

REFERAT Teknik & Byggeudvalget 2018-2021 d. 17-06-2016

Mødedato Fredag d. 17. juni 2016 kl. 08:30

Mødested Mødelokale 2 – Esbjerg Rådhus

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Teknik & Byggeudvalget - Orientering om det tekniske budgetforslag.....	4
Supercykelstibro Esbjerg Banegård.....	5
Parkering Esbjerg Midtby.....	9
Plan for Marbækområdet.....	11
Evaluering af landsbypedelordningen 2016.....	14
Orienteringspunkter til Teknik & Byggeudvalget den 17. juni 2016.....	16
Information / forespørgsler.....	17

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Godkendt.

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Punkt 2: Teknik & Byggeudvalget - Orientering om det tekniske budgetforslag

16/5543

Indledning

Jævnfør Esbjerg Kommunes Budgetcirkulære til budgetlægningen 2017-2020, skal fagudvalgene orienteres om det tekniske budgetforslag i perioden 13. – 21. juni 2016.

Sagsfremstilling

Som led i budgetprocessen er det tekniske budgetforslag til Byrådets 1. behandling udarbejdet.

På mødet præsenteres udvalget for budgetforslaget. Materialet er vedlagt som bilag.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget

Indstilling

Direktionen indstiller, at

- Teknik & Byggeudvalget orienteres, om udvalgets tekniske budgetforslag til Byrådets 1. behandling af budget 2017-2020.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Orientering givet.

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Bilag

S11 Præsentation for TBU Budget 2017-20 17.06.2016

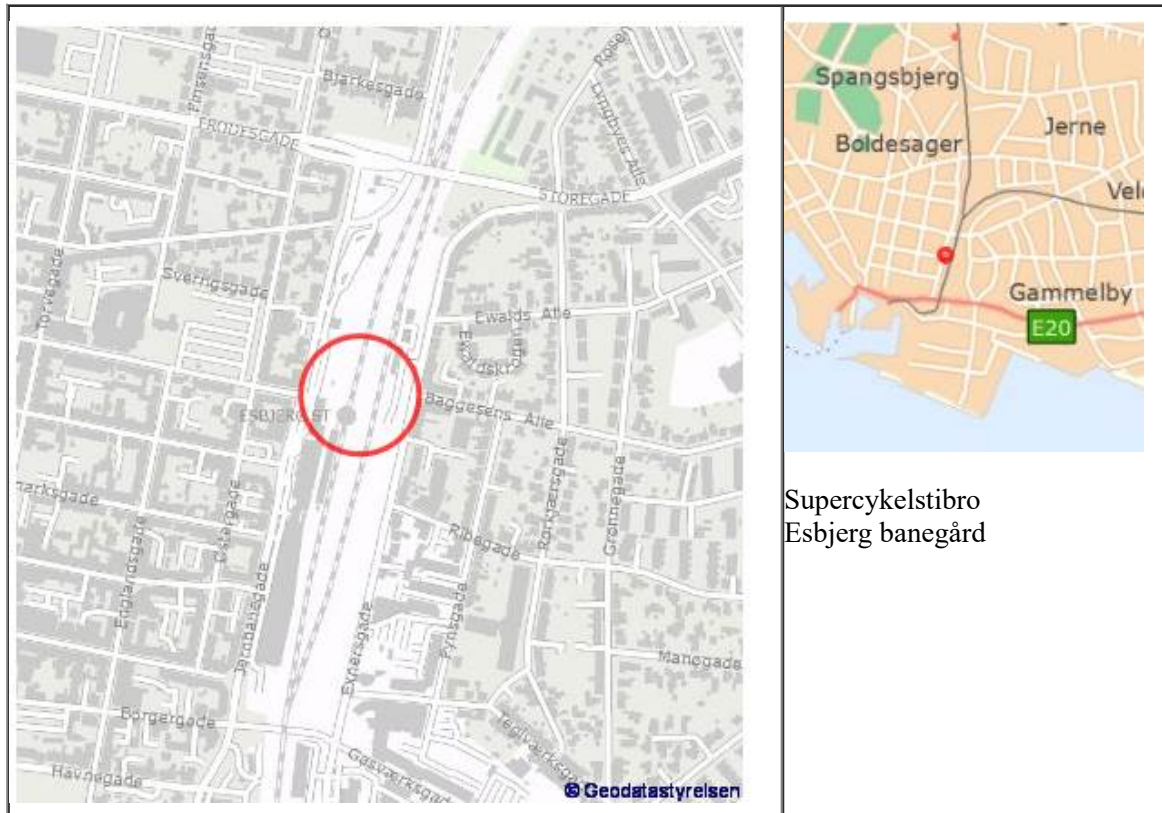
Punkt 3: Supercykelstibro Esbjerg Banegård

