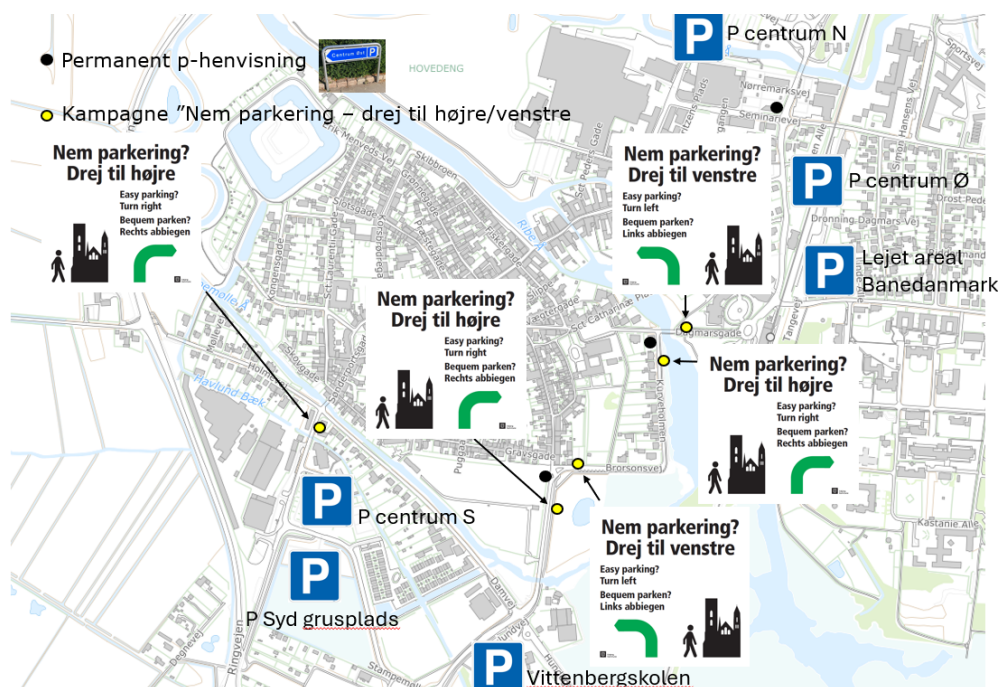
På vej ind til centrum blev trafikanterne mødt af kampagneskiltene **“Nem parkering – drej til højre/venstre”**. Teksten stod også på engelsk og tysk af hensyn til turisterne. Se Figur 7.



Figur 7. Kampagneskilte “Nem parkering – drej til højre/venstre”.

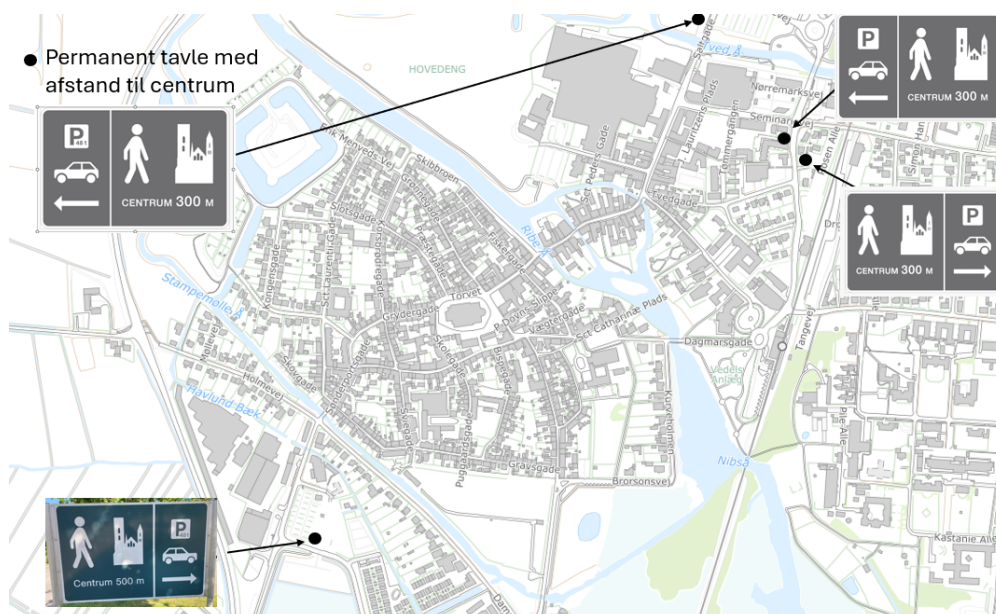
Trafikanterne blev guidet mod P-Centrum Syd, P-Centrum Øst eller de midlertidige p-pladser ved Vittenbergskolen samt arealet ved Tangevej, som Esbjerg Kommune igen i 2025 lejede af Banedanmark. Alle steder med nem parkering og god adgang til det centrale Ribe. Der blev i 2025 opsat ekstra midlertidig p-henvisning til Vittenbergskolen belært af erfaringerne fra 2024.

Nye permanente p-henvisningsskilte ved Kurveholmen, Hundegade og Seminarievej henviser til en konkret P-plads. Se placeringer af skilte i Figur 8.



Figur 8. Oversigtskort med placering af kampagneskilte "Nem parkering - Drej til højre/venstre", p-pladser udenfor centrum samt nye permanente p-henvisningskilte.

Der blev samtidig opsat permanente skilte ved P-Centrum Øst, så skiltningen nu er ensartet og genkendelig ved de tre store parkeringspladser: P-Centrum Syd, P-Centrum Nord og P-Centrum Øst. Skiltene viser afstand til centrum og gør det nemt at finde parkering, uanset om man ankommer fra nord eller syd. Se Figur 9.



Figur 9. Oversigtskort med placering af permanente skilte, der viser, hvor langt der er til centrum fra P-centrum øst, P-centrum syd og P-centrum nord.

På de tre gader ind til centrum, hhv. Døgmarsgade, Hundegade og Sønderportsgade, blev der i begge sider af gaden som en porteffekt opsat

permanente tavler med gennemkørselsforbud og gågadezone - kørsel tilladt. I Dagmarsgade blev gennemkørselsforbuddet flyttet tættere på Kurveholmen, så det er lettere at dreje fra. Eksisterende placering af tavler med gågadezonen på Dagmarsgade blev fastholdt. Se Figur 10.



Figur 10. Oversigtskort med placering af permanente tavler ift. gennemkørselsforbud og gågadezone - kørsel tilladt.

Tættere på centrum blev der opsat to grønne kampagneskilte, som understøtter de gældende regler i gågadezonen og ved Domkirkepladsen. Her blev trafikanterne mindet om, at området er en gågadezone, hvor den anbefalede hastighed er maksimalt 15 km/t, og at parkering på Domkirkepladsen er ulovligt.

Budskaberne er formuleret indirekte for at påvirke adfærden uden at angive de færdselsmæssige regler. Der henvises til, at man venligst parkerer andre steder end på Domkirkepladsen. Et speedometer med 15 km/t blev vist på kampagnetafven "Kør langsomt". Se Figur 11.



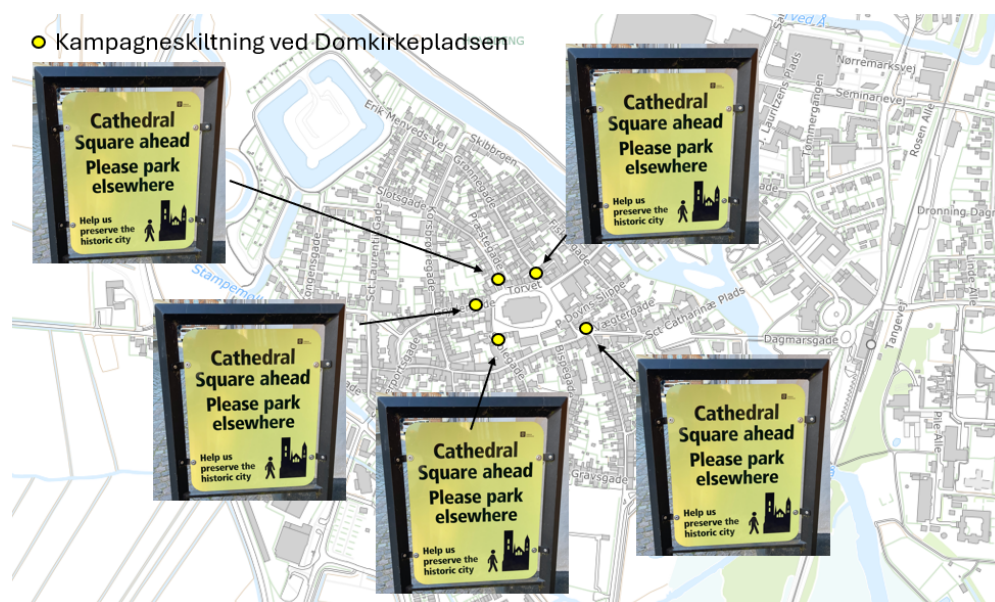
Figur 11. Grønne kampagneskilte "Kør langsomt - skån byen" og "Cathedral Square ahead. Please park elsewhere".

Skiltene "Kør langsomt - skån byen" blev opsat i midlertidige heller i Dagmarsgade, Hundegade og Sønderportsgade. Teksten stod også på engelsk og tysk af hensyn til turisterne. Se placering på Figur 12.



Figur 12. Oversigtskort med placering af midlertidige heller med kampagneskilte "Kør langsomt – skån byen".

På de fem gader ind til Domkirkepladsen blev opsat kampagneskilte med teksten "Cathedral Square ahead. Please park elsewhere" i eksisterende galjer. Se placering på Figur 13.



Figur 13. Oversigtskort med placering af kampagneskilte "Cathedral Square ahead. Please park elsewhere" på gader ind til Domkirkepladsen.

Teksten stod kun på engelsk, da det blev vurderet, at både danskere og turister ville kunne forstå budskabet. Skiltet erstatter tidligere blå kampagneskilte med anden tekst.

Skiltning Domkirkeplads



Esbjerg Kommune og Ribe Domkirke har aftalt, at der under kirkelige handlinger kan parkeres i op til 2 timer på Domkirkepladsen mellem Kannikegården og Domkirken. For at tydeliggøre reglerne blev skiltningen forstærket, og fra sommeren 2025 opsat tre midlertidige standere med parkeringsinfo og tidsbegrænsning, som fjernes efter den kirkelige handling. Se Figur 14 og Figur 15.





Figur 14. Visualisering af placering af de 3 standere med parkeringsinfo på Domkirkepladsen – kun opsat under kirkelige handlinger.

Parkeringsinformation – Domkirkepladsen Ribe



 Parkering må kun ske i de blå områder, når dette skilt er opstillet.
 Al anden parkering på Domkirkepladsen er forbudt.

 Parking is only allowed in the blue areas when this sign is present.
All other parking on Cathedral Square is prohibited.

 Das Parken ist nur in den blauen Bereichen erlaubt,
wenn dieses Schild aufgestellt ist.
Jegliches anderes Parken auf dem Kirchen Vorplatz ist verboten.

Figur 15. Undertavle med information om, hvor og hvornår man må parkere på Domkirkepladsen – kun opsat under kirkelige handlinger.

Domkirken, Kannikegården og enkelte butikker omkring Domkirkepladsen havde desuden opsat information i deres vinduer om, at parkering var ulovlig på Domkirkepladsen.

Digital vejvisning til primære parkeringspladser

For at supplere den fysiske skiltning blev der i foråret 2025 sat fokus på digital vejvisning gennem to initiativer:

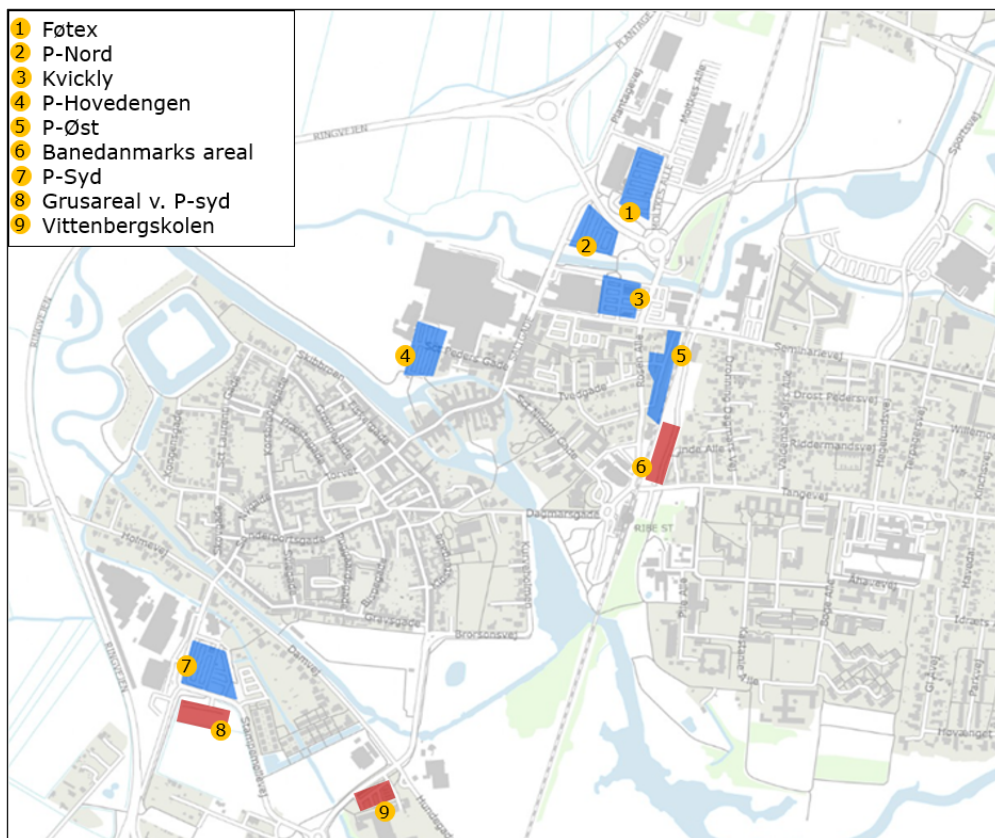
1. **Opdatering af parkeringsdata i Google Maps** – herunder indberetning af uhensigtsmæssige markeringer som for eksempel Domkirkepladsen.
2. **Bedre sammenhæng mellem Destination Vadehavskystens og Esbjerg Kommunes hjemmesider** med parkeringsoplysninger.

Digital formidling var ikke en del af trafikforsøgene i 2024-2025, men blev tilføjet i 2025 for at styrke indsatsen for at lede trafikanter digitalt til p-pladserne udenfor bykernen. Samarbejdet med Destination Vadehavskysten gør det nemt at samle information til turister på én platform, mens Google Maps kræver løbende indsats, da platformen er brugerdrevet og uden officiel kvalitetssikring.

Ekstra parkeringskapacitet

For at øge parkeringskapaciteten under trafikforsøgene - hvor mange biler normalt parkerer i bykernens små gader - lejede Esbjerg Kommune i både 2024 og 2025 et areal mellem Tangevej og Remisen af Banedanmark. Derudover blev der åbnet for parkering ved Vittenbergskolen samt på grusarealet ved Stampemøllevej syd for P-Syd. Midlertidig skiltning henviste til disse ekstra parkeringspladser.

