

# **REFERAT Teknik & Byggeudvalget 2018-2021 d. 15-05-2020**

**Mødedato** Fredag d. 15. maj 2020 kl. 08:30

**Mødested** Byrådssalen

**Mødedeltagere** Søren Heide Lambertsen, Henning Ravn, Alex Sørensen, Anders Rohr Jørgensen, Mussa Utto

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Teknik & Byggeudvalget - Temadrøftelse 2 - Budget 2021-24.....	4
Implementering af Marbækplanen – fredeliggørelse for motortrafik.....	6
Nyt vejnavn - 30 nye boliger ved Kystparken.....	11
Skitseprojekt og Arealerhvervelse ved ekspropriation til etablering af cykelsti fra Ribe til Vadehave	13
Opklassificering af private fællesveje og ændringer i vejens funktioner for etablering af cykelsti fra	17
Forbedring af vandmiljøet ved Sædding.....	21
Revision af regulativ for husholdningsaffald.....	23
Revision af regulativ for erhvervsaffald.....	25
Strategisk udviklingsplan, Stengårdsvej, høringssvar.....	27
Information, forespørgsler og orientering.....	30

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

**Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020**

Godkendt.

## **Punkt 2: Teknik & Byggeudvalget - Temadrøftelse 2 - Budget 2021-24**

20/9890

### **Resumé**

Som led i budgetprocessen igangsættes de forberedende arbejder i fagudvalgene.

### **Sagsfremstilling**

I henhold til budgetstrategien for Budget 2021-24 anmoder Økonomiudvalget de enkelte fagudvalg om at afholde 1-2 temamøder med følgende emner:

- Hvordan kan det eksisterende budget udnyttes bedre (0,5% reserveres til politiske forhandlinger)
- Omprioriteringer inden for udvalgets egen ramme.

Der er planlagt følgende mødeforløb i Teknik & Byggeudvalget:

Mødedato	Indhold
1. maj	På disse møder drøfter udvalget tidsplan, anlæg og udfordringer indenfor eget område, herunder mulighed for omprioriteringer indenfor eget område.
15. maj	
19. juni	Materialet til 1. behandling af budgettet gennemgås.

Uddrag fra budgetstrategien:

Med budgetstrategien lægges der op til, at udvalgene skal forpligtes på en dialog om, hvordan det nuværende budget kan anvendes bedre. I praksis sker det ved, at Økonomiudvalget foretager en teknisk rammeudmelding til udvalgene i forbindelse med budgetstrategien. Udvalgene forpligtes dermed på en drøftelse af, hvad man kan få for 99,5 % af rammen (udvalgenes tekniske budgetter justeres tilsvarende). De resterende 0,5 % af budgetterne (svarende til ca. 25 mio. kr. om året) hensættes herefter i en centralpulje til brug for de politiske forhandlinger.

Til orientering vedlægges også et overblik over fordelingen af 0,5 %.

### **Kompetencer**

Teknik & Byggeudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- Teknik & Byggeudvalget drøfter Budget 2021-24.

**Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020**

Drøftet.

## **Bilag**

Beregning af råderum 0,5 % med opsplitting af 2021 - version 4

# Punkt 3: 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.

Bilag 2 "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 friluftoplevelsen. Hensigten har kun sekundært været at skabe større trafikikkerhed, 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 Skelvevej, 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, trafikens 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.

### **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 4: Nyt vejnavn - 30 nye boliger ved Kystparken

20/9399

### Resumé

Ungdomsbo skal opføre 30 nye familieboliger (rækkehuse) på grunden mellem Kystparken, Fyrparken og Strandvænget i Sædding. I den forbindelse ønsker Ungdomsbo, at det nye boligområde tildeles et selvstændigt vejnavn. Teknik & Miljø samt lokalrådet bakker op om dette.

### Sagsfremstilling

Det nye boligområde er endelig vedtaget i lokalplan 02-010-0004 i november 2019.



Teknik & Miljø anbefaler, at det nye område tildeles et selvstændigt vejnavn. Bygherre har selv foreslået vejnavnet Kystvænget. Dette forslag er blevet forelagt lokalrådet, som finder forslaget fint.

### Lovgrundlag, planer mv.

Bekendtgørelse om vejnavne og adresser, nr. 271 af 13. april 2018.

### Økonomi

Der er ingen økonomi forbundet med nærværende sag, ud over indkøb og opsætning af vejnavneskilte. Dette finansieres af byggemodningen.

### Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget.

## **Høring**

Såfremt Teknik & Byggeudvalget godkender ovenstående forslag, annonceres dette på Esbjerg Kommunes hjemmeside med en høringsfrist på 4 uger.