15/16757

Indledning

Esbjerg Kommune har fra statens Supercykelstipulje modtaget støtte til etablering af en supercykelstibroforbindelse mellem Østerbyen og Esbjerg Centrum. Derudover skal der, som en del af projektet, anlægges cykelgade i Norgesgade og sammenkobling med cykelbaner på Baggesens Allé.

Stibroen vil krydse jernbaneterrænet og Esbjerg Banegård og forløbe fra Exnersgade ved Baggesens Allé til Jernbanegade over for Nørregade.



Sagsfremstilling

Supercykelstibroen skal udformes, så det giver nem adgang for cyklister mellem de to bydele.

Samtidig skal fodgængere have mulighed for at benytte stibroen. Derfor ønskes broen udført som en 3 m bred fællessti, hvor der skal være minimum 0,3 meters afstand til faste genstande (rækværket). Broen bliver dermed 3,6 m bred.

Anlæg af en supercykelstibroforbindelse i området ved Esbjerg banegård kræver en omhyggelig detailplanlægning. Det skyldes ikke mindst, at der er meget begrænset plads til at etablere cykelvenlige ramper ved Exnersgade og i Jernbanegade. Samtidig er Jernbanestrækningen Esbjerg – Lunderskov ved at blive elektrificeret. Det betyder, at frihøjden, på det sted, hvor broen skal være højest, skal være på 7,32 m, hvilket også giver en udfordring i forhold til anlæg af cykelvenlige ramper.

På broens østside kan dette løses ved at anlægge rampen på et areal, der i dag ejes af Banedanmark. Banedanmark er positiv over for at sælge arealet til Esbjerg Kommune. Der vil kunne etableres cykelvenlige ramper på arealet, med en hældning på ca. 6,5 %. En rampe på 6,5 % er imidlertid ikke handicapvenlig. Det vil kræve en hældning på maksimalt 5 % med hvilereposser eller en hældning på 4 % uden hvilereposser. Der vil efterfølgende eventuelt kunne etableres parkering i tilknytning til rampeanlægget.

Det er Teknik & Miljø's anbefaling, at ramperne anlægges med en hældning, så ramperne bliver handicapvenlige, idet det efterfølgende ikke vil være muligt at ændre hældningen på rampen. Dialog med Banedanmark om erhvervelse af tilstrækkeligt areal hertil pågår.

På vestsiden, i Jernbanegade, er pladsen meget begrænset. Der er således ikke mulighed for at lave en cyklistvenlig rampe. I stedet skal der, jævnfør ansøgningen til supercykelstipuljen, anlægges et rullebånd på vestsiden, af den af DSB ejede bygning, der ligger umiddelbart nord for banegårdsbygningen. Rullebåndet anbefales, af hensyn til bl.a. driftssikkerheden, indbygget i en bygning med transparente facader. Rullebåndet vil få en hældning på ca. 15 %, hvilket medfører, at der, af sikkerhedsmæssige årsager, bør være forbud mod at der cycles på rullebåndet. Rullebåndets bredde bliver lige over 1 m og dermed bred nok til at de fleste specialcykler kan benytte det. Tilsvarende løsning kendes fra rullebånd i Holland. I samme forbindelse bør der bygges en trappe, som bl.a. vil skabe nem adgang til busterminalen for gående. Rullebåndet opfylder ikke kravene til tilgængelighed for handicappede. Der vil derfor, i givet fald, skulle afsættes supplerende økonomi til opførelse af en elevator.

Skitse over et muligt stibro-forløb fremgår af ”Supercykelstibro over banen ved Esbjerg banegård”.

Fra supercykelstibroen bliver der i udgangspunktet ikke direkte adgang til perronerne. Etablering af adgang til perronerne vil medføre, at broen skal opfylde særlige krav til tilgængelighed for handicappede. Krav der vil medføre, at broens pris overslagsmæssigt vil blive ca. dobbelt så høj som det afsatte budget på. ca. 25 mio. kr. Der pågår fortsat dialog med DSB angående deres ønsker til perronadgang og deres mulighed for at afholde den samlede udgift hertil.

