

REFERAT Byrådet d. 08-06-2020

Mødedato Mandag d. 08. juni 2020 kl. 17:00

Mødested Byrådssalen

Mødedeltagere Jesper Frost Rasmussen, Jakob Lose, Henning Ravn, Kurt Bjerrum, Anders Rohr Jørgensen, Hans Erik Andersen, Britta Bendix Ovesen, Preben Rudiengaard, Henrik Andersen, Karsten Degnbol, Alex Sørensen, Søren Heide Lambertsen, May-Britt Andrea Andersen, Olfert Krog, Susanne Dyreborg, Hans Kristian Sønderby, Henrik Vallø, John Snedker, Connie Geissler, Mussa Utto, Ulla Koman-Mejer, Karen Ann-Mari Bastner Sandrini, Jørgen Ahlquist, Rasmus Peter Sejerup Rasmussen, Michael Harbøll, Hans Erik Møller, Nini Oken, Diana Mose Olsen, Jørn Boesen Andersen, Anne Marie Geisler Andersen, Sarah Nørris

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Godkendelse af regnskab for det fælleskommunale redningsberedskab.....	4
Lokale måltal for overgangen til ungdomsuddannelser.....	6
Kulturskolen - brugerbetaling i COVID-19 lukkeperiode.....	8
Revision af regulativ for erhvervsaffald.....	10
Revision af regulativ for husholdningsaffald.....	12
Endelig vedtagelse af helhedsplan for området ved Kammerslusen.....	14
Implementering af Marbækplanen – fredeliggørelse for motortrafik.....	17
Opklassificering af private fællesveje og ændringer i vejens funktioner for etablering af cykelsti fra	23
Skitseprojekt og Arealerhvervelse ved ekspropriation til etablering af cykelsti fra Ribe til Vadehave	27
Lukket: Forlængelse af byggefrist på erhvervsareal til Esbjerg Maskinstation.....	31
Lukket: Godkendelse - underskriftsbilag.....	32

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Punkt 2: Godkendelse af regnskab for det fælleskommunale redningsberedskab

20/11647

Resumé

Der udarbejdes hvert år et årsregnskab for det fælles kommunale redningsberedskabs drifts- og anlægsudgifter. Regnskabet forelægges Beredskabskommissionen, der foretager indstilling til de tre byråd med henblik på endelig godkendelse.

Sagsfremstilling

Sydvestjysk Brandvæsen kom ud af regnskabsåret 2019 med et mindre forbrug på 27.973 kr. i forhold til driftsbudgettet. Sydvestjysk Brandvæsen havde ved driftsstart den 1. januar 2015 overførte midler fra de tre tidligere beredskaber på 2.915.000 kr., hvilket efter regnskabsåret 2018 var reduceret til 1.476.941 kr. Mindre forbruget fra 2019 overføres til mellemregningskontoen og udgør således herefter 1.504.914 kr.

Sydvestjysk Brandvæsen havde i 2019 et relativt roligt operativt driftsår uden de meget langvarige og ressourcekrævende indsatser, ligesom der på klima-området i 2019 ikke var langvarige klimahændelser. Sydvestjysk Brandvæsen har i 2019 fortsat den igangsatte effektivisering af køretøjssammensætningen, så funktionaliteten af de enkelte køretøjer øges og løbende tilpasses relevante behov. Således har to køretøjer erstattet 4 udtjente køretøjer.

Da 2020 er begyndt med både langvarige klimahændelser og corona-krise, med deraf følgende øgede udgifter og vigende indtægter, må det forventes at Sydvestjysk Brandvæsen i 2020 kommer til at tære på de tidligere års overførte midler.

Kompetencer

Økonomiudvalg > Byråd

Indstilling

Beredskabskommissionen indstiller til byrådet, at regnskab 2019 for det fælles beredskab godkendes.

Beslutning Beredskabskommission den 29.04.2020

Godkendt, og regnskabet oversendes til godkendelse i byrådene i de tre ejerkommuner.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt.

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

Underskrevet regnskabserklæring 2019

Revisionsberetning 2019_Sydvestjysk Brandvæsen IS.pdf

Årsrapport 2019_Sydvestjysk Brandvæsen

Punkt 3: Lokale måltal for overgangen til ungdomsuddannelser

19/33896

Resumé

Med erhvervsuddannelsesreformen fra 2014 blev der indført nationale mål om, at mindst 25% i 2020 og 30% i 2025 skal vælge en erhvervsuddannelse direkte efter grundskolen. På landsplan og lokalt er der fortsat lang vej til at nå målsætningen for overgangen fra 9. klasse og 10. klasse, hvor der i Esbjerg Kommune i 2019 var 20% og på landsplan 20,1%, der påbegyndte erhvervsuddannelse.

Med aftalen "Fra Folkeskole til Faglært" (2018) blev det besluttet, at der skal vedtages kommunale måltal for søgningen til ungdomsuddannelserne -opgjort for erhvervsuddannelser og gymnasiale uddannelser. Måltallene skal offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Unge & Uddannelsesudvalget indstiller lokale måltal for overgangen til ungdomsuddannelse til beslutning i Byrådet.

Sagsfremstilling

Det fremgår af Bekendtgørelse af lov om kommunal indsats for unge under 25 år (august 2019), at måltallene skal vise søgningen til henholdsvis erhvervsuddannelserne og til de gymnasiale uddannelser blandt 9. og 10.-klasseelever. Dette betyder, at elever, der f.eks. 2-3 år efter grundskolen, starter på en erhvervsuddannelse ikke medtages i måltallet. Målsætningen afspejler udelukkende elevers uddannelsesvalg direkte efter afsluttet grundskole.

Det forslås, at der ved fastlæggelse af niveau for måltal tages afsæt i søgningshistorikken til henholdsvis EUD (erhvervsuddannelse) og de gymnasiale uddannelser i årene (2015-2019). Se bilag.

Forvaltningen foreslår, at der fastsættes mål (progressionsmål), se tabel 1, for unges uddannelsesvalg for årene fra 2020 til og med 2025 for søgningen til erhvervsuddannelserne og til de gymnasiale uddannelser. På landsplan var den gennemsnitlige søgning til erhvervsuddannelserne i 2019 på 20,1% og til gymnasiale uddannelser på 72%.

Tabel 1: Esbjerg Kommunes målsætning for elever, som efter endt grundskole 9. og 10. klasse, vælger erhvervsuddannelse og en gymnasial uddannelse

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Målsætning for Erhvervsuddannelser	20 %	20 %	20,5 %	20,5 %	21 %	21 %	21,5 %
Målsætning for Gymnasiale uddannelser	71,1%	71,1 %	71,1 %	71,1 %	71,1 %	71,1 %	71,1 %

Lovgrundlag, planer mv.

Det indgår i aftalen "Fra Folkeskole til Faglært" (2018), at der skal fastsættes kommunale måltal for søgningen til erhvervsuddannelserne. Aftalen er senere udmøntet i Bekendtgørelse af lov om kommunal indsats for unge under 25 år (august 2019), hvoraf det fremgår

§ 1 a. Kommunalbestyrelsen fastsætter en gang årligt måltal for søgningen til ungdomsuddannelserne for kommunens 9. og 10.-klasseelever. Måltallene fordeles på erhvervsuddannelserne og de gymnasiale uddannelser.

