

REFERAT Teknik & Byggeudvalget 2018-2021 d. 06-06-2014

Mødedato Fredag d. 06. juni 2014 kl. 08:30

Mødested Mødelokale 2 – Esbjerg Rådhus

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Forslag til program for udvalgets studietur til Bruxelles og Amsterdam.....	5
Tarpbagevejens Børnehaven, opførelse af ny institution.....	7
Fornyelse af Trafikknudepunktet ved Esbjerg Banegård – endeligt projekt og anlæg.....	11
Dansk Træemballage. Forundersøgelse af mulighed for nedlæggelse af del af Ørstedesvej i Ribe.....	15
Retningslinjer til prioritering af projekter i cykelstiplanen for Esbjerg Kommune.....	19
Information og forespørgsler.....	22

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Godkendelse af dagsorden

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Godkendt

Punkt 2: Forslag til program for udvalgets studietur til Bruxelles og Amsterdam

14/13916

Bilag

Program for Teknik & Byggeudvalgets studietur til Bruxelles og Amsterdam

Forslag til program for udvalgets studietur til Bruxelles og Amsterdam

Indledning

Drøftelse af program.

INDSTILLING

Direktionen indstiller, at

- Programmet godkendes.

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Godkendt

Punkt 3: Tarpbagevejens Børnehave, opførelse af ny institution

14/13854

Bilag

d60e8ce562e6487c9173ca71e85c3af6

Forside-perspektiv Tarpbagevejens Børnehave

d0de3c600d964c80b0e54c9642460bc1

Situationsplan Tarpbagevejens Børnehave

Facader Tarpbagevejens Børnehave

Stueplan Tarpbagevejens Børnehave

Tarphagevejens Børnehave, opførelse af ny institution

Indledning

Den 3. april 2014 blev Børn & Familieudvalget forelagt flere løsningsmuligheder for PCB-udfordringen i Tarphagevejens Børnehave.

En totalsanering for PCB er vurderet til 4 mio. kr. af rådgivningsfirmaet Grontmij, hvorimod en nedrivning af eksisterende bygninger samt opførelse af en ny aldersintegreret daginstitution er vurderet til 7,5 mio. kr. ekskl. inventar.

Børn & Familieudvalget besluttede den 3. april 2014, at Dagtilbud og Teknik & Miljø skulle arbejde videre med den sidste løsning.

Skitseforslag til nybyggeri af aldersintegreret daginstitution til Tarphagevejens Børnehave forelægges derfor til godkendelse.

Sagsfremstilling



Teknik & miljø har i samråd med ledelsen i Tarphagevejens Børnehave og Dagtilbud udarbejdet forslag til nybyggeri og indretning af en aldersintegreret daginstitution på Tarphagevejens Børnehaves nuværende areal.

Det foreslåede nybyggeri af en aldersintegreret daginstitution er til 40 børnehavebørn (2 stuer) samt 12 pladser til 0-2 årige. Forslaget indeholder tillige en liggehal til de 0-2 årige samt forbedrede p-forhold.

Den nye institution er på ca. 354 m² hertil 113,7 m² overdækket areal, ny liggehal og skur til renovation m.m.

Forslaget er udarbejdet på baggrund af et ideoplæg samt sektorplanen for Dagtilbud.

Tarphagevejens Børnehave er i dag normeret til 47 børnehavebørn, men vil i fremtiden være en aldersintegreret institution på i alt 52 børn.

Lovgrundlag, planer mv.

ØKONOMI

Omkostningerne til nybyggeri af en aldersintegreret daginstitution, indeholdende 40 pladser til børnehavebørn og 12 pladser til 0-2 årige og tilhørende liggehal er beregnet til i alt ca. 7,5 mio. kr.

Dertil skal påregnes genhusningsudgifter i nedrivnings- og byggeperioden til ca. 325.000 kr. samt etableringsomkostninger som inventar ved nybyggeri til ca. 750.000 kr.