I det oprindelige projekt var det i ansøgningen forudsat, at DSB bygningen beliggende umiddelbart nord for banegårdsbygningen skulle anvendes til cykelparkering. Denne del af projektet er opgivet, idet DSB har en række lejere i bygningen, som ikke kan opsiges på nuværende tidspunkt.

Anlæg af supercykelstibroen foreslås gennemført som et konkurrenceprojekt efter samme model som blev anvendt ved landgangs- og havnepromenadeprojektet. Det vil give gode muligheder for at skabe optimale løsninger på de ovenfor definerede overordnede rammer for stibroen.

Det forventes, at stibroforbindelsen kan stå færdig i 2018. Det er dog forbundet med usikkerhed, som følge af projektets kompleksitet.

Lovgrundlag, planer mv.

Der skal udarbejdes lokalplan for området, der definerer rammerne for stibroen.

Anlæg af broen over baneterrænet kræver en ibrugtagningstilkendegivelse udstedt af Banedanmark.

Økonomi

I det gældende budget er der afsat 25,575 mio. kr. til det samlede projekt, hvoraf der er frigivet 1 mio. kr. til indledende projektering. Heraf finansieres de 40 % af støtte fra statslig pulje til etablering af supercykelstier. De resterende 60 % finansieres af Esbjerg Kommune, primært byfornyelsesmidler.

Teknik & Miljø vurderer, at den afsatte økonomi ikke er tilstrækkelig til at kunne opføre en supercykelstibroforbindelse som ønsket. Det skyldes primært, at broens frihøjde skal være ca. 1,8 m højere end hidtil antaget i forbindelse med ansøgningen, hvor Banedanmark opererede med lavere krav til frihøjden. Det medfører en fordyrelse på knap 2 mio. kr. Samtidig er det nødvendigt at lave en længere og dermed dyrere rampe på østsiden mod Exnersgade, hvis denne skal være handicapvenlig. Det medfører en øget udgift på ca. 2 mio. kr. Derudover er dokumentationskravene lidt større end forventet.

Samlet set indebærer det, at den samlede udgift til projektet forventes at løbe op i 30,635 mio. kr.

Denne udgift anbefales finansieret gennem forhøjelse af lånerammen for byfornyelse i Østerbyen med 5,06 mio. kr. Forhøjelse af låneramme med 5,06 mio. kr. oversendes til budgetforhandlingerne for 2017.

	2016	2017	2018
Forventet bevillingsbehov			
Anlægsudgifter	1.000.000	5.000.000	23.635.000
Indtægter (supercykelstipulje)		2.000.000	8.230.000

Finansiering (afsat i budgettet)	4.000.000	18.000.000	2.575.000
Byfornyelsesmidler	3.000.000	8.000.000	
Supercykelstipulje		8.230.000	2.000.000
Esbjerg Kommune	1.000.000	1.770.000	575.000
Afsættelse af yderligere Byfornyelsesmidler (Ikke afsat i budgettet)			5.060.000
Tilpasning afsatte rådighedsbeløb			
Forskydning i oprindeligt afsatte rådighedsbeløb	-3.000.000	-13.000.000	16.000.000
Forskydning i oprindeligt afsatte indtægter		-6.230.000	6.230.000

Den efterfølgende årlige drifts- og vedligehold af stibroen vurderes at beløbe sig til 0,9 mio. kr. Den forholdsvis høje udgift skyldes, at rullerampen sikkerhedsmæssigt skal serviceres, og at der må forventes en del løbende vedligehold på anlægget. Derudover skal der afsættes midler til renhold og vinterforanstaltninger på broen samt løbende vedligehold af brokonstruktionen med tilhørende rampe, der, som følge af elektrificeringen, er noget længere og højere end forudsat i ansøgningen.

I det eksisterende budget er der indarbejdet en driftsudgift på 0,5 mio. kr. fra 2018.

Der foreslås indarbejdet yderligere 0,4 mio. kr. i forbindelse med budgetlægning for 2017-2020.

Ønskes der, som en del af projektet, etableret en elevator på vestsiden af broen, så broen bliver tilgængelig for handicappede, vil der skulle etableres elevator. Dette vurderes overslagsmæssigt at beløbe sig til 2,7 mio. kr. samt en efterfølgende årlig udgift til drift og vedligehold af elevatoren på 0,05 mio. kr. Der er ikke afsat økonomi til en elevator.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Plan & Miljøudvalget

Planmæssige konsekvenser

Der skal, forud for anlæg af broen, vedtages en lokalplan for området, hvor stibroen skal etableres.