Fastsættelsen af kommunale måltal for søgningen til ungdomsuddannelser skal ses i relation til den nationale målsætning herfor. Det fremgår af Erhvervsskolereformen (2015), at den nationale målsætning er, at mindst 25 procent på landsplan skal vælge en erhvervsuddannelse direkte efter 9. klasse eller 10. klasse i 2020. Andelen skal op på mindst 30 procent i 2025.

Kompetencer

Unge & Uddannelsesudvalget > Børn & Familieudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Indstilling

Direktionen indstiller, at Unge & Uddannelsesudvalget indstiller til Børn & Familieudvalget, at indstille til Byrådet, at godkende måltallene for søgningen til ungdomsuddannelserne

Beslutning §17 stk. 4 Unge & Uddannelsesudvalget den 19-02-2020

Udvalget udtalte, at forvaltningens indstilling til de anbefalede måltal, jf. tabel 1, ikke efterkommes. I stedet ønskes et højere ambitionsniveau.

Udvalget indstiller til Byrådet, at Undervisningsministeriet udfordres på, at kommunerne skal fastsætte måltallene for overgangen fra 9. klasse og 10. klasse, idet det er udvalgets vurdering, at disse tal ikke tegner et korrekt billede af den lokale indsats og behov for faglærte i fremtiden. Der peges også på, at overgangstal fra FGU til ungdomsuddannelse bør indgå i kommunernes måltal.

Beslutning Børn & Familieudvalg den 11-05-2020

Børn & Familieudvalget har noteret sig det positive antal tilmeldinger, men følger Direktionens indstilling idet der i øvrigt tages kontakt til Undervisningsministeriet.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Børn & Familieudvalgets beslutning blev godkendt.

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Økonomiudvalgets indstilling blev godkendt.

Bilag

Bilag. Søgning til ungdomsuddannelser 2015-2019

Punkt 4: Kulturskolen - brugerbetaling i COVID-19 lukkeperiode

20/11761

Resumé

På baggrund af KL's direktørmål af 7. maj 2020 om opkrævning af elevbetaling i kultur- og musikskoler i COVID-19 lukningsperioden foreslås, at Esbjerg Kulturskole ikke foretager tilbagebetaling

Sagsfremstilling

KL har henvendt sig til Kulturministeriet i spørgsmålet om opkrævning/tilbagebetaling af elevbetaling i musik- og kulturskoler under COVID-19 nedlukningen, og har modtaget brev af 4. maj 2020 fra kulturministeren.

Kulturministeren henviser i brevet til lov om musik og bekendtgørelse om musikskoler, der ikke indeholder regler, der gør, at kommunen skal tilbagebetale elevbetalinger i en situation som COVID-19.

Kulturministeren opfordrer dog til, at kommunerne som hovedtilskudsydere understøtter musik- og kulturskolernes fortsatte virke i videst muligt omfang og så forældrene undgår at betale for en ydelse, de ikke modtager og bemærker samtidig, at den statslige refusion for lærerlønninger (musikundervisning) ikke er påvirket af COVID-19 i lukkeperioden.

KL oplyser herefter i direktørmål af 7. maj 2020, at kommunernes evt. udgifter for tilbagebetaling af opkrævninger på musik- og kulturskoleområdet formentlig ikke vil være dækket af KL's aftale med regeringen omkring kommunernes udgifter vedr. COVID-19.

Lovgrundlag, planer mv.

Bekendtgørelsen af lov om musik, LBK nr. 32 af 14/01/2014

Økonomi

Tilbagebetalingsudgiften afhænger af, hvornår der genåbnes og hvilke undervisninger, der kan omlægges eller efterlæses.

Esbjerg Kulturskole har foretaget gennemsnitsberegninger for tilbagebetalingsudgift ved 3 scenarier:

perioden 11. marts – indtil sommerferie	968.567 kr.
Perioden 11. marts – opstart 8. juni	778.368 kr.
Perioden 11. marts – opstart 8. juni + omlægning af undervisning/efterlæsning	534.971 kr.

Kompetencer

Kultur & Fritidsudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at Kulturskolen ikke tilbagebetaler brugerbetalinger for den periode, hvor der er lukket for undervisningen pga. COVID-19

Beslutning Kultur & Fritidsudvalg den 13-05-2020

Godkendt

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

Kulturministeren 4. maj 2020 - brugerbetaling på musik- og kulturskoler

KL - direktørmøde den 7. maj 2020, pkt. 4 vedrører musik- og kulturskoler

Punkt 5: Revision af regulativ for erhvervsaffald

20/10501

Resumé

Formålet med ændringen af Regulativet for erhvervsaffald er at få opdateret affaldsordningerne, og de muligheder og krav, som er gældende for virksomhederne i Esbjerg Kommune.

Sagsfremstilling

Erhvervsaffaldsregulativet er et juridisk skrift, der fastsætter omfang og tilrettelæggelse af affaldsordningerne for virksomhederne. Kommunen har pligt til at etablere ordninger for forskellige typer af affald, som er fastsat i affaldsbekendtgørelsen. Ifølge §3 i affaldsaktørbekendtgørelsen skal kommunalbestyrelsen udarbejde et regulativ med ordninger for affald produceret af virksomheder.

Der er udarbejdet udkast til et revideret Regulativ for erhvervsaffald. Ændringerne i regulativet er primært en konsekvens af, at der indføres indsamling af restaffald hver 2. uge og indsamling af organisk affald fra virksomheder samt generelle ændringer.

De primære ændringer og tilføjelser til regulativet er gengivet nedenfor med begrundelse.

Private virksomheder skal frasortere organisk affald. Det organiske affald kan ikke afleveres i kommunens ordning, da organisk affald er genanvendeligt. Virksomhederne skal derfor have en aftale med en privat renovatør. Med ikrafttrædelsen af de nye affaldsordninger 1. oktober 2020 tydeliggøres det i regulativet, at virksomhederne skal udsortere organisk affald, samtidigt med, at virksomhederne ikke kan benytte sig af kommunens affaldsordning for madaffald.

Indsamling af restaffald for private husstande overgår til afhentning hver 2. uge. De private virksomheder, som har valgt Esbjerg Kommune som renovatør, kan derfor ikke længere tilbydes ugetømning af restaffald. Alle private renovatører tilbyder ugetømning af restaffald, og virksomhederne kan frit benytte disse ordninger. De private virksomheder, som har valgt Esbjerg Kommune som renovatør kan forsætte, hvis de ønsker afhentning hver 2. uge.

Lovgrundlag, planer mv.

Lov om miljøbeskyttelse (miljøbeskyttelsesloven).

Bekendtgørelse om affaldsregulativer, -gebyrer og -aktører m.v (affaldsaktørbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om affald (affaldsbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om at bringe elektrisk og elektronisk udstyr i omsætning samt håndtering af affald af elektrisk og elektronisk udstyr (elektronikaffaldsbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer (batteribekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om deponeringsanlæg (deponeringsbekendtgørelsen).

Økonomi

Affaldsområdets økonomi skal hvile i sig selv (takstfinansieret).

Virksomhedernes omkostninger forbundet med håndtering og bortskaffelse af affald, i henhold til regulativet, afholdes af virksomhederne.

Kompetencer

Plan & Miljøudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet.