Omkostningerne forventes af fordele sig således:

Håndværkerudgifter	Kr.	6.400.000,00
Nedrivning af eksisterende inkl. miljøomkostninger for PCB m.m.	Kr.	350.000,00
Omkostninger inkl. rådgivning, forsikringer m.m.	Kr.	750.000,00
Inventar	Kr.	750.000,00
Genhusningsudgifter	Kr.	325.000,00
I alt ekskl. Moms	Kr.	8.575.000,00

Udgiften på 4,575 mio.kr. der ligger udover den forventede anlægssum på 4,0 mio. kr., hvis Tarpbagevejens Børnehave alene blev PCB-renoveret, foreslår Børn & Familieudvalget finansieret fra Dagtilbuds anlægspulje til strukturændringer i 2015.

Personaleforhold

Intet

Planmæssige konsekvenser

Intet

Konsekvenser for andre udvalg

Behandles i Børn & Familieudvalget den 12. juni 2014

Høring

Ingen bemærkninger

Vurdering herunder alternativer

Intet

INDSTILLING

Direktionen indstiller, at

- skitseforslaget til nybyggeri af Tarpbagevejens Børnehave godkendes

Det indstilles til Byrådet, at

- der meddeles anlægsbevilling på 8,575 mio. kr. fordelt med 1,575 mio. kr. i 2014 og 7,0 mio.kr. i 2015.

Bevillingen foreslås finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til strukturændringer i 2015 under Dagtilbud 4,575 mio.kr. samt det af Teknik og Miljø foreslåede udviklingsforslag til budget 2015 forventede udgift på 4 mio. kr. til PCB-renovering af Tarpbagevejens Børnehave

- 1,575 mio.kr. af det i 2015 afsatte rådighedsbeløb til strukturændringer søges fremrykket til 2014.

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Godkendt

Punkt 4: Fornyelse af Trafikknudepunktet ved Esbjerg Banegård – endeligt projekt og anlæg

13/7028

Bilag

Terminalbygning - stueplan fremtidig

1c8f3cb060ec4d17bd451bd45ed4623d

Designmanual - Trafikknudepunkt

Detailsnit - Trafikknudepunkt

Situationsplan - samlet - Trafikknudepunkt

Situationsplan - nord - Trafikknudepunkt

Situationsplan - syd - Trafikknudepunkt

Fornyelse af Trafikknudepunktet ved Esbjerg Banegård – endeligt projekt og anlæg

Indledning

Byrådet besluttede på mødet den 20. januar 2014, efter indstilling fra Teknik & Forsyningsudvalget den 16. december 2013, at meddele anlægsbevilling på 16.169 mio. kr. samt at igangsætte projektering og anlæg af det reducerede projekt med fornyelse af Trafikknudepunktet i Jernbanegade.

Sagsfremstilling



Projektets rådgiver Arkitema A/S har detailprojekteret Trafikknudepunktet og fremlagt projektmateriale, som ønskes færdiggjort med henblik på udsendelse i offentlig licitation med tildelingskriteriet "Laveste pris".

Projektet omfatter bl.a.:

- ændringer af by- og regionalbusterminalerne
- etablering af 2 busdepotpladser på stilleplads i Nørrebrogade
- etablering af ny udkørsel fra Regionalbusterminal til lyskrydset Jernbanegade/Nørrebrogade
- ændring og ombygning af 2 lyskryds
- ændring af helleanlæg og svingbaner i Jernbanegade
- etablering af cykelsti i østsiden af Jernbanegade fra Nørregade til Nørrebrogade
- etablering af ny plads foran grå DSB-bygning med mulig udvidet cykelparkering
- ændre og ombygge ventesalen i Terminalbygningen
- etablere elektroniske informationstavler til passagererne
- etablere flere cykelparkeringspladser
- at forskønne området med træer, belysning og inventar

Der arbejdes forsat med Banedanmark på muligheden for at afkorte en mindre del af Spor 0 (ca. 3-5 m), der kan indgå i passagen mellem Banegården og Busterminalen, samt at gøre dele af den kompakte teglstensmur transparent.

Teknik & Miljø er i dialog med DSB med hensyn til at indgå en aftale om midler fra DSB's cykelparkeringspulje til etablering af et større antal dobbeltcykelstativer på området under og på pladsen foran den grå DSB-bygning. Dette vil medføre en fordobling af kapaciteten. Der skal i den forbindelse indgås en aftale om efterfølgende drift.

