

REFERAT Teknik-, miljø- og klimaudvalget d. 04-01-2023

Mødedato Onsdag d. 04. januar 2023 kl. 13:00

Mødested Byrådssalen

Indholdsfortegnelse

Lukket: Orientering: Budget 2024.....	3
Kriterier for harmonisering af offentlig veje (TMK).....	4
Knudepunkter, Flexharmonisering (TMK).....	7
Status på buskur - Stentofterne (TMK).....	10
Igangsætning af en ny lokalplan - for et boligområde syd for Drøwten (TMK).....	13
Ansøgning om bade- og bådebro i Tambohuse Havn (TMK).....	15
Udvikling af Struer Havn - frigivelse af anlægsmidler (TMK - ØKEB - BY).....	17
Lukket: Orientering (TMK).....	19
Orientering (TMK).....	20
Underskriftsside (TMK).....	21

Punkt 1: Lukket: Orientering: Budget 2024

00.30.00-S55-6-22

Punkt 2: Kriterier for harmonisering af offentlig veje (TMK)

05.01.22-P21-1-22

Resume

Byrådet i Struer kommune har besluttet, at der skal ske en harmonisering af vejene i Struer Kommune. Klassificeringen af vejene skal følge en række principper, som giver en større ensartethed i forhold til om vejene er private fællesveje eller om de er offentlige veje.

Harmoniseringen skal på sigt munde ud i en ændring af vejenes status så de følger samme principper.

Administrationen indstiller,

at kriterierne for harmonisering af offentlig veje godkendes

Sagsfremstilling

I vurderingen af hvilke veje, der skal være henholdsvis offentlige veje og private fællesveje, indgår vejloven samt sammensætningen af de veje, der i dag allerede er private fællesveje. Endvidere indgår den praksis, som Struer Kommune hidtil har praktiseret i udstykninger.

Af vejloven fremgår det, at veje, hvor mere end 50 % af trafikken er gennemkørende, ikke bør være private fællesveje, men optages som offentlige veje. Ved eksisterende veje kan det foregå på baggrund af en trafiktælling.

Med baggrund i vejloven kan følgende veje derfor som udgangspunkt ikke omklassificeres:

- veje, der indgår i det primære vejnet i Struer Kommune jf. kommuneplanen
- veje med rutebusser. Der skal dog foretages en konkret vurdering, da der kan være undtagelser på særlige steder.
- veje, der ikke er trafikveje, men udgør en væsentlig færdselsåre med gennemkørende trafik i det lokale vejnet. Dog undtaget veje, der er stamveje i lukkede områder.
- veje, der kan udgøre en vigtig omkørselsrute, hvis det nærliggende trafikvejnet bliver utilgængeligt.

De nuværende private fællesveje er typisk boligveje og stamveje ind i lukkede områder, der både kan være bolig- og erhvervsområder. Veje i nyudstyknings af samme karakter som førnævnte vil oftest få status af privat fællesvej via lokalplaner.

Kriterierne for harmonisering af vejnettet, hvor veje omklassificeres til private fællesveje, og overdrages til vejenes primære brugere er, at der er tale om veje, som overvejende betjener de tilstødende ejendomme. Som eksempel kan nævnes lukkede veje, stamveje i et lukket område eller veje som ville kunne lukkes uden trafikale og betjeningsmæssige konsekvenser for andre end beboerne på vejen.

Herunder følger opstillede kriterier, for hvornår en vej skal være henholdsvis offentlig vej og privat fællesvej.