Høring

Ifølge Affaldsaktørbekendtgørelsen skal offentligheden inddrages ved udarbejdelse eller revision af regulativer for affald. Det betyder, at forslag til regulativ for erhvervsaffald skal i offentlig høring i 4 uger, hvorefter eventuelle bemærkninger indarbejdes i forslaget med efterfølgende endelig godkendelse.

Teknik & Byggeudvalget har sagen til høring den 15. maj 2020, da driften af området håndteres af dette udvalg, men afgørelser truffet iht. Regulativ for husholdningsaffald ligger under Plan & Miljøudvalget.

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at

1. forslag til Regulativ for erhvervsaffald godkendes og sendes efterfølgende i offentlig høring
2. Plan & Miljøudvalget bemyndiges til at vedtage regulativet endeligt, medmindre der i forbindelse med offentliggørelsen fremkommer bemærkninger, som er af principiel karakter eller, som har væsentlig betydning for en større gruppe virksomheder.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020

Godkendt.

Beslutning Plan & Miljøudvalg den 19-05-2020

Godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

FORSLAG Regulativ for erhvervsaffald 2020

Punkt 6: Revision af regulativ for husholdningsaffald

20/10503

Resumé

Regulativet for husholdningsaffald skal revideres som følge af, at der er godkendt en ny indsamlingsordning for restaffald og madaffald i Esbjerg Kommune, som betyder, at borgerne i efteråret 2020 vil få en affaldsbeholder til madaffald og skal begynde at sortere deres madaffald.

Sagsfremstilling

Affaldsbekendtgørelsen indeholder de vigtigste regler om kommunens indsamling og håndtering af affald. Kommunen skal sørge for, at der er affaldsordninger, som lever op til de krav, der er i affaldsbekendtgørelsen.

Med udgangspunkt i affaldsaktørbekendtgørelsen skal kommunen udarbejde og vedtage regulativer om ordninger for affald fra husholdninger og virksomheder i kommunen. Regulativerne skal være opdelt i en generel del og en særlig del efter de skabeloner, som er fastsat i affaldsbekendtgørelsen.

Der er udarbejdet udkast til et revideret Regulativ for husholdningsaffald. Ændringerne i regulativet er en konsekvens af, at der indføres indsamling af restaffald hver 2. uge og indsamling madaffald hver 2. uge, begge dele startende fra august 2020.

De primære ændringer og tilføjelser til regulativet er gengivet nedenfor med begrundelse. Herudover er der foretaget forskellige tilretninger af regulativet.

Borgerne i Esbjerg Kommune skal frasortere madaffald, som skal afleveres til kommunens indsamlingsordning. Med ikrafttrædelsen af de nye affaldsordninger august 2020 for private husstande tydeliggøres det i regulativet, at madaffald skal udsorteres.

Borgerne i Esbjerg Kommune kan ikke længere frit vælge ugetømning af restaffaldet, dog er der mulighed for dispensation efter ansøgning til Teknik & Miljø. Indsamling af restaffald hver 2. uge starter ved de første private husstande i august 2020.

Lovgrundlag, planer mv.

Lov om miljøbeskyttelse (miljøbeskyttelsesloven).

Bekendtgørelse om affaldsregulativer, -gebyrer og -aktører m.v. (Affaldsaktørbekendtgørelsen)

Bekendtgørelse om affald (affaldsbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om at bringe elektrisk og elektronisk udstyr i omsætning samt håndtering af affald af elektrisk og elektronisk udstyr (elektronikaffaldsbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer (batteribekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om deponeringsanlæg (deponeringsbekendtgørelsen).

Økonomi

Affaldsområdets økonomi skal hvile i sig selv (takstfinansieret).

Kompetencer

Plan & Miljøudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Høring

Ifølge Affaldsaktørbekendtgørelsen skal offentligheden inddrages ved udarbejdelse eller revision af regulativer for affald. Det betyder, at forslag til regulativ for husholdningsaffald skal i offentlig høring i 4 uger, hvorefter eventuelle bemærkninger indarbejdes i forslaget med efterfølgende endelig godkendelse.

Teknik & Byggeudvalget har sagen til høring den 15. maj 2020, da driften af området håndteres af dette udvalg, men afgørelser truffet iht. Regulativ for husholdningsaffald ligger under Plan & Miljøudvalget.

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at

1. forslag til Regulativ for husholdningsaffald godkendes og sendes i offentlig høring
2. Plan & Miljøudvalget bemyndiges til at vedtage regulativet endeligt, medmindre der i forbindelse med offentliggørelsen fremkommer bemærkninger, som er af principiel karakter eller, som har væsentlig betydning.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020

Godkendt.

Beslutning Plan & Miljøudvalg den 19-05-2020

Godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

FORSLAG Regulativ for husholdningsaffald 2020

Punkt 7: Endelig vedtagelse af helhedsplan for området ved Kammerslusen

19/32675

Resumé

”Kammersluseområdet, en helhedsplan” er udarbejdet ud fra ønsket om at få en samlet udviklingsplan for de nærmeste arealer nord og syd for Kammerslusen.

Helhedsplanen beskriver intentioner og den ønskede retning for den fremtidige udvikling af området omkring Kammerslusen, således at formidlingen af det maritime kulturmiljø styrkes og forholdene for besøgende forbedres og så planlægningen af nye tiltag bliver koordineret med de omkringliggende aktører i området.

Kammerslusen besøges allerede nu af mange turister, men Kammersluseområdet har potentialet for at kunne blive til et endnu bedre formidlings-, undervisnings- og oplevelsessted ved Vadehavet, slusens betydning for sejladsen ind til Ribe, historierne om tidligere stormfloder og oversvømmelser, og om de begyndende klimaforandrings betydning for Vadehavsområdets fremtid.

Helhedsplanen har været udsendt i offentlig høring fra den 21. januar 2020 til den 12. marts 2020.



Sagsfremstilling

I høringsperioden er der indkommet 35 høringssvar.

Der henvises til ”Høringssvar og forvaltningens bemærkninger til høringssvar - Helhedsplan for området ved Kammerslusen”.

Langt de fleste svar (30 svar) synes at være en reaktion på et opslag:

”Kammerslusens offentlige anlæg/slæbested.

Er du enig i dette = Åen og Vadehavet er fælleseje, hvorfor alle skal have ret dertil.

Tilgængelighed skal ikke være afhængig af private eller foreningsmæssige interesser.

Et af formålene med Nationalparken er = bedre adgang til naturen og det er netop, hvad dette offentlige anlæg (slæbestedet, forvaltningens indsættelse) vil give.

Opbakning/høringssvar kan sendes til Vej & Park.”

Svarene forholder sig til slæbestedet og kommenterer ikke på helhedsplanens øvrige indhold.

Syv af høringssvarene nævner, at slæbestedet skal være offentligt.

Teknik & Miljøs kommentar:

Helhedsplanen foreslår, at der kan anlægges et slæbested på sydsiden af åen. På grund af strømforholdene i åen, kan det ikke placeres på nordsiden af åen.

Esbjerg Kommune ejer ikke jord på sydsiden af åen, så i givet fald skal kommunen erhverve jord eller indgå en aftale med ejeren om leje af jord til både slæbested, adgangsvej og plads til dagparkering af bådtrailere.

Tilladelse til parkering af bådtrailere vil kræve dispensation fra Sø- og å-beskyttelseslinien, landzonetilladelse samt konsekvensvurdering i forhold til Natura 2000.

