

# **REFERAT By- og Kulturudvalget 2014-2017 d. 10-05-2016**

**Mødedato** Tirsdag d. 10. maj 2016 kl. 08:15

**Mødested** Slottet, Salen, Indgang C, 1. sal

## Indholdsfortegnelse

Kapacitetstilpasning Tornbjerg/Rosengård.....	3
Nyt OUH/Letbanen. Planforslag til offentliggørelse.....	6
Belysning på private fællesveje.....	8
Lukket: Lukket punkt: Korsløkkeparken salg af areal.....	11
Nyt plejecenter ved Blækhaten. Forudgående høring for ændring af kommuneplanen.....	12
Nedrivning af ejendommen Vesterbro 27.....	13
Placering af busterminal - Helhedsplan OBC nord.....	14
Initiativer og handlinger til implementering af kulturpolitikken.....	17
Kommuneplan 2016-2028. Høringssvar til drøftelse.....	20
Parkeringsstrategi 2016 - 2020.....	29
Busbetjening af Landbrugsvej.....	30
Lukket: Lukket punkt: Budget 2017 - Optimering af udvalgets ramme.....	33
Ny stibro og bedre skiltning ved Odense Å.....	34
Orientering - diverse.....	36

# Punkt 1: Kapacitetstilpasning Tornbjerg/Rosengård

17.00.00-A00-6-16

## Resume

I forbindelse med kapacitetstilpasning 2016 er det besluttet, at Carls Børnehus, Carl Blochs Vej 24 lukkes pr. 1/3 2016. Lejemålet er eksternt og opsiges af By- og Kulturforvaltningen til fraflytning pr. 1/10 2016.

Børnene fra Carls Børnehus overflyttes til Ejerslykke Børnehus, som pr. 1/3 2016 havde 65 børn indskrevet fordelt på to matrikler henholdsvis L.A. Rings Vej 18 og Carl Blochs Vej 37.

Dette medfører et behov for tilpasning af de fysiske rammer på Carl Blochs Vej 37. Bygningen huser i dag 20 børn og herudover benytter børn fra Institution Tornbjerg/Rosengårds øvrige børnehuse dagligt matriklen.

Ombygningsarbejder af bygningen på Carl Blochs Vej 37 udføres af By- og Kulturforvaltningen.

Effektueringen af kapacitetstilpasningen tilgodeser principperne for optimering af den kommunale ejendomsportefølje besluttet i "Vores Bygninger".

Driftsbesparelsen på de ejendomsrelaterede udgifter finansierer ombygningsarbejderne samt fraflytningsudgiften og forventes at gå i nul medio 2020. Herefter tilgår driftsbesparelsen effektiviseringskravet på "Vores Bygninger".

## INDSTILLING

Børn- og Ungeforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender:

1. En tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang på 400.000 kr. i 2016 til By- og Kulturudvalget til afholdelse af udgifter til fraflytningssyn finansieret af kassen.
2. En anlægsbevilling på 1.530.000 kr. i 2016 som frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget finansieret af kassen.
3. En negativ tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang 109.875 kr. i 2016, 439.500 kr. i 2017-2019 og 259.598 kr. i 2020 fra Børn- og Ungeudvalget til kassen, som udligning af det midlertidige kassetræk i forbindelse med fraflytningssynet og anlægsbevillingen.
4. En negativ tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang 18.618 kr. i 2016 og 74.470 kr. i 2017-2019 fra By- og Kulturudvalget til kassen, som udligning af det midlertidige kassetræk i forbindelse med fraflytningssynet og anlægsbevillingen.
5. En budgetneutral tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang 179.902 kr. i 2020 og 439.500 kr. fra 2021 og frem, fra Børn- og Ungeudvalget til effektiviseringskravet på "Vores bygninger" i By- og Kulturudvalget.
6. En budgetneutral tillægsbevilling på 74.470 kr. fra 2020 og frem, der overføres fra By- og Kulturudvalgets budgetområde 2.2 Drift og Anlæg til effektiviseringskravet

på "Vores bygninger" i By- og Kulturudvalget.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

EFFEKT

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af byrådets otte effektmål.

## Økonomi

Beløb i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<b>Påvirkning af kassebeholdning:</b>						
Anlægsudgift	-1.530.000					
Fraflytningssyn	-400.000					
Driftsramme	128.493	513.970	513.970	513.970	259.598	
<b>Påvirkning af kassebeholdning</b>	<b>-1.801.508</b>	<b>513.970</b>	<b>513.970</b>	<b>513.970</b>	<b>259.598</b>	<b>0</b>

Der vil være en midlertidig nettopåvirkning af kassebeholdningen på -1.801.508 kr. i 2016, som følge af anlægsudgiften og fraflytningssynet. Trækket på kassebeholdningen i 2016 vil blive udlignet over årene af de sparede driftsudgifter fra 2016 frem til medio 2020.