Kriterier for offentlige veje:

- veje, som forbinder byer, bydele og bysamfund
- gennemgående veje, som betjener anden trafik end den lokale

- veje i centrum
- større industriveje
- veje, som krydser kommunegrænsen, og som har status som offentlig vej i nabokommunen
- stamveje, som betjener flere (lokalplan-) områder og er lange (efter et forholdsprincip)
- adgangsveje til offentlige parkeringspladser
- veje, som er meget præget af turistattraktioner (vurdering af hver enkelt vej)
- veje, som benyttes af regional- samt lokalbus (rutebusser) (skolebusser må godt køre ad private fællesveje)
- veje, som er facadeløse
- veje, som er adgangsvej til følgende offentlige formål

- skoler/sfo

- daginstitutioner

- bosteder/plejehjem

- haller

- parker og større grønne områder

- havne

- sundhedshuse

Kriterier for private fællesveje:

- boligveje
- stamveje, som betjener få områder
- blinde veje
- veje, som begynder og ender ved en offentlig vej, men som pga. vejens forløb ikke forventes brugt som gennemgående vej, uanset antallet af ejendomme
- veje, som dublerer bedre veje

Følgende steder kan også betjenes af private fællesveje, med mindre vejene er offentlige efter de øvrige kriterier for offentlig vej:

- kirker/præstegårde
- spise- og overnatningssteder
- sognegårde/forsamlingshuse
- offentlige toiletter
- campingpladser
- nationalparker
- renseanlæg
- veje, som er en del af national/regional cykelrute
- veje, som er en del af et overordnet prioriteret stinet, også selvom vejen benyttes som adgang til en kommunal foranstaltning, som f.eks. en tunnel.

Et eksempel på proces er vedlagt som bilag. Ligeledes er der vedlagt et eksempel på en tilstandsrapport for en enkelt vej (Eksemplet er fra Aarhus Kommune og kan tjene som inspiration).

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Harmonisering af veje - proces

eksempel på tilstandsrapport

Punkt 3: Knudepunkter, Flexharmonisering (TMK)

13.05.16-K04-1-21

Resume

Teknik-, miljø- og klimaudvalget vedtog den 11. maj 2022 (pkt. 81) at sende et høringssvar til Midttrafik vedr. harmonisering af den åbne flextrafik. Midttrafik godkendte den 4. november 2022 harmoniseringen af den åbne flextrafik. Harmoniseringen træder i kraft sommeren 2023. Det er op til den enkelte kommune, hvilket serviceniveau borgerne skal tilbydes.

Administrationen indstiller,

at der udpeges servicesteder på togstationer og ved Langhøj og Bremdal skole (scenarie 2) - skønnet årlig udgift 290.000 kr. (2023-priser)

at der ikke udpeges en/flere byzoner

dvs. at der køres til 3. kr. pr. km. til og fra servicesteder og 7 kr. pr. km i resten af kommunen

Sagsfremstilling

I nedenstående bliver knudepunkter/servicesteder til flextur og knudepunkter til plus tur betegnet som "servicesteder".

Den åbne flextrafik består af:

- Flextur

Flextur er kørsel fra en selvvalgt adresse til en anden selvvalgt adresse. Flextur kan benyttes alle ugens dage kl. 6.00-24.00 undtagen 24. og 31. december. Taksten er som udgangspunkt 7 kr. pr. km minimum 35 kr. for borger (i dag er den 4 kr. pr. km. min. 35 kr. i Struer Kommune). Der kan oprettes servicesteder og byzoner, hvor turen tilbydes til en anden pris:

- Byzoner kan oprettes for at undgå konkurrence med fx bybussen og lokalruterne. dvs. der køres til en forhøjet takst på 14 kr. pr. km. min. 100 kr. ind og ud af denne zone.
- Servicesteder kan oprettes så der kan køres til 3 kr. pr. km. min. 22 kr. for de første 20 km., derefter 7 kr. pr. km. til/fra et servicested.

- Plustur

Plustur er kørsel til/fra en adresse til/fra den kollektive trafik. Taksten er 3 kr. pr. km. minimum 22 kr. Billetter og kort fra bus og tog kan bruges. Et servicested kan typisk være en station, banegård eller lignende (i dag tilbyder Struer Kommune ikke Plustur).

- Flexbus

Flexbus er kørsel mellem fastlagte stoppesteder og efter en køreplan - som almindelige busser. Forskellen er, at Flexbus kun kører, når den bestilles. Struer Kommune tilbyder ikke flexbus.

