

NOTAT

Projekt navn **Cykelsti fra Ribe til Vadehavet/Vadehavscentret**
Kunde **Esbjerg Kommune**
Version **2**
Til **Esbjerg Kommune**
Fra **Rambøll**

Udarbejdet af **Helene Helstrup Jensen**
Kontrolleret af **Lars Finn Jensen, Esbjerg Kommune**
Godkendt af **Lars Finn Jensen, Esbjerg Kommune**

1 Baggrund for rutevalg og placering

Dato 06-04-2020

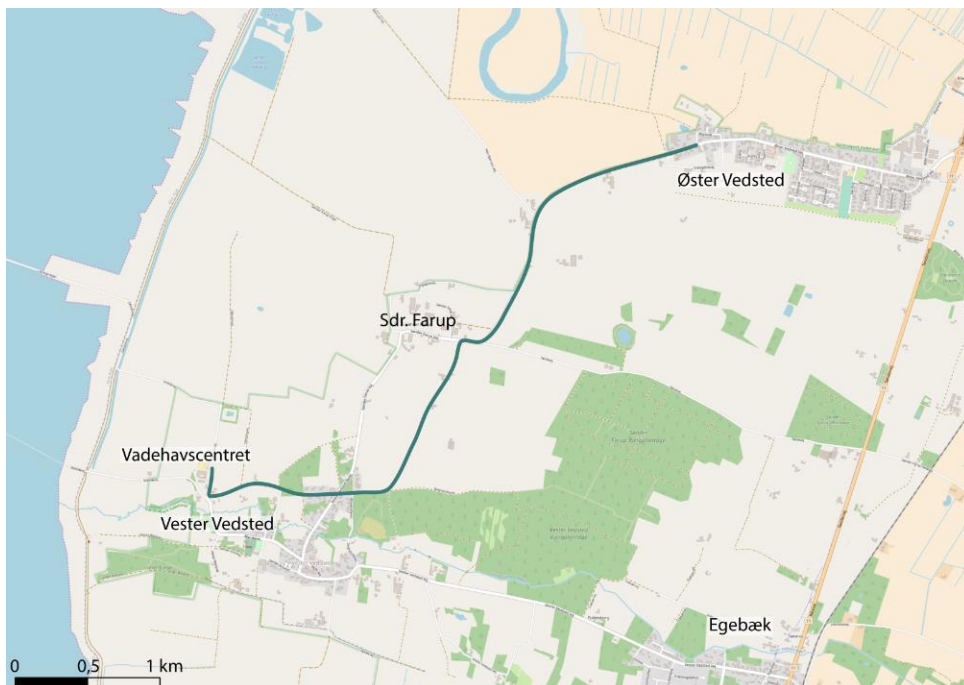
Esbjerg Kommune har fået tilsagn om tilskud fra statens "Pulje til fremme af cyklisme" til etablering af en 5 km lang cykelsti beliggende imellem Vester Vedsted og Øster Vedsted.

Stiens hovedformål er at skabe en rekreativ stiforbindelse mellem Ribe, Nationalpark Vadehavet og Mandø til glæde for både turister og lokale. Stien vil desuden skabe sammenhæng med det nuværende cykelstinet i Ribe, Esbjerg og omegn.

Stien har en placering og et forløb som vist på kortet herunder.

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>



Cykelstien begynder i Vester Vedsted ved Vadehavscentrets parkeringsplads, og strækker sig over 5 km fra Vadehavscentret til Øster Vedsted. Der etableres krydsning fra Vadehavscentret til Okholmvej, og stien anlægges på det første

Rambøll Danmark A/S
CVR NR. 35128417

200 m langs Okholmvejs østlige side som en 2,5 meter bred dobbeltrettet cykelsti i asfalt. Fra Okholmvej fortsætter stien de næste ca. 2,4 km på eksisterende veje, Ulvehøjvej, Kløjsvej, Degnetoftevej og Sdr. Farup Vej, som alle asfalteres i nuværende bredde.

Enkelte strækninger af de eksisterende veje lukkes for motortrafik, eller gøres blinde, sådan at den kørende trafik på vejene begrænses til ærindekørsel for beboere og markdrift.

Efter krydset i 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 byen, hvorfra der er videre forbindelse til Ribe.

I planlægningen af projektet er der blevet vurderet på flere muligheder for stiens forløb på strækningen. På den sydlige del imellem Vester Vedsted og Sdr. Farup, hvor stien primært ligger på eksisterende mindre veje/markveje, har der været overvejet flere muligheder, herunder også et forløb igennem Sdr. Farup som nogen af de lokale borgere har ønsket sig.

På den nordlige del fra Sdr. Farup til Øster Vedsted er stien placeret som en dobbeltrettet cykelsti langs med vejen, og her har overvejelserne udelukkende handlet om hvorvidt stien skulle placeres vest eller øst for vejen.

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. Stiens forløb og placering skal generelt set gøres så trafiksikker som muligt for de bløde trafikanter.
- 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 skal som udgangspunkt indgås de bedste kompromisser i forhold til ønsker fra borgerne i området.
- Økonomi – budgettet skal kunne overholdes for at stien kan blive en realitet 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.
- Beskyttelse af byernes karakter – de velbevarede landsbyer med fine landsbystemninger ønskes bevaret

Vurdering af strækningen langs Okholmvej

Stien er valgt placeret langs Okholmvejs østlige side primært af trafiksikkerhedsmæssige årsager. En placering mod øst er klart den mest trafiksikre, men samtidig også den løsning som er mest indgribende på private arealer.

