

# REFERAT Plan, By & Lokalsamfundsudvalget d. 22-06-2026

**Mødedato** Mandag d. 22. juni 2026 kl. 11:30

**Mødested** Mødelokale Stranden

**Mødedeltagere** Bo H. Hollænder (O), Dino Selimovic (C), Hans Erik Møller (Løsgænger), Henning Hyllested (Ø), Henrik Andersen (V), Klaus Sandfeld (V), Kurt Bjerrum (V)

# Indholdsfortegnelse

|                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Godkendelse af dagsorden.....                                                                          | 3  |
| 2. Temadrøftelse Trafik og Mobilitetsplan.....                                                         | 5  |
| 1. budgetrevision pr. 30. april 2026 for Plan, By & Lokalsamfundsudvalgets område.....                 | 7  |
| Drøftelse af Plan, By & Lokalsamfundsudvalgets besøg hos lokalrådene i foråret 2026.....               | 10 |
| Forslag til lokalplan for Aflastningsområde, Limfjordsvej 16, Esbjerg.....                             | 13 |
| Forslag til lokalplan for tæt-lave boliger ved Andrupgård, Esbjerg Ø.....                              | 17 |
| Forslag om justering af "Strategi for elektronisk skiltning".....                                      | 21 |
| Nyt erhvervsbyggeri som erstatning for eksisterende - Lourupvej 5, Gørding.....                        | 24 |
| Den Skæve Bane - Indsendelse af forhåndsansøgning til ekstern fond samt valg af to repræsentanter..... | 29 |
| Status for indsats i "Grøn Trepert".....                                                               | 33 |
| Tværkommunale cykelforbindelser - Cykelalliance Syd.....                                               | 37 |
| Information, orientering og forespørgsler.....                                                         | 43 |
| Lukket: Godkendelse af underskriftsblad.....                                                           | 45 |

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

## **Beslutning**

Godkendt.

## **Punkt 2: 2. Temadrøftelse Trafik og Mobilitetsplan**

mig-a-2022-11064

## **Resumé**

2. temadrøftelse i arbejdet med en revitalisering af politik og plan for trafik og mobilitetsområdet dækkende hele Esbjerg Kommune.

Der er behov for en politisk retning, så Teknik & Miljø har mulighed for at arbejde strategisk og langsigtet med de elementer af af erhvervslivets og borgernes mobilitet, der kræver længerevarende indsatser.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget drøfter, med udgangspunkt i en række cases, en fælles retning for forholdet mellem byliv og mennesker og bilernes tilgængelighed i hovedbyerne.

## **Sagsfremstilling**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget fik på møde 8. juni 2026 en introduktion til og baggrund for det indholdsmæssige i en workshop på udvalgets 2. temadrøftelse 22. juni 2026.

Formålet med workshopen er, med udgangspunkt i nogle cases, at arbejde med at sætte en politisk retning for Teknik & Miljø's arbejde med en tilretning af Trafik & Mobilitets politikken og -planen på de områder, hvor udvalget har tilkendegivet størst intern uenighed, parkering og tilgængeligheden for biler i hovedbyerne i Esbjerg Kommune.

Workshopen indledes med en fælles præsentation af de centrale hensyn, balancer og temaer i Trafik og Mobilitets politikken og -planen, der synliggør, at mobilitetsområdet er meget mere end biler og parkering, og meget væsentlig for borgernes oplevelse af hverdagslivet og erhvervslivets udvikling.

Det er helt afgørende, at der sættes en politisk retning i arbejdet med udvikling af borgernes og erhvervslivets mobilitet, der gør det muligt at arbejde strategisk og langsigtet, og i særdeleshed på områder, hvor det er en længerevarende indsats, der gør forskellen, f.eks. på den kollektive trafik, busrutenettes kobling og samspil med nærbane og jernbane, erhvervslivets overgang til mere energieffektive transportere og mål om, at flere benytter cyklen som et muligt alternativt transportmiddel på de korte og mellemlange ture.

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at temaet drøftes

## **Beslutning**

Drøftet.

### **Punkt 3: 1. budgetrevision pr. 30. april 2026 for Plan, By & Lokalsamfundsudvalgets område**

EMN-26/0003052

## Resumé

Der gennemføres 2 budgetrevisioner i 2026, som finder sted henholdsvis 30. april og 30. september.

Budgetrevisionen indeholder bevillingsansøgninger, der vurderes nødvendige som følge af forventet regnskab. Desuden indeholder budgetrevisionen en vurdering af aktuelle opmærksomhedspunkter på fagudvalgets område.

Der er i denne sag tillægsbevillinger og omplaceringer af mindre karakter for samlet 1,6 mio. kr.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal tage stilling til, om sagen kan indgå i den samlede budgetrevision for Esbjerg Kommune.

## Sagsfremstilling

Overblik over de økonomiske konsekvenser af budgetrevisionen fremgår af nedenstående tabel:

| 1.000 kr.              | Oprindeligt budget (ramme) | Korrigeret budget | Budgetrevision pr. 30.4.2026 |                         |               | Korrigeret budget herefter |
|------------------------|----------------------------|-------------------|------------------------------|-------------------------|---------------|----------------------------|
|                        |                            |                   | Bevillings-ansøgning 2026    | Forskydning til 2027-29 | Omplaceringer |                            |
| <b>Rammebelagt</b>     | <b>256.398</b>             | <b>260.391</b>    | <b>151</b>                   | <b>0</b>                | <b>1.643</b>  | <b>262.184</b>             |
| Byfornyelse            | 1.027                      | 2.811             | -22                          |                         |               | 2.789                      |
| Veje og grønne områder | 146.448                    | 149.115           | 173                          |                         | 1.706         | 150.993                    |
| Vinterforanstaltninger | 13.977                     | 13.977            |                              |                         | 37            | 14.014                     |
| Kollektiv trafik       | 94.946                     | 94.488            |                              |                         | -100          | 94.388                     |
| <b>Anlæg</b>           | <b>263.121</b>             | <b>251.404</b>    | <b>0</b>                     | <b>0</b>                | <b>0</b>      | <b>251.404</b>             |
| Byfornyelse            | 29.564                     | 38.741            |                              |                         |               | 38.741                     |
| Veje og grønne områder | 233.557                    | 212.663           |                              |                         |               | 212.663                    |

På baggrund af ovenstående oversigt søges der om følgende tillægsbevillinger på fagudvalgets område:

### Rammebelagt:

Der bliver omplaceret 1,6 mio. kr. fra Økonomi & Bosætningsudvalget til Veje og grønne områder, der skal dække lønudgifter vedr. vedligeholdelse af vandløb.

Derudover foretages der mindre korrektioner for 0,2 mio. kr. til dækning af bl.a. manglende lejeindtægter, der skyldes fald i diskontoen.

Anlæg:

Der foretages ingen ændringer på anlæg.

**Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget > Økonomi & Bosætningsudvalget > Byrådet

**Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at sagen indgår i den samlede sag om budgetrevisionen pr. 30. april 2026

**Beslutning**

Godkendt.

## **Punkt 4: Drøftelse af Plan, By & Lokalsamfundsudvalgets besøg hos lokalrådene i foråret 2026**

EMN-26/0004085

### **Bilag**

132757.24 - Notat - Godkendt Politik for nærdemokrati

## **Resumé**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget besluttede i marts 2026 at besøge alle lokalråd i løbet af foråret 2026. Besøgene afsluttes den 1. juni, og de skal nu evalueres.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal drøfte forårets besøg hos lokalrådene.

## **Sagsfremstilling**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget har besøgt 22 af kommunens 23 lokalråd i foråret 2026. Det nye Treenigheds Sogns Lokalråd har ønsket at vente med besøg, til de har været i gang i noget tid. Lokalrådene var værter for besøgene, og de har vekslet mellem gåture med fremvisninger af projekter til møder med forskellige temaer. Besøgene skal nu evalueres af udvalget og af lokalrådene.