Harmonisering

Harmoniseringen er besluttet for at forenkle den åbne flextrafik:

- Priserne bliver ens i alle kommuner
- Turene kan bestilles som normalt via telefon, app eller online og som noget nyt på rejseplanen

Det er den enkelte kommune, der beslutter serviceniveauet ud fra følgende:

- udpegning af byzone (14 kr. pr. km.)
- udpegning af servicesteder til Flextur (3 kr. pr. km.)
- udpegning af servicesteder til Plustur (3 kr. pr. km)

Administrationen har bedt Midttrafik om at regne på følgende scenarier:

Scenarie 1: Ingen servicesteder

Scenarie 2: Servicesteder ved togstationer og byer uden servicested, der har en skole

(skolen bliver servicested) dvs. servicesteder på følgende steder:

- Hvidbjerg station
- Uglev station
- Humlum station
- Struer station
- Hjerm station
- Langhøj skole
- Bremdal skole

Midttrafik har lavet beregninger ud fra de forskellige scenarier - beregningerne skal ses som en tendens og ikke som de reelle udgifter. Beregningerne er lavet ud fra tal fra 2019 - dvs. før Corona. De af Midttrafik oplyste prisoverslag er desuden uden administrationsomkostninger, er ikke fremskrevet, og der er ikke taget højde for de ekstra udgifter, der er til brændstof mm pga. stigende priser.

Derfor vurderer administrationen efter fremskrivning af de modtagne beregninger, at økonomien kunne se således ud på baggrund af det antal ture Midttrafik vurderer, der vil blive kørt:

Rejsetype	Scenarie 1		Scenarie 2	
	Antal ture	Nettoomk.	Antal ture	Nettoomk.
Flexstur (adresse til adresse)	2.318	165.124	729	37.660
Flexstur (knudepunkt)	0	0	1.589	252.031
I alt (flexstur)	2.318	165.124	2.318	289.691

Der er stor usikkerhed omkring antallet af ture, da ingen ved, hvordan borgerne vil reagere på de nye takster: vil de køre uændret, vil de køre mere eller vil de køre mindre? Derfor skal ovenstående også ses som en tendens og ikke et udtryk for den reelle pris.

Scenarie 1 svarer i princippet til den løsning Struer Kommune havde i 2018, hvor borgerne kunne bestille en flextur til 7 kr. pr. kilometer. Siden midten af 2019 har borgerne kunnet køre til 4 kr. pr. km. i Struer Kommune og til nabokommunerne (Holstebro og Lemvig).

De seneste år har udgifterne til flextrafik set således ud (kørselsudgifter og administrationsudgifter):

2018: 72.660 kr.

2019: 162.072 kr.

2020: 207.953 kr.

2021: 228.178 kr.

2022: 234.000 kr. (forventet forbrug)

Økonomi:

I budgettet som Midttrafiks bestyrelse vedtog den 9. december 2022 skal Struer Kommune indbetale 281.000 kr. i 2023 for flextur (kørselsudgifter: 210.000 kr., administrationsudgifter: 71.000 kr.).

Økonomi

Økonomi kan oplyse, at der i budget 2023 er afsat 290.000 kr. til flextrafik.

Det samlede budget i 2023 for kollektiv trafik er i balance jf. seneste udmelding fra Midttrafik, og der er ikke råderum til yderligere serviceydelser indenfor budgettet.

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Fremtidigt serviceniveau for åben flextrafik - Struer Kommune.pdf

Harmonisering af den åbne flextrafik-midttrafik-4-november-2022-punkt-5

Punkt 4: Status på busskur - Stentofterne (TMK)

05.05.00-G01-3-22

Resume

Administrationen har tidligere med baggrund i den lave benyttelse af stoppestederne fjernet tre udtjente busskure på Stentofterne uden at opstille nye. Ældrerådet ønsker at der opstilles nye busskure. Sagen forelægges med indstilling om at beslutningen om ikke at opstille busskure fastholdes og at der i stedet opstilles bænke mv.