Konsekvenser for andre udvalg

Sagen forlægges både Teknik & Byggeudvalget og Plan & Miljøudvalget.

Vurdering herunder alternativer

Anlæg af en supercykelstibro mellem Østerbyen og Esbjerg centrum vil skabe en god og effektiv forbindelse for cyklister og gående og dermed binde de to bydele tættere sammen. Den vil få nuværende og fremtidige funktioner omkring Jernbanegade/Exnersgade til at hænge bedre sammen.

Indstilling

Direktionen indstiller, at

· arbejdet med projektet fortsættes som skitseret, og at sagen oversendes til budgetforhandlingerne for 2017 med henblik på, at der afsættes yderligere et rådighedsbeløb på 5,06 mio. kr. finansieret af lånerammen til byfornyelse i Østerbyen.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Indstillingen følges.

Udvalget ønsker en elevator på stibroens vestside indarbejdet i projektet med henblik på fuld handicapvenlighed.

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Bilag

Supercykelstibro over banen ved Esbjerg banegård

Punkt 4: Parkering Esbjerg Midtby

16/11610

Indledning

Plan & Miljøudvalget og Teknik & Byggeudvalget har den 1. april 2016 afholdt et fælles temamøde om parkering.

Ud fra drøftelsen blev Teknik & Miljø anmodet om at udarbejde et oplæg til, hvorledes parkeringsudfordringerne i Esbjerg Midtby kan løses fremadrettet.



Parkering Esbjerg Midtby

Sagsfremstilling

På det andet fælles temamøde, afholdt den 6. juni 2016 præsenterede Teknik & Miljø et oplæg til, hvorledes de dele af Vision 2020 og Vækststrategien, der omhandler byfortætning, kan gennemføres samtidig med, at den medfølgende parkeringsudfordring løses.

I bilag ”Parkeringspolitik for Esbjerg Midtby” har Teknik & Miljø overordnet beskrevet, hvorledes parkeringen kan reguleres fremadrettet.

I oplægget til parkeringspolitik anbefales det, at der som en del af byfortætningen sker en forøgelse i antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser i Midtbyen. Det kan ske ved at opføre et parkeringshus i Danmarksgade 62, som i dag er indrettet til overfladeparkering. I dette P-hus vil der endvidere kunne reserveres P-pladser til et kommende hotel i Skolegade 39 samt eventuelt andre interesserede. I bilaget ”Modeller til opførelse af P-hus” er der nærmere redegjort herfor.

Finansiering af et parkeringshus kan ske gennem skattefinansiering og/eller betalingsparkering. I bilag ”Økonomi, opførelse af P-hus med 400 pladser i Danmarksgade 62 og indførelse af betaling for parkering” er der nærmere gjort rede for økonomien.

Der lægges op til, at de nuværende P-restriktioner, med 2 timers gratis parkering på P-anlæggene og 1 times gratis parkering langs kantsten, ikke ændres. Med den skitserede model kan bilister, der ønsker at holde længere end 2 timer på P-anlæggene gøre det mod betaling.

De ovennævnte bilag blev udleveret på temamødet den 6. juni.

Økonomi

Som det fremgår af bilaget skal der tilvejebringes en økonomi på ca. 34 mio. kr. til opførelse af et parkeringshus.

Indtægter til forrentning og afskrivning af huset samt drift af et system, hvor der betales for parkering, der ligger ud over de første to timer, kan tilvejebringes gennem betalingsparkering. Som det fremgår af bilaget vurderes indtægterne ikke at kunne dække de årlige udgifter. Der vil således skulle afsættes økonomi i budgettet hertil.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Plan & Miljøudvalget.

Konsekvenser for andre udvalg

Sagen behandles i Teknik & Byggeudvalget og Plan & Miljøudvalget.

Høring

Ingen bemærkninger.

Vurdering herunder alternativer

Det er Teknik & Miljø vurdering, at såfremt de dele af Vision 2020 og vækststrategien, der vedrører byfortætning i Esbjerg, skal gennemføres, er det nødvendigt at iværksætte de nævnte tiltag, som understøtter denne udvikling.