Politik for Nærdemokrati fastlægger rammerne for, hvordan lokalrådene og Esbjerg Kommune skal mødes til de formelle møder. Politikken punkt om møder med de politiske udvalg skal på et senere tidspunkt revideres, så den passer med den nuværende opgavefordeling, hvor lokalrådene er overgået fra Økonomiudvalget til Plan, By & Lokalsamfundsudvalget. Drøftelsen på udvalgsrådet kan derfor også indeholde overvejelser om og ideer til den fremtidige mødeform mellem udvalg og lokalråd.

## **Vision**

Udvikling af lokalområder i kommunen, så de er attraktive at bo i, er et centralt mål i kommunens vision.

## **Lovgrundlag, planer mv.**

I henhold til Politik for Nærdemokrati fastlægger Økonomiudvalget rammerne for lokalrådene i kommunen. Med ændringen af kommunens styrelsesvedtægt pr. 1. januar 2026 er ansvaret for lokalrådene overgået til Plan, By & Lokalsamfundsudvalget.

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget.

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at udvalget drøfter forårets besøg hos lokalrådene.

## **Beslutning**

Drøftet.

## **Beslutningshistorik**

## **Beslutning Plan, By & Lokalsamfundsudvalget 08.06.2026 Punkt 7**

Udsat.

## **Punkt 5: Forslag til lokalplan for Aflastningsområde, Limfjordsvej 16, Esbjerg**

EMN-25/0006638

### **Bilag**

Forslag v1.4 - Lokalplan nr 08-030-0013 Udvalgswarebutik Limfjordsvej 16 Esbjerg

Vandhåndteringsplan Limfjordsvej 16 V2.0

Notat over paddeundersøgelse i og ved regnvandsbassin ved Limfjordsvej - Esbjerg 11-06-2026

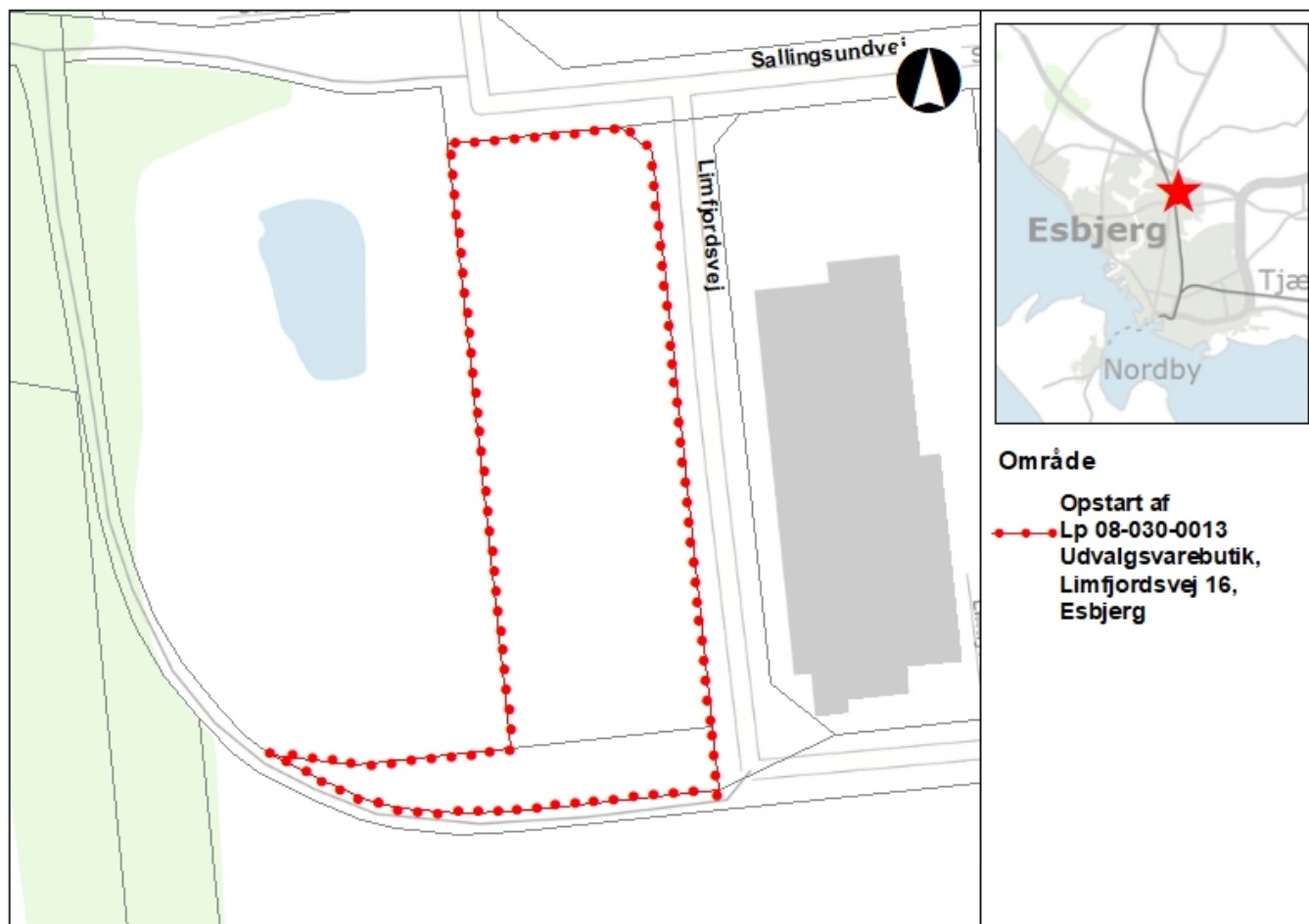
## Resumé

Plan & Byudviklingsudvalget vedtog d. 09-10-2025 at opstarte en lokalplan i aflastningsområde ved matr.nr. 13aq og 13ap Gjesing By, Bryndum.

Et forslag til en lokalplan ved City Nord Retail Park er blevet udarbejdet, og har til formål at muliggøre etablering af udvalgswarebutik, kontor- og serviceerhverv samt tilhørende sekundære bygninger, herunder el-ladestation og vaskehal.

Planforslaget fastlægger byggefelter, bebyggelsens omfang og højde, parkeringskrav samt bestemmelser, der skal sikre en funktionel og trafiksikker afvikling af både kunde- og varetrafik. Syd for lokalplanområdet findes i dag en afbrudt cykelstiforbindelse langs Limfjordsvej. En sammenkobling af de eksisterende cykelstistrækninger vurderes som en væsentlig forudsætning for en trafiksikker løsning, men tiltaget ligger uden for lokalplanens afgrænsning, og kan ikke håndteres via en udbygningsaftale. Der arbejdes derfor sideløbende med en løsning uden for lokalplanen.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal tage stilling til, om forslag til lokalplan skal sendes i offentlig høring.



## Sagsfremstilling

Planområdet ligger ca. 200 m fra de eksisterende butikker i City Nord Retail Park. Vest for planområdet ligger en naturbeskyttet sø, og området er mod syd adskilt fra "Ikea-grunden" af en eksisterende cykelsti. I kommuneplanen er planområdet omfattet af rammenummer 08-030-260, som udlægger planområdet til aflastningscenter med mulighed for store udvalgswarebutikker.

Lokalplanen fastlægger, at området kan anvendes til større udvalgswarebutikker samt kontor- og serviceerhverv. Den enkelte udvalgswarebutik skal have et etageareal på minimum 2.200 m<sup>2</sup> og maksimum 4.000 m<sup>2</sup>. Inden for området må der maksimalt etableres 5.000 m<sup>2</sup>. Anvendelsen og størrelsen er afgrænset til funktioner, der er karakteristiske for et aflastningsområde. Bebyggelse skal etableres inden for byggefelt 1, hvor man må opføre i op til to etager og med en maksimal højde på 14 meter. Lokalplanen fastlægger overordnede bestemmelser for bebyggelsens udtryk og form samt præcise rammer for bebyggelsens omfang, placering og skiltning.