Afledt drift

Beløb i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2020	2021 og frem
<b>Påvirkning af driftsramme Børn- og Ungeudvalget:</b>						
Sparede driftsudgifter	109.875	439.500	439.500	439.500	439.500	439.500
<b>Tilgår kassen</b>	<b>109.875</b>	<b>439.500</b>	<b>439.500</b>	<b>439.500</b>	<b>259.598</b>	
<b>Tilgår effektiviseringskravet "Vores bygninger", By- og Kulturudvalget</b>					<b>179.902</b>	<b>439.500</b>
<b>Påvirkning af driftsramme By- og Kulturudvalget:</b>						
Sparede driftsudgifter	18.618	74.470	74.470	74.470	74.470	74.470
<b>Tilgår kassen</b>	<b>18.618</b>	<b>74.470</b>	<b>74.470</b>	<b>74.470</b>		
<b>Tilgår effektiviseringskravet "Vores bygninger", By- og Kulturudvalget</b>					<b>74.470</b>	<b>74.470</b>
<b>Samlet:</b>						
<b>Tilgår kassen</b>	<b>128.493</b>	<b>513.970</b>	<b>513.970</b>	<b>513.970</b>	<b>259.598</b>	
<b>Tilgår effektiviseringskravet "Vores bygninger", By- og Kulturudvalget</b>					<b>254.372</b>	<b>513.970</b>

I 2016 vil de sparede driftsudgifter være 128.493 kr. og fra 2017 og frem vil de sparede driftsudgifter være 513.970 kr. om året. De sparede driftsudgifter for rengøring påvirker By- og Kulturudvalgets budgetramme og de sparede driftsudgifter for husleje og forbrug påvirker Børn- og Ungeudvalgets budgetramme. Fra 2016 til medio 2020 tilfalder de sparede driftsudgifter kassen, indtil denne er udlignet for trækket fra 2016 på samlet 1.801.508 kr.

Afledt drift fra medio 2020 og frem tilfalder effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- og Kulturudvalget.

Sagen har følgende konsekvenser for kommunens servicramme:

<b>Beløb i 1.000 kr.</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Påvirkning af servicerammen i Børn- og Ungeudvalget</b>	<b>-109.875</b>	<b>-439.500</b>	<b>-439.500</b>	<b>-439.500</b>	<b>-259.598 -179.902</b>
<b>Påvirkning af servicerammen i By- og Kulturudvalget</b>	<b>400.000 -18.618</b>	<b>-74.470</b>	<b>-74.470</b>	<b>-74.470</b>	<b>179.902</b>
<b>Samlet</b>	<b>271.507</b>	<b>-513.970</b>	<b>-513.970</b>	<b>-513.970</b>	<b>-259.598</b>

## **Bilag**

Business-case, Carl Blochs Vej 24 og 37.pdf

## **Punkt 2: Nyt OUH/Letbanen. Planforslag til offentliggørelse**

01.00.00-G01-21-16

### **Resume**

Forslag til kommuneplantillæg nr. 4 og lokalplanforslag nr. 4-788 Nyt OUH Syd, service og tekniske anlæg, er udarbejdet for at imødekomme et fælles ønske fra Region Syddanmark og Odense Letbane om bedre integration af letbaneprojektet og Nyt OUH.

Projekteringen af Nyt OUH er blevet forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan. Det afstedkommer, at det af tekniske årsager er hensigtsmæssigt at ændre letbanens linjeføring syd for Nyt OUH.

Ved at ændre linjeføringen indsnævres et areal, der er udlagt til brug for Nyt OUH's servicefunktioner.

Disse servicefunktioner skal dermed placeres et andet sted.

Derfor har Region Syddanmark aftalt med Odense Kommune, at regionen overtager en kommunal grund, der i dag rummer to børneinstitutioner. By- og Kulturforvaltningen har været og er i løbende dialog med Børn- og Ungeforvaltningen om dette.

Letbanens areal, der er udlagt til Park & Ride, er også omfattet af denne lokalplan. Baggrunden er et ønske fra Odense Letbane om lidt friere muligheder for placering af letbanetracéet og indretning af arealet, end hvad lokalplan nr. 0-760 Odense Letbane - 1. etape giver mulighed for.

Kommuneplantillægget ændrer et friareal til serviceformål, så det kan rumme ovennævnte servicefunktioner samt en heliport (helikopterlandingsplads).