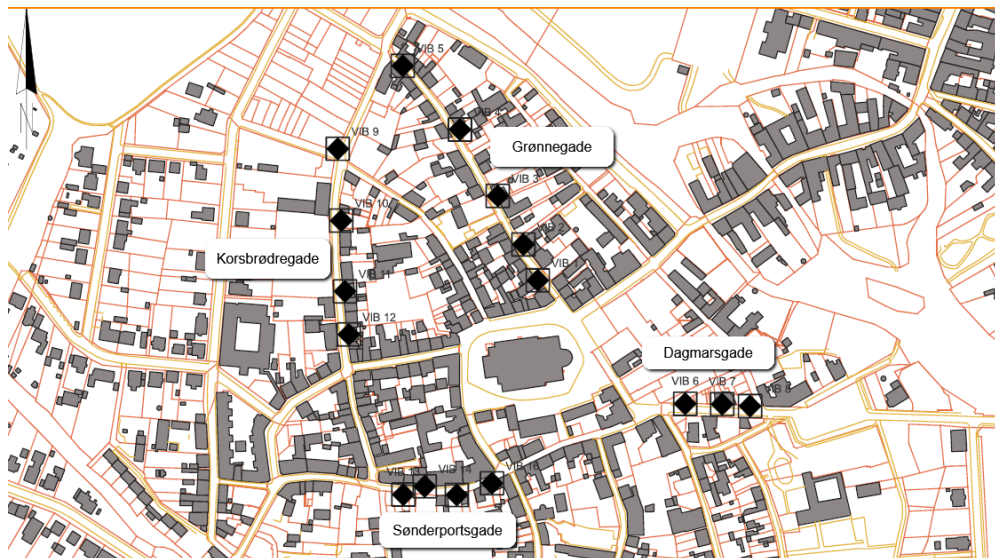
Oversigtskort med parkeringskapaciteten under trafikforsøgene er vist på Figur 16. Midlertidig skiltning henviste til de ekstra p-pladser.



Figur 16. Oversigtskort over de store parkeringspladser i Ribe. Blå markering angiver de eksisterende pladser. Rød markering angiver de midlertidige parkeringspladser.

Vibrationsmålinger 2025

Trafikforsøget i 2025 blev desuden suppleret med vibrationsmålinger på huse i de mest trafikerede brostensbelagte gader i middelalderbyen, hhv. Grønnegade, Dagmarsgade, Korsbrødregade og Sønderportsgade. Se Figur 17.



Figur 17. Oversigtskort med målepunkter på fire udvalgte strækninger, hvor der i 2025 blev lavet vibrationsmålinger.

Formålet var at undersøge, hvordan den gennemkørende trafik påvirker byen og bygningerne. Tilbage i 2004 blev der foretaget målinger i forbindelse med Kultursvampundersøgelsen, og målingerne viste risiko for skader på bygningsarven fra tunge køretøjer helt ned til 15 km/t. Dengang blev der peget på, at især tung trafik skulle minimeres, og hastigheden skulle ned for at undgå vibrationsniveauer, der kan give risiko for bygningskader.

GeoConsult udpegede 16 bygninger til opsætning af måleudstyr, for at sikre optimal spredning og dermed repræsentative målinger for området. Alle bygninger er enten fredede eller registreret bevaringsværdige.

Måleudstyret blev monteret på bygningernes sokkel, og data blev opsamlet i en boks. Se eksempel i nedenstående Figur 18.



Figur 18. Eksempel på måleudstyr opsat på sokkel.

I Grønnegade og Dagmarsgade blev måleudstyret opsat i uge 27-28. I Korsbrødregade og Sønderportsgade blev måleudstyret opsat i uge 29-30. Der er således lavet 14 dages målinger i hele døgnet på alle 16 bygninger. I forbindelse med målingerne blev der lavet frekvensanalyse for vurdering af overskridelse af grænseværdien på 3 mm/s for fredede eller bevaringsværdige bygninger.

Resultat af vibrationsmålinger

Det samlede resultat af vibrationsmålingerne ses af Figur 19.

Grønnegade	Dagmarsgade	Korsbrødregade	Sønderportsgade
1,98	1,60	0,59	0,92
1,03	1,10	1,70	2,03
1,33	1,66	0,39	1,79
0,72		0,87	1,11
1,19			

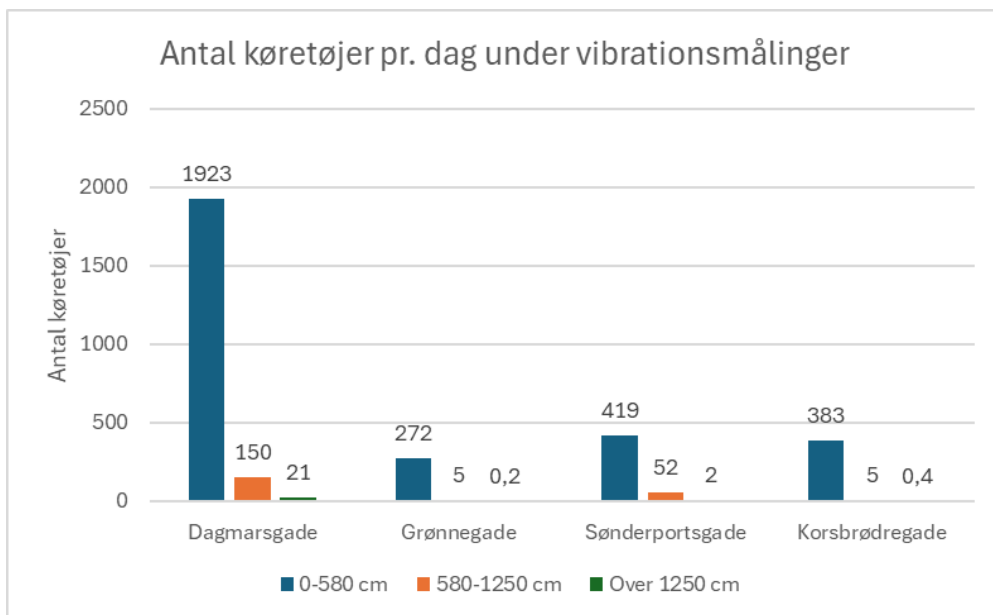
Figur 19. Højest målte vibration på de udvalgte huse i Grønnegade, Dagmarsgade, Korsbrødregade og Sønderportsgade. Datarapport Ribe, GeoConsult, August 2025.

Der blev udført vibrationsmålinger på i alt 16 bygninger i middelalderbyen i perioden 30. juni – 28. juli 2025.

- **Grønnegade (5 bygninger):** Op til 1,98 mm/s, med én måling på 5,62 mm/s den 2. juli. Denne havde dog så høj frekvens, at grænseværdierne i DIN 4150 ikke blev overskredet. Øvrige huse: op til 1,33 mm/s.
- **Dagmarsgade (3 bygninger):** Op til 1,66 mm/s.
- **Korsbrødregade (4 bygninger):** Op til 1,70 mm/s.
- **Sønderportsgade (4 bygninger):** Op til 1,79 mm/s, med én måling på 6,86 mm/s den 17. juli. Denne havde ligeledes høj frekvens og overskred ikke grænseværdierne. Øvrige huse: op til 2,03 mm/s.

Vibrationsmålingerne på de 16 bygninger i middelalderbyen i perioden 30. juni – 28. juli 2025 viste samlet set, at grænseværdien på 3 mm/s for fredede eller bevaringsværdige bygninger, jf. DIN 4150, ikke blev overskredet.

På nedenstående Figur 22 ses antal køretøjer pr. dag på de fire gader under vibrationsmålinger.



Figur 22. Antal køretøjer pr. dag på de fire gader under vibrationsmålinger i sommeren 2025.

Figuren viser, at trafikmængden på Dagmarsgade er markant højere end på de øvrige gader med vibrationsmålinger. Dagmarsgade har desuden den største andel tung trafik og vareleveringer.

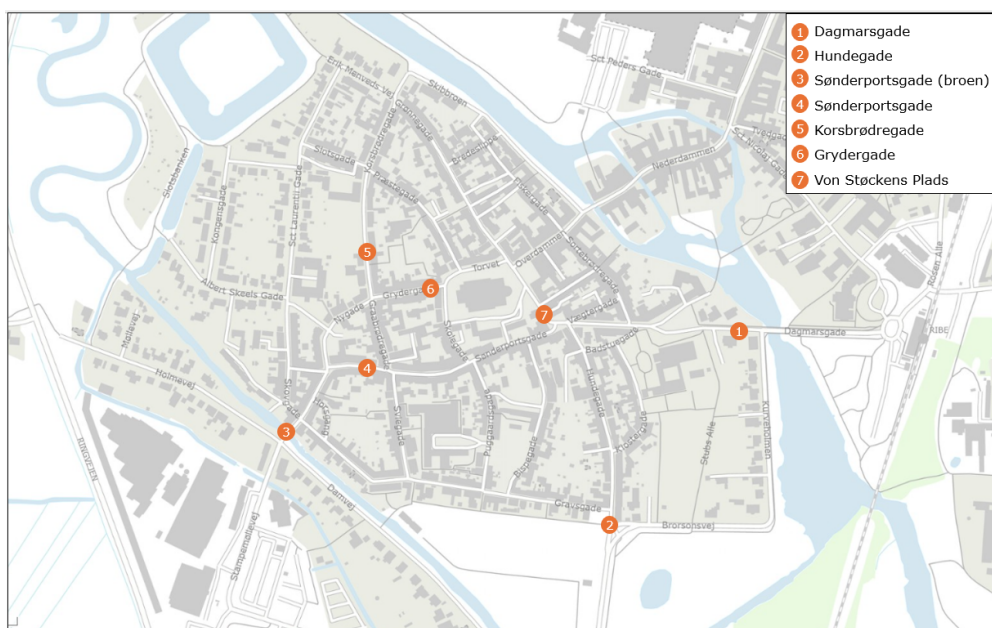
Selv om gennemsnitshastigheden på Dagmarsgade og Sønderportsgade ligger lidt over den anbefalede hastighed for gågadezoner, har den gennemkørende trafik i sommeren 2025 ikke medført overskridelser af grænseværdierne for de udvalgte bygninger.

Data og resultater

I sommeren 2023, 2024 og 2025 er der indsamlet data i Ribes bykerne i ugerne 26-35. Trafikforsøgene fandt sted i uge 27-32. Herunder gennemgås data og resultater fra 2023, 2024 og 2025 samt de anvendte dataindsamlingsmetoder.

Trafiktællinger

I ugerne 26-35 i 2023, 2024 og 2025 blev der foretaget trafiktællinger på Domkirkeøen. Tælleudstyret bestod af såkaldte slangetællinger suppleret med TOPO-bokse², som registrerede trafikmængde, køretøjstype og hastigheder. Trafiktællingerne blev udført på syv lokaliteter på Domkirkeøen i alle tre år. Placeringerne af trafiktællinger fremgår af oversigtskortet, se nedenstående Figur 23. Tællingen i Grydergade udgår i 2025 grundet materielskade på tælleapparat.



Figur 23. Oversigtskort over placering af trafiktællinger i Ribe ifm. trafikforsøg.

Trafikmængde

Trafikmængden er opgjort i antal køretøjer i gennemsnit pr. dag. Tabel 1 og Tabel 2 viser det gennemsnitlige antal køretøjer pr. dag for de syv tællelokaliteter i ugerne 27-35 i henholdsvis år 2023, hvor der ikke var trafikforsøg i Ribe, og i år 2025 hvor der var trafikforsøg med forstærket skiltning.

² En TOPO-boks er udviklet til midlertidig eller permanent montering på en mast eller kantpæl. Den anvender en teknologi, der kombinerer en radar til måling af køretøjers hastighed, retning og tidspunkt med akustiske målinger (ATKI).

Uge 27-32 (Under forsøg)

Lokalitet	Trafikmængde: Alle køretøjstyper		Ændring i antal køretøjer fra 2023-2025
	2023	2025	
1 - Dagmarsgade	2.346	2560	214
2 - Hundegade	450	339	-111
3 - Sønderportsgade (broen)	1.307	1121	-186
4 - Sønderportsgade	346	273	-73
5 - Korsbrødregade	290	252	-38
6 - Grydergade	-	-	-
7 - Von Støckens Plads	1.519	1070	-449
Total	6.258	5.615	-643

Tabel 1. Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag i uge 27-32 i 2023 og 2025 (Tællingen i Grydergade udgår grundet materielskade på tælleapparat i 2025).

Uge 33-35 (Efter forsøg)

Lokalitet	Trafikmængde: Alle køretøjstyper		Ændring i antal køretøjer fra 2023-2025
	2023	2025	
1 - Dagmarsgade	2.571	2832	261
2 - Hundegade	551	430	-121
3 - Sønderportsgade (broen)	1.350	1206	-144
4 - Sønderportsgade	346	318	-28
5 - Korsbrødregade	256	252	-4
6 - Grydergade	-	-	-
7 - Von Støckens Plads	1.687	1242	-445
Total	6.761	6.280	-481

Tabel 2. Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag i uge 33-35 i 2023 og 2025 (Tællingen i Grydergade udgår grundet materielskade på tælleapparat i 2025).

Under trafikforsøget i 2025 faldt trafikken med ca. 10% sammenlignet med 2023. Det er den faglige vurdering, at det reelle fald ville have været større, hvis trafiktællingen på Grydergade havde indgået i dataene.

I forsøgsperioden i 2025 steg trafikken med ca. 9% på Dagmarsgade, mens trafikken faldt med ca. 30% på Von Støckens Plads, ca. 14% på Sønderportsgade (på broen) og ca. 25% på Hundegade. Forsøget har dermed reduceret trafikken ind via Sønderportsgade og Hundegade, mens trafikken på Dagmarksgade er steget.

Efter trafikforsøget i 2025 faldt trafikken med ca. 7% sammenlignet med 2023. Den faglige vurdering er, at faldet ville have været endnu større, hvis trafiktællingen på Grydergade indgik i dataene. Dette indikerer, at de trafikvaner, der opstod under trafikforsøget, i et vist omfang er fortsat efter forsøget – om end i mindre grad.

Sammenligning med 2024 forsøget

Tabel 3 og Tabel 4 viser det gennemsnitlige antal køretøjer pr. dag for de syv tællelokaliteter i ugerne 27-35 i 2023, hvor der ikke var trafikforsøg i Ribe, og i 2024 hvor der var adgangsbegrænsning ved Domkirkepladsen. Her ses, at trafikken i forsøgsperioden faldt på de fleste gader, men ikke på Sønderportsgade og Korsbrødregade. Adgangsbegrænsningen i 2024 medførte en omfordeling af trafik i gaderne i bykernen. I 2024 var der på Grydergade et fald i trafikken på ca. 81%.