Lokalplanområdet skal vejbetjenes fra Limfjordsvej og Sallingsundvej. Adgangsforholdene er sikret med henblik på at adskille kundetrafik og varelevering. Lokalplanen stiller krav om, at området indrettes, så lastbiler ikke skal bakke på arealer, hvor der færdes kunder.

Der skal etableres mindst én forbindelse for bløde trafikanter mellem planområdet og den offentlige sti syd for området. En sammenkobling af de eksisterende cykelstistrækninger vurderes som en væsentlig forudsætning for en trafiksikker løsning.

Vest for planområdet ligger et regnvandsbassin, som vurderes at have yngle- og rastepotentiale for paddearter omfattet af bilag IV, herunder spidssnudet frø og stor vandsalamander. Ved besigtigelse er der fundet æg af butsnudet frø og skrubtudse, men der er ikke registreret aktivitet eller spor af de nævnte bilag IV-arter. På den baggrund kan det ikke afvises, at der er bilag IV-arter i området.

Planområdet vurderes ikke at have potentiale som yngle- eller rasteområde for padder, og realisering af lokalplanen vurderes ikke at påvirke padders levesteder eller den økologiske funktionalitet i området. På grund af områdets afstand til regnvandsbassinet og den eksisterende vegetation kan det ikke udelukkes, at enkelte individer kan færdes hen over planområdet. Inden anlægsarbejdet påbegyndes forudsættes det derfor, at der opsættes midlertidigt paddehegn langs planområdets afgrænsning. Paddehegnet skal etableres i fornøden tid inden anlægsstart, så padder hindres i at komme ind på byggepladsen, men ikke hindres i at forlade området.

## Lovgrundlag, planer mv.

Planloven

## Økonomi

I forbindelse med projektet skal Limfjordsvej og den eksisterende cykelsti ændres, så der opnås et trafiksikkert område. Udgiften finansieres af bygherre og Esbjerg Kommune i forening

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## **Høring**

Forslag til lokalplan skal i 4 ugers offentlig høring, med en forlængelse på 2 uger pga. sommerferien, således at der er en høringsperiode på 6 uger.

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at forslag til lokalplan for Aflastningsområde, Limfjordsvej 16, Esbjerg godkendes med henblik på offentlig høring i 6 uger.

## **Beslutning**

Godkendt.

## **Punkt 6: Forslag til lokalplan for tæt-lave boliger ved Andrupgård, Esbjerg Ø**

mig-a-2023-25072

### **Bilag**

LP 10-020-0002 forslag

Vandhåndteringsplan\_Andrupgård

Miljøscreeningsafgørelse

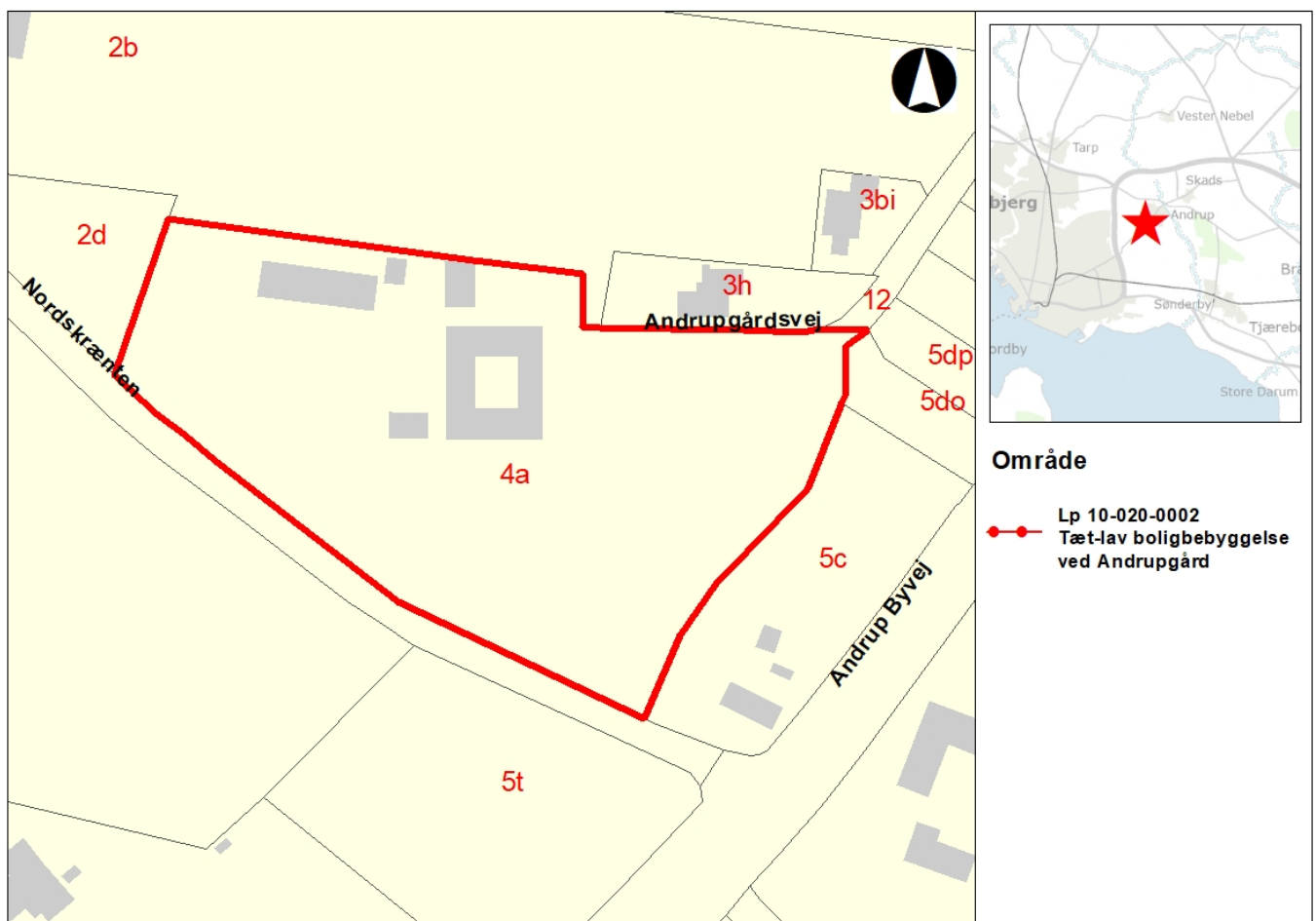
## Resumé

Den 12. oktober 2023 besluttede det daværende Plan & Byudviklingsudvalg at igangsætte planlægningen for tæt-lav boligbebyggelse ved Andrupgård nord for Nordskrænten i Andrup.

Det oprindelige oplæg omfattede et projekt på 13-18 nye boliger i de nære omgivelser til Andrupgård. Den videre bearbejdning og tilpasning af projektet har imidlertid muliggjort en større fortætning, uden at gå på kompromis med hensynet til den bevaringsværdige Andrupgård eller kravet til de nye boligers udendørs opholdsarealer. Antallet af boliger i nærværende lokalplanforslag er derfor udvidet, så der kan rummes op til 23 boliger.

Derudover optager planforslaget Andrupgård som bevaringsværdig, og sikrer denne mod fremtidig nedrivning og bygningsændringer i strid med bevaringsinteresserne.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal tage stilling til, om forslag til lokalplan nr. 10-020-0002 - Tæt-lav boligbebyggelse ved Andrupgård, Esbjerg Ø, skal sendes i 4 ugers offentlig høring.



## Sagsfremstilling

Området omfatter matrikel 4a, Andrup, Esbjerg Jorder, og udgør ca. 19 ha.

I midten af området ligger den bevaringsværdige Andrupgård, der er en af egnens få bevarede gårde med fire sammenhængende længer.

Området afgrænses mod sydvest af Andruplundvej, og et større erhvervsområde til et planlagt datacenter. Mod nord grænser planområdet op til hestefolde, tilhørende ridecenteret på naboejendommen mod øst. Lokalplanområdet omkranses mod nord og øst af levende hegn med høje træer.