Kommuneplantillægget ændrer placeringen af heliporten i forhold til den placering, der tidligere er angivet i kommuneplanen, da trafikken i området dermed i mindre omfang behøver at standse, når de største helikoptere lander og letter.

Den nye placering afstedkommer en mindre ændring i den støjkonsekvenszone, der i Kommuneplan 2016-2028 er udlagt i tilknytning til heliporten.

Region Syddanmark har den 22/3 2016 fremsendt en ny VVM-anmeldelse med tilhørende screening af de i denne lokalplan nævnte ændringer i hospitalsprojektet. Screeningen forventes ikke at udløse supplerende VVM-redegørelse.

Ændringen af letbanens linjeføring vurderes ikke at være til skade for miljøet, hvilket betyder, at der ikke er krav om VVM-screening.

### **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender forslag til kommuneplantillæg nr. 4 og lokalplanforslag nr. 4-788 Nyt OUH Syd, service og tekniske anlæg, vedtages til offentliggørelse i 8 uger i henhold til planlovens bestemmelser.

### **Beslutning**

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

### **Sagsfremstilling**

Lokalplanen

Lokalplanen sikrer primært, at letbanens forløb syd for Nyt OUH flyttes fra vest for til øst for Søndre Hospitalsvej, samt at Nyt OUH kan rekvirere et areal til hospitalsrelaterede servicefunktioner.

Opførelsen af Nyt OUH var oprindeligt planlagt til at ske parallelt med etableringen af letbanen, men de to projekter er siden hen tidsmæssigt kommet ud af trit. Dermed vil der ikke være nogen bygningsfacader at montere letbanens

køreledninger i, da facader ved Nyt OUH ikke vil være opført, når letbanens køreledninger skal monteres.

Konsekvensen er, at letbanens køreledninger skal monteres på master placeret midt mellem letbanesporene. Det stiller større krav til opstramningen af køreledningerne, hvilket kræver en lang lige strækning og dermed har medført en omlægning af letbanens linjeføring, så den forløber øst for Søndre Hospitalsvej, hvor den oprindeligt forløb vest for.

Den ændrede linjeføring reducerer et areal, der i den gældende lokalplan for Nyt OUH og Nyt SUND er udlagt til at rumme forskellige hospitalsrelaterede servicefunktioner. Region Syddanmark vil derfor rekvirere et areal, der i dag rummer to børneinstitutioner, for at få plads til alle nødvendige servicefunktioner. Odense Kommune er indstillet på et frasalg af de kommunale børneinstitutioner. By- og Kulturforvaltningen har været og er i løbende dialog med Børn- og Ungeforvaltningen om dette.

Ved siden af institutionerne udlægges der i lokalplanen et areal til en heliport (helikopterlandingsplads), hvilket i sig selv ikke gør institutionernes placering optimal, da de største helikoptere støjer betydeligt ved ind- og afflyvning.

Letbanens areal, der er udlagt til Park & Ride, er også omfattet af lokalplanen. Baggrunden er et ønske fra Odense Letbane om lidt friere muligheder for placering af letbanetracéet og indretning af arealet, end hvad lokalplan nr. 0-760 Odense Letbane - 1. etape giver mulighed for.

#### Kommuneplantillægget

Arealet, hvor børneinstitutionerne ligger, er i dag udlagt til friareal, hvilket også gør sig gældende for en del af arealet, der udgør heliportens sikkerhedszone. Med kommuneplantillægget ændres arealernes anvendelse til serviceformål for at kunne rumme de ønskede funktioner.

Ved at flytte heliporten en smule mod vest har det med letbanens ændrede linjeføring vist sig muligt, at letbanen kan passere uden for heliportens 120 m sikkerhedszone uden standsning eller driftsforstyrrelser.

Al trafik inklusive letbane og ambulancer i sikkerhedszonen skal standses 2 minutter før og efter ind- og afflyvning af forsvarrets redningshelikopter EH101.

Med flytning af heliporten vil også adgangen til hospitalets Fælles Akut Modtagelse kunne friholdes fra sikkerhedszonen.

Den nye placering afstedkommer en mindre ændring i den støjkonsekvenszone, der i Kommuneplan 2016-2028 er udlagt i tilknytning til heliporten.

Ændringen af støjkonsekvenszonen har ingen praktisk konsekvens for hverken borgere eller virksomheder.

Kommuneplantillægget har været i forudgående offentlig høring i perioden 7/4 2016 - 21/4 2016. Der er ikke indkommet høringssvar.