Uge 27-32 (Under forsøg)

Lokalitet	Trafikmængde: Alle køretøjstyper		Ændring i antal køretøjer fra 2023-2024
	2023	2024	
1 - Dagmarsgade	2.346	2.275	-71
2 - Hundegade	450	380	-70
3 - Sønderportsgade (broen)	1.307	1.239	-68
4 - Sønderportsgade	346	576	+230
5 - Korsbrødregade	290	426	+136
6 - Grydergade	1.073	201	-872
7 - Von Støckens Plads	1.519	213	-1.306
Total	7.331	5.310	-2.021

Tabel 3. Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag i uge 27-32 i 2023 og 2024.

Uge 33-35 (Efter forsøg)

Lokalitet	Trafikmængde: Alle køretøjstyper		Ændring i antal køretøjer fra 2023-2024
	2023	2024	
1 - Dagmarsgade	2.571	2.953	+382
2 - Hundegade	551	515	-36
3 - Sønderportsgade (broen)	1.350	1.391	+41
4 - Sønderportsgade	346	386	+40
5 - Korsbrødregade	256	280	+136
6 - Grydergade	1.091	1.173	+82
7 - Von Støckens Plads	1.687	1.336	-351
Total	7.852	8.034	+182

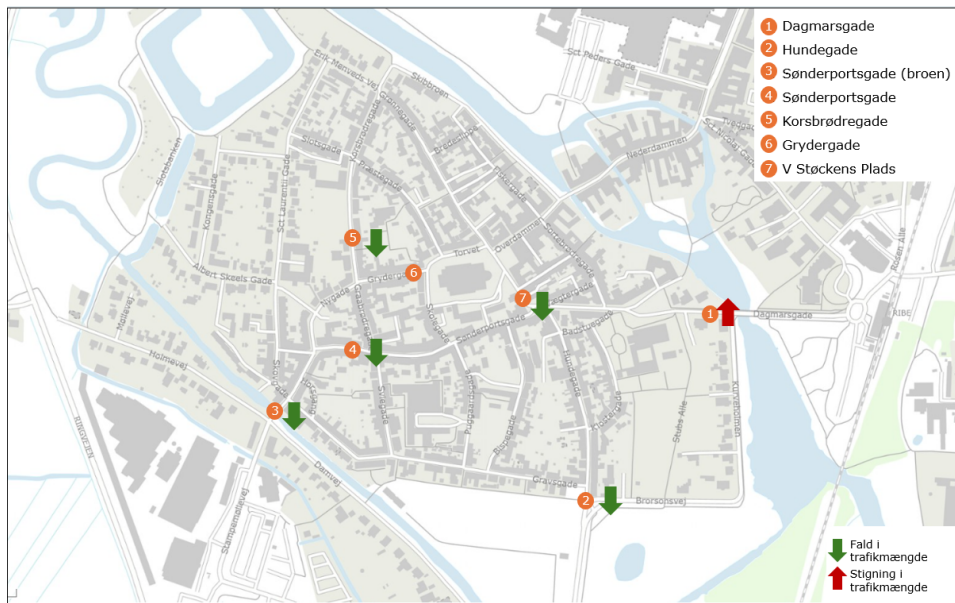
Tabel 4. Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag i uge 33-35 i 2023 og 2024.

Under trafikforsøget i 2024 med adgangsbegrænsning faldt trafikken samlet set med ca. 28% sammenlignet med 2023, hvor der ikke var trafikforsøg. På Sønderportsgade ses en trafikstigning på ca. 66%, mens trafikken steg med 47% på Korsbrødregade.

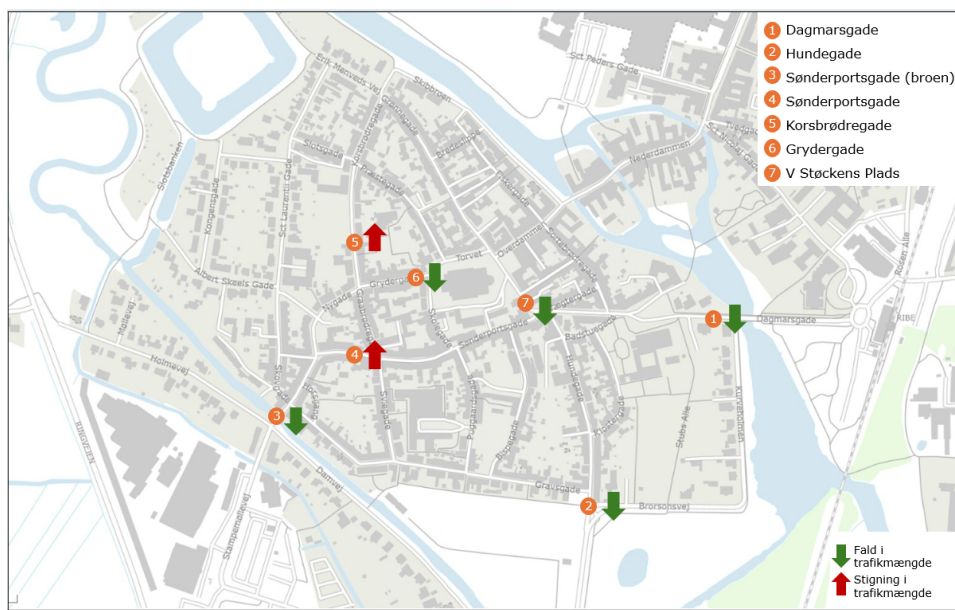
For at kunne sammenligne med år 2025 - hvor der ikke findes trafiktal for Grydergade pga. materielskade i tælleudstyret - er det nødvendigt at udelade Grydergade fra dataene. Når dataene udelades, falder trafikken i

2024 samlet set med ca. 18% sammenlignet med 2023, hvor der ikke var forsøg. I 2025 trafikforsøget med forstærket skiltning var det samlede fald i trafikmængden på ca. 10%.

Trafikforsøget i 2024 med adgangsbe­grænsning ved Domkirkepladsen medførte et større fald i den samlede trafik end 2025 forsøget, hvor indsatsen kun bestod af forstærket skiltning. Nedenfor ses illustreret, at i begge forsøg falder trafikken på Hundegade og Sønderportsgade, men i 2025 forsøget steg trafikken på Dagmarksgade. I 2024 steg trafikken på Sønderportsgade og Korsbrødregade.



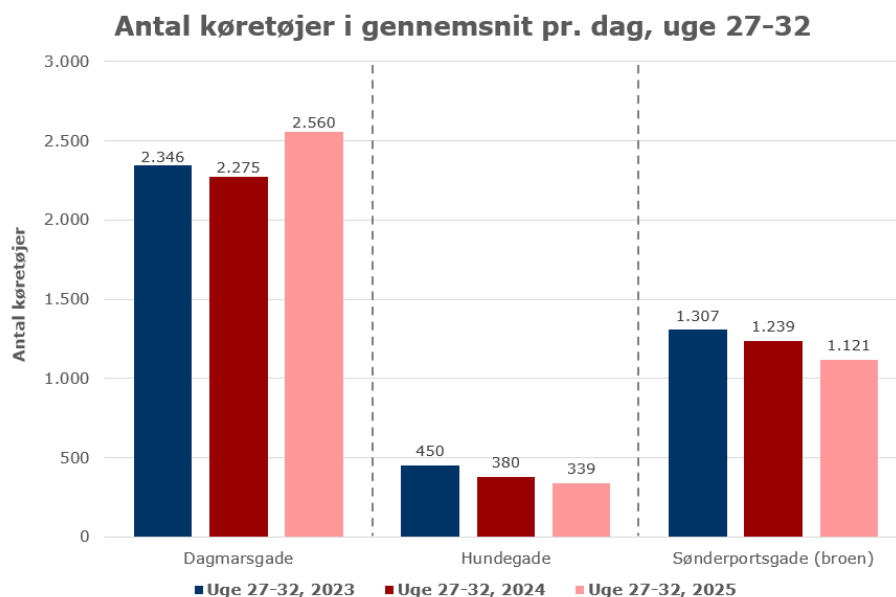
Figur 24. Trafikudvikling ind/ud af og internt i bykernen i Ribe i forsøgsperioden i 2025 ift. 2023. Forsøg 2025 handlede om forstærket skiltning.



Figur 25. Trafikudvikling ind/ud af og internt i bykernen i Ribe i forsøgsperioden i 2024 ift. 2023. Forsøg 2024 handlede om adgangsbe­grænsning ved Domkirkepladsen.

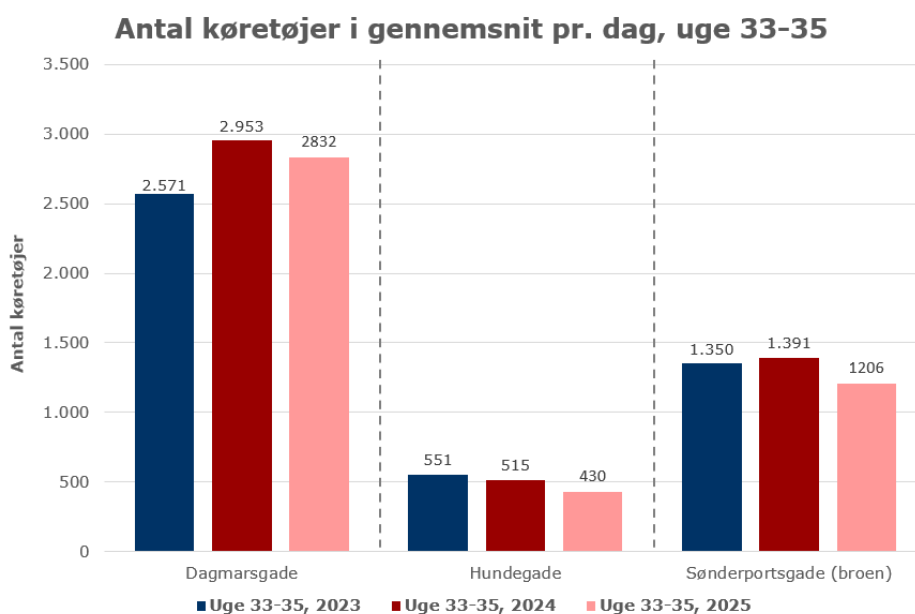
Trafikudvikling 2023-2025

Nedenfor ses en sammenligning af trafikmængden fra 2023 til 2025, opgjort som gennemsnit pr. dag. Figurerne viser en sammenligning af trafikmængden for de tre tællelokaliteter placeret ved ind- og udgangene til bykernen, hhv. i forsøgsperioden og efter forsøgsperioden.



Figur 26. Sammenligning af trafikmængden 2023-2024-2025 i forsøgsperioden – ind og ud af bykernen.

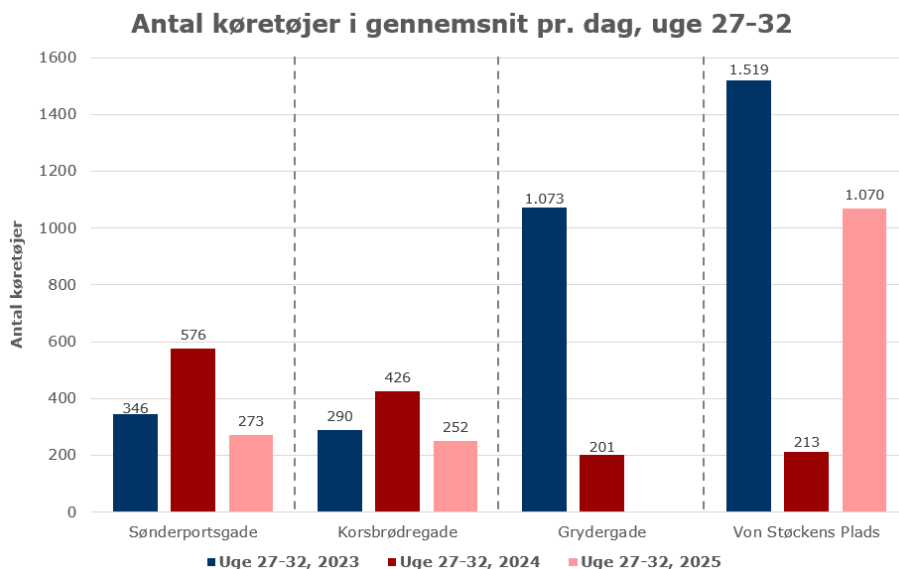
I forsøgsperioden faldt antallet af køretøjer pr. dag på Dagmargade i 2024, men steg i 2025 sammenlignet med 2023. På de øvrige gader, hhv. Hundegade og Sønderportsgade ved broen, faldt antallet af køretøjer pr. dag i begge forsøg sammenlignet med 2023. Faldet er dog størst i 2025.



Figur 27. Sammenligning af trafikmængden 2023-2024-2025 efter forsøgsperioden – ind og ud af bykernen.

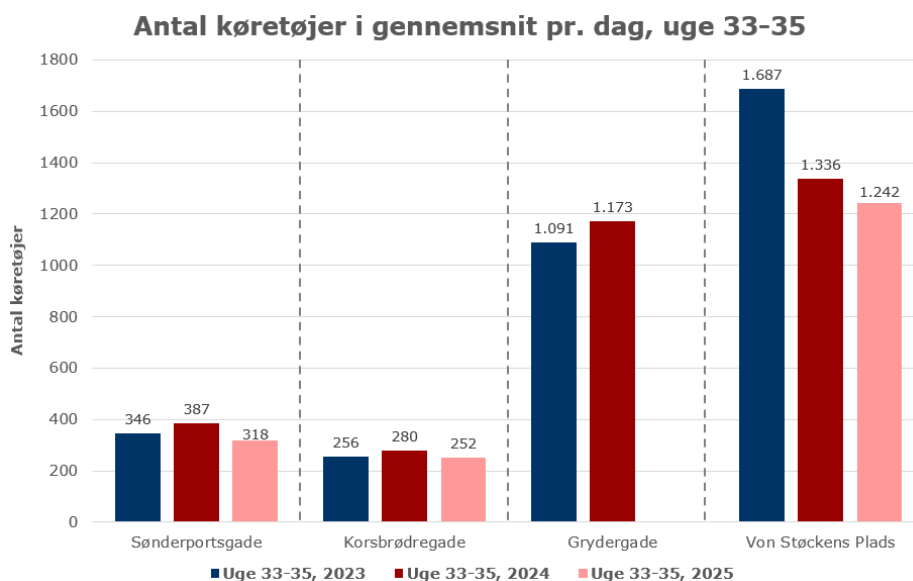
Efter forsøget pegede tallene på en anden tendens. Antallet af køretøjer pr. dag på Dagmarsgade steg mere i 2024 end i 2025 sammenlignet med 2023. På de øvrige gader ses det største fald i 2025.

De følgende figurer illustrerer en sammenligning af trafikmængden i gennemsnit pr. dag for de fire tællelokaliteter placeret internt i bykernen, hhv. i forsøgsperioden og efter forsøgsperioden.



Figur 28. Sammenligning af trafikmængden i gennemsnit pr. dag i forsøgsperioden for de fire tællelokaliteter placeret internt i bykernen.