Administrationen indstiller,

- at det ønskede busskur ikke opsættes
- at der som oprindeligt planlagt opsættes vedligeholdelsesfri bæk og lægges fliser på stoppestedet "Stentofterne". Der reetableres med græs og planter på de to andre stoppesteder.

Sagsfremstilling

Administrationen har med baggrund i nedenstående tidligere fjernet 3 udtjente busskure på Stentofterne:

- der er 9 daglige afgang, som passerer de tre busskure på Stentofterne
- der har været foretaget optælling (11.-20. august 2021) af hvor mange passagerer, som hver dag benytter de tre busskure som påstigningssted

Første stoppested (Stentofterne/Vendeplads): Ingen står på

Andet stoppested (Stentofterne): 2,2 personer står i gennemsnit på dagligt

Tredje stoppested (Treskel): 1,3 personer står i gennemsnit på dagligt

- Det foreslås, at der opsættes vedligeholdelsesfri bæk og lægges fliser på stoppestedet "Stentofterne". Der reetableres med græs og planter på de to andre stoppesteder.

Administrationen modtog den 10. marts 2022 en henvendelse fra Ældrerådet (se bilag) med ønsket om at ændre beslutningen om at nedlægge busskurene, og at der opsættes nye busskure med gennemsigtige vægge.

I april 2022 blev Teknik-, miljø- og klimaudvalget orienteret om status på busstoppesteder i Struer by. Antal af påstigninger på de enkelte stoppesteder blev oplistet. Der blev samtidigt fremlagt en oplistning af, hvor der er busstoppesteder med skure, busstoppesteder uden skure, busstoppesteder med bæk og busstoppesteder uden skur og bæk.

Et busstoppested med glasvægge koster i dag 64.000-70.000 kr.

Et sponsoreret busstoppested forudsætter, at annoncørerne vurderer at synlighed eksponering overfor forbipasserende er tilstrækkelig. Administrationen har undersøgt mulighederne for at få flere sponserede busstoppesteder, men synlighed og

antal forbipasserende er ikke tilstrækkelig på Stentofterne.

Udvalget besluttede på mødet den 6. april 2022 (Pkt. 65), at der skulle gennemføres en opdateret tælling, hvorefter sagen behandles igen.

Teknik-, miljø- og klimaudvalget blev 30. september 2021 orienteret om den administrative beslutning om at fjerne busskurene, men der blev ikke truffet politisk beslutning.

Nye tællinger:

Opdaterede tællinger er vedhæftet - se bilag 2. Tallene er sorteret på "Gennemsnitlig påstiger på en hverdag i perioden 14. august - 30. november 2022" i faldende rækkefølge. Det er ændret på bybuskørslen ved køreplansskifte 26. juni 2022. I den nye køreplan betjenes Stentofterne af rute 2 og ikke rute 3 som tidligere var tilfældet i april måned.

For de tre stoppesteder på Stentofterne er tallene gengivet herunder: (tallet i parentes er fra sidste behandling af punktet i april og udført i perioden 11. august - 20. august 2021. Tallet med rødt i parentes er udført i perioden 16.08.2021-30.11.2021):

	Tælling: 14. august - 30. november 2022	Tælling: 11. august - 20. august 2021	Tælling: 16. august - 30. november 2021
Stentofterne/Vendeplads	0 personer står i gennemsnit på dagligt	0 personer står i gennemsnit på dagligt	0 personer står i gennemsnit på dagligt
Stentofterne	1,3 personer står i gennemsnit på dagligt	2,2 personer står i gennemsnit på dagligt	1,7 personer står i gennemsnit på dagligt
Treskel	1,5 personer står i gennemsnit på dagligt	1,3 personer står i gennemsnit på dagligt	1,5 personer står i gennemsnit på dagligt

Under den første tælling i perioden 11. august - 20. august 2021: var der krav om mundbind til og med 13. august 2021.