Lokalplanforslaget giver mulighed for opførelsen af op til i alt 23 tæt-lave boliger på maks..120 m<sup>2</sup>. Lokalplanen giver mulighed for, at en af boligerne kan udnyttes til fælleshus, ligesom der gives mulighed for opførelse af fælles orangerier i gård-/haveanlæggene.

Den nye bebyggelse skal opføres som længehuse med saddeltag for således at tilpasse sig den omkringliggende landsbybebyggelse og kulturmiljøet omkring dette. Ligeledes stilles der krav til facade- og tagmaterialer, så den nye bebyggelse respekterer den bevaringsværdige Andrupgård og landsbymiljøet omkring den.

Bebyggelsen skal placeres inden for udlagte byggefelter, der sikrer gode udendørs opholdsarealer med afskærmede gårdmiljøer samtidig med, at den bevaringsværdige Andrupgård sikres mod ny bebyggelse. Ved udlæg af særlige indblikskiler, som friholdes for bebyggelse og høj beplantning, sikres indblik til gårdmiljøet fra forskellige vinkler fra Andrup Byvej.

Ligeledes sikrer bevaringsbestemmelser i lokalplanen, at gården ikke nedrives eller ombygges uden tilladelse fra Esbjerg Kommune, således at gårdens særlige karakteristika kan bevares for fremtiden.

Der er udarbejdet en vandhåndteringsplan for planområdet, som påviser, at det er muligt, med mindre regnvandsbassiner og -bede, at opstuve overfladevand fra området svar til en 100-årshændelse. Dermed vurderes området sikret mod oversvømmelser som følge af skybrudshændelser.

Planforslaget er screenet i henhold til "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)". Det vurderes på baggrund heraf, at der ikke skal udarbejdes en miljøvurdering af planen.

## **Lovgrundlag, planer mv.**

Planloven

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## **Høring**

Planforslaget sendes i 6 ugers høring, da høringen løber henover sommerferien og derfor forlænges 2 uger.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller, at forslag til lokalplan 10-020-0002 - Tæt-lav boligbebyggelse ved Andrupgård godkendes med henblik på offentlig høring i 6 uger.

### **Beslutning**

Godkendt.

## **Punkt 7: Forslag om justering af “Strategi for elektronisk skiltning”**

EMN-26/0004619

### **Bilag**

Strategi for elektronisk skiltning

## Resumé

I forbindelse med et nyt udbud af kommunale reklameskilte ønsker Teknik & Miljø at kunne erstatte eksisterende reklamevitruiner og reklamebærende buslæskærme med digitale reklameskærme. Formålet er at overgå til en moderne teknologi for reklameskiltning samt at øge kommunens reklameindtægter, som i dag finansierer forbedringer af stoppestedsmiljøer.

Opsætning af digitale reklameskærme langs kommunale veje og pladser er ikke i overensstemmelse med den gældende "Strategi for elektronisk skiltning", som blev vedtaget af Plan & Miljøudvalget i 2018.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal tage stilling til, om strategien skal justeres, så der kan opstilles digitale reklameskærme langs kommunale veje.

## Sagsfremstilling

Plan & Miljøudvalget afholdt i juni 2018 en temadrøftelse om skiltning i Esbjerg Kommune. På baggrund af drøftelsen vedtog udvalget en strategi for elektronisk skiltning, som efterfølgende blev offentliggjort på kommunens hjemmeside.

Baggrunden for strategien var et ønske om at sikre hensyn til bymiljøet, trafiksikkerhed samt begrænsning af lysgener og visuel støj i det offentlige rum. Samtidig oplevede man dengang et stigende pres fra producenter og virksomhedsdrivende til opsætning af digitale reklame skilte. "Strategi for elektronisk skiltning" er vedlagt som bilag.

Strategien har siden dannet grundlag for den konkrete sagsbehandling i Teknik & Miljø, herunder ved udarbejdelse af lokalplaner. Hvor lokalplaner tillader digitale skilte, sikres det med bestemmelser, at skiltet er i henhold til strategien, såsom at skiltene placeres direkte på bygningerne og at der kun kan reklameres for egne produkter eller arrangementer.

Den nuværende aftale om byudstyr blev godkendt af Teknik & Forsyningsudvalget den 15. juni 2009. Aftalen er efterfølgende blevet forlænget og har samlet haft en varighed på 17 år. Aftalen omfatter i alt 162 buslæskærme og 31 fritstående skærme, såkaldte vitruiner, placeret langs offentlige veje samt stoppestandsstandere og affaldsspande i tilknytning til stoppestederne. Både vitruinerne og buslæskærmene indeholder i dag analoge reklameskærme, dvs. bagbelyste plakater, der skal udskiftes manuelt.

I forbindelse med et kommende udbud ønsker Teknik & Miljø mulighed for at erstatte de eksisterende analoge reklameskærme med digitale reklameskærme.

I udbuddet vil der blive stillet krav om, at skærmene kun viser stillestående digitale billeder. Afhængigt af placeringen vil der enten være op til seks billedskift pr. dag eller ét billedskift hvert 30. sekund. Ved placering af de fritstående digitale reklameskærme vil der være særligt fokus på trafiksikkerhed, herunder at skærmene ikke virker distraherende for trafikanter. Der vil samtidig blive

lagt vægt på, at skærmene placeres, så de i mindst muligt omfang skæmmer bybilledet. Det samlede antal reklameskærme i kommunen vil ikke overstige det nuværende antal.

Baggrunden for ønsket er en forventning om øgede reklameindtægter ved at overgå til en mere moderne teknologi for reklameskiltning. Indtægterne anvendes i dag til at forbedre stoppestedsmiljøer, herunder etablering af realtidsinformation, buslæskærme, håndtering af hærværk samt anlægsprojekter, der forbedrer tilgængeligheden. Det planlagte udbud er ikke i overensstemmelse med den gældende strategi.

Teknik & Miljø foreslår derfor, at der indarbejdes en undtagelse i strategien for digitale reklameskærme placeret på kommunalt ejede arealer, således at disse undtages fra kravet om placering direkte på bygningsfacader samt fra vilkåret om, at der alene må reklameres for egne produkter eller arrangementer.

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik og Miljø indstiller, at "Strategi for elektronisk skiltning" suppleres med den foreslåede undtagelse for digitale reklameskærme placeret på kommunalt ejede arealer.

## **Beslutning**

Forvaltningens indstilling blev sat til afstemning.

For stemte liste C, O og V, samt løsgænger Hans Erik Møller, i alt 6.  
Imod stemte liste Ø, i alt 1.

Forvaltningens indstilling blev dermed godkendt.

## **Punkt 8: Nyt erhvervsbyggeri som erstatning for eksisterende - Lourupvej 5, Gørding**

BYG-26/000284

### **Bilag**

Facade imod nord 5.01

Facade mod syd 5.00

Facade mod øst & vest 5.02

Situationsplan - Lourupvej 5

## Resumé

Teknik & Miljø har modtaget en ansøgning om landzonetilladelse fra ejer af ejendommen Lourupvej 5, 6690 Gørding til at nedrive eksisterende maskinhus til landbrugsdrift, for herefter at opføre en ny bygning, der skal anvendes til ejers erhvervsvirksomhed, som primært er en tømrervirksomhed, hvor der også sker sideaktiviteter indenfor blandt andet bygge- og anlægsprojekter.

Der er i januar 2025 givet afslag på at opføre en ny hal på 800 m<sup>2</sup> og samtidig etablere en entreprenørvirksomhed på ejendommen.

Ejer ønsker nu at nedrive eksisterende maskinhus på 240 m<sup>2</sup>, og opføre et nyt samme sted, og samtidig opføre en tilbygning på 500 m<sup>2</sup>.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal tage stilling til, om der gives afslag til ansøgte nybyggeri og tilbygning hertil.



## Sagsfremstilling

I januar 2025 blev der givet afslag på en ansøgning om at opføre en ny hal på 800 m<sup>2</sup> samt etablere en entreprenørvirksomhed på ejendommen. Efter afslaget har der været dialog med bygherre og dennes rådgiver om, hvad der er muligt inden for planlovens regler.