Øvrige høringssvar omhandler:

Lejerforeningen Kammerslusen ønsker ikke, at den mulige autocamperplads øst for Restaurant Kammerslusen placeres på dette, for dem, meget synlige sted. Det foreslås at Restaurant Kammerslusen p-plads i stedet benyttes.

Teknik & Miljøs kommentar:

Restaurant Kammerslusen har indsendt projekt for en autocamperplads på græsarealet øst for restauranten. Ansøgningen er under sagsbehandling, og der kan forventes en afgørelse inden sommer.

Tilladelse til en autocamperplads vil kræve dispensation fra Sø- og å-beskyttelseslinien, landzonetilladelse samt konsekvensvurdering i forhold til Natura 2000.

To af høringssvarene går på, hvis slæbestedet placeres som skitseret i helhedsplanen, skal man være opmærksom på, at der er en offentlig gangsti fra parkeringspladsen syd for Kammerslusen forbi sejlkubbens klubhus og til bådebroerne.

På parkeringspladsen lægger sejlere deres grej, proviant og lignende på små ”proviantvogne”, der trækkes fra parkeringspladsen til bådene via denne gangsti. Samme sti vil turister til turbådene også benytte. Et slæbested med den foreslåede placering vil afskære denne stis forløb. Derfor foreslås der etableret en fleksibel gangbro hen over slæbestedet, som kan fjernes, når slæbestedet er i brug.

Endelig gøres der opmærksom på, at Ribe Sejlklubs slæbested i Ribe er tilgængeligt for alle, hvis man kontakter sejlkubbens havneansvarlige.

Teknik & Miljøs kommentar:

Et slæbested vil kunne afskære den direkte og mest naturlige forbindelse hen til bådebroerne, både for turister til turbådene og for de sejlede.

En løsning herpå kunne være den foreslåede fleksible gangbro.

En alternativ gangsti syd om slæbestedet vil dels skulle ligge på privat jord, og vil dels virke som en ”unaturlig” omvej for brugerne af Kammersluseområdet faciliteter for sejlerne.

Slæbestedet er ikke detailprojekteret. Når og hvis det skal etableres, vil der skulle tages højde for adgangsforhold for bådtrailere, sejlere, turister mv. i dets endelige lokalisering og udformning.

Samlet vurdering:

Ingen af de indkomne høringssvar medfører ændringer af helhedsplanens visioner og forslag.

Hvis et slæbested realiseres, vil kommentarerne om tilgængeligheden for sejlkubbens medlemmer og gæster skulle indarbejdes i udformningen.

Helhedsplan for Kammersluseområdet fremsendes derfor til endelig politisk godkendelse.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Plan & Miljøudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at ”Helhedsplan for området ved Kammerslusen” vedtages

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 01-05-2020

Godkendt.

Beslutning Plan & Miljøudvalg den 19-05-2020

Godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

Høringssvar og forvaltningens bemærkninger til høringssvar - Helhedsplan for området ved Kammerslusen

Helhedsplan for området ved Kammerslusen

Punkt 8: Implementering af Marbækplanen – fredeliggørelse for motortrafik

17/17031

Resumé

I foråret 2019 blev Marbækplanens indsats, i forhold til fredeliggørelse for motortrafik, implementeret. Reduktionen af motortrafikken skete ved opsætning af 18 nye bomme, som spærrede for gennemkørsel på en del af vejene i Marbæk.

Den begrænsede adgang for biler i Marbæk afstedkom en del reaktioner fra brugere af området, som fandt det begrænsende for brugen af Marbæk, at en fredeliggørelse for motortrafik nu skete på bekostning af den tilgængelighed med bil, de tidligere havde været vant til.

Kritikken medførte, at Teknik & Miljø henover sommeren 2019 genåbnede nogle af vejene og iværksatte en evaluering af fredeliggørelsen for motortrafik.

Som en del af evalueringen blev der i løbet af vinteren 2019/2020 gennemført en brugerundersøgelse. Derudover blev der afholdt borgermøde den 30. januar 2020, hvor resultaterne fra brugerundersøgelsen blev præsenteret og drøftet.

Sagsfremstilling

Fredeliggørelsen af Marbæk for motortrafik har det overordnede formål at differentiere trafikken i Marbæk, så der bliver mulighed for at færdes i dele af området, uden at møde kørende biler. Samtidig skal der være tilgængelighed for alle.

Implementeringen af fredeliggørelsen, der skete ved at opsætte 18 bomme, har givet en del kritik. En del af bommene blev derfor åbnet allerede i løbet af sommeren 2019. Dette medførte også en del kritik.

På baggrund af kritikken blev der gennemført en evaluering af tiltaget. Evalueringen blev gennemført som en brugerundersøgelse hos tre brugergrupper af Marbæk. Den ene gruppe var interessenterne, der havde været med til at udarbejde selve Marbækplanen, den anden gruppe var beboere og sommerhusejere i Marbæk, og den sidste var alle brugere, der fik mulighed for at svare via Facebook.

Undersøgelsen fik svar fra omkring en tredjedel af de adspurgte i de to første grupper, og fra ca. 550 borgere, der gav deres mening tilkende via svar på kommunens Facebook side.

Undersøgelsen bestod både af ”lukkede” spørgsmål, hvor respondenterne skulle forholde sig til nogle udsagn, og ”åbne” spørgsmål, hvor respondenterne kunne skrive mere fyldestgørende svar.

Hensigten med undersøgelsen var at få en vurdering af holdningen til den ændrede motorkørsel i Marbæk. Undersøgelsen giver et fingerpeg om holdningerne til de gennemførte tiltag, men der kan ikke drages entydige konklusioner ud fra materialet.

Konklusioner på brugerundersøgelsen.

Resultatet af den gennemførte brugerundersøgelse viser et broget billede, hvor svarene peger i mange retninger. De ”lukkede” svar giver således ikke et entydigt og statistisk sikkert svar. Svarene på de ”åbne” spørgsmål underbygger dette, men handler også om mange andre forhold f.eks. for og imod mountainbike kørsel, for og imod mange mennesker i Marbæk, ønsker til flere borde og bænke og både flere og færre parkeringspladser, noget om hunde, heste m.m. De mange

forslag og bemærkninger behandles ikke yderligere i denne sag, men tages op efterhånden som der arbejdes med den øvrige udvikling af Marbæk.

Borgermødet.

Borgermødet afholdt 30. januar 2020 viste, at der er to primære holdningstilkendegivelser. Brugere der argumenterer for en yderligere fredeliggørelse for motortrafik i Marbæk med udgangspunkt i at værne om naturoplevelsen, og brugere, der argumenterer for at adgangen til naturen i bil er væsentlig for dem og den mulighed altid har været der.

Der var dog enighed om, at debatten om fredeliggørelse for motortrafik kun kunne "landes" ved et kompromis, således der findes en løsning, der ligger mellem nuværende antal åbne veje og åbning af alle kørefaste veje.

Det er Teknik & Miljø vurdering, at spørgsmålet om ændringen af motortrafikken i Marbæk i høj grad er et holdningsspørgsmål. Der er mange argumenter for en reduktion af motortrafikken, og der er lige så mange argumenter imod.

Hensigten med at reducere motorkørslen i nogle områder af Marbæk, var ikke at begrænse adgangen til Marbæk for nogen, men nogle brugergrupper skulle med den ændrede adgang benytte Marbæk på en ny måde. På baggrund af debatten og resultaterne af brugerundersøgelsen må det konstateres, at intentionerne med fredeliggørelsen ikke er opnået.