Alternativt kan de nuværende rammer for parkering bevares som i dag. Dette indebærer, at der ikke er mulighed for at gennemføre en byfortætning i Esbjerg Midtby med mindre der accepteres et noget højere parkeringspres i gaderne til ulempe for de der bor og besøger Esbjerg Midtby.

Indstilling

Direktionen indstiller, at

- Sagen oversendes til budgetlægningen.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Indstillingen følges.

Imod stemte Kim Madsen (D).

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Bilag

Parkeringspolitik for Esbjerg Midtby

Modeller til opførelse af P-hus

Økonomi, opførelse af P-hus med 400 pladser i Danmarksgade 62 og indførelse af betaling for parkering

Punkt 5: Plan for Marbækområdet

16/8757

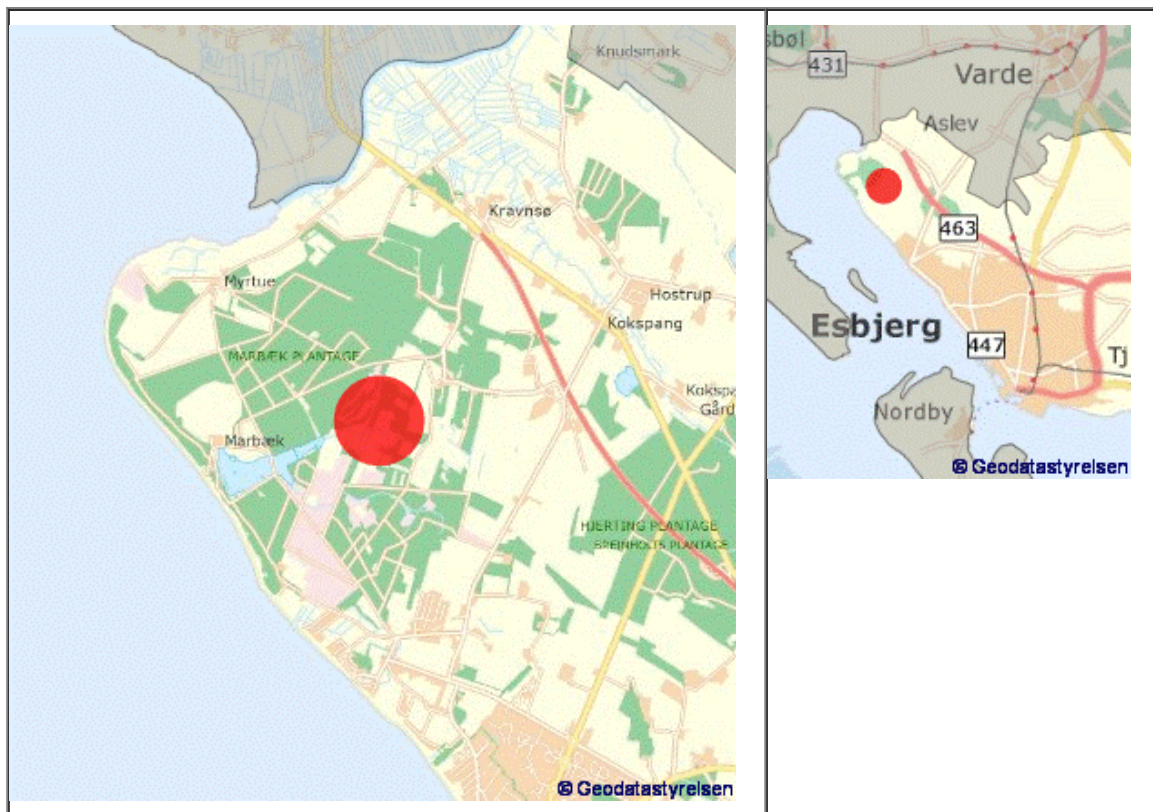
Indledning

I august 2013 vedtog Byrådet Vision Marbæk 2017. Visionen er udarbejdet på baggrund af en visionsworkshop, hvor en bred skare af interessenter havde mulighed for at komme med ideer til et fremtidigt Marbæk.

Vision Marbæk 2017 er fase 1 i udarbejdelse af plan for Marbækområdet.

Ud over selve visionen for Marbæk indeholder Vision Marbæk 2017, også en beskrivelse af en række temaer, der skal arbejdes videre med i den plan, der som fase 2 skal følge op på selve visionen.