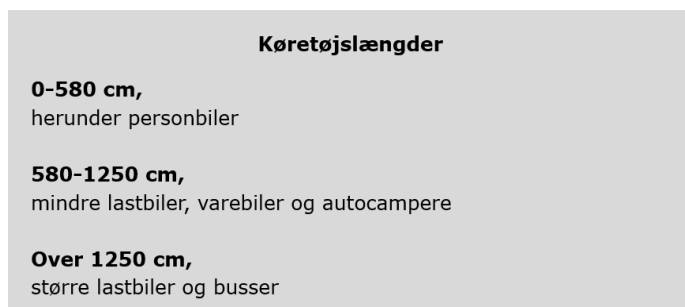
Internt i bykernen fremgår det, at der i forsøgsperioden var et stort fald i antallet af køretøjer pr. dag på Von Støckens Plads i 2024, mens faldet i 2025 var mindre sammenlignet med 2023. På de øvrige gader, Sønderportsgade og Korsbrødregade, faldt antallet af køretøjer pr. dag i 2025, mens der i 2024 var en stigning i trafikken i disse gader sammenlignet med 2023.



Figur 29. Sammenligning af trafikmængden i gennemsnit pr. dag efter forsøgsperioden for de fire tællelokaliteter placeret internt i bykernen.

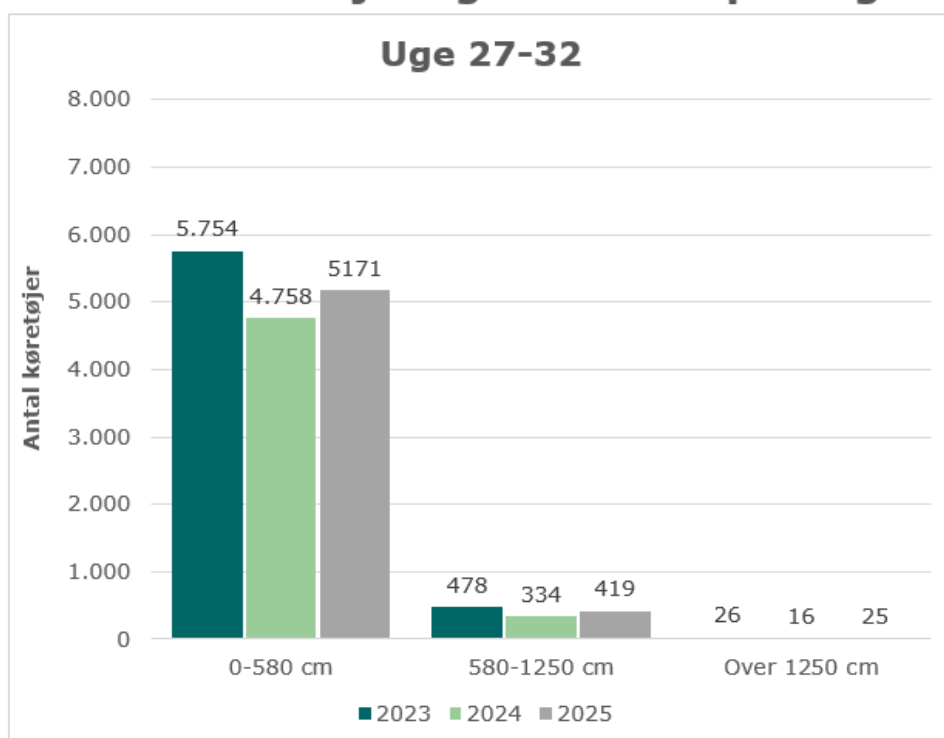
Efter forsøget i 2025 var der fortsat et fald i antallet af køretøjer pr. dag på Sønderportsgade, Korsbrødregade og Von Støckens Plads sammenlignet med 2023. I 2024 efter forsøget steg antallet af køretøjer pr. dag på gaderne internt i bykernen, bortset fra Von Støckens Plads, hvor der blev registreret et fald. Faldet i antallet af køretøjer pr. dag var størst i 2025.

Antal køretøjer efter køretøjslængde



De følgende figurer viser fordelingen af antal køretøjer fordelt på køretøjslængde i gennemsnit pr. dag, hhv. i forsøgsperioden og efter forsøgsperioden i 2023, 2024 og 2025.

Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag



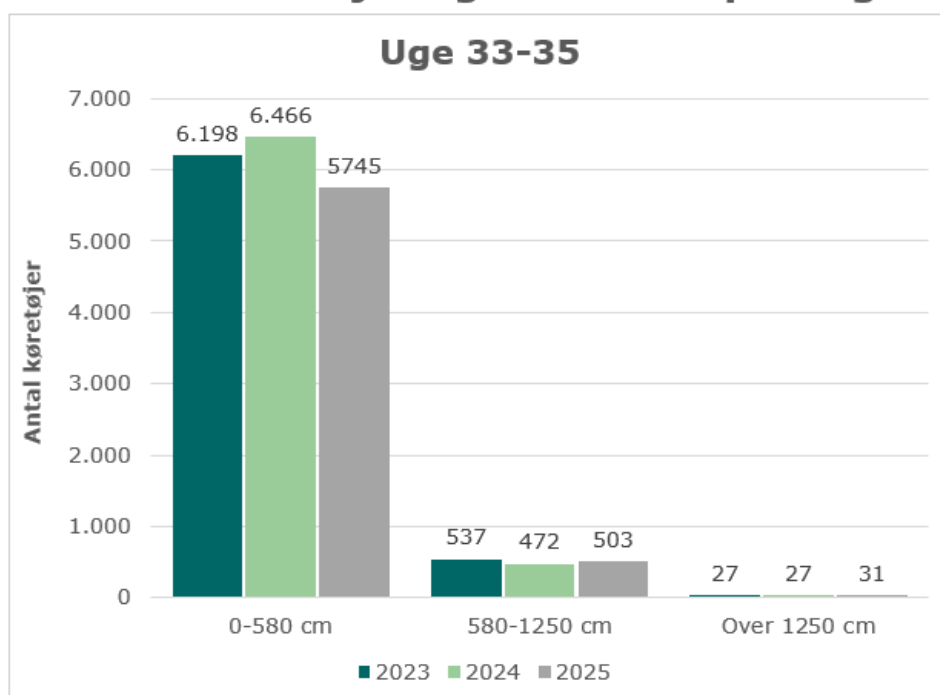
Figur 30. Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag i forsøgsperioden fordelt efter køretøjslængde. OBS trafiktal for Grydergade er taget ud i alle år.

I 2025 ses et fald i antallet af personbiler (0-580 cm) pr. dag på ca. 10% sammenlignet med 2023, mens faldet i antallet af personbiler pr. dag i 2024 var på 17%. For at kunne sammenligne trafiktal for de forskellige år, er trafiktal fra Grydergade taget ud af beregningerne grundet

materielskade af tælleudstyr i 2025. Den faglige vurdering er, at faldet ville have været endnu større, hvis trafiktællingen på Grydergade indgik i beregningerne. For eksempel er faldet i antal personbiler pr. dag fra 2023 til 2024 på 26%, når trafiktal fra Grydergade er indregnet. Der ses et fald i antallet af varebiler, autocampere m.m. (580-1250 cm) pr. dag på ca. 12% fra 2023 til 2025 og 30% fra 2023 til 2024.

Der er ingen ændringer i antallet af tung trafik pr. dag fra 2023 til 2025. Til sammenligning var der et fald i antallet af tung trafik pr. dag fra 2023 til 2024, hvor der blev lavet adgangsbeholdning ved Domkirkepladsen. En forklaring kunne være, at den tunge trafik kørte på Overdammen, Mellemdammen og Nederdammen, hvor der ikke var spærringer.

Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag



Figur 31. Antal køretøjer i gennemsnit pr. dag efter forsøgsperioden fordelt efter køretøjslængde. OBS trafiktal for Grydergade er taget ud i alle år.

I ugerne efter forsøget var der fortsat et fald i antallet af køretøjer under 580 cm pr. dag i 2025 sammenlignet med 2023, mens antallet steg i 2024 i forhold til 2023.

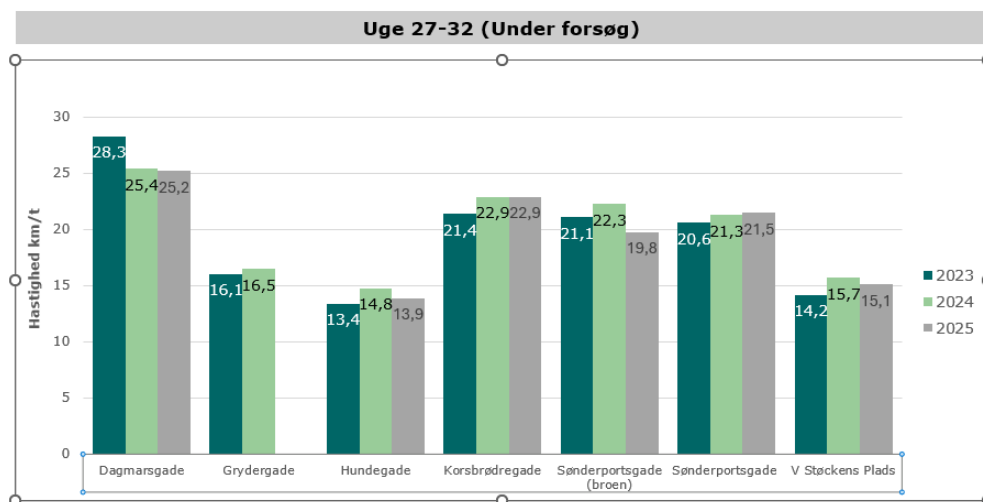
For køretøjer mellem 580–1250 cm var der et fald på ca. 6% fra 2023 til 2025, mod omkring 12% fra 2023 til 2024. Antallet af tunge køretøjer pr. dag forblev stort set uændret efter forsøgsperioden.

Delkonklusion trafiktællinger

Samlet set medførte trafikforsøget i 2025 et fald i personbiler og varebiler/autocampere pr. dag, mens antallet af lastbiler var uændret i forhold til 2023. Det største fald i køretøjer pr. dag blev registreret under forsøget i 2024.

Hastigheder

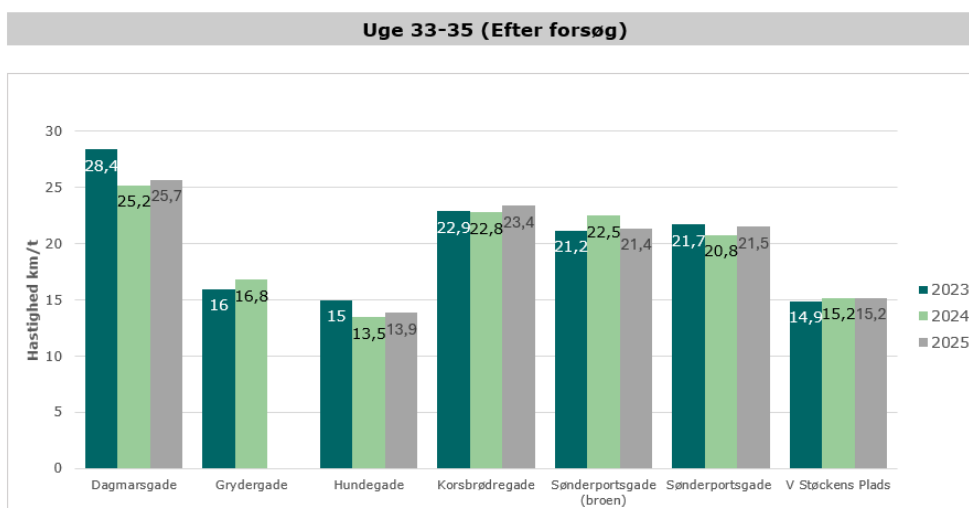
I forbindelse med trafiktællingerne er hastighederne også blevet registreret. Hastighederne er angivet som hhv. gennemsnitshastighed og 85% hastighedsfrakti³. Se de følgende figurer.



Figur 32. Gennemsnitshastigheder under forsøg i 2023,2024,2025 på tællelokaliteter.

Det fremgår af figur 32, at gennemsnitshastigheden under forsøget i 2025 overordnet set er uændret sammenlignet med 2023 og 2024, bortset fra Dagmarksgade, hvor der er registreret et fald.

Trafikforsøget i 2025, med fokus på forstærket skiltning og kampagne for lavere hastighed, medførte ikke væsentlige ændringer i hastigheden i Ribe bykerne.



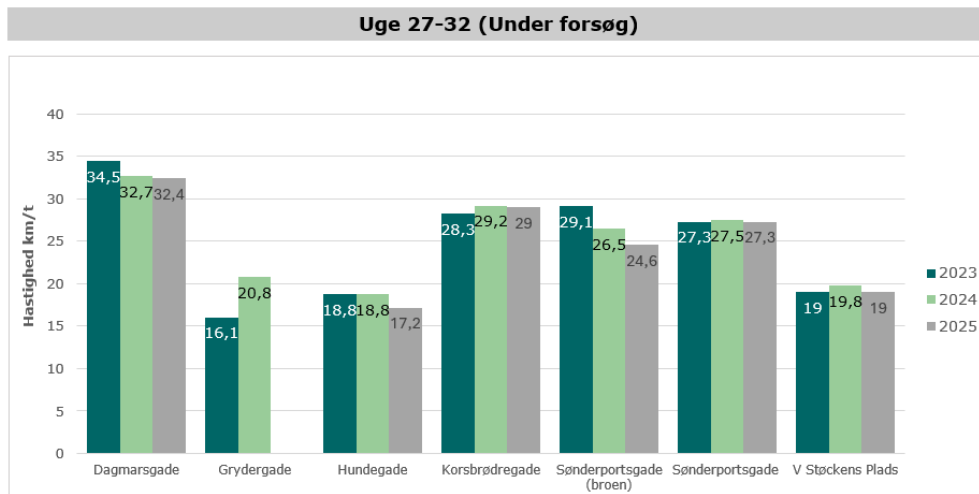
Figur 33. Gennemsnitshastigheder efter forsøg i 2023,2024,2025 på tællelokaliteter.

Samme tendens ses efter forsøget, hvor hastighedsbilledet var uændret.

³ 85 %-fraktilen er den hastighed, som 85 % af de registrerede køretøjer kører eller kører under.

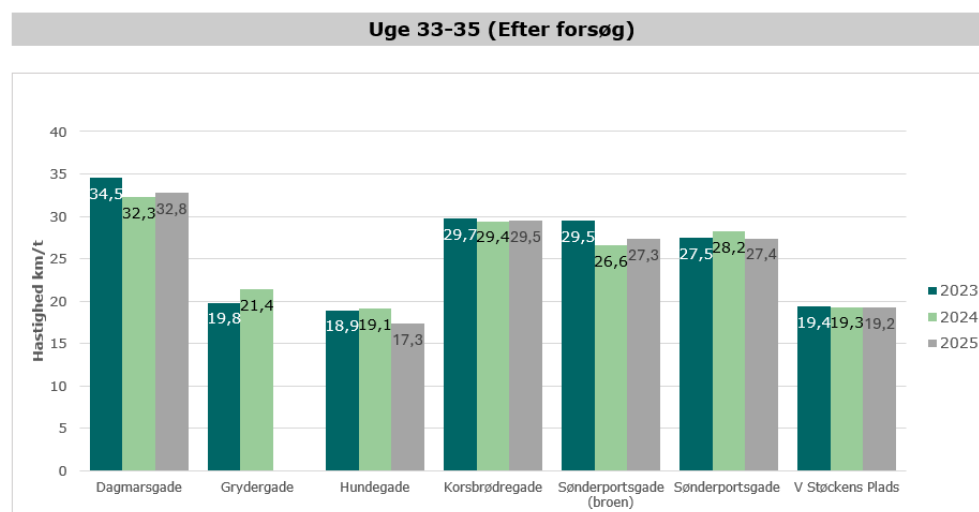
85% -hastighedsfrakt

85%-fraktilen er den hastighed, som 85% af de registrerede køretøjer kører eller kører under.