## **Vurdering herunder alternativer**

Alternativt kan den nye boligvej, tildeles vejnavnet Kystparken som en sidevej til den eksisterende vej med samme navn.

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- den nye boligvej i Sædding tildeles vejnavnet Kystvænget, såfremt der efter annoncering på Esbjerg Kommunes hjemmeside ikke indkommer væsentlige indsigelser

## **Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020**

Godkendt.

# Punkt 5: 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.

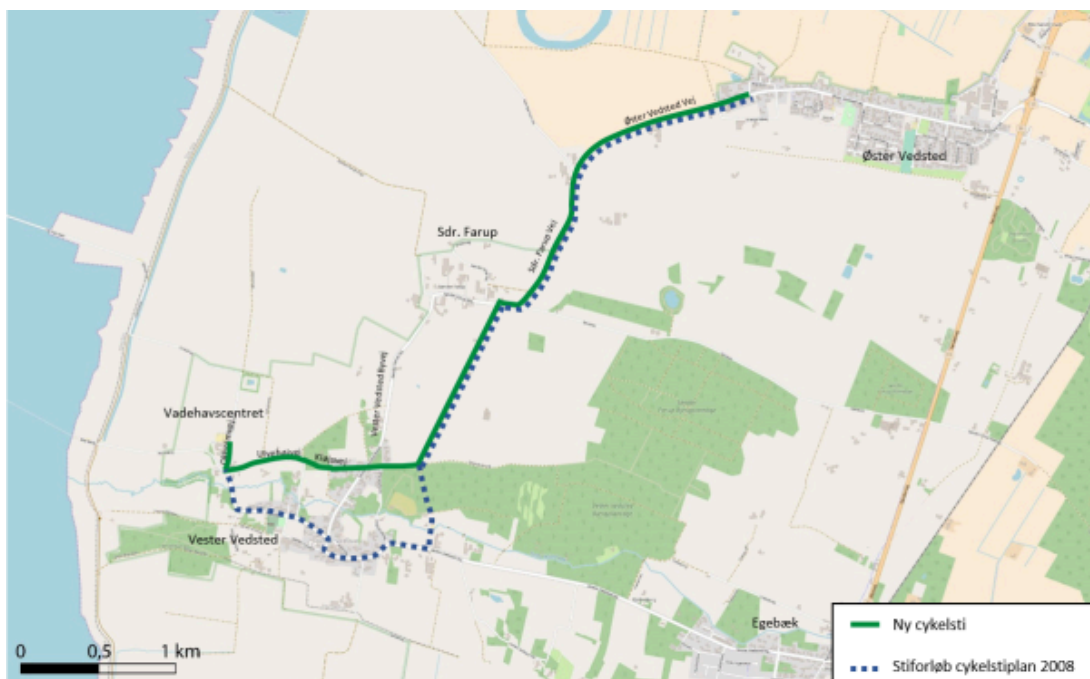
I løbet af 2019 og 2020 har der været afholdt møder med interessenter og lodsejere, og der er i den forbindelse indkommet spørgsmål, ønsker og ideer til projektet. Disse er blevet indarbejdet, hvor det er vurderet muligt.

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 cykelpendlerrute 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 vejklungebyer, 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.

## **Bilag**

Baggrund for rutevalg og placering af cykelstien

Detaljer om stiens forløb

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

# Punkt 6: 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 trafikal 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, Vestkystruten N(1), som netop løber på den pågældende strækning.

Da kommunen i sin tid etablerede den temabaserede Panoramarute 403, fravalgtes 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.

### **Bilag**

Baggrund for rutevalg og placering af cykelstien

Detaljer om stiens forløb

# Punkt 7: Forbedring af vandmiljøet ved Sædding

20/10551

## Resumé

Der bliver løbende arbejdet med at minimere overløb af opblandet spildevand og regnvand for på den vis at arbejde hen mod bedre badevandkvalitet ved Sædding og i sidste ende i Vadehavet. Arbejdet tager blandt andet udgangspunkt i den nuværende spildevandsplan.

## Sagsfremstilling

Fovrfeld Ådal

For at reducere antallet af overløb fra overløbsbygværker (OBV 9, 10 og 11) i den nederste del af Fovrfeld Ådal, vil der i 2020 blive etableret en større ledning fra Overløbs Byg Værk nr. 10 til Renseanlæg Vest. Samtidigt etableres en ændret styring, som reducerer kloaksystemets tilledning ved OBV 13 (ved Trafikhavnene), så der i en overgangsperiode, indtil der er sket en større frakobling af regnvand gennem separatkloakering i Esbjerg Midtby, sker marginalt oftere overløb til Trafikhavnen.