På baggrund af Vision Marbæk 2017 er der udarbejdet forslag til ”Plan for Marbækområdet”



Sagsfremstilling

For at sikre at arbejdet med planen for Marbækområdet bliver anskuet fra så mange forskellige vinkler som muligt, blev planen udarbejdet i et tværgående samarbejde, der involverede flere forvaltninger, ligesom der blev inddraget interne og eksterne interessenter i arbejdet.

Ud fra Visionens fem hovedemne-områder blev der nedsat fem arbejdsgrupper, der fik til opgave at konkretisere og kvalificere de temaer, der var fremkommet ved visionsarbejdet.

Arbejdsgrupperne blev bemandet med interne deltagere fra Børn & Kultur, Teknik & Miljø og Fællesforvaltningen og en hele række eksterne interessenter fra foreninger og kulturinstitutioner.

Disse grupper arbejder blev efterfølgende sammenskrevet til ”Plan for Marbækområdet”.

Planen er opdelt i tre afsnit:

1. Overordnet disponering,
2. Naturpleje
3. Projekter

Formålet med planen er at sikre, at der skabes overensstemmelse mellem benyttelse og beskyttelse af naturen. I den overordnede disponering af planen er Marbækområdet derfor delt i tre zoner: intensiv benyttelse, ekstensiv benyttelse og naturbeskyttelse.

I afsnittet om naturpleje beskrives driften af den lysåbne natur, skovene og Natura 2000 områderne, ligesom de spredningskorridorer, der skal skabe sammenhæng til det omgivende landskab er vist.

Til sidst er der beskrevet 8 konkrete projekter med faciliteter og aktiviteter for brugerne af Marbækområdet:

Marbækgård:

Naturrum Marbækgård – udgangspunkt for friluftsoplevelser i Marbæk

Adgang:

Fredeliggørelse for motortrafik

Knudepunkter med parkeringspladser og information

Vestkystruten føres gennem Marbæk

Stisystemer

Tilgængelighed for alle

Formidling:

Formidling af Marbækområdet

Myrtuegård

Lovgrundlag, planer mv.

Naturbeskyttelsesloven

Skovloven

Økonomi

Enkelte projekter, som fredeliggørelse for motortrafik og udvikling af stisystemer, kan udføres som en del af driftsopgaverne.

Andre projekter kræver særlig finansiering, hvilket medfører, at der skal udarbejdes udviklingsprojekter til budgetlægningen.

Atter andre projekter skal gennemføres som et tværfagligt samarbejde med eksterne foreninger og samarbejdspartnere, hvortil der kan søges fondsmidler eller anden ekstern finansiering.

Kompetencer

Direktionen > Plan & Miljøudvalget > Kultur & Fritidsudvalget > Teknik & Byggeudvalget > Børn & Familieudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet.

Høring

Efter Byrådets godkendelse sendes ”Plan for Marbækområdet” i offentlig høring i 8 uger.

Vurdering herunder alternativer

Implementering af Plan for Marbækområdet kræver en prioritering af projekterne og en finansiering af de projekter, der ikke kan udføres som en del af driftsbudgettet.

Ved projekter, der kan finansieres ved eksisterende driftsbudget, kan planlægningen umiddelbart igangsættes. Det drejer sig om plan for udarbejdelse af plejeplaner for den lysåbne natur, fredeliggørelse for motortrafik og udvikling af stiruterne, herunder udvidelse af mountainbikestierne.

Udarbejdelse af driftsplaner for skovene kræver særlig finansiering.

Øvrige projekter kræver særlig finansiering. Hvor der er tale om tværfaglige projekter i samarbejde med brugerne, kan der søges om eksterne midler.

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at

- planen godkendes til 8 ugers offentlig høring.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Godkendt.

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Bilag

Plan for Marbækområdet

Punkt 6: Evaluering af landsbypedelordningen 2016

16/1743

Indledning

På baggrund af et ønske fra Økonomiudvalget er der foretaget en evaluering af landsbypedelordningen, ”Evaluering af landsbypedelordningen 2016”. Byrådet besluttede i 2013, at der skulle etableres en landsbypedelordning. Ordningen, der blev godkendt for en 4 årig periode, består af 4 seniorjobbere, og giver folkeoplysende foreninger i kommunen mulighed for at søge om at få udført diverse forfaldende arbejde af landsbypedellerne.

Sagsfremstilling

Evalueringen belyser ordningen fra flere perspektiver: De ansatte landsbypedellers vurdering af ordningen, politiske og administrative interessenteres interesser, rekrutteringen til ordningen, typer af opgaver, som efterspørges udført af landsbypedellerne, samt lokalråd og foreningers oplevelse af ordningen.