Hovedreglen er, at nyt byggeri til erhverv som udgangspunkt ikke er tilladt i landzone, medmindre det er planlagt gennem en kommuneplan eller lokalplan. Der er begrænsede muligheder for at etablere erhverv i landzone ved at anvende eksisterende, tiloversblevne bygninger, forudsat at de udvendige rammer ikke ændres væsentligt. Allerede mindre ændringer kan medføre, at der er tale om nyt byggeri, og herudover er det kun bestemte typer virksomheder, der kan gøre brug af denne mulighed. Denne praksis understøttes af mange afgørelser fra Planklagenævnet, som generelt fastslår, at nyt erhvervsbyggeri ikke skal placeres i landzone.

Det er også undersøgt, om der kunne være mulighed for at nedrive eksisterende bygninger og opføre en ny bygning som en 1:1-erstatning. Denne mulighed er ikke klart beskrevet i lovgivningen, og der findes ikke entydige afgørelser på området. Derfor er der indhentet erfaringer fra nabokommuner samt rådgivning fra Codex Advokater. Herfra er det oplyst, at der altid skal foretages en konkret vurdering af den enkelte sag, og at man skal være varsom med at give sådanne tilladelser, da de kan medføre udvidede rettigheder til efterfølgende udvidelser.

Derfor kan Teknik & Miljø vurdere i konkrete sager, som også ses i andre kommuner, at der kan gives tilladelse til en 1:1-erstatning, hvis virksomheden har været på stedet i mange år, mindst 10 år, og er veletableret. Der er i Esbjerg Kommune ingen praksis for at bruge denne udvidede mulighed.

I den konkrete sag er disse betingelser ikke opfyldt. Ejeren havde frem til 2022 sin virksomhed registreret i et erhvervsområde i Gørding. Ejendommen i landzone blev købt i 2018, og først i 2022 begyndte ejeren at indrette ejendommen til erhverv, blandt andet ved at fjerne en sø, etablere en ny overkørsel, rydde beplantning og anlægge befæstede arealer omkring den bagerste bygning. Ifølge oplysninger fra CVR blev virksomheden først registreret på adressen i 2023. Virksomheden har dermed ikke været etableret på stedet i mindst 10 år og kan ikke betragtes som veletableret her, hvilket betyder, at der ikke kan gives tilladelse til at erstatte den eksisterende bygning med en ny.

Bygherre og rådgiver er desuden blevet orienteret om et nyt forslag til planloven, som forventes vedtaget, og som fremover vil gøre det muligt at foretage større ændringer af eksisterende bebyggelse, uden at det betragtes som nyt byggeri. Hvis ændringen gennemføres, som det forventes, vurderes det, at bygherre vil kunne benytte denne mulighed til at tilpasse den eksisterende bebyggelse inden for lovens rammer.

Hvis der gives tilladelse til det ansøgte byggeri, vil det kunne skabe præcedens for lignende sager fremover.

Det kan medføre, at flere virksomheder vælger at etablere sig i landzone frem for i planlagte erhvervsområder, hvilket strider mod planlovens intentioner. Virksomhederne vil få en rettighed til at

få lov at udvide mere end de regler som findes i dag, og derfor kan man se ind i gener for naboer, udfordringer med trafik samt uhensigtsmæssig placering af virksomheder, som ikke tager højde for natur, landskab og kulturmiljøer.

Der har i sagen været en længere dialog med bygherre og rådgiver om mulighederne i lovgivningen og om, hvordan projektet eventuelt kunne tilpasses, så det kunne realiseres. Der er dog ikke foretaget ændringer af projektet fra bygherres side, og den oprindelige ansøgning er fastholdt gennem hele forløbet.

Det skal endelig bemærkes, at virksomheden tidligere har været placeret i et erhvervsområde, og at en flytning til landzone ikke er i overensstemmelse med planlovens formål. Der er derfor også peget på en alternativ mulighed i et nærliggende erhvervsområde cirka 1,2 km syd for ejendommen, hvor det er muligt at købe en grund og etablere virksomheden.

### **Lovgrundlag, planer mv.**

Planloven § 35, stk. 1.

### **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

### **Vurdering herunder alternativer**

Hvis udvalget vælger at dispensere fra administrationspraksis vil evt. ny bygning skulle placeres maks. 20 meter fra den nye bolig der skal opføres. Det er reguleret i lov om planlægning.

### **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at der gives afslag til ansøgte nybyggeri og tilbygning hertil.

### **Beslutning**

Liste V fremsatte ændringsforslag:

Der gives dispensation fra administrationspraksis til opførelse af en ny bygning, idet denne placeres maksimalt 20 meter fra den nye bolig, der skal opføres.

For stemte liste O og V, i alt 4.

Imod stemte liste C og Ø, samt løsgænger Hans Erik Møller, i alt 3.

Ændringsforslaget blev dermed godkendt.

Liste Ø og løsgænger Hans Erik Møller begærer sagen i Byrådet.

## **Punkt 9: Den Skæve Bane - Indsendelse af forhåndsansøgning til ekstern fond samt valg af to repræsentanter til politisk følgegruppe.**

mig-a-2023-22310

### **Bilag**

Vision for Den Skæve Bane\_feb24

## Resumé

Vejen, Varde, Billund og Esbjerg Kommuner overtog i december 2021 den 40 km lange jernbanestrækning mellem Bramming og Grindsted, heraf 10,5 km i Esbjerg Kommune. Projektet indgår i visionen om at omdanne Den Skæve Bane til en sammenhængende rekreativ forbindelse med fokus på blandt andet natur, fritid, pendling og turisme.

Den 09. november 2023 godkendte Plan & Byudviklingsudvalget et idéoplæg til omdannelse af banestrækningen til rekreativ sti, og Teknik & Miljø blev bemyndiget til at arbejde videre med projektet. Den 15. august 2024 godkendte Plan & Byudviklingsudvalget en fælles indstilling fra de fire kommuner til transportministeren om finansiering og medfinansiering af projektet.

Ansøgningen blev ikke imødekommet. Der er nu dialog med en ekstern fond, som har tilkendegivet interesse for at medfinansiere projektet, hvis de fire kommuner fortsætter det fælles samarbejde. Før en eventuel endelig ansøgning skal der fremsendes en projektbeskrivelse til forhåndsgodkendelse ved fondens bestyrelse.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget skal tage stilling til, om der skal arbejdes videre med projektet og fremsendes en projektbeskrivelse til forhåndsgodkendelse ved fondsbestyrelsen samt udpege to politiske repræsentanter til den politiske følgegruppe.

## Sagsfremstilling

Lidt historik:

De 40 km jernbane er den sydligste strækning af "Den Skæve Bane" og vil blive den sidste strækning af et samlet rekreativt forløb fra Bramming i syd til Laurbjerg ved Randers, i alt 150 km stiforbindelse.

Efter en længere proces med inddragelse af borgere, lokalråd, kommunalbestyrelser og forvaltninger i de fire kommuner, er der udarbejdet et tværkommunalt visionsmateriale, som alle kommuner godkendte politisk i 2023/2024.

Den samlede vision er vedhæftet som bilag, og er desuden tilgængelig på [www.denskævebane.dk](http://www.denskævebane.dk), som er projektets hjemmeside.

Visionen:

- der skabes en sammenhængende rekreativ forbindelse diagonalt igennem Jylland, fra Langå til Bramming. Stien knytter sig fra Grindsted på eksisterende forbindelser.
- lokalbefolkningen får mulighed for at bevæge sig på en længere rekreativ strækning uden biler.

- skoleelever, pendlere og motionister får en sikker stiforbindelse mellem stationsbyerne, hvoraf flere har skoler.
- der skabes grundlag for indlandsturisme med gode forhold for cykel- og kulturturisme.
- der skabes fornyet adgang og sammenhæng til landskabet for de lokale indbyggere i landdistrikterne.
- bymidterne samles hen over den tidligere bane og Den Skæve Bane bliver forbindelsen både på langs og på tværs af byerne.