I forbindelse med anlægsarbejdets gennemførelse bliver det nødvendigt at etablere en midlertidig busterminal på Banegårdspladsen for at opretholde busdriften.

Anlægsarbejdet planlægges opstartet ultimo august 2014 og forventes afsluttet ultimo 2015.

På grund af ændrede pladsforhold bliver de nye terminaler mere kompakte. Dette vil kræve justeringer i køreplanen og evt. i enkelte buslinjer fra juni 2015.

Der har i forbindelse med projekteringen foretaget følgende:

- været afholdt et ledningsejermøde for koordinering af ledningsarbejder og evt. samgravning.
- været afholdt et Informationsmøde for borgere, interessenter, forretningsdrivende samt lokale cyklist- og handicaporganisationer. Her blev der generelt tilkendegivet tilfredshed med projektet og udtrykt stort ønske om, at en stibro fra Østbyen over sporarealerne etableres samt, at Banegårdspladsen forskønnes.
- udført fuldskalaforsøg med bybusser hos Arriva Danmark A/S, Hededammen 4 sammen med Arriva og buschauffør for at sikre og optimere på geometrien, kørekurver og busholdepladser. Efterfølgende er plantegninger tilrettet og drøftet endeligt med Arriva og Sydtrafik. Der er enighed om, at projektet kan gennemføres tilfredsstillende, men helt optimalt er de eksisterende pladsforhold bl.a. mellem Banen og Jernbanegade ikke. Dette vil kræve at eksisterende Spor 0 inddrages, eller det samlede projekt udføres for Trafikknudepunktet.
- været drøftelser om fremtiden for Terminalbygningens ventesal og billetsalg med Arriva og Sydtrafik. Billetsalget vil blive udfaset inden medio 2015, idet dette overgår til elektronisk form. Billetsalgslokalet i bygningen nedlægges derfor og inddrages i ventefaciliteterne, og et ekstra toilet etableres. Når Arrivas billetsalg ophører, skal drift af toiletter og ventesal overgå til Esbjerg Kommune.

Supplerende har Arriva fremført problemstillingen angående buslinje 2 og 3, der for at kunne køre op i Nørregade, skal foretage venstresving ud fra Terminalen i Jernbanegade. Dette indebærer at bussens forreste udhæng kommer ind over cykelstien. Denne manøvre betragter Arriva som risikofyldt og ønsker derfor ikke at gøre det.

Der har derefter været en fornyet drøftelse mellem parterne hvor problemstillingen har været vendt.

Politiet har udtalt at manøvren ikke er i strid med færdselsloven og denne udføres andre steder i tættere bebyggede områder.

Der ses derfor på alternativer med mindre omlægninger af rutenettet således venstresving undgås. Dette kan indebære, at en buslinje ikke vil kunne anløbe Terminalen, men skal gøre stop i Nørregade.

Lovgrundlag, planer mv.

Ingen

ØKONOMI

Der er den 20. januar 2014 meddelt anlægsbevilling til Fornyelse af Trafikknudepunktet på samlet 16,169 mio. kr. i budgettet 2014 og 2015.

Trafikstyrelsen har bevillet maksimalt 5.985.206 kr. til anlæggelse af busterminaldelene, der udbetales til

Esbjerg kommune efter projektafslutning og afrapportering ultimo 2015.

Herved bliver den samlede udgift for Esbjerg Kommune på 10,184 mio. kr. til et reduceret Trafikknudepunktsprojekt.

Personaleforhold

Ingen

Planmæssige konsekvenser

Ingen

Konsekvenser for andre udvalg

Dele af projektet i aktivitetsområdet ligger på statens arealer. Dette koordineres med staten i forbindelse med gennemførelse af projektet.

Høring

Ingen.

Vurdering herunder alternativer

Den samlede trafiklogistik for Trafikknudepunktet var baseret på det fulde projekt, som der blev ansøgt om puljemidler til hos Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har kun givet tilsagn til en reduceret del af projektet, hvilket betyder, at plads og trafiklogistikken ikke bliver optimal, før det samlede projekt er gennemført.