Figur 34. 85 %-hastighedsfrakt under forsøg i 2023-2024-2025 fordelt på tællelokalteter.

Det ses af figur 34, at 85% hastighedsfraktilen under trafikforsøget i 2025 falder på de tre veje ind mod bykerne, hhv. Dagmarsgade, Hundegade og Sønderportsgade ved Broen. Her blev opsat heller med "Kør langsomt" skilt. Efter trafikforsøget i 2025, hvor heller og skilte var fjernet, registreres fortsat en lille effekt.



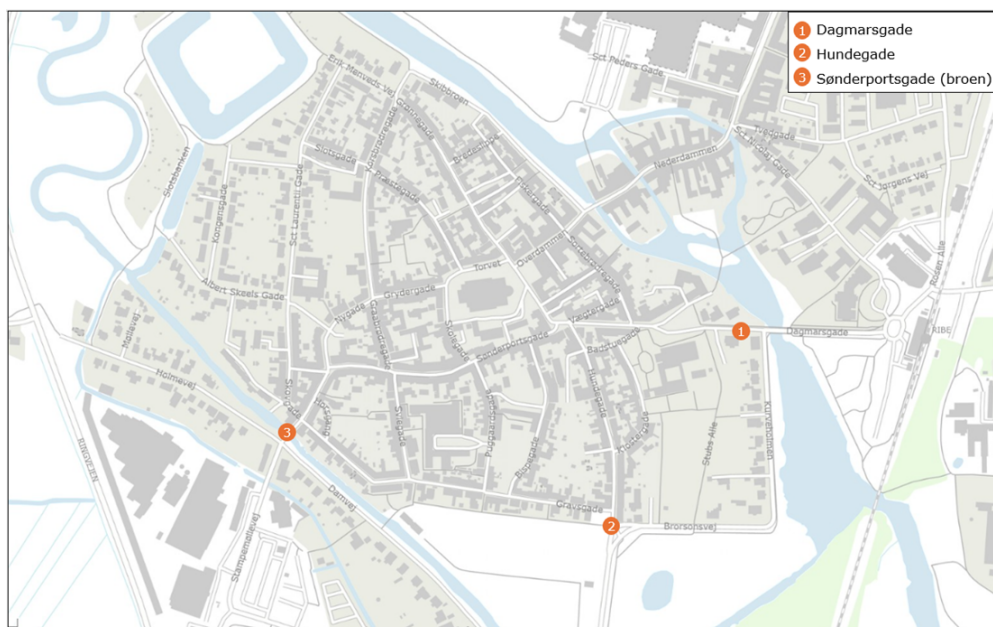
Figur 35. 85 %-hastighedsfrakt efter forsøg i 2023-2024-2025 fordelt på tællelokalteter.

Delkonklusion hastigheder

Samlet set medførte trafikforsøget i 2025 ikke væsentlige ændringer i hastighedsbilledet i Ribe Bykerne, hverken under eller efter forsøget. Det vurderes dog, at indsnævringen med helle og skilt "Kør langsomt" har haft en effekt på Sønderportsgade ved broen. Denne effekt aftog i takt med fjernelse af helle og kampagneskilt.

Gennemkørselsanalyse

I dataindsamlingsperioden i 2023, 2024 og 2025 har der været opsat ANPR-kameraer⁴ med det formål at registrere nummerplader ved indgangene til Domkirkeøen. Der var opsat kameraer ved Dagmarsgade, Hundegade og på Sønderportsgade. Placeringerne kan ses i nedenstående Figur 36.



Figur 36. Placering af opsatte kameraer til nummerpladeregistreringer.

Gennemkørende trafik refererer til kørsel gennem bykernen uden et specifikt ærinde samt parkeringssøgende trafik. I gennemkørselsanalysen betragtes køretøjer, der bruger op til 5 minutter fra første registrering på et kamera til anden registrering på samme eller et andet kamera som gennemkørende og dermed som unødvendig kørsel. Det vurderes, at det ikke er muligt fra første til anden registrering at nå at finde en parkeringsplads, foretage et ærinde, komme tilbage til bilen og køre ud, indenfor 5 minutter.

Køretøjer med en rejsetid på maksimum 15 minutter kan være ærindekørsel, gennemkørende eller parkeringssøgende trafik. Da køretøjer med en rejsetid på 2, 5 og 10 minutter også inkluderes i denne kategori, er det svært at konkludere, om der er tale om ærindekørsel, gennemkørsel eller parkeringssøgende trafik. For at kunne analysere køretøjer, der ikke udelukkende betragtes som gennemkørende (under 5 minutter), er der også foretaget beregninger baseret på køretøjer med en rejsetid på over 5 minutter og op til 15 minutter.

I Figur 37 nedenfor vises det samlede antal registreringer i forbindelse med dataindsamlingen i 2023, 2024 og 2025.

⁴ ANPR står for "Automatisk nummerpladeregistrering" og kan automatisk aflæse og registrere nummerplader.

Total antal registreringer angiver det samlede antal køretøjer, der er registreret via de opsatte kameraer i dataindsamlingsperioden. Køretøjer, der kun registreres én gang eller først registreres igen efter mere end to timer, tælles også med i det totale antal registreringer.

Registrerede køretøjer, 2023	Registrerede køretøjer, 2024	Registrerede køretøjer, 2025
Uge 27-32 • Total antal registreringer: 180.962 • Antal dage: 42 • Gennemsnit pr. dag; alle tider: 4.309	Uge 27-32 • Total antal registreringer: 160.497 • Antal dage: 42 • Gennemsnit pr. dag; alle tider: 3.821	Uge 27-32 • Total antal registreringer: 178.927 • Antal dage: 42 • Gennemsnit pr. dag; alle tider: 4.260
Uge 33-35 • Total antal registreringer: 97.156 • Antal dage: 21 • Gennemsnit pr. dag; alle tider: 4.626	Uge 33-35 • Total antal registreringer: 99.727 • Antal dage: 21 • Gennemsnit pr. dag; alle tider: 4.749	Uge 33-35 • Total antal registreringer: 98.531 • Antal dage: 21 • Gennemsnit pr. dag; alle tider: 4.692

Figur 37. Antal registrerede køretøjer i hhv. 2023, 2024 og 2025.

I 2024, hvor der var adgangsbegrænsning, blev det laveste antal køretøjer registreret. Sammenlignes der med 2023 var der et fald på ca. 11% i 2024. I 2025 ligger antallet på omtrent samme niveau som i 2023.

I gennemkørselsanalysen er der taget udgangspunkt i rejsetider på hhv. op til 5 minutter, 15 minutter samt på rejsetid over 5 minutter og op til 15 minutter.

Fordelingen ses nedenfor.

Rejsetid op til 5 minutter

	Gennemsnit pr. dag i ugerne 27 - 32 2023					Gennemsnit pr. dag i ugerne 33 - 35 2023						
	Fra	Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total	Fra	Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total
2023	Dagmarsgade		76	23	175	274	Dagmarsgade		93	27	179	299
	Hundegade		16	4	5	24	Hundegade		18	5	10	33
	Sønderportsgade		109	5	18	132	Sønderportsgade		99	5	18	122
	Total		201	32	198	431	Total		210	38	206	454
2024	Dagmarsgade		50	25	91	165	Dagmarsgade		66	27	140	234
	Hundegade		21	4	9	35	Hundegade		22	8	15	45
	Sønderportsgade		44	3	33	80	Sønderportsgade		88	4	27	118
	Total		115	33	132	280	Total		176	39	182	397
2025	Dagmarsgade		72	21	118	212	Dagmarsgade		81	30	143	253
	Hundegade		20	4	8	32	Hundegade		25	7	10	43
	Sønderportsgade		63	4	16	82	Sønderportsgade		71	6	18	95
	Total		155	30	141	326	Total		177	43	171	391

Figur 38. Antal registrerede køretøjer i gennemsnit pr. dag med en rejsetid på op til 5 minutter i 2023, 2024 og 2025, hhv. under forsøget (uge 27-32) og efter forsøget (uge 33-35).

Der er sket et markant fald i antallet af gennemkørende køretøjer med rejsetider op til 5 minutter. Reduktionen er størst i 2024 sammenlignet med 2023. Efter forsøget i 2025 er antallet af gennemkørende køretøjer i bykernen lavere end 2023, og på niveau med 2024.

Specielt på Sønderportsgade fortsætter effekten af trafikforsøget i perioden efter, men tendensen ses også Dagmarsgade. Forklaringen kunne være, at der nu i to år har været trafikforsøg, der har haft til formål til at reducere den gennemkørende trafik i bykernen.

I den følgende Figur 39 ses udviklingen i antal køretøjer med rejsetid på op til 5 minutter i de tre år, hhv. under forsøget og efter forsøget.

Sammenligning af uge 27-32		Sammenligning af uge 33-35	
2023 Registrerede køretøjer i alt; <u>5 min</u> : 18.084 Gennemsnit pr. dag; <u>5 min</u> : 431 Andel af total antal registreringer: 10 %		2023 Registrerede køretøjer i alt; <u>5 min</u> : 9.536 Gennemsnit pr. dag; <u>5 min</u> : 454 Andel af total antal registreringer: 10 %	
2024 Registrerede køretøjer i alt; <u>5 min</u> : 11.746 Gennemsnit pr. dag; <u>5 min</u> : 280 Andel af total antal registreringer: 7 %		2024 Registrerede køretøjer i alt; <u>5 min</u> : 8.330 Gennemsnit pr. dag; <u>5 min</u> : 397 Andel af total antal registreringer: 8 %	
2025 Registrerede køretøjer i alt; <u>5 min</u> : 13.687 Gennemsnit pr. dag; <u>5 min</u> : 326 Andel af total antal registreringer: 8 %		2025 Registrerede køretøjer i alt; <u>5 min</u> : 8.203 Gennemsnit pr. dag; <u>5 min</u> : 391 Andel af total antal registreringer: 8 %	
Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 5 minutter faldt med 35 % fra 2023 til 2024. Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 5 minutter faldt med 24 % fra 2023 til 2025.		Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 5 minutter faldt med 13 % fra 2023 til 2024. Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 5 minutter faldt med 14 % fra 2023 til 2025.	

Figur 39. Udviklingen i antal køretøjer med en rejsetid op til 5 minutter i 2023, 2024 og 2025, hhv. under forsøget (uge 27-32) og efter forsøget (uge 33-35).

Gennemkørselsanalysen viser en betydelig reduktion i antallet af gennemkørende køretøjer fra 2023 til 2025. For køretøjer med en rejsetid på op til 5 minutter faldt antallet i 2025 med 24% under forsøget og 14% efter forsøget. I 2024 faldt antallet af gennemkørende trafik med en rejsetid på op til 5 minutter med 35% under forsøget og 13% efter forsøget. Faldet i antallet af gennemkørende køretøjer med en rejsetid på op til 5 minutter var således størst i 2024.

Rejsetid op til 15 minutter

2023	Gennemsnit pr. dag i ugerne 27 - 32					2023						
		Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total		Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total
	Fra					Fra						
	Dagmarsgade		186	41	226	452	Dagmarsgade		209	54	230	493
	Hundegade		30	10	10	50	Hundegade		36	14	16	66
	Sønderportsgade		135	8	38	180	Sønderportsgade		125	8	38	171
	Total		350	58	274	682	Total		370	76	285	730
2024	Gennemsnit pr. dag i ugerne 27 - 32					2024						
		Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total		Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total
	Fra					Fra						
	Dagmarsgade		110	39	117	266	Dagmarsgade		149	46	172	368
	Hundegade		36	13	15	63	Hundegade		44	19	23	86
	Sønderportsgade		67	7	74	149	Sønderportsgade		129	9	59	197
	Total		213	59	206	478	Total		322	75	254	651
2025	Gennemsnit pr. dag i ugerne 27 - 32					2025						
		Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total		Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total
	Fra					Fra						
	Dagmarsgade		176	45	176	397	Dagmarsgade		185	59	198	442
	Hundegade		41	14	16	71	Hundegade		52	21	22	94
	Sønderportsgade		85	7	36	128	Sønderportsgade		95	10	37	142
	Total		302	65	229	596	Total		332	89	257	678

Figur 40. Antal registrerede køretøjer i gennemsnit pr. dag med en rejsetid på op til 15 minutter i 2023, 2024 og 2025, hhv. under forsøget (uge 27-32) og efter forsøget (uge 33-35).

Af ovenstående Figur 40 ses samme tendens for antallet af køretøjer med rejsetid på op til 15 minutter, hvor der sker et betydeligt fald sammenlignet med 2023. Reduktionen i antallet af gennemkørende køretøjer er størst i 2024. Det ses desuden, at det efter begge forsøg er lykkedes at opnå færre gennemkørende køretøjer i bykernen end i 2023.

Sammenligning af uge 27-32		Sammenligning af uge 33-35	
2023	Registrerede køretøjer i alt; 15 min: 28.662 Gennemsnit pr. dag; 15 min: 682 Andel af total antal registreringer: 16 %	2023	Registrerede køretøjer i alt; 15 min: 15.327 Gennemsnit pr. dag; 15 min: 730 Andel af total antal registreringer: 16 %
2024	Registrerede køretøjer i alt; 15 min: 20.084 Gennemsnit pr. dag; 15 min: 478 Andel af total antal registreringer: 13 %	2024	Registrerede køretøjer i alt; 15 min: 13.662 Gennemsnit pr. dag; 15 min: 651 Andel af total antal registreringer: 14 %
2025	Registrerede køretøjer i alt; 15 min: 25.013 Gennemsnit pr. dag; 15 min: 596 Andel af total antal registreringer: 14 %	2025	Registrerede køretøjer i alt; 15 min: 14.234 Gennemsnit pr. dag; 15 min: 678 Andel af total antal registreringer: 14 %
Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 15 minutter faldt med 30 % fra 2023 til 2024		Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 15 minutter faldt med 11 % fra 2023 til 2024	
Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 15 minutter faldt med 13 % fra 2023 til 2025		Antallet af gennemkørende med en rejsetid op til 15 minutter faldt med 7 % fra 2023 til 2025	

Figur 41. Udviklingen i antal køretøjer, med rejsetid op til 15 minutter i 2023, 2024 og 2025, hhv. under forsøget (uge 27-32) og efter forsøget (uge 33-35).