#### EFFEKT

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Regionshospitalet Nyt OUH vil udgøre en af kommunens allerstørste arbejdspladser i fremtiden med sundhedsarbejdspladser og arbejdspladser på en lang række tilhørende funktioner, der skal understøtte hospitalet. I den 6-7-årige byggefasen af hospitalet vil området være en af regionens største byggepladser med dertilhørende mange arbejdspladser i byggebranchen. Både i byggefasen, og når hospitalet står færdigt, vil det være med til at skabe opmærksomhed og synlighed omkring Odense.

#### Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

#### Bilag

Forslag til kommuneplantillæg nr. 4-Nyt OUH Syd

Forslag til lokalplan nr. 4-788

## **Punkt 3: Belysning på private fællesveje**

05.00.00-A21-1-16

### **Resume**

By- og Kulturudvalget har på udvalgsmøde den 12/1 2016 fået forelagt en drøftelsessag om belysning på private fællesveje.

By- og Kulturforvaltningen blev her bedt om at komme med en beslutningssag med henblik på, at Odense Kommune overtager driften for belysning på private fællesveje.

Denne sag vedrører, hvorvidt Odense Kommune skal træffe en ny beslutning om fremadrettet at betale for drift af gadebelysningen på de private fællesveje. Sagen vedrører således betalingen for belysningen, men ikke for vedligeholdelse af selve vejen/fortov eller lignende eller istandsættelse af disse. Ligeledes vedrører sagen ikke spørgsmålet om betaling for og finansiering af renovering af armatur/anlæg på private fællesveje.

For så vidt angår de helt private veje, er disse ikke omfattet af denne sag, og den i 2014 truffede beslutning, om at disse veje skal betale for gadebelysningen, ændres således ikke.

Det bemærkes, at denne sag omfatter alle typer af private fællesveje, uanset om de er etableret før eller efter 1/11 2002 ved enten en kommunal udstykning eller en privat udstykning.

Det vil på et senere tidspunkt blive forelagt en sag om betaling for og finansiering af renovering af armatur/anlæg på private fællesveje.

### **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender, at Odense Kommune med virkning fra den 1/1 2017 betaler for driften af gadebelysningen på de private fællesveje. Merudgiften hertil er anslået 570.000 kr. årligt. Denne udgift foreslås finansieret inden for eksisterende ramme under budgetområde Park og Vej.

### **Beslutning**

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen stemmer imod.

### **Sagsfremstilling**

Historik om belysning

Indtil november 2002 betalte Odense Kommune for gadebelysningen på alle de private fællesveje. I 2002 traf det kommunale tilsyn afgørelse om, at der ikke var hjemmel i privatvejslovens regler til uden en konkret begrundelse at betale for gadelys på de private fællesveje i hele kommunen. På den baggrund blev det besluttet administrativt, at grundejere ved private fællesveje oprettet efter 1/11 2002 selv skulle betale for gadebelysningen ved vejen. Odense Kommune fortsatte med at betale for gadelys på private fællesveje oprettet før 1/11 2002.

I 2008 blev advokatfirmaet Horten bedt om at vurdere, hvorvidt det var lovligt at behandle private fællesveje oprettet før og efter 1/11 2002 forskelligt i forhold til betalingsspørgsmålet.

Horten anfører i notat af 6/3 2008, at det vil være et problem i forhold til lighedsgrundsætningen, hvis etableringsåret for vejen er det eneste, der begrunder en uens behandling.

På denne baggrund blev der udarbejdet en politisk sag, som byrådet behandlede i 2010. Her besluttede byrådet i overensstemmelse med hovedreglen i privatvejsloven, at grundejerne ved de private fællesveje selv skal betale for gadebelysningen. I september 2011, som følge af lovændringer, besluttede et flertal i byrådet at fastholde, at grundejerne som udgangspunkt betaler for gadebelysningen, dog med den tilføjelse, at kommunen betaler, såfremt der ligger en almen benyttet institution ved vejen (skole - børneinstitution - plejehjem - sportshal - sportsanlæg).

Herefter blev der på den baggrund iværksat proces for varsling af grundejere på private fællesveje anlagt før 1/11 2002 om overdragelse af betalingsforpligtigheden.

By- og Kulturforvaltningen har på nuværende tidspunkt varslet 4499 grundejere om belysning og overdragelse af betalingen herfor på 391 private fællesveje. 286 private fællesveje har fået endelige krav om betaling og er begyndt at betale.

Kun såfremt alle beboere ved en vej skriftligt har erklæret, at de ønskede gadebelysningen nedtaget, har By- og Kulturforvaltningen fulgt deres ønske. Der er 4 private fællesveje, som er blevet fritaget for kravet om gadebelysning.