Sædding Strand

Separatkloakering

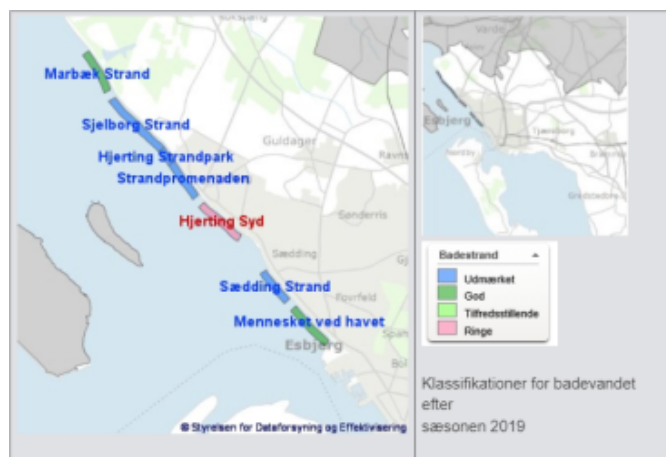
Et område ved Borgervænget i Sædding forventes separatkloakeret i 2028, og det vil blive vurderet om regnvandet kan nedsives.

Overfladevand

Renovering af pumpestation ud for Femhøjevej gennemføres i 2020, som afslutning på at nærområdet er blevet separatkloakeret. Ved renoveringen bliver rensningen af regnvandet forbedret.

Bakterier

Regnvand har et langt mindre indhold af colibakterier end regnvand opblandet med spildevand. Separering af spildevand og regnvand vil derfor medføre en mindre bakteriel belastning af badevandet. Erfaringer fra litteraturen har vist, at udledning af regnvand til recipienter sjældent er årsag til dårlig badevandskvalitet.



## Spildevandsplan 2022-2027

I forbindelse med arbejdet med den nye spildevandsplan arbejder Teknik & Miljø sammen med DIN Forsyning på, at der bliver opstillet mål og handlinger i planen om:

- at der gennemføres en indsats for en bedre kvantificering af størrelsen af overløbene i Esbjerg Kommune, så indsatsen for reduktion af overløb kan optimeres, og
- at der etableres et bedre varslingsystem i forbindelse med overløb fra bygværker, som giver et mere retvisende billede i forhold til badevandskvaliteten.

## **Kompetencer**

Plan & Miljøudvalget > Teknik & Byggeudvalget

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning Plan & Miljøudvalg den 05-05-2020**

Taget til efterretning.

## **Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020**

Taget til efterretning.

## **Punkt 8: 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 i den nye madaffaldsspand som en del af kommunens nye 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**

Teknik & Byggeudvalget > Plan & Miljøudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet

## **Konsekvenser for andre udvalg**

Teknik & Byggeudvalget høres i denne sag, da affaldsdriften håndteres af dette udvalg, men afgørelser truffet iht. Regulativ for husholdningsaffald ligger under Plan & Miljøudvalget.

## **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.

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- Teknik & Byggeudvalget høres i sagen.

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.

## **Bilag**

FORSLAG Regulativ for husholdningsaffald 2020 - maj 2020

# Punkt 9: 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 akkumulatører og udtjente batterier og akkumulatører (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

Teknik & Byggeudvalget > Plan & Miljøudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet.

## Konsekvenser for andre udvalg

Teknik & Byggeudvalget høres i denne sag, da driften af området håndteres af dette udvalg, men afgørelser truffet iht. Regulativ for erhvervsaffald ligger under Plan og Miljøudvalget.

## **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.

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- Teknik & Byggeudvalget høres i sagen.

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.

## **Bilag**

FORSLAG Regulativ for erhvervsaffald 2020 - maj 2020

## Punkt 10: Strategisk udviklingsplan, Stengårdsvej, høringsvar

17/7315

### Resumé

Den strategiske udviklingsplan (SUP) for Stengårdsvej har været udsendt i offentlig høring i 8 uger.

Der er er indkommet 2 høringsvar: Et samlet svar fra UCSyd/SDU og et svar fra Bakkeskolen, Cosmos. Begge svar har fokus på de fysiske tiltag, som er foreslået i SUP'en.



### Sagsfremstilling

Der er indkommet to høringsvar, der begge omhandler forslagene til fysiske indgreb i området. Et samlet svar fra UCSyd og SDU og et svar fra Bakkeskolen, Cosmos.

Høringsvar fra UCSyd/SDU:

UCSyd og SDU er meget interesserede i udformningen af bydelen og vil derfor gerne fremadrettet være i tæt dialog med kommunen, da de ser sig selv som et vigtigt aktiv for at udvikle området til et socialt bæredygtigt byområde.