INDSTILLING

Direktionen indstiller at

- Projektet godkendes og udsendes i offentlig licitation med tildelingskriteriet "Laveste pris".

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Godkendt

Punkt 5: Dansk Træemballage. Forundersøgelse af mulighed for nedlæggelse af del af Ørstedesvej i Ribe

13/28443

Bilag

df1e46b6344348f6ba3124e4a9a3d1a0

Oversigtskort

Teknik og Miljøs bemærkninger til de 10 indkomne bemærkninger

Dansk Træemballage. Forundersøgelse af mulighed for nedlæggelse af del af Ørstedsvvej i Ribe

Indledning

Dansk Træemballage A/S (DTE) er beliggende i industrikvarteret på Ørstedsvvej 71, 6760 Ribe på matr. nr. 15æs Nørremarken, Ribe Jorder. Jorden er ejet af Esbjerg Kommune, som har udlejet arealet til virksomheden. DTE ejer naboejendommen, matr. nr. 15æø smst. Mellem disse to ejendomme forløber den offentlige vej, Ørstedsvvej *Oversigtskort.*

DTE ønsker at udvide, og har derfor forespurgt Esbjerg Kommune om muligheden for at nedlægge den nordlige del af Ørstedsvvej for efterfølgende at inddrage det nedlagte vejareal. Dermed skabes der en sammenhæng mellem de to ejendomme.



Sagsfremstilling

Teknik & Forsyningsudvalget besluttede den 6. maj 2013 at igangsætte en offentlig høring efter Vejlovens procedurer med henblik på nedlæggelse af den nordlige del af Ørstedsvvej i Ribe.

Høringsfristen udløb den 7. maj 2014, og der indkom i alt 10 indsigelser/bemærkninger, hvoraf 3 var imod nedlæggelsen og resten var for nedlæggelsen *Teknik og Miljø's bemærkninger til de 10 indkomne bemærkninger.*

Gældende generelt for de 7 bemærkninger, der er for nedlæggelsen:

- Mulighed for fortsat vækst og udvikling i området
- DTE's fortsatte tilstedeværelse i Ribe
- Gavnligt for erhvervslivet i Ribe

Gældende generelt for de 3 bemærkninger, der er imod nedlæggelsen:

- Øget trafik på den nærliggende vej, Industrivej
- Potentielt farlige trafikale situationer på Industrivej
- DTE bør udelukkende have ind- og udkørsel fra Kærbølvej

Bemærkningerne imod nedlæggelsen kommenteres særskilt i bilaget, men Teknik & Miljø vurderer ikke, at den trafikale merbelastning på Industrivej har nogen reel betydning.

En stor del af indsigelserne/bemærkningerne vedrører vedtagelsen af lokalplantillægget, men de der indeholder trafikale forhold behandles i denne sag.

Sagen kører sideløbende i Plan & Miljøudvalget, da vejnedlæggelsen ligeledes kræver et nyt lokalplantillæg. Det er forudsætning for vejstykkets nedlæggelse, at lokalplantillægget vedtages endeligt, samt at vejstykket nedlægges endeligt i forhold til Vejlovens bestemmelser. Denne sag omhandler udelukkende nedlæggelse i henhold til Vejloven.

Hvis det besluttet at nedlægge vejarealet, vil den endelige afgørelse blive meddelt borgerne. Herefter er der en frist på 4 uger til at indbringe afgørelsen for Vejdirektoratet (for så vidt angår retlige spørgsmål) og en frist på 8 uger til at indbringe afgørelsen for taksationskommissionen (for så vidt angår spørgsmålet om vejstykkets opretholdelse).

Hvis vejstykket nedlægges endeligt, vil vejarealet efterfølgende blive tilføjet matr. nr. 15æs, Nørremarken, Ribe Jorder, uden udgift for Esbjerg Kommune. Dette areal ejes i dag af Esbjerg Kommune, som lejer arealet til DTE. Da lejearealet nu ændrer størrelse, skal den eksisterende lejeaftale revurderes.

I forbindelse med vejnedlæggelsen skal der etableres en vendeplads ved det sydlige vejareal, der nedlægges, således renovationskøretøjer og andre større køretøjer kan vende. Udgifter hertil afholdes af DTE.