Den anden tælling blev lavet i perioden 16.08.2021-30.11.2021. Her var der krav om mundbind i den kollektive trafik fra den 29. november og frem. Denne tælling blev lavet til dagsordenspunktet "Orientering: Optælling af busskure og stoppesteder" Pkt. 62, Teknik-, miljø- og klimaudvalget den 6. april 2022.

Under den nyeste tælling har der ikke været restriktioner i den kollektive trafik.

Ovenstående tal viser en stabil benyttelse af stoppestederne på Stentofterne.

Konklusion

Ud af Struer Kommunes i alt 133 stoppesteder ender ovennævnte stoppesteder langt nede på listen over påstigere. Samtidig ender de langt nede på listen over stoppesteder, der ingen ventefaciliteter har og har flere påstigere. Det er derfor administrationens indstilling, at der ikke opsættes nye buskure.

Økonomi

Økonomi kan oplyse, at der fra 2023 og frem årligt er afsat 52.000 kr. til ventefaciliteter som skal dække buskure, reparationer, skiltning og udskiftning af buskøreplaner.

I det nuværende budget er der ikke mulighed for at finansiere nye buskure, medmindre der sker omprioritering indenfor udvalgets budgetramme.

Beslutning

Palle Lykke Ravn, Claus Søgaard Andersen og Niels Viggo Lynghøj begærede sagen i byrådet.

Bilag

Brev fra Ældrerådet vedr. buskure

Bilag 2 Destinationer i Struer Kommune Efterår 2022

Punkt 5: Igangsætning af en ny lokalplan - for et boligområde syd for Drøwten (TMK)

01.02.05-P16-8-19

Administrationen indstiller,

at der igangsættes udarbejdelse af en ny lokalplan, som indarbejder de i sagsfremstillingen opstillede ændringer, pkt. 1-5.

Sagsfremstilling

Området er i dag omfattet af lokalplan nr. 283 (bilag 1), for et område syd for Drøwten i Struer, som blev vedtaget af Struer Byråd i 2006.

Siden lokalplanens vedtagelse er første etape udbygget med ca. 50 enfamiliehuse i den nordlige del af lokalplanområdet.

I forbindelse med byggemodning og udbygning af første etape har der vist sig at være ønske om at sikre nogle forhold, som man ikke var opmærksom på i forbindelse med udarbejdelse og vedtagelse af lokalplan nr. 283. Dette vedrører blandt andet håndtering af stigende nedbørsmængder samt at sikre, at et eksisterende dige ikke fjernes i forbindelse med udbygning af næste etape af boligområdet. Derudover er kommuneplanrammerne blevet ændret med vedtagelse af Kommuneplan 2020, så gældende lokalplan ikke længere er i overensstemmelse med Kommuneplanen 2020, for Struer Kommune.

Administrationen anbefaler, at der udarbejdes en ny lokalplan, men hvor principperne i den nugældende lokalplan nr. 283 fastholdes, for at sikre helheden og den planlægningsmæssige idé i området.

Der anbefales følgende justeringer:

1. Lokalplanens afgrænsning reduceres, så den omfatter rammeområde 1 B 20 og 1 R 3 (Folkeskoven), Kommuneplan 2020 samt at lokalplanens delområder tilpasses, så de følger kommuneplanrammernes geografi.
2. Der fastlægges en befæstelsesgrad på maks. 35 % for den enkelte grund.
3. Der fastlægges bestemmelser som præciserer placering af overkørsler til ejendomme, som ligger langs det østlige skel af stamvejen.
4. Illustrationsplanen revideres, så et eksisterende dige gennem området friholdes for bebyggelse
5. Der åbnes mulighed for, at en større andel af lokalplanområdet kan anvendes til tæt-lav bebyggelse.

Ad. 1

I forbindelse med vedtagelse af Kommuneplan 2020 er rammeområde 1 B 21, som var udlagt til boligformål, blevet udtaget og området er tilbageført til landzone. Lokalplan nr. 283 er derfor ikke i overensstemmelse med gældende Kommuneplan 2020. Der udarbejdes en ny lokalplan som omfatter rammeområde 1 B 20 og 1 R 3, som er udlagt til henholdsvis boligområde og rekreativt område i Kommuneplan 2020. Lokalplanens afgrænsning er vist på bilag 2.