Et væsentligt kritikpunkt har været, at gangbesværede, ældre og små børn har fået svært ved at komme rundt i Marbæk efter fredeliggørelsen. Oplevelsen af dette forstærkes af at store dele af stisystemet er meget naturnære, med forholdsvis ujævne stier og løst underlag.

Det var meningen, at implementeringen af Marbækplanen skulle ske successivt, ved at de projekter, der var ressourcer til, blev gennemført. I Marbækplanen er der således også beskrevet projekter for et langt bedre stisystem med en gennemført rutemarkering til de forskellige brugergrupper, og der er beskrevet projekter, der skal sikre tilgængelighed for alle. Hensigten var med tiden at etablere handicapparkering og handicapvenlig stiadgang og opholdsmuligheder ved de mange spændende besøgsområder.

Teknik & Miljø kan konstatere, at implementeringen af projekterne i Marbækplanen skal ses i tættere sammenhæng med hinanden, f.eks. at handicapvenlige adgange sikres i forbindelse med en fredeliggørelse for motortrafik, ligesom en åbning af bommene flere steder vil vanskeliggøre implementeringen af andre projekter fra Marbækplanen.

Brugerundersøgelsen med de mange forslag viser, at der er en meget stor interesse for at udvikle Marbæk. Udviklingen kan ikke ske, uden at der sker forandringer, men gennemførelsen af projekterne kan ske med større hensyn til alle brugere, og der kan gennemføres en større inddragelse i den løbende implementering.

Det foreslås, at der oprettes et brugerråd, der skal være med til at kvalificere den løbende implementering af Marbækplanen, i takt med at der afsættes midler.

Fredeliggørelsen for motortrafik med bomme.

Bilaget "Kort over Marbæk" viser placeringen af bomme i Marbæk, gamle bomme såvel som de nye, der er sat op. Hensigten med bommene var hovedsageligt at skabe områder uden biler af hensyn til natur og friluftsoplevelsen. Hensigten har kun sekundært været at skabe større trafiksikkerhed, da der registreres meget få trafikuheld i området.

På baggrund af kritikken af fredeliggørelsen for motortrafik, og et ønske om bedre mulighed for at færdes i bil, foreslår Teknik & Miljø en ændret fredeliggørelse, hvor der fortsat er områder uden biltrafik af hensyn til brugere, der ønsker dette, og områder hvor der er mulighed for at opleve Marbæk i bil. I Marbækplanen er der sammenhæng mellem fredeliggørelsen for motortrafik og flere af de øvrige projekter. En ændret fredeliggørelse vil medføre, at de øvrige projekter også skal tilpasses.

Nedenstående forslag tager udgangspunkt i en beskyttelse af det, der vurderes som nogle af de mest sårbare arealer, mulighed for handicapvenlig adgang til populært udsigtspunkt, adskillelse af gående og kørende på populær primær strækning og etablering af ekstra ”rundtur” i bil.

- De 5 bomme, der blev åbnet i løbet af sommeren 2019, forbliver åbne.
- Der etableres en sti parallelt med Sjelborggårdsvej (fra Gulebjergvej), Marbækgårdsvej og Ormegravervej forbi Nordre Skelvej, for at adskille cyklende og gående fra biltrafikken, se ”Kort over Marbæk”.
- Bom på Gulebjergvej åbnes.
- Flytning af bom ved Bopladsvej til efter bopladsen.
- Biladgang til Gulebjerg udsigtspunkt spærres for at beskytte den sårbare natur. Det vurderes at være nødvendigt at lukke for motorkørsel på Gulebjerg da udsigtspunktet er udsat for kraftig erosion og slid på den følsomme natur ved udsigtspunktet.
- Der etableres handicapvenlig sti til Gulebjerg udsigtspunkt, som beskrevet i Marbækplanen, se ”Kort over Marbæk”.
- Reduktion af hastighed til 30 km/t. Der ansøges hos politiet om skiltning med 30km/t på hele Sjelborggårdsvejs strækning mellem Sjelborg Strandvej og frem til Marbækgård samt på Myrtuevej mellem Sjelborg Strandvej og umiddelbart vest for Myrtuegård. (Indførelse af hastighedszone i hele Marbæk vurderes ikke muligt i henhold til bekendtgørelse).

I forbindelse med kritikken af fredeliggørelsen for motortrafik er der rejst et ønske om at åbne for gennemkørsel på Plantørvej og Bopladsvej i den østlige del af Marbæk. Dette kan Teknik & Miljø ikke anbefale, da det i Marbækplanen er hensigten at udlægge en del af området til ekstensivt rekreativt område, med særligt følsomme naturområder.

Adgangen for gangbesværede i området er ikke optimal, og det foreslås, at der etableres en handicapvenlig p-plads på Bopladsvej ved Myrtuevej, og skabes en handicapvenlig stirunde forbi bopladsen, se ”Kort over Marbæk”. Desuden foreslås det, at Bopladsvej åbnes for bilkørsel til bopladsen og den lille p-plads.

I Marbækplanen er der foreslået en stiforbindelse fra bopladsen til Orrehøjvej og dermed en god forbindelse til Hjerting. Stien kan etableres som handicapvenlig for at forbedre adgangsmulighederne i området. Etablering af stien vil kræve arealerhvervelse.

Myndighedsbehandling.

Stiplanlægning og -projektering er reguleret af en række love. Herunder Vejloven, der beskriver vejmyndighedens kompetence, og Miljøvurderingsloven, som omhandler planer og programmers indvirkning på miljøet (VVM). En miljørapport er obligatorisk for større anlægsprojekter, men også for øvrige veje og anlægsprojekter kan der være pligt til at udarbejde miljørapporter, hvis de har en væsentlig påvirkning af fx Natura 2000 områder eller § 3 beskyttet natur.

Der skal laves en screening og måske også en miljørapport.

Desuden vil det kræve en dispensation efter naturbeskyttelsesloven, og afhængig af en eventuel påvirkning af et Natura 2000 område, vil der også skulle foretages en konsekvensvurdering.

Endelig kræver det en dispensation fra Fredningsnævnet, hvis en sti lægges på fredede arealer.

Nedsættelse af hastigheden.

Etablering af hastighedsbegrænsning (runde hastighedstavler).

Ifølge bekendtgørelsen om lokale hastighedsbegrænsninger kan der udenfor tættere bebygget område fastsættes en lavere hastighedsgrænse end den generelle, (som er max 80 km/t i Marbæk), når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler for det. Det kunne være, når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller risiko, eller når vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold, gør det påkrævet af hensyn til fodgængere eller cyklister.

I forbindelse med politiets afgørelse skal der foreligge oplysninger om områdets karakter, vejens funktion og standard, målte hastigheder, randbebyggelsen, trafikulykker, trafikmængden, trafikken sammensætning og øvrige relevante trafiksikkerhedsmæssige forhold.

Det foreslås, at der på Myrtuevej og Sjelborggårdsvej indsamles ovennævnte oplysninger, herunder hastighedsmålinger. Der fremsendes ansøgning om politiets godkendelse til opsætning af 30 km/t skilte (runde tavler) på den åbne del af Sjelborggårdsvej, frem til Marbækgård samt på Myrtuevej mellem Sjelborg Strandvej og umiddelbart vest for Myrtuegård.