Rapporten konkluderer bl.a.:

1. at interesserne for ordningen er mange. Foruden kommunens økonomiske muligheder i at få refusion fra staten ved ansættelse af landsbypedeller, så fremhæves det fra flere parter vigtigheden i, at tage et socialt ansvar, og støtte op om lokalområder, som kan benytte sig af landsbypedellerne. Faglige organisationer har en stor interesse i, at deres medlemmer bevarer deres ret til efterløn, samt fremhæver det vigtige aspekt i varetagelsen af et socialt ansvar. Kommunens lokalråd og foreninger har interesse i at bidrage til lokalområdernes udvikling, hvilket ordningen giver mulighed for,
2. at landsbypedellerne samlet set vurderer ordningen meget positivt,
3. at de lokalråd og foreninger, som har benyttet ordningen, generelt har en meget positiv oplevelse af ordningen,
4. at rekrutteringen til ordningen er en udfordring

Rapporten giver følgende tre anbefalinger:

1. Udbrede kendskabet til ordningen blandt kommunens foreninger
2. Mindske omfanget i varetagelsen af stillepladsen ved Tømmervej
3. Ændre ordningens navn

Anbefalinger 1 og 2 følges, og der er sat tiltag i værk.

Ændring af ordningens navn vurderes ikke fordelagtig, navnet landsbypedel er et meget godt brand, og en ændring af navnet vil kunne skabe forvirring og reducere kendskabet til ordningen, hvilket er i modstrid med anbefaling 1.

Rapporten påpeger tre fremtidige fokusområder:

1. Bevare det lokale ledelsesmæssige fokus på ordningen
2. Bevare det motiverende arbejdsmiljø
3. Arbejde med fremtidig rekruttering til ordningen.

Fokusområderne er meget relevante, og der er arbejde og vil blive arbejdet med disse fokusområder.

Lovgrundlag, planer mv.

Loven om seniorjob nr. 1532 af 20. december 2006

Økonomi

Der er budgetmæssigt afsat kr. 200.000 årligt til ordningen.

Budgettet svarer til forbruget.

Ordningen er finansieret frem til 31. dec. 2017

Skal ordningen fortsætte efter 31. december 2017 forudsætter det, at der afsættes budgetmidler til ordningen.

Personaleforhold

Landsbypedellerne ansættes alle i tidsbegrænsede stillinger alt efter, hvornår de kan gå på efterløn. Et par af landsbypedellerne er ansat frem til 2020.

Der er indgået aftale med 3F om ordningen, og da landsbypedellernes udførelse af forefaldende arbejde ikke må erstatte en ordinær varetagelse af disse opgaver, har ansættelse af en landsbypedel medført en nettoudvidelse i antallet af ansatte. Det betyder også at opgaver, som tidligere ikke er blevet varetaget eller er blevet varetaget af frivillige, må varetages af landsbypedeller.

Kompetencer

Teknik & Byggeudvalget > Økonomiudvalget > Byrådet.

Høring

Ingen bemærkninger.

Vurdering herunder alternativer

Evalueringen viser, at landsbypedelordningen er en meget velfungerende ordning, som der er stor tilfredshed med. Det anbefales derfor, at ordningen gøres permanent, når den udløber pr 31. december 2017.

Alternativt kunne ordningen forlænges med yderligere f.eks. 4 år.

En eventuel lukning af ordningen ved udgangen af 2017 kan ikke anbefales.

Indstilling

Direktionen indstiller, at det indstilles til Byrådet, at

1. rapporten tages til efterretning.
2. spørgsmålet om at gøre landsbypedelordningen permanent oversendes til budgetlægningen.

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Indstillingen følges.

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Bilag

Evaluring af landsbypedelordningen 2016

Punkt 7: Orienteringspunkter til Teknik & Byggeudvalget den 17. juni 2016

16/100

Drift og Anlæg

11/2830”Entreprenør månedsrapport april 16”

Indstilling

Direktionen indstiller, at

- udvalget orienteres

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

Orientering givet.

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.

Bilag

Entreprenør månedsrapport april 16

Punkt 8: Information / forespørgsler

Beslutning Teknik & Byggeudvalg den 17-06-2016

- Sikker krydsning af Degnevej

Kim Eskesen deltog som stedfortræder for Anders Kronborg.