Ad. 2

Struer Kommune ønsker at fastholde en regulering af mængden af vand, som må ledes til regnvandskloakken. Spildevandsplan 2020-2027 for Struer Kommune fastlægger, at grunde til åben-lav og tæt-lav bebyggelse må befæstes

højest 35 % af grundens samlede areal, hvilket ønskes fulgt op af bestemmelser i den nye lokalplan. Befæstelsesgraden skal sikre, at udledningen af regnvand er tilpasset regnvandsledningens dimensioner. Ved højere befæstelse af de enkelte grund, desto mere vand skal kloaknettet håndtere. Samtidig forventes der øget nedbørsmængder i fremtiden, som vil belaste kloaknettet yderligere, hvis befæstelsesgraden ikke reguleres.

I forbindelse med byggesagsbehandling af de individuelle byggeprojekter i området, vil administrationen skulle påse, at der højst befæstes 35% af grundens størrelse. Befæstes der ud over de 35%, skal vandet fra den del der overstiger 35% af grundens areal, tilbageholdes og nedsives på egen grund.

I forhold til ejendomme hvor der er meddelt byggetilladelse, vil der ikke skulle foretages ændringer (lovlige eksisterende forhold). Hvis der i forbindelse med eksisterende ejendomme ansøges om byggetilladelse til en tilbygning eller lignende, vil administrationen skulle påse ejendommens samlede befæstigelse.

Ved befæstede arealer forstås: veje, bebyggelse, belægning mm. som er helt- eller delvist uigennemtrængelige for vand.

Ad. 3

I den nugældende lokalplan nr. 283 (§ 6.9) er det fastlagt, at garage/carporte skal opføres vest for énfamiliehuset. For de grunde der ligger langs stamvejens østlige skel, betyder det, at overkørslerne vil være placeret med kort afstand til boligvejenes tilslutning til stamvejen. For at minimere farlige situationer for især bløde trafikanter, bør garager/carporte (overkørsler) til ejendomme, der ligger langs stamvejens østlige skel, placeres øst for énfamiliehuset, som vist i princippet på bilag 3. Dette forhold ønskes indarbejdet i den nye lokalplan.

Ad. 4

Et eksisterende dige gennemskærer området. Diget er ikke beskyttet, men det ønskes bevaret og indarbejdet som et rekreativt element i boligområdet, da det er en del af områdets og Gimsing Kirkes kulturhistorie.

Der er udarbejdet et udkast til en ny udstykningsplan for at kunne vurdere reduktionen i antal parcelhusgrunde, hvis diget friholdes for bebyggelse. Det forventes, at der vil ske en reduktion i byggegrunde på ca. 12-16 enheder, som vist i princippet på bilag 4.

Ad. 5

For at sikre, at der kan tilbydes et bredere udvalg af bosætningsmuligheder inden for lokalplanområdet, ønskes der indarbejdet delområder, som også kan anvendes til tæt-lav bebyggelse i form af kæde-, række og dobbelthuse.

Beslutning

Godkendt.

Bilag

Bilag 1 - Lokalplan 283_vedtaget sep. 2006

Bilag 2 - Princip_Lokalplanområde

Bilag 3 - Princip_placering af overkørsler

Bilag 4 - udkast_ny udstykningsplan

Punkt 6: Ansøgning om bade- og bådebro i Tambohuse Havn (TMK)

01.24.16-P19-2-22

Resume

Sagen vedr. etablering af en ny badebro ved Tambohuse har tidligere været behandlet i Teknik-, Miljø- og Klimaudvalget (11.11.2022 pkt. 158). Ansøger har efterfølgende eftersendt en dispensationsansøgning (vedlagt), som ansøger i første omgang havde glemt at medsende. Sagen sendes derfor til fornyet behandling.