Der har siden de første forhandlinger med Banedanmark om overtagelse af banestrækningen været et konstruktivt samarbejde mellem de fire kommuner. Samarbejdet er organiseret i en teknikergruppe og en styregruppe. Der har tidligere været en politisk følgegruppe, men den er endnu ikke nedsat for denne byrådsperiode.

Det samlede budget for etablering af 40 km cykelsti, ridesti, formidlingsstationer og nogen grad af anlægsmæssig integration i lokale bymidter anslås i 2026 niveau til 89,75 mio. kr. eksklusive moms svarende til ca. 2,24 mio. kr. pr. km sti. En nyanlagt sti i åbent land koster erfaringsmæssigt ca. 2,50-2,75 mio. kr. pr. km.

Der er dialog med en ekstern fond, som byder en ansøgning om 50 % medfinansiering velkommen, under forudsætning af, at alle fire kommuner samarbejder. Og forud for en eventuel godkendelse af en senere og endelig ansøgning, skal der ske forhåndsgodkendelse hos fondens bestyrelse. Det er denne forhåndsansøgning, der er ønske om, at man politisk i de fire kommuner forholder sig til, om der må ske indsendelse af.

Fondens præmis er, at de resterende 50 % af finansieringen tilgår fra en offentlig pulje, som for eksempel statens cykelstipulje, LAG-midler eller kommunernes egenbetaling. Fonden stiller således ikke krav om, at kommunen skal præstere en egenbetaling fra kommunekassen.

I den henseende skal det vurderes, om de kommende kriterier i statens cykelstipulje 2027 harmonerer med projektet, og en stor del af den offentlige medfinansiering kan ske denne vej. Fondsmoms skal dog finansieres af kommunerne.

Varde Kommune har afsat 50% egenfinansiering fra 2027.

Esbjerg Kommune har tilkendegivet, at der er midler (1 mill. kr.) til rydning og projektering, såfremt de øvrige kommuner giver tilsvarende tilkendegivelse.

Vejen og Billund kommuner har ikke for nærværende afsat budgetmidler til projektet.

Hvis der skal søges fondsmidler til projektet, er følgende tidsplan en mulighed:

- Sommer 2026: Udarbejdelse af projektbeskrivelse og forhåndsdialog med fondens bestyrelse.
- Forår 2027: Ansøgning til Statens Cykelstipulje og andre interessenter.
- Sommer 2027: Projektansøgning til endelig afgørelse hos fonden.

## Økonomi

I budgetskemaet fremgår budgettet for det samlede projekt, inklusive 17,5 % fondsmoms.

|                                                                                    | Samlet<br>anlægssum | Esbjerg           | Vejen             | Varde             | Billund           |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>AFRUNDET</b>                                                                    |                     |                   |                   |                   |                   |
| <b>SUM</b>                                                                         | <b>19.200.000</b>   | <b>12.325.000</b> | <b>16.900.000</b> | <b>27.220.000</b> |                   |
| Samlet anlægssum til Cykelsti                                                      | 75.645.000          |                   |                   |                   |                   |
| Samlet anlægssum vedr. Formidling og Byrum                                         | 14.100.000          |                   |                   |                   |                   |
| <b>Total anlægssum Cykelsti +Formidling og Byrum</b>                               | <b>89.745.000</b>   | <b>22.700.000</b> | <b>14.225.000</b> | <b>21.400.000</b> | <b>31.420.000</b> |
| Medfinansiering fra Cykelstipuljen, 50 % af anlæg cykelsti                         | 37.822.500          | 9.600.000         | 6.162.500         | 8.450.000         | 13.610.000        |
| Medfinansiering fra ekstern fond, 50 af anlægssum Cykelstisti +Formidling og Byrum | 44.872.500          | 11.350.000        | 7.112.500         | 10.700.000        | 15.710.000        |
| <b>Total medfinansiering</b>                                                       | <b>82.695.000</b>   | <b>20.950.000</b> | <b>13.275.000</b> | <b>19.150.000</b> | <b>29.320.000</b> |
| <b>Rest til egenfinansiering</b>                                                   | <b>7.050.000</b>    | <b>1.750.000</b>  | <b>950.000</b>    | <b>2.250.000</b>  | <b>2.100.000</b>  |
| 50 % egenfinansiering af Formidling og Byrum                                       |                     | 1.750.000         | 950.000           | 2.250.000         | 2.100.000         |
| <i>Fondsmoms vedr. støtte fra ekstern fond</i>                                     | 7.875.000           | 2.000.000         | 1.250.000         | 1.875.000         | 2.750.000         |
| <b>Kommunal egenfinansiering inkl fondsmoms</b>                                    | <b>14.925.000</b>   | <b>3.750.000</b>  | <b>2.200.000</b>  | <b>4.125.000</b>  | <b>4.850.000</b>  |

For de 10,5 km sti igennem Esbjerg Kommune skønnes egenfinansieringen til 3,75 mio. kr. Kommunerne skal være indstillede på at påtage sig projektets afledte driftsomkostninger, som vil være drift af stien og tilknyttede formidlingspunkter.

## Kompetencer

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## Indstilling

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller:

1. At der arbejdes videre med projektet med udgangspunkt i den beskrevne tidsplan.
2. At der fremsendes en projektbeskrivelse til forhåndsgodkendelse ved fondsbestyrelsen.
3. At der udpeges to repræsentanter fra Plan, By & Lokalsamfundsudvalget til den politiske følgegruppe.

## Beslutning

1. Godkendt.
2. Godkendt.
3. Udvalget udpeger Bo Hollænder (O) og Kurt Bjerrum (V) til den politiske følgegruppe.

## **Punkt 10: Status for indsats i "Grøn Trepert"**

MIS-24/000661

### **Bilag**

bilag trepartssag potentielle projekter

## Resumé

Med regeringsaftalen i 2024 "Aftale om et Grønt Danmark" med bl.a. Danmarks Naturfredningsforening og landbruget, er der sat en national ramme for indsatsen for vandmiljø, klimaindsats i det åbne land, grundvandsbeskyttelse, skovrejsning og natur. En del af aftalen medfører oprettelse af lokale grønne treparter, opdelt ud fra de kystvande som områderne afleder til, bl.a. "Lokal Trepert Vadehavet", som Esbjerg Kommune er en del af.

Klima & Erhvervsudvalget orienteres om status for indsats i Grøn Trepert.

## Sagsfremstilling

Danmark reducerer i den grønne omstilling i det åbne land sin klima- og miljøbelastning og samtidig styrkes natur, vandmiljø, udvikling af skov og grundvandsbeskyttelsen.

Indsatsen sker i trepartssamarbejder, herunder Trepert Vadehavet som dækker samtlige kommuner med afvanding til Vadehavet.

Målet er at reducere næringsstofbelastningen af Vadehavet ud fra de behov som vandområdeplanen har angivet for de forskellige dyb i Vadehavet, udtage kulstofrige lavbundslande (klimaforbedringer) i forhold til den nationale indsats og gennemføre 10 store signatur-naturprojekter - hvoraf Ribe Vesterå/marsken i øjeblikket er et potentielt nationalt signaturprojekt. Der vil også i de lokale grønne treparter skulle arbejdes med skovrejsning og etablering af sammenhængende natur. Helt lokalt for Esbjerg Kommune er der en lokal "Lokal trepart" med Jysk Landboforening, Naturstyrelsen og Danmarks Naturfredningsforening som samarbejder om grøn omstilling i Esbjerg Kommune. I det regi blev der i 2025 afholdt mange møder med lodsejere, som har arealer der potentielt kan indgå i den grønne omstilling fra produktionsjord til kvælstof- eller klima lavbundsprojekter, se vedlagte bilag.