Gennemkørselsanalysen viser en reduktion i antallet af gennemkørende køretøjer fra 2023 til 2025. For køretøjer med en rejsetid på op til 15 minutter faldt antallet i 2025 med 13% under forsøget og 7% efter forsøget. I 2024 faldt antallet af gennemkørende trafik med en rejsetid på op til 15 minutter med 30% under forsøget og 11% efter forsøget. Faldet i antallet af gennemkørende køretøjer med en rejsetid på op til 15 minutter var således størst i 2024.

Rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter

	Gennemsnit pr. dag i ugerne 27 - 32					Gennemsnit pr. dag i ugerne 33 - 35							
	Fra	Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total	Fra	Til	Dagmarsgade	Hundegade	Sønderportsgade	Total	
2023													
			110	18	51	179			116	27	52	194	
			14	6	5	25			17	9	7	33	
			26	3	20	49			26	3	20	50	
			Total	149	27	76	253		Total	160	38	79	277
2024													
			61	14	27	101			83	19	32	135	
			15	8	6	29			22	12	8	41	
			23	4	42	69			41	6	32	79	
			Total	99	26	75	199		Total	147	37	72	255
2025													
			104	24	58	186			104	29	56	189	
			21	9	9	39			27	14	11	52	
			22	3	21	46			24	4	19	47	
			Total	147	36	88	271		Total	155	47	86	288

Figur 42. Antal registrerede køretøjer i gennemsnit pr. dag med en rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter i 2023, 2024 og 2025, hhv. under forsøget (uge 27-32) og efter forsøget (uge 33-35).

Som det ses af figur ovenfor og nedenfor, viser gennemkørselsanalysen en stigning i antallet af gennemkørende køretøjer fra 2023 til 2025. For køretøjer med en rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter stiger antallet i 2025 med 7% under forsøget og 4% efter forsøget. I 2024 faldt antallet af gennemkørende trafik med en rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter med 21% under forsøget og 8% efter forsøget. Faldet i antallet af gennemkørende køretøjer med en rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter var således størst i 2024.

Sammenligning af uge 27-32	Sammenligning af uge 33-35
<p>2023 Registrerede køretøjer i alt; 5-15 min.: 10.614 Gennemsnit pr. dag; 5-15 min.: 253 Andel af total antal registreringer: 6 %</p>	<p>2023 Registrerede køretøjer i alt; 5-15 min.: 5.813 Gennemsnit pr. dag; 5-15 min.: 277 Andel af total antal registreringer: 6 %</p>
<p>2024 Registrerede køretøjer i alt; 5-15 min.: 8.373 Gennemsnit pr. dag; 5-15 min.: 199 Andel af total antal registreringer: 5 %</p>	<p>2024 Registrerede køretøjer i alt; 5-15 min.: 5.355 Gennemsnit pr. dag; 5-15 min.: 255 Andel af total antal registreringer: 5 %</p>
<p>2025 Registrerede køretøjer i alt; 5-15 min.: 11.364 Gennemsnit pr. dag; 5-15 min.: 271 Andel af total antal registreringer: 6 %</p>	<p>2025 Registrerede køretøjer i alt; 5-15 min.: 6.047 Gennemsnit pr. dag; 5-15 min.: 288 Andel af total antal registreringer: 6 %</p>
<p>Antallet af gennemkørende med en rejsetid fra til 5 minutter og op til 15 minutter faldt med 21 % fra 2023 til 2024 Antallet af gennemkørende med en rejsetid fra til 5 minutter og op til 15 minutter steg med 7 % fra 2023 til 2025</p>	<p>Antallet af gennemkørende med en rejsetid fra til 5 minutter og op til 15 minutter faldt med 8 % fra 2023 til 2024 Antallet af gennemkørende med en rejsetid fra til 5 minutter og op til 15 minutter steg med 4 % fra 2023 til 2025</p>

Figur 43. Udviklingen i antal køretøjer, med rejsetid fra 5 minutter og op til 15 minutter i 2023, 2024 og 2025, hhv. under forsøget (uge 27-32) og efter forsøget (uge 33-35).

Delkonklusion Gennemkørsel

Samlet set har adgangsbeholdningen i 2024 medført det største fald i antal gennemkørende køretøjer. Det tyder dog på, at den forstærkede skiltning i 2025 også har haft en effekt på trafikmængden og den gennemkørende trafik på Domkirkeøen. I 2025 har Sønderportsgade haft det største fald i antallet af gennemkørende køretøjer, hvilket også afspejles i den samlede trafikmængde.

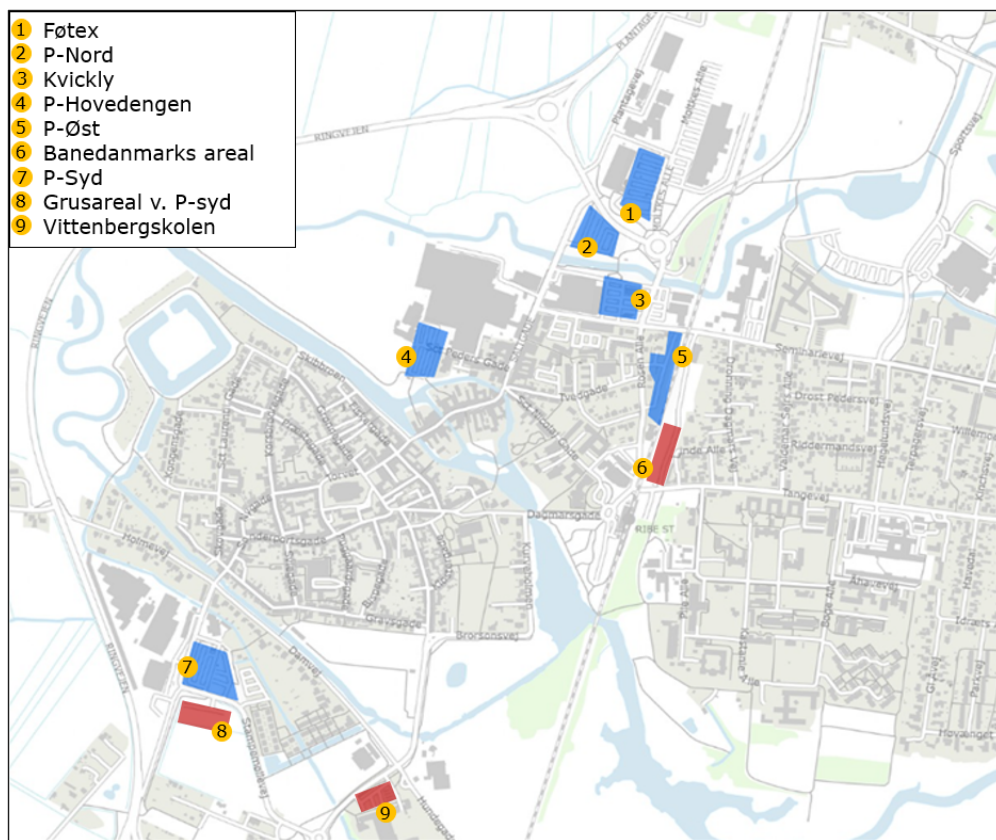
Effekten af den forstærkede skiltning i forsøgsperioden har fortsat en effekt i efterperioden. Der ses således kun en lille stigning i antallet af gennemkørende køretøjer.

Sammenlignes det gennemsnitlige antal registrerede gennemkørende køretøjer i efterperioden for de to forsøg, har begge forsøg haft effekt. Dette kan skyldes, at der i begge forsøg var fokus på skiltning ved indgangene til Domkirkeøen. Gentagelsen af symbolet, der opfordrer trafikanterne til at dreje fra før indkørsel til bykernen, ser ud til at have påvirket trafikvanerne og dermed reduceret unødvendig trafik i Ribe bykerne.

Det er således lykkedes at mindske mængden af unødvendig trafik i Ribe Bykerne både under forsøgene, men i også i de efterfølgende 3 uger.

Parkeringsstællinger

For at belyse parkeringsbelægningen på de fire store, kommunale parkeringspladser samt de private parkeringspladser ved Føtex og Kvikly, er der indhentet data fra det elektroniske parkeringssystem. Der er ligeledes foretaget manuelle tællinger af ulovligt parkerede biler på Domkirkepladsen.



Figur 44. Oversigtskort over store parkeringspladser i Ribe. Blå markering angiver de eksisterende p-pladser. Rød markering angiver de midlertidige p-pladser.

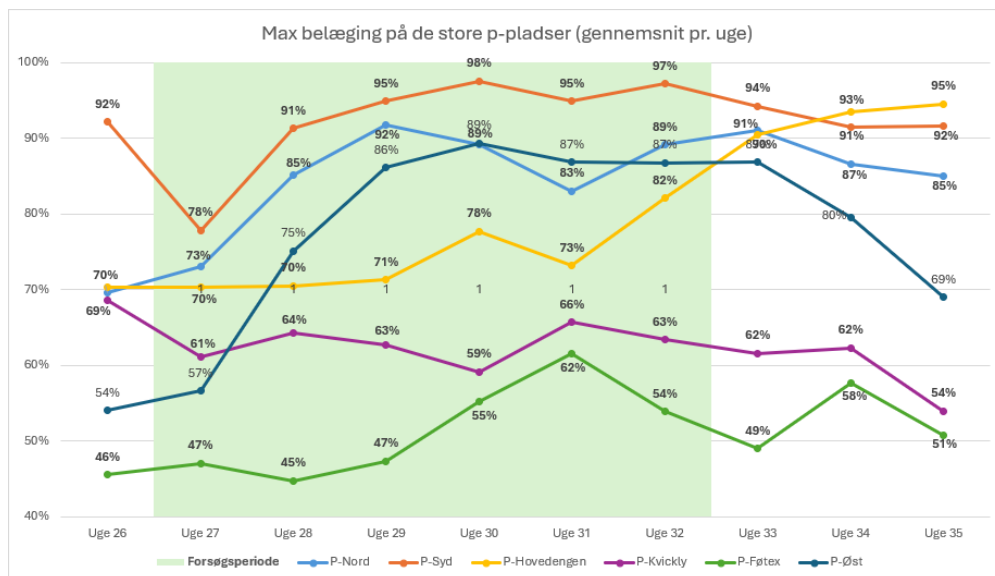
Belægning 2024

Grundet tekniske udfordringer med den dynamiske parkeringshenvi sning i Ribe, bl.a. i perioden uge 27-32 i 2024, hvor trafikforsøget blev gennemført, kan parkeringsdataene fra de store parkeringspladser ikke benyttes i evalueringen af trafikforsøget. Dataene er forbundet med en stor usikkerhed grundet udfald i registreringen af køretøjer, som kører ind og ud ad parkeringspladserne.

Det er dog observeret, at kapaciteten var fuldt udnyttet på parkeringspladserne under trafikforsøget – både på de primære kommunale parkeringspladser, men også på de tre midlertidige parkeringspladser, hhv. Banedanmarks areal ml. Tangevej og Remisen, grusareal ved P-syd (Stampemøllevej) samt Vittenbergskolen.

Belægning 2025

Den maksimale belægning på de store parkeringspladser i Ribe i uge 26-35 i 2025 fremgår af nedenstående Figur 45.



Figur 45. Oversigt over maksimal belægningsprocent, gennemsnit pr. uge, på de store parkeringspladser i Ribe i ugerne 26-35 i 2025. Forsøgsperioden er markeret med grønt. Saltgade var spærret ved Sct. Peders Gade fra 12. juni til start august.

Fra omkring 1. marts til først i august 2025 var Sct. Peders Gade spærret for gennemkørsel, hvorfor det ikke var muligt at køre fra Saltgade via Sct. Peders Gade til P-pladsen ved Hovedengen. I perioden blev etableret en midlertidig vej på Jernstøberigrunden. På P-pladsen ved Hovedengen steg belægningen efter forsøget, hvilket formodes at hænge sammen med åbningen af Sct. Peders Gade.

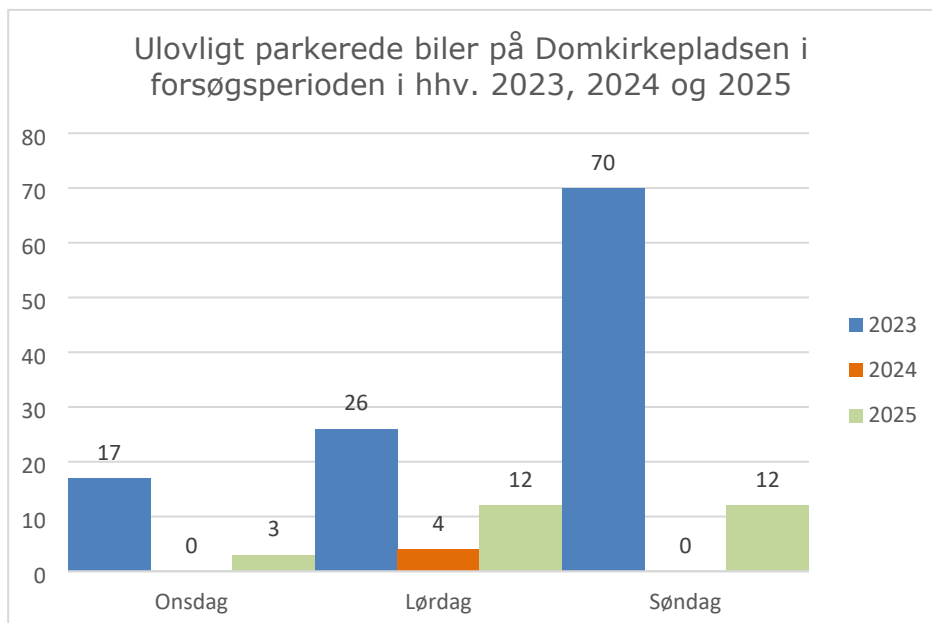
Figuren viser, at den maksimale belægning på P-Nord, P-Syd og P-Øst i sommeren 2025 i gennemsnit pr. uge var tæt på 80-100%. Kapaciteten var således fuldt udnyttet på parkeringspladserne. På pladserne ved Kvickly og Føtex var den maksimale belægning i gennemsnit pr. uge omkring 66%, hvilket indikerer ledig kapacitet. Samlet set kan der dog være behov for at øge parkeringskapaciteten uden for centrum, hvis der skal være tilstrækkelig parkeringskapacitet i sommerperioden.

Ulovlig parkering Domkirkeplads

På Domkirkepladsen er der foretaget manuelle parkeringstællinger af ulovligt parkerede biler i perioden 27-35 i 2023, 2024 og 2025. Tællingerne er foretaget kl. 13 på hhv. onsdage, lørdage og søndage. Udvikling i forsøgsperioderne (uge 27-32) ses i nedenstående Figur 46.

Af figuren ses, at der skete en stor reduktion fra 113 ulovligt parkerede biler i 2023 til 4 biler i 2024, hvor der som forsøg var opsat bomme som adgangsbegrænsning til Domkirkepladsen. Antallet af ulovligt parkerede biler blev således reduceret med 97% fra 2023 til 2024.