Renovering og bygningsmæssig åbning af Bakkeskolen fremstår som en god og hensigtsmæssig investering. Det anses dog som problematisk med en fortætning i bygningsmassen i form af springhal og lethal i forbindelse med Bakkeskolens sport+ linje, hvis det skal ligge på UCSyds areal, da det vil betyde inddragelse af parkeringspladser.

Faunaforbindelsen over Degnevej ses heller ikke som en realistisk mulighed, da det også betyder nedlægning af et stort antal parkeringspladser.

Ligeledes kan UCSyd/SDU ikke acceptere en gennembrydning i bygninger for at skabe ”campusstrøget”, men ser et potentiale i at arbejde med at forstærke de nuværende tværgående forbindelser.

Bemærkning:

I SUP'en ligger der to forslag til placering af lethal, henholdsvis på cirkusgrunden (s. 49) og UCSyds areal (s. 59). En evt. etablering af faunabroen vil kræve mindre ændringer, men ikke nedlæggelse af Pulsparken (s. 48). Der er sideløbende, i Børn & Kultur, arbejdet med en placering af springhal på Bakkeskolens areal.

Hørings svar fra Bakkeskolen Cosmos:

Bakkeskolen ser sig selv som ”mellemrummet” mellem Stengårdsvej og det omkringliggende samfund. Som sådan vil det være hensigtsmæssigt, at de bliver meget centrale og får ressourcer til opgaven som central driver i området.

Bakkeskolen Cosmosskolen har to altoverskyggende ambitioner;

- 1) ... at være en fantastisk skole for de børn (og forældre), der er tilmeldt skolen
- 2) ... at være hele Jerne lokalområdes - inkl. Stengårdsvejs – foretrukne folkeskole

Men skal Bakkeskolen kunne opfylde sin ambition om at blive hele Jernes samlingspunkt, så kræver det et markant fysisk løft.

Bakkeskolen udpeger derfor følgende prioriteter:

- at ”faunavejen” prioriteres som trygt bindeled mellem Stengårdsvej og villakvarterene omkring Bakkeskolen (og dermed også en tryk skolevej/kammeratskabsvej)
- at alt nybyggeri, der appellerer til fælleskab såvel sportslig som kulturelt placeres ved Bakkeskolen Cosmos (fx sportshal med springfaciliteter og fælles foyer med skolens festsal, som således kan blive et kultur-/foreningsfællesskabsrum)
- at Bakkeskolen bliver moderniseret og istandsat
- at der etableres indbydende udearealer (herunder attraktiv legeplads og kunststof-fodboldbane), der inviterer børn, forældre, foreningsaktive og foreningsfrie sportsfolk samtidig med, at de udelukker uhensigtsmæssige grupperinger.

## **Kompetencer**

Teknik & Byggeudvalget > Sundhed & Omsorgsudvalget > Plan & Miljøudvalget > Kultur & Fritidsudvalget > Børn & Familieudvalget > Social & Arbejdsmarkedsudvalget

## **Vurdering herunder alternativer**

Ingen af de to indsendte bemærkningsskrivelser har betydning for selve SUP'en, men er vurderet som synspunkter i forhold til, hvordan det videre arbejde i området skal gennemføres.

Prioriteringen vil her blive en politisk sag i hvert tilfælde og fastlægges ikke i Den Strategiske Udviklingsplan.

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- høringssvarene tages til efterretning.

## **Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020**

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Høringssvar udviklingsplan, Bakkeskolen.pdf

Høringssvar fra UC SYD-SDU-Strategisk udviklingsplan Stengårdsvej-final.pdf

Strategisk udviklingsplan Stengårdsvej Fase 3

## **Punkt 11: Information, forespørgsler og orientering**

19/41499

### **Information/forespørgsler**

#### **Generel orientering**

20/10908

Orientering om renovering af Kongensgade etape 6.

15/8018

Forlængelse af jagtlejekontrakt på jagten i de kommunale skove.

#### **Afgørelse truffet af forvaltningen eller efter bemyndigelse**

Intet

#### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

- Teknik & Byggeudvalget orienteres

#### **Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 15-05-2020**

Orientering givet.

#### **Bilag**

Orientering om renovering af Kongensgade etape 6

Forlængelse af jagtlejekontrakt på jagten i de kommunale skove

Dagsordenspunkt fra møde den 29-05-2015 i Teknik & Byggeudvalg - Genforhandling jagtlejekontrakter vedr. de kommunale skove

Jagtlejeaftale for de kommunale skove 2015 til 2020 - Underskrevet