I Tambohuse er der lokalt et ønske om at etablere en ny badebro. På kyststrækningen er der allerede to bade- og bådebroer. En etablering af en ny badebro vil være ca. 70 meter fra den ene af de eksisterende, hvilket er i konflikt med afstandskravet vedtaget i Kommuneplanen 2020. Ansøger ønsker en dispensation til at fravige afstandskravet for opføre en ny bro og samtidig lade de nuværende broer blive liggende.

Administrationen indstiller, at

der ikke meddeles dispensation og afstandskravet i Kommuneplanen dermed ikke fraviges.

Sagsfremstilling

Tambohuse Naturhavn, vinterbadeklubben, Tambohuse Kro & Badehotel, kajakklubben og bylauget i Tambohuse ønsker at opføre en ny offentlig tilgængelig badebro til brugere af havnen, besøgende, turister og foreningslivet. For nuværende bruges en eksisterende privatejet flydebro, som dog er af ældre dato og kun er opsat i sommerperioden (Orange streg bilag 1). Grundet et øget brug af denne flydebro ønsker ansøger at opføre en nyere og mere professionel bro, som kan være ude året rundt og være placeret tættere på havnen og kroen (Pink streg bilag 1). Ansøger ser den nye badebro som en naturlig udvikling af Tambohuse Naturhavn. Badebroen har en bredde på 1,5 meter og er ca. 15,5 meter.

Den nye bro kan ikke placeres tættere på naturhavnens sydlige hofde end ca. 47 meter på grund af et råstofindvindingsområde (sandfang) (Bilag 1). Den eksisterende flydebro ligger i en afstand på 117 meter til hofden. Da ansøger ønsker at beholde den eksisterende flydebro, vil det betyde, at der kun vil være 70 meter mellem flydebroen og den nye bro. Dette er i konflikt med minimumafstanden på 200 meter vedtaget i Kommuneplanens retningslinje nr. 40, som har til formål at sikre, at kyststrækningen stadig opleves uberørt.

Ansøger ønsker at bibeholde den gamle flydebro og samtidig opføre den nye bro. Ansøger ønsker derfor en dispensation til at fravige retningslinjen i Kommuneplanen.

Den eksisterende flydebro er opsat uden tilladelse. I 1989 har ejerne fået tilladelse af Trafikministeriet til en pælebro. Da man udskiftede pælebroen til en flydebro, krævede dette fornyet tilladelse, som ikke er blevet ansøgt.

På kyststrækningen findes der også en anden bade- og bådebro i en afstand på ca. 272 meter til hofden (Turkis streg bilag 1). Denne er derfor ikke i konflikt med afstandskravet i forhold til den nye bro, men den har indflydelse på hvordan kyststrækningen samlet set opleves og bør derfor tages med i betragtningen.

På længere sigt ønsker ansøger at ansøge Kystdirektoratet om at flytte broen hen på hofden, som ligger lige nord for sandfanget (bilag 1). Ansøger ønsker dog for nuværende at placere badebroen på placeringen lige syd for sandfanget da midlerne de har fået tildelt kun er tilgængelige indtil sommeren '23 og Kystdirektoratet, der skal give tilladelse til en bro på hofden, har en sagsbehandlingstid på op til 1 år. En placering på hofden vil dog også være i konflikt med afstandskravet i kommuneplanen grundet tilstedeværelsen af den gamle flydebro.

En fravigelse af kommuneplanens retningslinjer kan danne præcedens for fremtidige ansøgninger, hvilket kan resultere i, at kyststrækningerne ikke længere opleves uberørte og harmoniske. Omvendt vil en ny bro på den ønskede placering være tættere på de offentlige brugere samt være tilgængelig året rundt og kan ses som et naturligt skridt i fornyelsen af havnemiljøet i Tambohuse.