På landsplan er målet at der udtages 140.000 ha som omstilles til klima-lavbundsprojekter, så det kan bremse afdampning af klimagasser. Der er pt. indmeldt projektpotentialer for 252.000 ha. For Vadehavet udfordrer behovet for at reducere kvælstof belastningen. Vadehavet er opdelt efter dybene, og der er ikke projekter nok til at nå kvælstofmålene i Knudedyb. Derfor ser det ud til at landbrug i oplandet til Knudedyb får ekstra lokale kvælstofbegrænsninger i længere tid end andre, indtil Knudedyb indfrier vandområdeplanens krav om kvælstofreduktion. Reguleringen er dynamisk over årene, så kommer der flere projekter der giver kvælstofreduktioner vil reguleringen med tiden blive tilpasset, og omvendt.

Esbjerg Kommune havde møde med den lokale "Trepert Esbjerg Kommune" d. 12. maj. I 2026. Der er behov for at følge op på de mange potentielle projekter der er i Esbjerg Kommune, herunder at ansøge om midler til forundersøgelser, men på grund af valget er nye bekendtgørelser og ansøgningsrunder udskudt.

Der er enkelte meget store projekter i Esbjerg Kommune som fordrer en særlig indsats, bl.a. et evt. signaturprojekt, naturprojektet Kongeåen (Life projekt) og samarbejdet med Naturstyrelsen om Ribe Østerå projektet.

De "Lokale Grønne Treparter" vil også komme til at arbejde med skov og grundvandsbeskyttelse, samt etablering af sammenhængende natur.

For skovrejsning er målet 240.000 ha ny skov i Danmark. Der er på landsplan pt. potentielle projekter for 37.000 ha, men målene skal nås over længere tid, og der er en ny skovlov på vej. Endelig er der mål om at omstillingen skal give bedre grundvandsbeskyttelse og mere natur. Ifølge aftalen om "Grøn omstilling" er målet derudover at etablere mindst 10 signaturprojekter med særlig naturindsats frem mod 2035, Området ved Ribe Østerå er udpeget til at have potentiale til at blive et af signaturprojekterne, og Naturstyrelsen er i gang med at skabe overblik.

Potentielle projekter i Esbjerg Kommune fremgår af bilagskortet. Der er nye kvælstof- og klima lavbundsprojekter på over 11.000 hektar, hvoraf Esbjerg Kommune står for over 4.000 ha og Naturstyrelsen står for godt 7.000 hektar.

Projektpotentialerne skal igennem flere processer før der etableres endelige projekter, bl.a. er potentialerne ikke screenede for arealkonflikter med eks. råstofindvinding, sikkerhed ved lufthavne m.v. Det forventes at mindst 20% af de potentielle arealer falder fra undervejs, og etableringen af de enkelte projekter tager flere år, da projekterne skal undersøges og godkendes i forhold til støtte i flere faser. Den største udfordring er p.t. at skaffe erstatningsjord nok til at flytte landbrugsproduktion væk fra de potentielle arealer.

For Esbjerg Kommune er det Byrådsmedlem Kurt Bjerrum der sammen med Teknik & Miljø repræsenterer Esbjerg Kommune i samarbejdet i Lokal Trepert Vadehavet.

## **Klima**

Omstillingen i det åbne land er væsentlig for at Esbjerg Kommune kan nå klimamålene.

## **Lovgrundlag, planer mv.**

Indsatsen relaterer sig bl.a. til:

- Vandrammedirektivet
- Vandområdeplanerne
- Nationale støtteordninger for omstillingen, som er angivet i en række bekendtgørelser og vejledninger
- Kommende natur- og biodiversitetslov, der skal gennemføre EUs naturgenopretningsforordning
- Flere sektorlove, planlov m.v.

## **Kompetencer**

Klima & Erhvervsudvalget > Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at status for Grøn Trepark tages til efterretning.

### **Beslutning**

Taget til efterretning.

### **Beslutningshistorik**

#### **Beslutning Klima & Erhvervsudvalget 09.06.2026 Punkt 2**

Taget til efterretning.

## **Punkt 11: Tværkommunale cykelforbindelser - Cykelalliance Syd**

EMN-26/0004200

### **Bilag**

BILAG 1 - Cykelalliance Syd\_Partnerskabserklæring\_kommissorium

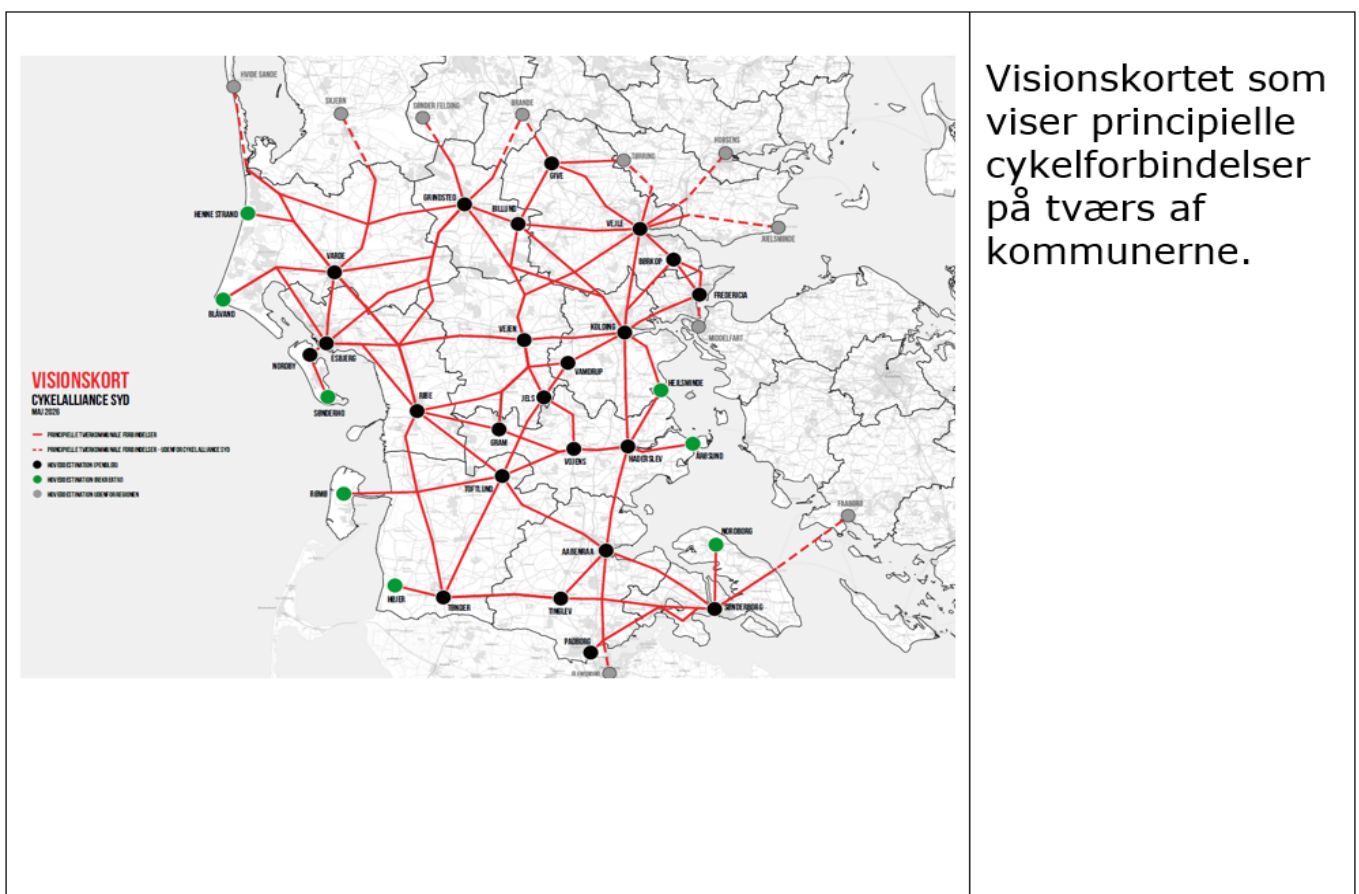
BILAG 2 - Visionskort Cykelalliance Syd

## Resumé

Som en del af Cykelalliance Syd samarbejdet er det blevet besluttet, at der skal udarbejdes et fælles visionskort for tværkommunale cykelforbindelser. Visionskortet for tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd udgør et fælles strategisk grundlag for udviklingen af et sammenhængende regionalt cykelnet.