Ledninger nedgravet i vejarealet skal sikres fremadrettet ved deklaration uden udgift for Esbjerg Kommune.

Lovgrundlag, planer mv.

Vejloven.

ØKONOMI

Der er ingen økonomisk udgift for Esbjerg Kommune, da ansøger har oplyst at ville betale omkostningerne i forbindelse med vejnedlæggelsen.

Personaleforhold

Ingen.

Planmæssige konsekvenser

Ingen.

Konsekvenser for andre udvalg

Det er en forudsætning for vejnedlæggelsen i henhold til Vejloven, at lokalplan 40-040-0003, tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 03.10 vedtages. Denne proces kører sideløbende i Plan & Miljøudvalget.

Høring

Ingen. Forslaget om vejnedlæggelse efter Vejloven har været i offentlig høring i 8 uger.

Vurdering herunder alternativer

På baggrund af de indkomne indsigelser og karakteren af disse vurderer Teknik & Miljø, at vejstykket kan

nedlægges i henhold til Vejlovens bestemmelser.

INDSTILLING

Direktionen indstiller, at

- Under forudsætning af, at lokalplantillægget vedtages, så nedlægges den nordlige del af den offentlige vej, Ørstedesvej i Ribe (som forløber fra Kærbølgevej i nord til matr. nr. 15 abl Nørremarken, Ribe Jorder i syd) endeligt i henhold til Vejloven.

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Godkendt

Punkt 6: Retningslinjer til prioritering af projekter i cykelstiplanen for Esbjerg Kommune

14/1908

Bilag

Stiplan for Esbjerg Kommune, revideret 2013.

Retningslinjer til prioritering af projekter i cykelstiplanen for Esbjerg Kommune

Indledning

Teknik & Byggeudvalget havde på mødet den 21. marts 2014 et temamøde om cykelstiplanen i Esbjerg Kommune. På baggrund af en drøftelse anmodede udvalget om, at Teknik & Miljø til et kommende møde udarbejder et forslag til retningslinjer for prioritering af cykelstiplanens mange projekter.

Esbjerg Kommune udarbejdede i 2008 en stiplan med en tidshorisont frem til 2020. Planen er senest opdateret i efteråret 2013. Opdateringen omfattede en indtegnning af de på dette tidspunkt færdiggjorte stier på det stikort, der hører til planen, jf. *stiplan for Esbjerg Kommune, revideret 2013*.

Formålet med planen er at skabe grundlag for at gøre det mere attraktivt at benytte cyklen som transportmiddel, samt at sikkerheden og trygheden for cyklister forbedres.

Sagsfremstilling

Baggrunden for at udvalget ønsker udarbejdelse af retningslinjer til prioritering af, hvilke stier der skal etableres, er, at der i planen er ønsket for knap 500 mio. kr., men kun en begrænset økonomi til anlæggelse af de mange cykelstier. Der er således med den nuværende økonomi en meget lang tidshorisont, før cykelstiplanen er gennemført (jævnfør i øvrigt økonomiafsnittet).

På temamødet blev der i forhold til udarbejdelse af retningslinjer til prioritering af stiprojekter fremført følgende:

- Der skal være penge i budgettet til at gennemføre de projekter, der opnår den højeste prioritet. Dvs. prioriteringen skal ske på baggrund af det budget, der er gældende på det pågældende tidspunkt
- Ingen stier skal udgå af planen, men der skal ske en prioritering i 2 eller 3 niveauer
- Ved prioritering af hvilken sti, der konkret skal etableres, skal der tages udgangspunkt i de stier, der opnår den højeste prioritet. Der skal dog være fleksibilitet i forhold hertil, såfremt der fx er særlige forhold omkring ekstern finansieringsmulighed (puljemidler mv.)
- Prioriteringen skal ske på et objektivt grundlag (uheldsdata, opnåede effekter i forhold til investeringen mv.)
- Mindre projekter bør have en særlig vægtning, såfremt de skaber synergieffekt på det øvrige stinet

Ud fra det fremførte anbefaler Teknik & Miljø, at der opstilles følgende retningslinjer til prioritering af cykelstier:

Efter budgetvedtagelsen vedtages en prioriteringsliste baseret på den i budgettet afsatte økonomi til cykelstiprojekter.