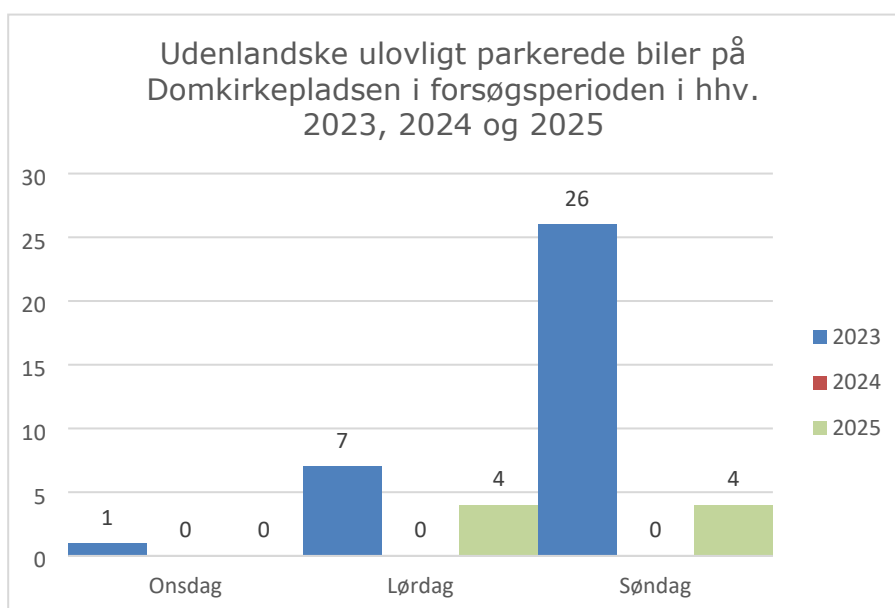
I 2025, hvor forsøget fokuserede på forstærket skiltning, herunder på Domkirkepladsen, blev der registreret 27 ulovligt parkerede biler – en reduktion på 76% i forhold til 2023, hvor der ikke var trafikforsøg.



Figur 46. Udvikling i antal ulovligt parkerede biler på Domkirkepladsen i forsøgsperioden i uge 27-32 i hhv. 2023, 2024 og 2025.

Af nedenstående figur 47 ses udviklingen i antal udenlandske biler, der parkerer ulovligt på Domkirkepladsen. Hvor der i 2023 var 34 ulovligt, parkerede udenlandske biler på Domkirkepladsen, 0 i 2024, var der 8 ulovligt parkerede udenlandske biler i 2025, på trods af forstærket skiltning på engelsk.

Samlet set er der dog sket en stor reduktion i antallet af ulovligt parkerede biler i 2025 sammenlignet med 2023, hvor der ikke var trafikforsøg. Reduktionen var størst i 2024, hvor der var adgangsbegrænsning til Domkirkepladsen.



Figur 47. Udvikling i antal udenlandske ulovligt parkerede biler på Domkirkepladsen i forsøgsperioden i 2023, 2024 og 2025.

Teledata

Esbjerg Kommune har mulighed for at anvende teledata fra VisitData platformen under Destination Vadehavskysten til at belyse effekterne af parkerings- og trafikforsøg samt andre mobilitetstiltag i turistbyer og ved turistdestinationer. Dataene kan give indsigt i turisters og besøgendes bevægelsesmønstre, adfærd og påvirkning. I forbindelse med trafikforsøg i Ribe bykerne kan analysen vise, om forsøget har haft indflydelse på ophold i bykernen. Derudover kan data anvendes til at vurdere belastningen på den lokale infrastruktur og variationer i besøgsvolumen over året. Ved at indsamle og analysere disse oplysninger kan Esbjerg Kommune udvikle løsninger, der skaber en bedre balance mellem turistaktivitet og lokal trivsel. Dette danner grundlag for at forbedre både besøgsoplevelsen og den bæredygtige udvikling af turismen i området.

De tre telemaste gitterområder, som dækker hovedparten af Ribe bykerne er:

1. HEX (Domkirken ligger i dette område)
2. Ribe
3. Ribe Bibliotek



Figur 48. Inddeling af gridområder i Ribe.

De forskellige telemaste gitterområder er navngivet af Telia og er 100x100 meter. Teledata er leveret af Telia, og angiver antal skønnede personer med danske telefoner i et givent område pr. dag.

Telia opgør antallet af skønnede personer ved at ekstrapolere ud fra deres markedsandel og antallet af unikke mobiltelefoner registreret på deres telemaster. Personer skal have opholdt sig i gitterområdet i

minimum 20 minutter for at fremgå af data. Telia antager, at alle over alderen 5 år har en telefon.

Hvis befolkningstallet havde udviklet sig markant i området, ville det sandsynligvis også have påvirket data. Befolkningstallet for Sankt Katharine Sogn har fra 2022 til 2025 flyttet sig to personer, og må derfor betragtes som stabilt.

Befolkningstal Sankt Katharine Sogn:
 2025: 6.388 borgere
 2024: 6.389 borgere
 2023: 6.372 borgere
 2022: 6.390 borger

Udenlandske telefoner er ikke inkluderet i teledata. Hvis der er under 5 personer i et telemaste gitterområde på en given dag, vil de ikke fremgå af hensyn til GDPR. Antallet af personer opgøres på dagsbasis og kan enten ses på kommuneniveau eller på gitterområdeniveau (telemaste niveau). Nøjagtigheden er størst på kommuneniveau.

Når der ses på gitterområdeniveau, skal der som udgangspunkt kun ses på ét gitterområde ad gangen, da der ellers kan forekomme dubletter når personer bevæger sig fra én maste til en anden. Teledata leveres én gang om ugen med en forsinkelse på 48 timer.

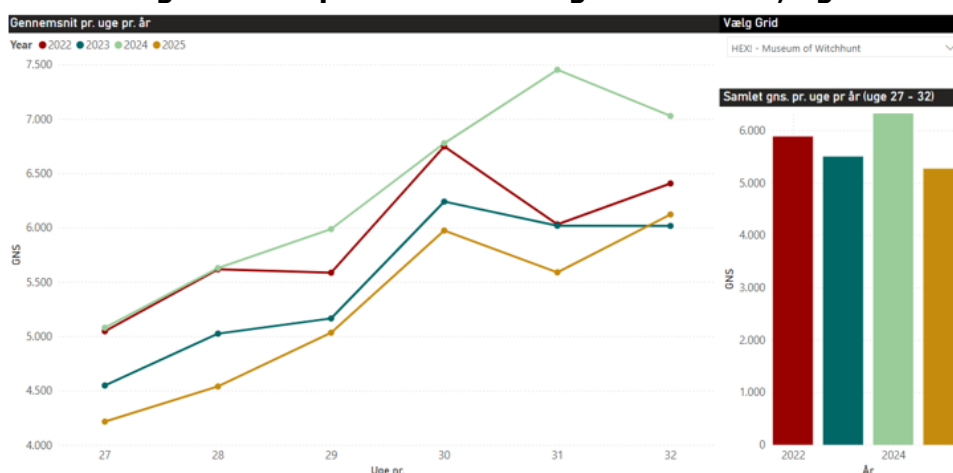
Gitterområde 1: HEX

Hex gitterområdet dækker følgende områder:

- Domkirkepladsen
- Hovedparten af domkirkeøen
- P-syd

Det centrale trafikforsøgsområde er indenfor dette telemaste gitterområde.

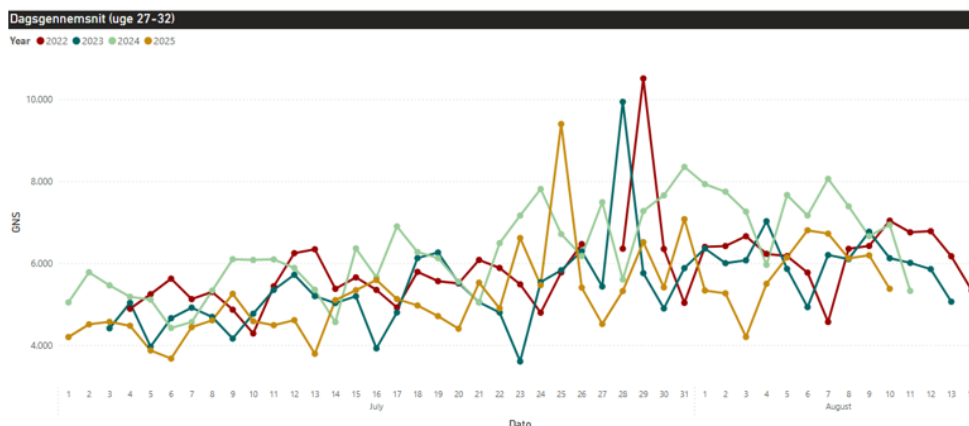
Antal registrerede personer i 'Hex'-gitterområdet, uge 27-32



Figur 49. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i 'Hex'-gitterområdet i uge 27-32 i 2022-2025 (gul linje er år 2025).

Figur 49 viser, at der i forsøgsområdet ved Domkirkepladsen i forsøgsperioden var der flest registrerede danske telefoner i 2024, hvor der var adgangs begrænsninger. Det ser således ud til, at det ikke er adgangs begrænsninger, der er afgørende for hvor mange danske besøgende, der kommer i forsøgsområdet/Domkirkepladsen. Det er erfaringen fra andre turistbyer, at faktorer som vejr, særlige oplevelser eller aktiviteter, belægningsprocenten i de nærliggende sommerhusområder, som i 2025 har været lavere end 2024, er afgørende for byernes besøgstal.

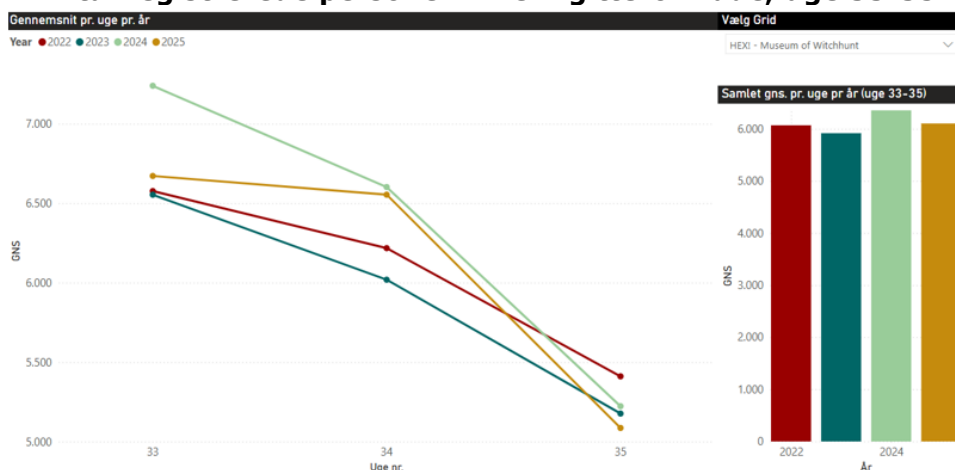
Antal registrerede personer i 'Hex'-gitterområdet, uge 27-32



Figur 50. Dagsgennemsnit af antal registrerede personer i 'Hex'-gitterområdet i uge 27-32 i 2022-2025.

Det ses på figuren, at på langt de fleste dage, er antallet af danske registrerede telefoner lavere i 2025 end 2024 (undtagelse 14. juli, 21. juli, 25. juli). Den sidste fredag i juli var der Ribe Dyrskue (25. juli 2025), som gav et markant udsving i antal danske registrerede telefoner, der også besøgte Domkirkepladsen. Det ses også, at Ribe Dyrskue ikke blev afholdt i 2024, da der ikke er stort udsving på en enkelt dag.

Antal registrerede personer i 'Hex'-gitterområde, uge 33-35



Figur 51. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i 'Hex'-gitterområde i uge 33-35 i 2022-2025.

Af figuren ses, at der generelt ikke er stor forskel mellem de enkelte år, dog er der flest danske registrerede telefoner i 2024 i perioden efter

forsøget. Generelt falder antallet af registrerede telefoner i ugerne 33-35. Dette formodes at hænge sammen med, at de fleste danskere holder sommerferie i forsøgsperioden.

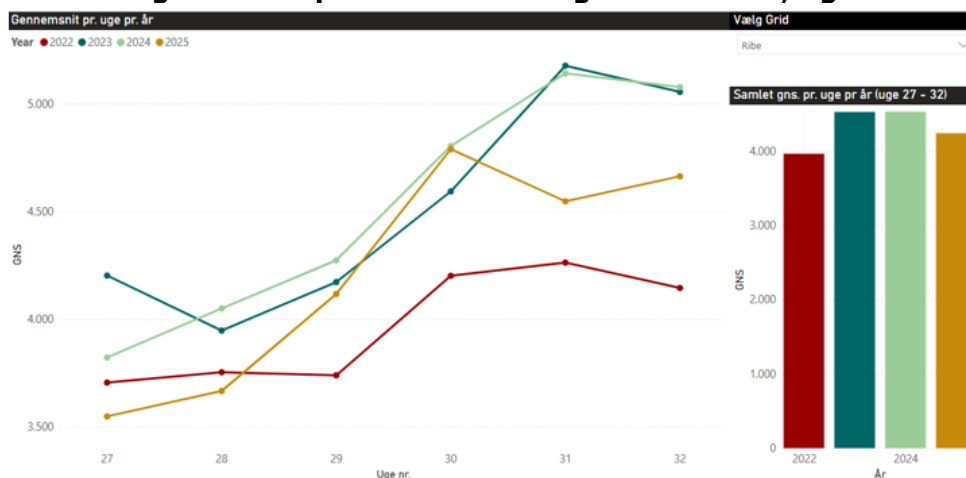
Gitterområde 2: Ribe

Ribe gitterområde dækker følgende områder:

- Det sydligste af Mellemdammen og Nederdammen
- Ribe station
- Det inderste af Tangevej

Det bemærkes, at det meste af gitterområdet er udenfor trafikforsøgsområdet.

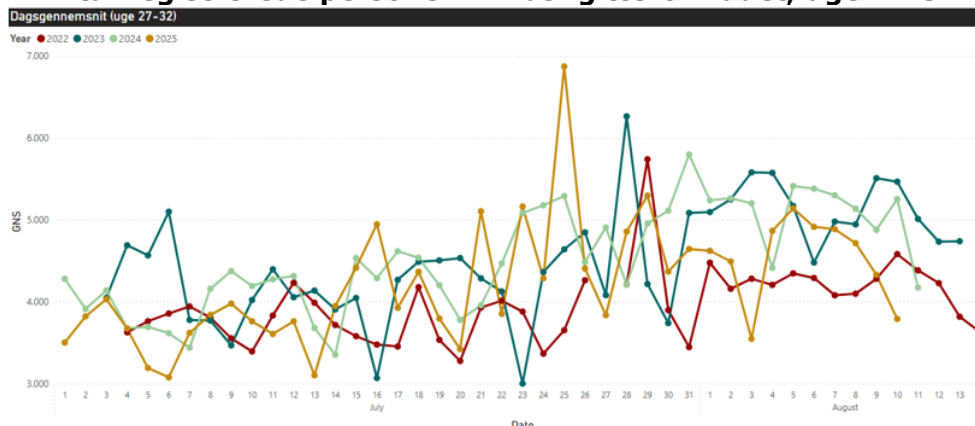
Antal registrerede personer i 'Ribe'-gitterområdet, uge 27-32



Figur 52. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i 'Ribe'-gitterområdet i uge 27-32 i 2022-2025.