Visionskortet skal understøtte prioritering og koordinering på tværs af kommunegrænser, og fungere som fælles reference for fremtidige projekter og ansøgninger. Kortet fastlægger overordnede forbindelser, men ikke konkrete linjeføringer.

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget orienteres om visionskortet for tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd.



Grundkort/Luftfoto (CC BY) KDS (CC BY) GeoDanmark © Geodatastyrelsen © Hexagon.  
Ikke nødvendigvis ajourført og målfast. Ingen retsgyldighed.

## Sagsfremstilling

Med afsæt i partnerskabserklæringen for Cykelalliance Syd samt det tilhørende kommissorium har de 12 syddjyske kommuner og Region Syddanmark indgået et forpligtende samarbejde om at styrke cykelfremmeindsatsen og udvikle et sammenhængende cykelnet på tværs af kommunegrænser.

Samarbejdet har til formål at fremme cyklismen i landsdelen gennem koordinering, videndeling og udvikling af fælles projekter, herunder etablering af sammenhængende cykelinfrastruktur og tværkommunale ruter.

Som led i dette arbejde er der udarbejdet et fælles strategisk visionskort, der udpeger overordnede tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd geografien.

Visionskortet er baseret på et fælles datagrundlag og en tværkommunal proces og udgør et strategisk planlægningsværktøj, der skal danne grundlag for det videre arbejde med at realisere et sammenhængende regionalt cykelnet.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at sagen aktuelt behandles politisk i alle 12 deltagende kommuner og Region Syddanmark, hvilket understøtter en fælles fremdrift og et koordineret beslutningsgrundlag på tværs af samarbejdet.

#### Formål med visionskort og korridorudpegning

Formålet med visionskortet er at fastlægge et fælles, strategisk grundlag for udviklingen af regionale og tværkommunale cykelforbindelser.

Konkret skal visionskortet:

- sikre et fælles og gennemsigtigt beslutningsgrundlag på tværs af kommunerne
- understøtte en balanceret prioritering mellem lokale behov og regional sammenhæng
- danne grundlag for et realistisk og implementerbart net af cykelkorridorer
- fungere som fælles reference for fremtidige projekter og ansøgninger, herunder til statslige cykelpuljer

Visionskortet er ikke en detailplan, men et strategisk langsigtet værktøj, hvor korridorerne er angivet som principielle forbindelser mellem centrale destinationer og knudepunkter i regionen.

#### Principper for udpegning af cykelforbindelser

Udpegningen af de tværkommunale cykelforbindelser tager udgangspunkt i en række fælles, faglige principper:

##### 1. Sammenhæng på tværs af kommunegrænser

Cykelforbindelser prioriteres, når de:

- forbinder kommuner, byer og væsentlige rejsemål
- skaber nye sammenhænge i det samlede net
- understøtter regionale mobilitetskorridorer
- kræver tværkommunal koordinering

##### 2. Fokus på eksisterende strukturer

Cykelforbindelser søges, hvor muligt, placeret langs:

- eksisterende cykelinfrastruktur
- nedlagte baner og stier
- veje med potentiale for cykelfaciliteter
- eksisterende regionale eller nationale ruter

Dette øger realiserbarheden og sikrer bedre udnyttelse af eksisterende investeringer.

### 3. Funktion før linjeføring

Konkretisering af ruter og etaper, herunder linjeføring fastlægges først i senere planlægnings- og realiseringsfaser.

#### Videre arbejde

Med godkendelsen af visionskortet og de tilhørende principper etableres et fælles arbejdsgrundlag for:

- prioritering af tværkommunale cykelforbindelser
- konkretisering af ruter og etaper
- koordinering mellem kommuner og Region Syddanmark
- udvikling af fælles projekter og ansøgninger

Visionskortet skal således danne rammen for det videre samarbejde i Cykelalliance Syd frem mod realisering af et sammenhængende regionalt cykelnet.

Efter godkendelsen af visionskortet arbejdes der videre med at konkretisere de enkelte cykelforbindelsers linjeføringer i samarbejde mellem de berørte kommuner og med afsæt i lokale forhold og prioriteringer. Der udarbejdes en værktøjspakke med skabeloner, principper, retningslinjer, eksempler og konkrete standarder, der skal understøtte det videre arbejde frem mod realisering af de udpegede cykelforbindelser. Materialet vil fungere som et praktisk opslagsværk og implementeringsredskab for kommunerne.

#### Anvendelse i den kommunale planlægning

##### Generel formulering

Visionskortet for Cykelalliance Syd indgår som et strategisk grundlag i kommunens arbejde med at udvikle og prioritere cykelinfrastrukturen. Kortet anvendes til at sikre sammenhæng mellem lokale indsatser og de tværkommunale cykelforbindelser samt til at styrke koordineringen med nabokommuner.

Visionskortet vil blive indarbejdet i relevante planstrategier, mobilitetsplaner og sektorplaner, herunder kommunens arbejde med cykelfremme.

### Via-destinationer som planlægningsgreb

I kommunen anvendes udpegning af via-destinationer langs de tværkommunale cykelforbindelser som et centralt redskab i det videre arbejde med at konkretisere visionskortet. Via-destinationer kan eksempelvis være byer, større arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, trafikale knudepunkter eller rekreative mål, som det er relevant at forbinde korridorerne til.

Udpegningen bidrager til at kvalificere den lokale linjeføring, styrke sammenhængen til det eksisterende stinet og sikre, at korridorerne imødekommer både lokale og regionale transportbehov. Samtidig danner via-destinationerne et konkret grundlag for etapeopdeling, prioritering af indsatser og udvikling af projekter.

Kommunen vil på den baggrund arbejde videre med at konkretisere korridorerne inden for kommunegrænsen og identificere relevante via-destinationer.

### Kobling til cykelhandlingsplan

I kommunen anvendes visionskortet som et centralt input til den kommende/reviderede/eksisterende cykelhandlingsplan. De udpegede cykelforbindelser danner grundlag for prioritering af indsatsområder og projekter, der bidrager til både lokale behov og regionale sammenhænge. Kommunen vil i den forbindelse arbejde med at konkretisere cykelforbindelserne inden for kommunegrænsen og identificere etaper, der kan realiseres i takt med tilgængelige ressourcer og puljemidler.

### Kobling til mobilitet og pendling

Visionskortet indgår i kommunens samlede mobilitetsplanlægning med fokus på at styrke bæredygtig transport og pendling. De tværkommunale cykelkorridorer understøtter særligt forbindelser til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kollektive trafikknudepunkter. Kommunen vil arbejde for at integrere cykelforbindelserne i planlægningen af fremtidige infrastrukturanlæg og sikre gode sammenhænge mellem lokale stinet og de regionale forbindelser.

### Fokus på projektudvikling og funding

Kommunen vil anvende visionskortet som afsæt for udvikling af konkrete projekter og ansøgninger til statslige puljer. Kortet bidrager til at dokumentere den strategiske sammenhæng og tværkommunale relevans i projekterne.

Dette styrker mulighederne for ekstern finansiering og understøtter realiseringen af prioriterede cykelprojekter.

## **Klima**

Etablering og forbedring af cykelstier og -ruter fremmer cyklen som transportmiddel og bidrager til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning i tråd med kommunens målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030.

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

**Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

**Beslutning**

Taget til efterretning.

## **Punkt 12: Information, orientering og forespørgsler**

## **Information**

- Vejskilt ved Hjerting Badehotel
- Trafikale forhold på Strandpromenaden
- Krydsning af Havnegade ved Englandsgade
- Prioritering af cykelstipulje
- Emissionsfri anlægsarbejde

## **Generel orientering**

Intet.

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

Ingen.

## **Forespørgsler**

Ingen.

## **Kompetencer**

Plan, By & Lokalsamfundsudvalget

## **Indstilling**

Direktøren for Teknik & Miljø indstiller, at udvalget orienteres.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Punkt 13: Lukket: Godkendelse af underskriftsblad**