Økonomi

Overblik økonomi

Anlæg trampesti	2,0 mio. kr.
Anlæg af handicapvenlige stier i Marbæk plantage og ved Bopladsen ekskl. jordopkøb	2,0 mio. kr.
Gulebjerg – sti fra p-plads	0,15 mio. kr.
Hastighedsnedsættelse - skiltning	0,1 mio. kr.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Høring

Kommunen har modtaget to henvendelser, der har karakter af høringssvar.

Kommunen har modtaget et alternativt forslag til det politiske kompromisforslag, der har været præsenteret i Jyske Vestkysten. Forslaget omfatter en lang række tiltag i Marbæk med henblik på at skabe andre forhold for trafikanter i området. Der henvises til "Brev fra borger med alternativt forslag Marbækplanen".

Byrådet har også modtaget en henvendelse fra Sjelborg Grundejerforening. Grundejerforeningen undrer sig over beslutningsprocessen ind til nu, og udtrykker ønske om inddragelse i den videre proces i forhold til at ændre Marbækplanen. Der henvises til "Åbent brev fra Sjelborg Grundejerforening Marbækplanen".

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at

1. de foreslåede ændringer godkendes

2. de foreslåede anlæg medtages i den kommende budgetproces

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020

For direktionens indstilling stemte A, i alt 1.

Imod direktionens indstilling stemte V, i alt 4.

V stillede herefter følgende forslag:

- De 5 bomme der blev åbnet i løbet af sommeren 2019 forbliver åbne.
- Plantørvej, Bopladsvej og Sjelborggårdsvej åbnes for biltrafik.
- Der etableres en sti for cyklister og fodgængere som alternativ til

Sjelborggårdsvej. Denne sti fortsætter videre fra Gulebjergvej.

- Muligheden for 30 km zone undersøges om det kan etableres i hele

Marbækområdet.

- De foreslåede anlæg medtages i den kommende budgetproces.

For forslaget stemte V, i alt 4.

A undlod at stemme, men tog forbehold.

Forslaget godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Flertalsbeslutningen fra Teknik & Byggeudvalget blev fulgt med den præcisering, at udgiftsneutrale tiltag iværksættes med det samme (5 bomme i området forbliver åbne, og Plantørvej, Bopladsvej og Sjelborggårdsvej åbnes for biltrafik). Tiltag, der kræver ny bevilling henlægges til de kommende budgetforhandlinger. Direktionen anmodes om at udarbejde et ændringsforslag til budgetlægningen.

A og F stemte for forvaltningens indstilling og tog forbehold over for flertalsbeslutningen fra Teknik & Byggeudvalget.

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Økonomiudvalgets indstilling blev sat til afstemning.

For indstillingen stemte 17 (C, E, O, V)

Imod indstillingen stemte 14 (A, B, F, Ø)

Økonomiudvalgets indstilling blev hermed godkendt.

Mindretalsudtalelse fra A og F, der stemmer for forvaltningens indstilling.

Bilag

Plan for Marbækområdet

Noter fra borgermøde afholdt på Marbækgård 30. januar 2020

Marbæk præsentation af undersøgelse

Svar på spørgeskemaundersøgelse - Marbækplanen

Brev fra Ældresagen om bommene i Marbæk

Kort over Marbæk

Brev fra borger med alternativt forslag Marbækplanen

Åbent brev fra Sjelborg grundejerforening Marbækplanen

Punkt 9: Opklassificering af private fællesveje og ændringer i vejens funktioner for etablering af cykelsti fra Ribe til Vadehavet

20/5741

Resumé

I forbindelse med planlægning af cykelstien fra Ribe til Vadehavscentret er der valgt et forløb af stien, som for ca. halvdelen af strækningen, ca. 2,5 km i alt, forløber på eksisterende mindre private fællesveje af varierende benyttelse og standard.

Som en del af projektet foreslås det, at de private fællesveje, som fremover bliver en del af stiforløbet, opklassificeres til offentlige veje og opgraderes med fast belægning. Vedligeholdelsespligten af disse strækninger vil fremover blive pålagt Esbjerg Kommune, fremfor de enkelte grundejere, som har haft vedligeholdelsespligten af de private fællesveje.

Sagsfremstilling

1. Forløbet og den påtænkte indretning af stien er som vist på oversigtskortet herunder.



Cykelstien begynder i Vester Vedsted ved Vadehavscentrets parkeringsplads, og strækker sig over 5 km fra Vadehavscentret til Øster Vedsted. Stien anlægges på de første 200 m langs Okholmvej som en 2,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti i asfalt. Stien fortsætter de næste ca. 2,4 km ad eksisterende veje, Ulvehøjvej, Kløjsvej, Degnetoftevej og Sdr. Farup Vej, som alle asfalteres i nuværende bredde.

Efter krydset ved Sdr. Farup by fortsætter cykelruten som en dobbeltrettet cykelsti på sydsiden frem til Græsgårdsvej, i alt ca. 2,3 km. Ved Græsgårdsvej ophører den dobbeltrettede cykelsti ved en indsnævring, hvorfra stien fortsætter som enkeltrettet og tilsluttes de eksisterende enkeltrettede stier i Øster Vedsted, hvorfra der er videre forbindelse til Ribe.

Som grundlag for beslutningen om stiens forløb og placering er der kigget på flere forhold:

- Adgang og placering – For at få så mange brugere som muligt, skal der være let adgang til stien og der skal desuden være logik i stiens placering og forløb.

- Trafiksikkerhed – mængden af kørende trafik og antallet af krydsninger på strækningen skal minimeres mest muligt.
- Vejens naboer – der ønskes en placering med færrest gener for stiens naboer, herunder at minimere behovet for ekspropriation af arealer til stien.
- Samarbejde og dialog med borgergrupper – der er indgået de bedste kompromisser i forhold til ønsker fra borgerne i området.
- Økonomi – budgettet skal kunne overholdes for at stien kan realiseres og projektet skal derfor være økonomisk realistisk.
- Miljø – projektet skal udføres så bæredygtigt som muligt, og derfor er brugen af eksisterende veje på udvalgte strækninger vægtet højt, fremfor at inddrage nye arealer og ressourcer til stien.

Baggrund for rutevalget fremgår i øvrigt af vedlagte bilag ”Baggrund for rutevalg og placering” og i bilaget ”Detaljer om cykelstiens forløb” er stiens forløb samt ændringer af vejforhold på strækningen nærmere beskrevet.

De vejstrækninger, som i dag er private fællesveje og som foreslås opklassificeret til offentlige veje, er vist på kortet herunder med blå stiblet linje.

- Kløjsvej
- Degnetoftevej fra V. Vedsted Byvej til Sdr. Farup Vej.
- Sdr. Farup Vej – strækningen fra Degnetoftevej til ejendommen Sdr. Farup Vej 27.



I forbindelse med stiens tilblivelse vil de pågældende veje blive renoveret og asfalteret, og de vil blive skiltet som lukkede eller blinde veje i det omfang det er muligt, og efter godkendelse ved politiet, således den kørende trafik reduceres til et minimum.

Grundlag for opklassificering af de private fællesveje

Kommunen kan på baggrund af en samlet trafikalk vurdering, og hvis der er tilstrækkelige argumenter for det, bestemme at private fællesveje skal optages som offentlige veje.