Prioriteringslisten er gældende, til der sker ændringer i budgettet til cykelstier.

Der laves en prioritering i 3 niveauer/kategorier:

1. Højeste prioritet omfatter de cykelstier, der kan forventes anlagt indenfor budgetperioden (4 år)
 2. Mellemprioritet omfatter de stier, som ikke kan forventes anlagt indenfor budgetperioden, men som kan forventes at komme i betragtning, når cykelstiprojekter, der er i den højeste prioritet, er gennemført
 3. Laveste prioritet omfatter de stier, der ikke kan forventes anlagt indenfor en lang tidshorisont (mere end 10 år)
- Antallet af cykelstiprojekter med højeste prioritet skal svare til den økonomi, der er afsat i den 4-årige budgetperiode.

Der foretages en prioritering i de tre kategorier ud fra følgende overordnede kriterier:

1. Antal uheld
2. Trafikmængde
3. Skolebørn
4. Sammenhæng i stinettet
5. Mulighed for ekstern medfinansiering

Med ovennævnte prioriteringsretningslinjer kan der foretages en overordnet prioritering af tidshorisonten på de enkelte cykelstiprojekter. Prioriteringen kan lægges på kommunes hjemmeside, således at lokalråd og andre kan orientere sig om tidshorisonten for de enkelte cykelstiprojekter.

Lovgrundlag, planer mv.

Ingen

ØKONOMI

I 2007 var der i forbindelse med udarbejdelsen af cykelstiplanen fremsat ønsker for i alt 506,5 mio. kr. Til dato er der gennemført anlægsarbejder for i alt ca. 47,4 mio. kr. Hertil kommer cykelstier langs statsveje, som

finansieres af Vejdirektoratet.

Der er således i dag ønsker for 465,2 mio. kr. (2007-priser). Ved konkret udmøntning af et projekt skal der således ske en prisfremskrivning fra 2007 til det år, hvor projektet skal gennemføres.

I det gældende budget for 2015-18, er der til cykelstier afsat 3,467 mio. kr. i hvert af årene 2017 og 2018, altså knap 7 mio. kr. i budgetperioden.

Hvis alle de i planen nævnte projekter skal gennemføres, vil det med den nuværende økonomi således tage over 300 år, inden planen er fuldt implementeret.

Personaleforhold

Ingen

Planmæssige konsekvenser

Ingen

Konsekvenser for andre udvalg

Ingen

Høring

Planen har været i offentlig høring og været forelagt lokalrådene i 2008.

Vurdering herunder alternativer

De mange ønsker til cykelstier sammenholdt med de begrænsede økonomiske rammer gør, at de forventninger, borgere/lokalråd har til cykelstier i deres område, ikke vil kunne gennemføres inden for en meget lang tidsfrist. Ved at foretage en prioritering i 3 kategorier sker der en stillingtagen til hvilke projekter, der indenfor en 4-årig budgetperiode, kan forventes gennemført og hvilke, der vil have en lang/meget lang tidshorisont i forhold til, hvornår de kan forventes anlagt.

Samlet set vurderes det, at en prioritering i de 3 kategorier vil være mest hensigtsmæssigt frem for at have en liste, hvor alle i udgangspunktet har lige høj/lav prioritet. Prioriteringen vil give en forventningsafstemning, som er efterspurgt hos bl.a. lokalrådene.

INDSTILLING

Direktionen indstiller, at

- det af Teknik & Miljø udarbejdede forslag til prioritering af cykelsti projekter vedtages, og at Teknik & Miljø udarbejder oplæg til prioritering i de nævnte kategorier efter den kommende budgetlægning.

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Godkendt.

Nummereringen i prioriteringskriterierne fjernes

Der tilføjes et niveau 4 med følgende ordlyd: liste med cykelstier, som ikke umiddelbart kan fremmes

Punkt 7: Information og forespørgsler

Information og forespørgsler

BESLUTNING TEKNIK & BYGGEUDVALG DEN 06-06-2014

Status omkring kampagne om "hundelorte"

Forberedelse af studietur

Vejbump og revner i huse