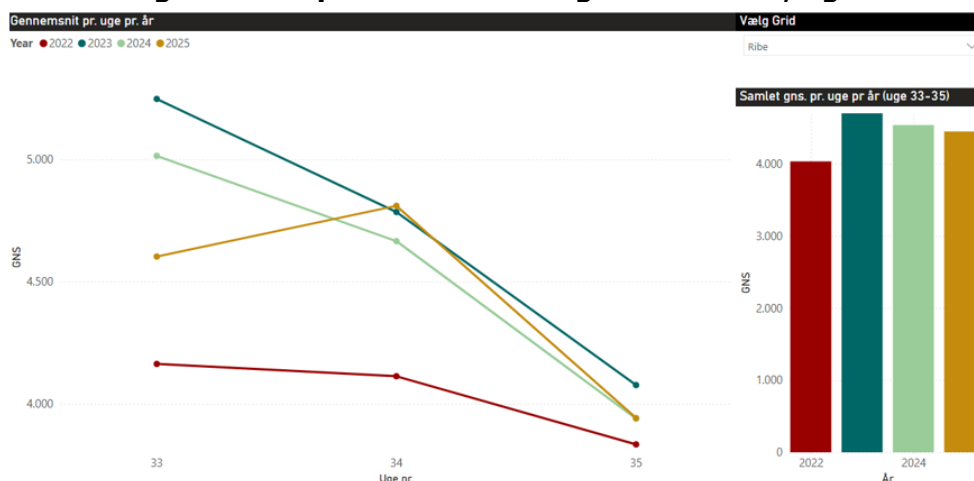
Af figuren ses, at der den sidste fredag i juli var Ribe Dyrskue (25. juli 2025), som gav et markant udsving i antal danske registrerede telefoner. Det ses også, at Ribe Dyrskue ikke blev afholdt i 2024, da der ikke er stort udsving på en enkelt dag.

Antal registrerede personer i 'Ribe'-gitterområdet, uge 27-32



Figur 53. Dagsgennemsnit af antal registrerede personer i 'Ribe'-gitterområdet i uge 27-32 i 2022-2024.

Antal registrerede personer i 'Ribe'-gitterområdet, uge 33-35



Figur 54. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i 'Ribe'-gitterområdet i uge 33-35 i 2022-2025.

Af figuren ses, at der generelt ikke er stor forskel mellem de enkelte år, dog er der flest danske registrerede telefoner i 2023. I 2025 var der en stigning fra uge 33 til 34.

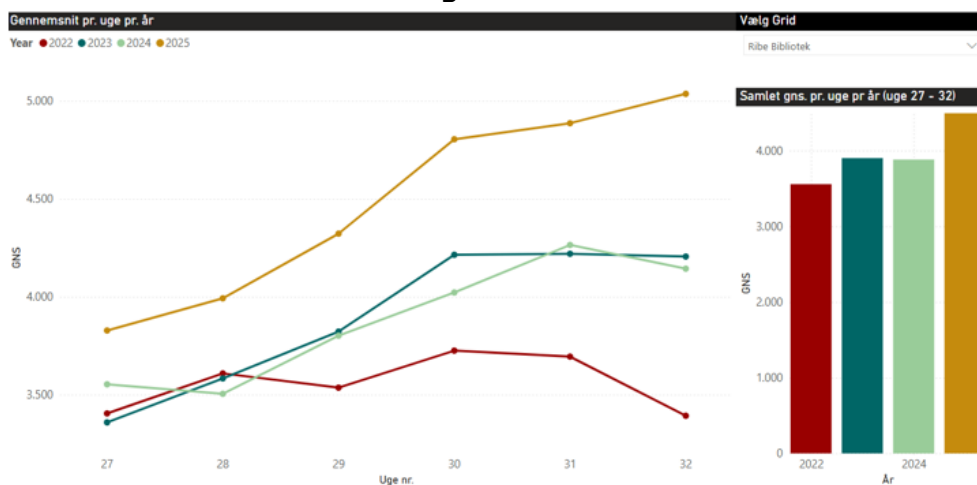
Gitterområde 3: Ribe bibliotek

Ribe bibliotek gitterområde dækker følgende områder:

- Saltgade
- Det forhenværende Ribe Jernstøberi
- Det inderste af Nørremarksvej
- P-nord
- Kvickly
- Føtex

Bemærk gitterområdet er udenfor trafikforsøgsområdet.

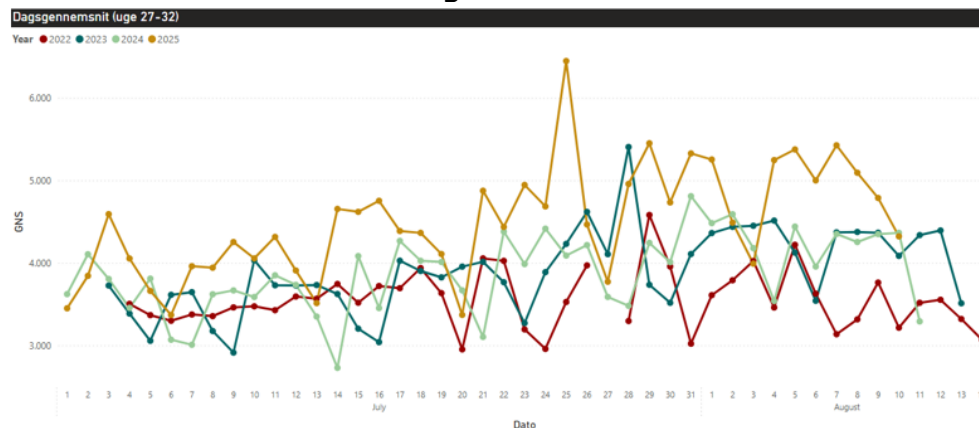
Antal registrerede personer i 'Ribe bibliotek'-gitterområde, uge 27-32



Figur 55. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i 'Ribe bibliotek'-gitterområde i uge 27-32 i 2022-2025.

Af figuren ses, at der har være et større antal danske registrerede telefoner i 2025 sammenlignet med de øvrige år. Måske er det på grund af meget aktivitet på Støberigrunden og Ribe Dyrskue.

Antal registrerede personer i 'Ribe bibliotek '-gitterområder, uge 27-32

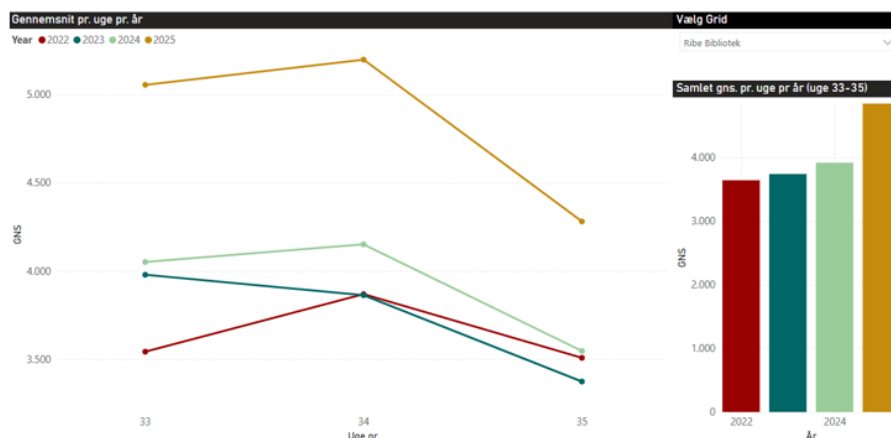


Figur 56. Dagsgennemsnit af antal registrerede personer i 'Ribe bibliotek '-gitterområder i uge 27-32 i 2022-2025.

Af figuren ses, at der generelt har været højest aktivitet på hverdage i 2025.

- 3. juli: torsdag
- 14. juli: mandag
- 21. juli: mandag
- 25. juli: fredag + dyrskue
- 29. juli: tirsdag
- 5. august: tirsdag
- 7. august: torsdag

Antal registrerede personer i 'Ribe bibliotek '-gitterområde, uge 33-35



Figur 57. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i 'Ribe bibliotek '-gitterområde uge 33-35 i 2022-2025.

Der er stor forskel mellem 2025 og de øvrige år. Der har været et større antal danske registrerede telefoner i ugerne 33-35 i 2025 sammenlignet med de øvrige år.

Generelt

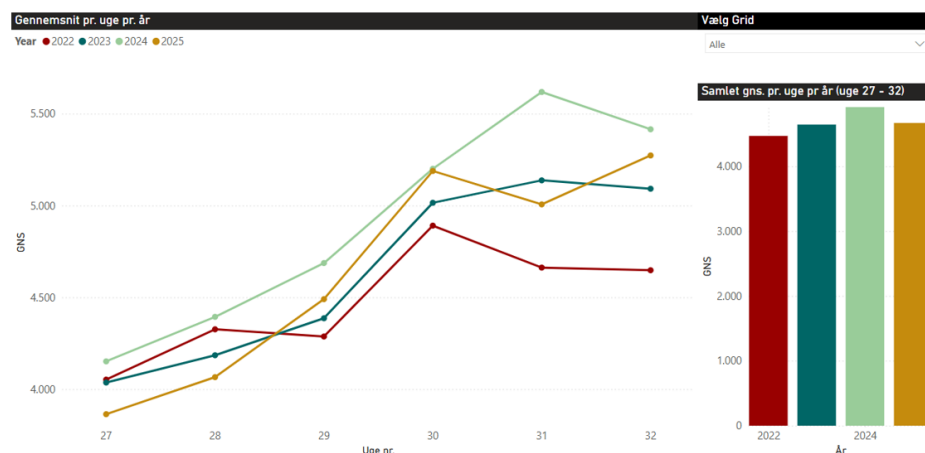
Erfaringerne fra andre turistbyer langs vestkysten er, at vejret ofte har meget stor betydning for turisternes beslutninger om dagens aktiviteter. Ribe er ikke fuldt ud sammenlignelig med strand- eller turistbyer som Blåvand eller Havneby på Rømø, men det er rimeligt at antage, at vejret også i nogen grad påvirker antallet af besøgende i Ribe.

En anden observation er ugedagens betydning. Særligt i Hex gitterområdet, hvor Domkirken ligger, var der færre i 2024, som opholdt sig i området om søndagen end de andre ugedage. Opgør man gennemsnittet pr. ugedag i ugerne 27-32 var onsdag den ugedag i 2024 med det højeste gennemsnit. I 2025, 2023 og 2022 var det fredag.

Delkonklusion Teledata

Teledata indikerer, at der har opholdt sig flest personer med dansk mobilabonnement i og omkring Ribe bykerne i 2024, sammenlignet med tilsvarende periode i 2022, 2023 og 2025. Udenlandske abonnementer er ikke inkluderet i teledata.

Antal registrerede personer i Ribe by, uge 27-32



Figur 58. Ugegennemsnit af antal registrerede personer i uge 27-32 i 2022-2025 for de tre gitterområder i Ribe.

Opgøres data per telemastegitter, fremgår det af tabel 5, at der har opholdt sig flest personer i og delvis i forsøgsområdet i 2024, hvor der var adgangs begrænsning ved Domkirkepladsen. I 2025 var det ved Ribe Bibliotek, dvs. udenfor forsøgsområdet, at der opholdt sig flest personer.

	2025		2024		2023	
	Uge 27-32	Uge 33-35	Uge 27-32	Uge 33-35	Uge 27-32	Uge 33-35
1) HEX (i trafikforsøgsområde)			X	X		
2) Ribe (delvis i trafikforsøgsområde)			X			X
3) Ribe Bibliotek (udenfor forsøgsområde)	X	X				

Tabel 5. Fordeling af hvornår der er flest registrerede personer i de tre gridområder i 2025, 2024 og 2023.

Teledata giver således ingen indikationer af, at trafikforsøget i 2024 eller 2025 har betydet en mindre levende by eller færre besøgende til Ribe Bykerne. Dette især sammenholdt med, at der ikke blev afholdt Ribe Dyrskue i 2024. I 2022, 2023 og 2025, hvor Ribe Dyrskue blev afholdt, påvirkede det både dags- og ugegennemsnittet positivt.

På baggrund af teledata kan det konkluderes, at det ikke er adgangsbegrænsninger, der er afgørende for, hvor mange danske besøgende der kommer i forsøgsområdet/på Domkirkepladsen. Det er andre faktorer som vejr, belægningsprocenten i de nærliggende sommerhusområder (som i 2025 har været lavere end 2024), events som Ribe Dyrskue og lignende, kulturdestinationernes attraktivitet mv. som er afgørende for antal besøgende i Ribe.

Besøgstal Turistattraktioner i Ribe

Som led i evalueringen kigges også på besøgstal i 2024 og 2025 for Ribe Domkirke, Vikingecentret og Vadehavscentret.

Ribe Domkirke

I nedenstående tabel 6 ses besøgstal for Ribe Domkirke i 2024 og 2025. Ribe Domkirke ligger lige midt i forsøgsområdet.

	2024	2025	Difference
Juli	63.772	61.401	-2.371
August	53.643	54.118	475
Total	117.415	115.519	-1.896

Tabel 6. Besøgstal for Ribe Domkirke i 2024 og 2025.

Som det ses af tabellen, var der færre gæster i Ribe Domkirke i 2025 end 2024. Dette stemmer overens med Teledata, hvor der også er registreret færre registrerede danske telefoner i forsøgsområdet ved Domkirkepladsen i 2025 set i forhold til 2024.

Ribe Vikingecenter

I nedenstående tabel 7 ses besøgstal for Ribe Vikingecenter i 2024 og 2025. Ribe Vikingecenter ligger udenfor Ribe, relativt langt fra forsøgsområdet.

	2024	2025	Difference
Uge 27	2.617	2.740	123
Uge 28	4.354	4.355	1
Uge 29	5.310	5.830	520
Uge 30	7.125	6.464	-661
Uge 31	7.491	7.211	-280
Uge 32	7.039	7.677	638
Total	33.936	34.277	341

Tabel 7. Besøgstal for Ribe Vikingecenter i 2024 og 2025.

Af tabellen ses, at der er cirka det samme antal, dog en lille positiv stigning i gæster i 2025 end 2024. Der er ikke trukket teledata for dette område. I 2024 var fordelingen mellem de 3 største gæstenationaliteter: Tyskland 36%, Danmark 21% og Holland 17%.

Vadehavscentret

I nedenstående tabel 8 ses besøgstal for Vadehavscentret i 2024 og 2025. Vadehavscentret ligger udenfor Ribe og relativt langt fra forsøgsområdet.

	2024	2025	Difference
Uge 27-32	13.640	15.919	2.279

Tabel 8. Besøgstal for Vadehavscentret i 2024 og 2025.

Som det ses af tabellen, var der flere gæster i 2025 end 2024. Der er ikke trukket teledata for dette område.