Hvis en privat fællesvej har relativ stor betydning for det omkringliggende vej- eller stinet, taler det for at vejen skal opklassificeres.

Cykelstien vil betyde flere cyklende turister. Turister kan, med en anlagt cykelsti, cykle ugeneret og trygt fra Øster Vedsted til turistattraktionerne og det rekreative område i Vester Vedsted.

Cykelstien vil dog ikke blot have en indvirkning for turisterne på de 5 km mellem

Øster Vedsted og Vester Vedsted, men i særdeleshed også den nationale cykelrute, Vestkyststruten N(1), som netop løber på den pågældende strækning.

Da kommunen i sin tid etablerede den temabaserede Panoramarute 403, fravalgte strækningen mellem Øster Vedsted og Vester Vedsted af sikkerhedsmæssige årsager. I stedet går denne rute nu fra Vester Vedsted til Egebæk-Hviding og derfra til Ribe Vikingecenter. Det vurderes, at hvis stien anlægges vil det være mere fordelagtigt at omlægge Panoramarute 403, så den kommer til at gå ad den nye cykelsti.

Med en 5 km cykelsti vil det ligeledes være nærliggende og trygt for de lokale og højskoleelever at cykle til og fra fritidsaktiviteter mellem de to byer. Og det bliver fordelagtigt at cykelpendle til bl.a. arbejdspladser og uddannelse i Ribe, da cykelstien vil skabe

sammenhæng med det nuværende cykelstinet i Ribe, Esbjerg og omegn.

Samlet set vurderes det, at vejene har stor betydning for stinettet, og at der derfor er tilstrækkeligt grundlag for en beslutning om at opklassificere de pågældende veje til offentlige veje.

Grundejerne kan i øvrigt ikke kræve erstatning som følge af kommunens beslutning om opklassificering. Udgangspunktet er, at opklassificering af private fællesveje ikke udløser erstatning, idet dispositionen ikke udløser et tab for grundejerne. Undtagelsesvist kan der dog ydes erstatning, hvis en berørt grundejer kan påvise særlige ulemper ved opklassificeringen.

En beslutning om opklassificering af private fællesveje til offentlige skal sendes i direkte partshøring og offentlig høring i overensstemmelse med lovgivningen. Først efter høringsperioden, kan der træffes endelig beslutning herom. Sagen vil således blive forelagt til endelig politisk beslutning efter høringsperioden, og samtidig med behandling af en sag om godkendelse af projektet og ekspropriation af de nødvendige arealer til etablering af cykelstien.

Lovgrundlag, planer mv.

Vejloven

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Høring

Beslutningen sendes i offentlig høring og direkte partshøring af de berørte borgere.

Vurdering herunder alternativer

Hvis cykelstien mod forventning ikke bliver anlagt, gennemføres opklassificeringen af vejene ikke. De forbliver således private fællesveje.

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at

1. der igangsættes en proces med optagelse af de ovennævnte private fællesveje som offentlige veje med baggrund i den samlede trafikale vurdering, og i overensstemmelse med vejlovens bestemmelser
2. udvalgte strækninger af de eksisterende veje lukkes for motortrafik, eller gøres blinde, sådan at den kørende trafik på vejene begrænses til ærindekørsel for beboere samt landbrugsdrift mv.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 01-05-2020

Udsat.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020

Godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

Baggrund for rutevalg og placering af cykelstien

Detaljer om stiens forløb

Punkt 10: Skitseprojekt og Arealerhvervelse ved ekspropriation til etablering af cykelsti fra Ribe til Vadehavet

20/5741

Resumé

I 2018 blev Esbjerg Kommune bevilget medfinansiering af projektet ”Cykelsti fra Ribe til Nationalpark Vadehavet (på UNESCOs Verdensarvsliste)”

Den 17. december 2018 gav Byrådet tilsagn om gennemførelse af projektet, og der er efterfølgende afsat midler til cykelstien i 2020.

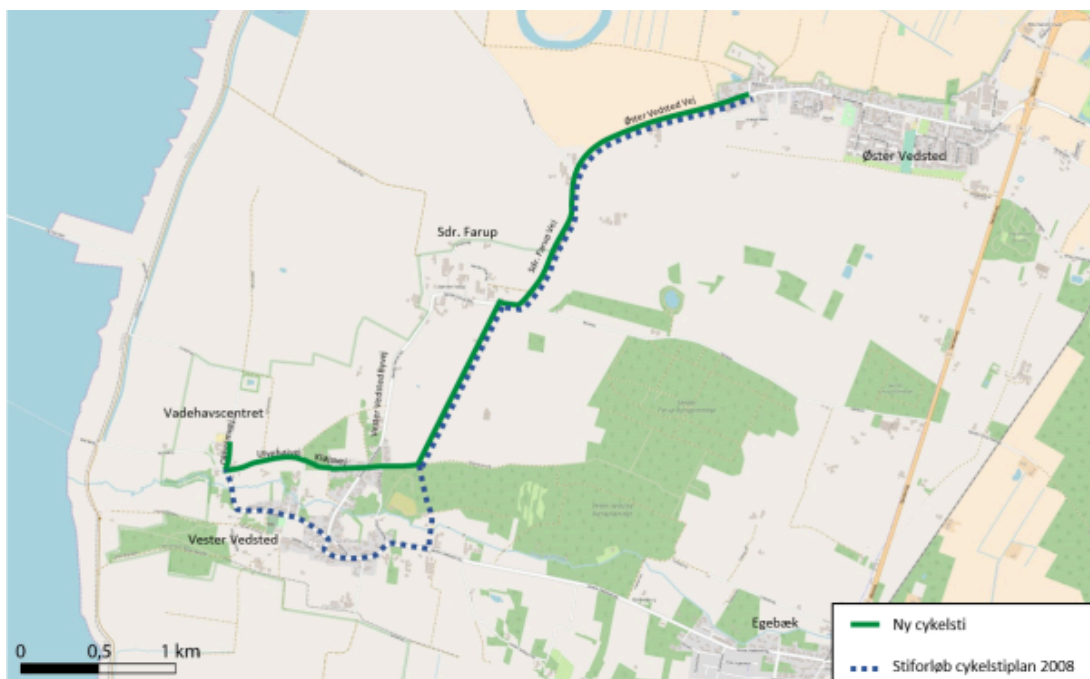
I løbet af 2019 og 2020 har der været afholdt møder med interessenter og lodsejere, og der er i den forbindelse indkommet spørgsmål, ønsker og ideer til projektet. Disse er blevet indarbejdet, hvor det er vurderet muligt.

Arbejdet med cykelstien er nu så langt, at der ønskes en godkendelse af skitseprojektet samt en beslutning om at erhverve arealer til formålet.

Sagsfremstilling

I kommunens stiplan fra 2008 er beskrevet en mulig cykelsti som forløber fra Øster Vedsted frem til Degnetoftevej, hvor linjeføringen drejer mod vest.

I det fremlagte projekt er der på den sidste del af strækningen valgt et alternativt og mere direkte forløb mod Vadehavet og Vadehavscentret, jf. oversigtskortet herunder.