Det er administrationens anbefaling, at der ikke skal fraviges fra afstandskravet i kommuneplanen. Det vurderes ikke, at antallet af borgere og turister i Tambohuse udgør et grundlag for, at der er behov for tre badebroer langs kyststrækningen, og dermed heller ikke en begrundelse for at fravige kommuneplanens retningslinjer. Uden dispensation vil en opsætning af den nye badebro kræve at den gamle badebro fjernes for at følge retningslinjen i kommuneplanen.

Beslutning

Idet udvalget vurderer, at den ansøgte bro ikke væsentligt vil forstyrre den samlede kyststrækning som uberørt og harmonisk, da den placeres indenfor et bebygget område i tilknyttet to eksisterende broer, dispenseres der i dette konkrete tilfælde fra afstandskravet på 200 meter i kommuneplanen.

Bilag

Bilag 1 - Tambohuse badebroer

Dispensationsansøgning

Punkt 7: Udvikling af Struer Havn - frigivelse af anlægsmidler (TMK - ØKEB - BY)

08.00.00-Ø00-2-22

Administrationen indstiller,

at det afsatte anlægsbudget på 1,5 mio. kr. til udvikling af Struer Havn i 2023 frigives.

Sagsfremstilling

Struer Kommune har igangsat et ambitiøst byudviklingsprojekt med en langsigtet transformation af det tidligere erhvervsområde på Struer Havn. Området skal udvikles til en unik og levende bydel, som kobler sig på Struer Midtby, hvormed forbindelsen mellem by, havn og fjord styrkes.

Visionerne for Struer Havn er beskrevet i ”Byen til Fjorden – Udviklingsplan for Struer Havn” (2020), som rammesætter og konkretiserer den langsigtede omdannelse af havneområdet til Struers nye bydel.

Udviklingsplanen for Struer Havn blev politisk godkendt i 2020.

Udvikling af havneområdet går nu ind i en ny fase – fra formulering af visioner og udviklingsplaner til konkret strategisk by- og havneudvikling – herunder realisering af etape 1, transformationen af Gammel Havn.

Den overordnede og faseopdelte procesplan samt hovedelementerne i de planlagte indledende opgaver for udvikling af Gammel Havn er præsenteret for styregruppen for havneudvikling på møde den 23. november 2023.

I 2023 vil fokus være på:

Strategisk kommunikation, gennemførelse af den indledende markedsdialog, kvalificering af udbudsgrundlaget, gennemførelse af tekniske forundersøgelser og udarbejdelse af overordnede økonomi- og finansieringsmodeller.

Struer Byråd har afsat 1,5 mio. kr. i 2023 til udvikling af Struer Havn.

Anlægsmidlerne foreslås anvendt til at gennemføre ovennævnte aktiviteter, med bl.a. følgende konkrete opgaver:

- Kommunikationskonsulent og IT-plattform

Udvikling og hosting af website (subsite til www.struer.dk), logo mv.

- Bygherrerådgivning

Inkl. projektmodning af Gl. Havn, kvalificering af udbudsgrundlaget, markeds- og byggeøkonomisk rådgivning

- Juridisk rådgivning

Udviklings- og udbudsstrategi, markedsdialog

- Teknisk rådgivning

Tekniske forundersøgelser, principper for infrastruktur, klimasikring mv. Udarbejdelse af økonomiske overslag

- Lystbådehavnen

Bygherrerådgivning ifm. eventuelle projekter

- Borgerinddragelse

Borgermøder, forplejning mv.

Økonomi

Økonomi kan oplyse, at der i anlægsbudgettet er afsat følgende til udvikling af området ved havnen i Struer (pulje):

2023	2024	2025	2026
1,5 mio. kr.	1,5 mio. kr.	4,0 mio. kr.	4,0 mio. kr.

Beslutning

Indstilles godkendt.

Punkt 8: Lukket: Orientering (TMK)

00.22.00-G01-4-23

Punkt 9: Orientering (TMK)

00.22.00-G01-4-23

Beslutning

Intet.

Punkt 10: Underskriftsside (TMK)

00.22.04-P35-1-22

Beslutning

-