En cykelsti på vestsiden er mere skånsom overfor private arealer, men den er mindre trafiksikker og den er desuden kompliceret i forhold til arealerne omkring Vadehavscentret.

Trafiksikkerhedsmæssige fordele med den valgte placering:

- Langs Okholmvejs vestside er der indrettet busholdepladser for turistbusser til Vadehavscentret, og trafiksikkerhedsmæssigt set er det en stor fordel at der ikke placeres en cykelsti langs bussernes ud- og indstigning, idet passagerer dermed ville stå af og på busserne direkte ud på cykelstien.

- Der er ikke behov for at etablere en stikrydsning til Ulvehøjvej meget tæt på krydset til Mandøvej. Krydsningen ville være vanskelig at gøre trafikssikker for de bløde trafikanter, idet bilister som svinger fra Mandøvej til Okholmvej ikke får tid til at erkende de krydsende cyklister.
- Cyklisterne rammer p-pladsen til Vadehavscentret mere naturligt og i den rigtige side af indkørslen, og selvom Ulvehøjvej skal krydses ved Vadehavscentret er det vurdereret at denne løsning er bedst.

Overvejelser i forhold til Vadehavscentret

- En cykelsti på samme side som Vadehavscentret ville forudsætte at Vadehavscentrets arealer op mod bygningen omlægges og retableres. Der er anlagt særlige grøfter og beplantning mv. som alt sammen er nøje gennemtænkt som en del af den samlede arkitektoniske oplevelse. Der er desuden etableret betalingshegn med særlige låger. Arealerne vil være både vanskelige og meget omkostningstunge at modellere på plads igen.

Overvejelser i forhold til private arealer

- Langs vejens østside ligger en beboelsesejendom tæt på vejen. Ved ejendommen kræves der kun minimum af ekspropriation idet ejendommens hæk i dag står placeret på vejareal. Det vil være muligt at placere en ny hæk langs ejendommen, og der vil stadig være plads til at komme rundt om bygningerne selvom stien placeres langs grunden. Stien trækkes naturligvis så tæt på vejen som muligt.
- Mod nord skal der eksproprieres et markareal og et læhegn fra samme lodsejer. Læhegnet vil blive erstattet i forbindelse med ekspropriationen, og det er således forventningen at lodsejeren vil foranstalte det retableret.

Vurdering af strækningen imellem Vester Vedsted og Sdr. Farup

Den valgte placering af stien som beskrevet ovenfor har flere fordele.

- Det er den korteste strækning og der er let adgang og et logisk forløb
- Det er den strækning hvor der er mindst kørende trafik og det er samtidig den mindst komplicerede.
- Stien ligger primært på eksisterende veje, hvilket betyder færre gener og minimal ekspropriation samt god bæredygtighed.
- Udgifterne holdes på et passende niveau på grund af det ukomplicerede forløb.

Der har som nævnt været ønsket om en placering af stien langs Vester Vedsted Byvej og igennem Sdr. Farup by. Borgernes ide med denne placering var at koble Sdr. Farup by på stien, men forløbet har ikke de samme fordele som det valgte forløb.

- Strækningen er mere kompliceret bl.a. fordi den går igennem Sdr. Farup by, hvor vejprofilen er smalt.
- Der er langt flere gener i form af ekspropriationer.
- På strækningen er der flere overkørsler, hvilket så vidt muligt skal undgås i projektet med den dobbeltrettede sti.
- Store og tunge landbrugsmaskiner, grundet maskinstationen, kombineret med en dobbeltrettede cykelsti er ikke en god løsning ift. trafikssikkerheden.
- Økonomisk set vil en løsning gennem Sdr. Farup fordyre projektet væsentligt.

Et andet vigtigt argument for ikke at bygge en cykelsti igennem Sdr. Farup samt for anvendelse af de eksisterende veje i Vester Vedsted, er at byernes karakter dermed beskyttes.

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 spolerer begge byers landsbypræg.

Det valgte forløb slutter til Sdr. Farup Vej umiddelbart i forbindelse med indkørslen til Sdr. Farup by, og dermed er byen stadig koblet på stien. For at gøre det endnu lettere og mere sikkert at køre fra stien og ind til Sdr. Farup er der i projektet medtaget en hastighedsdæmpende foranstaltning umiddelbart vest for cykelstiens tilslutning til Sdr. farupvej.

Vurdering af strækningen fra Sdr. Farup til Øster Vedsted.

På strækningen har vurderingen som nævnt handlet om hvorvidt stien skulle placeres vest eller øst for vejen.

Der er ikke de store forskelle i forhold til økonomi, og der er heller ikke mærkbare forskelle i forhold til vejens naboer og ekspropriation, men der er til gengæld vigtige forskelle på trafikikkerheden og miljø.

- Med en valgte placering øst for vejen skal stien kun krydse Tørvevej samt en lille adgangsvej til ejendomme på Sdr. Farupvej.
- Med en placering vest for vejen ville der først være krydsning af Sdr. Farupvej ved Sdr. Farup by, og derefter 2 tilslutninger af præstevej samt en krydsning af Yder Bjerrum Vej.
- Miljømæssigt er der i den vestlige side – nord for Yder Bjerrum Vej – et stykke jord helt ud til skel, som er registreret som Natura 2000-område. Natura 2000-områderne bliver som hovedregel beskyttet af den eksisterende natur- og miljølovgivning suppleret med særligt stramme retningslinjer for, hvornår der kan gives tilladelser, der berører Natura 2000-områder.

Den valgte placering i vejens østside er samlet set vurderet at være den mest optimale.