Formålet med cykelstien er, at:

- Skabe forbindelse mellem Ribe, Vadehavscenteret og Mandø

- Fremme cykelturismen i Vadehavsområdet
- Skabe sammenhæng med allerede eksisterende regionale og nationale cykelruter
- Skabe en cykelpendler rute fra Vester Vedsted til Ribe by
- Gøre det trygt at færdes til fritidsaktiviteter som cyklist mellem Vester og Øster Vedsted
- Bidrage til at indfri kommunens cykelpolitik, der opfordrer til øget cykeltrafik, og dertilhørende indsatsområder, hvor især cykelpendling og cykelturisme er i fokus.

Inddragelse

I løbet af efterår, vinter og forår 2019/2020 har der været inddragelse af både lodsejere og andre interessenter. Der har været afholdt to møder med Interessentgruppen, som består af Egebæk-Hviding Beboerforening, Sdr. Farup Grande, Vester Vedsted Landsbyforening, Ø. Vedsted Fællesråd, Vadehavscenteret samt Turistchefen.

I marts/april 2020 er der, med baggrund i Corona-situationen, gennemført en digital høring blandt borgere i området, og de direkte berørte borgere er desuden blevet kontaktet hver især via telefon eller skype for en drøftelse af projektet og konsekvenserne for deres ejendom.

De heraf indkomne bemærkninger er behandlet i vedlagte bilag ”Behandling af høringssvar”. Høringssvarene består af en blanding af indsigelser, bemærkninger og idéer til projektet, og mens nogen af høringssvarene er generelle om f.eks. stiens forløb og placering, er andre meget konkrete omkring den enkelte borgers ejendom.

I notatet er de generelle bemærkninger behandlet og vurderet. Bemærkninger, som omhandler den enkelte ejendom, vil blive vurderet i forbindelse med ekspropriationsprocessen, som indeholder både en høring samt en åstedsforretning med besigtigelse af hver enkelt ejendom.

Stiens forløb er, med baggrund i ovennævnte møder og drøftelser, blevet tilpasset i forhold til det oprindelige, idet bl.a. halvdelen af ruten, ca. 2,5 km., nu forløber på eksisterende mindre veje og markveje. Den valgte placering betyder bl.a. at behovet for ekspropriation er reduceret.

Der skal eksproprieres fra ca. 15 ejendomme på strækningen.

Både Vester Vedsted og Sdr. Farup er meget velbevarede landsbyer med fine landsbystemninger. Vester Vedsted med den tættere bebyggelse af bevaringsværdige gamle stuehuse, og Sdr. Farup med sine smukke spredtliggende landbrugsejendomme. Byerne er forskellige, men begge udtryk for den helt særlige Vadehavsarkitektur som Esbjerg Kommune ellers ikke er så rig på.

Vester Vedsted har bevaret en form for ydmyghed i forhold til materialevalget i landsbyens rum. Landsbyens oprindelige placering og udstrækning er bevaret. Vester Vedsted og Sdr. Farup er vejklyngebyer, hvor den ældre gård- og husbebyggelse har ligget grupperet i klynger omkring byernes mere eller mindre forgrenede vejnet.

Vejene matcher landsbykarakteren med deres enkle udtryk - udført som smalle asfaltveje med græsrabatter, eller helt som grusveje med en enkel og spredt gadebelysning.

Færdes man til fods i byerne, sker det på vejene. Egentlige fortove og cykelstier vil med et deraf følgende bredere vejudlæg spolere begge byers landsbypræg.

Baggrund for rutevalget fremgår i øvrigt af vedlagte bilag ”Baggrund for rutevalg og placering” og i bilaget ”Detaljer om cykelstiens forløb” er stiens forløb samt ændringer af vejforhold på strækningen nærmere beskrevet.

Vision 2025

Jf. Esbjerg Kommunes Vision om Velfærd og Vækst kan en cykelsti fra Ribe til Vadehavet f.eks. bidrage til emner som "Energi i hverdagslivet", der bl.a. handler om infrastruktur og attraktive fritidstilbud, "Livskvalitet og sundhed", som omhandler fysisk og mental sundhed samt ikke mindst "En stærk turistdestination ved Vadehavet". Borgerne er desuden blevet inddraget og har haft medbestemmelse i overensstemmelse med Visionen.

Lovgrundlag, planer mv.

Vejloven, kapitel 10.

Stiplan for Esbjerg Kommune 2008

Økonomi

Byrådet har til gennemførelse af projektet afsat et rådighedsbeløb på 11,26 mio. kr. fordelt med 9,0 mio. kr. i 2020 og 2,26 mio. kr. i 2021. Projektet gennemføres med et tilskud på 4,416 mio. kr. fra Statens pulje til fremme af cyklisme. Rådighedsbeløb til modtagelse af tilskud er afsat i 2021.

7,0 mio. kr. af det i 2020 afsatte rådighedsbeløb søges overført til 2021.

Der søges om frigivelse af en anlægsbevilling på 11,26 mio. kr. fordelt med 2,0 mio. kr. i 2020 og 9,21 mio. kr. i 2021.

Der søges ligeledes om frigivelse af indtægtsbevilling på 4,416 mio. kr. i 2021.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

Planmæssige konsekvenser

Cykelruten følger en alternativ rute i forhold til cykelstiplanen fra 2008. I løbet af 2020 vil der blive udarbejdet en cykelplan og samtidig også en revideret cykelstiplan.

Høring

Projektet har været i høring ved borgere i området, og de berørte borgere er blevet hørt hver for sig.

Vurdering herunder alternativer

Cykelstiens forløb er vurderet i forhold til mange parametre, herunder Trafiksikkerhed, miljø, naboer og økonomi.

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til byrådet, at

1. projektet godkendes som beskrevet i sagsfremstillingen samt jf. vedlagte bilag og der arbejdes videre med en detailprojektering
2. 7,0 mio. kr. af det i 2020 afsatte rådighedsbeløb overføres til 2021
3. der meddeles en anlægsbevilling på 11,26 mio. kr. fordelt med 2,0 mio. kr. i 2020 og 9,26 mio. kr. i 2021
4. der meddeles en indtægtsbevilling til modtagelse af statstilskud på 4,416 mio. kr. i 2021
5. Søren Heide Lambertsen og Henning Ravn udpeges til deltagelse i åstedforretningen
6. der igangsættes en ekspropriation af de nødvendige arealer iht. projektet, jf. Vejlovens Kap. 10

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 01-05-2020

Udsat.

Forvaltningen oplyser

Cykelstiføring foreslås ændret så den starter/stopper ved Ulvehøjs udmunding ved Okholmvej. På Okholmvej, kort efter Ulvehøjvej og videre forbi Vadehavscentret, etableres 2-1 vej. Der skiltes med 60 Km/t og ”Smal vej”. Der etableres vigelommer for cyklister på vestsiden af Okholmvej ud for Ulvehøjvej og på østsiden ud for indgangen til Vadehavscentrets p-plads.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020

Godkendt.

Beslutning Økonomiudvalget den 25-05-2020

Godkendt

Fraværende: John Snedker

Beslutning Byrådet den 08-06-2020

Godkendt.

Bilag

Baggrund for rutevalg og placering af cykelstien

Detaljer om stiens forløb

Behandling af de indkomne bemærkninger ift. alternativ orienteringsmøde grundet COVID-19

Punkt 11: Lukket: Forlængelse af byggefrist på erhvervsareal til Esbjerg Maskinstation

17/24311

Godkendt.

Punkt 12: Lukket: Godkendelse - underskriftsbilag

Godkendt.