Regler om betaling for gadebelysning i den gældende lov om private fællesveje  
Loven om private fællesveje blev ændret i 2014 med virkning fra juli 2015. Udgangspunktet i loven er fortsat, at grundejerne tilstødende de private fællesveje skal betale for gadebelysningen.

Kommunen kan betale for gadebelysningen, såfremt "almen offentlige hensyn taler herfor", jf. § 59, stk. 6. Efter denne bestemmelse kan f.eks. følgende hensyn begrunde, at kommunen betaler for gadebelysningen på private fællesveje: Færdselsmæssige, tryghedsmæssige, kriminalpræventive og arkitektoniske hensyn.

Det er således en bred vifte af hensyn, der kan tillægges vægt. I modsætning til tidligere kan kommunen bestemme at afholde udgifterne til belysningen udelukkende begrundet i færdselsmæssige hensyn.

Vurdering af om kommunen har hjemmel til at betale for belysning på private fællesveje, og hvilke saglige hensyn, der konkret lægges til grund, skal foretages i forhold til de enkelte veje, som kommunen ønsker at betale for. Denne vurdering kan godt foretages på baggrund af en inddeling af de private fællesveje i sammenlignelige grupper, således at der ikke skal redegøres for forholdene på de enkelte veje.

Hvis kommunen på baggrund af saglige hensyn ønsker at betale for belysning på private fællesveje, vil der være tale om en ny (begunstigende) beslutning i forhold til borgeren. Der ses ikke juridisk at være hindringer for at beslutningen iværksættes fra en fremtidig dato. Populært sagt, at man trækker "en streg i sandet" f.eks. pr. den 1/1 2017. Efter den dato betaler kommunen for belysningen. På den måde vil grundejere på private fællesveje fra den dato i forhold til betaling for belysning fremadrettet blive stillet ens.

Videre proces og økonomi såfremt byrådet træffer afgørelse om, at kommunen skal betale for driften af gadebelysningen på private fællesveje  
Der foretages en konkret vurdering af saglige kommunale interesser og hensyn i forhold til de enkelte veje/grupper af veje med henblik på, at Odense Kommune overtager betalingsforpligtigheden for driften af gadebelysning på private fællesveje i Odense Kommune med virkning fra 1/1 2017.

Når denne proces er gennemført, vil der stort set være samme forhold med hensyn til gadebelysning for de private fællesveje som for de offentlige veje. Grundejerne ved de private fællesveje kan dog til en hver tid vælge selv at ville varetage driften og betalingen af gadebelysningen.

#### Proces i Københavns Kommune

By- og Kulturforvaltningen har haft kontakt til Københavns Kommune, der i 2011 traf beslutning om at betale for gadebelysning på private fællesveje. Advokatfirmaet Horten har i den forbindelse bistået Københavns Kommune. Om processen har By- og Kulturforvaltningen fået oplyst, at relevante sagsbehandlere og chefer samt advokaten sammen har vurderet de enkelte veje/grupper af veje og derudfra udarbejdet et notat, der angiver kommunens vurdering af, hvilke saglige kommunal interesse og hensyn der gør sig gældende i forhold til de enkelte veje/grupper af veje, og som medfører, at kommunen betaler for gadebelysningen.

#### Proces i Odense Kommune

I Odense Kommune er de private fællesveje forholdsvis homogene. By- og Kulturforvaltningen forventer derfor, at der iværksættes en lignende proces, som i Københavns Kommune, såfremt indstillingen følges. Herefter skal der ske underretning af de berørte grundejere.

#### Vedligehold

Særligt i forhold til de private udstykninger, hvor By- og Kulturforvaltningen ikke kender omfang og typer af gadebelysningsanlæg, som fremadrettet skal driftes, kan der være en række ubekendte. Dette kan derfor betyde væsentlige udgifter til udskiftning eller lignende. Denne økonomi er endnu ikke afdækket.

#### EFFEKT

Sagen har ingen konsekvenser for byrådets otte effektmål.

## Økonomi

De samlede driftsudgifter for gadebelysning på private fællesveje forventes at udgøre anslået 5.270.000 kr. årligt.

Beløbet fremkommer ved at opdatere driftsbudget for private fællesveje før 2002 og lægge anslået driftsbudget på private fællesveje efter 2002 til. Driftsudgiften til belysning på private fællesveje efter 2002 er ikke indeholdt i de eksisterende rammer. Udgiften hertil er anslået 570.000 kr. årligt. Denne udgift foreslås finansieret inden for eksisterende ramme under budgetområde Park og Vej.

Hertil kommer udgifter til løn i projektperioden. Merudgifter til løn m.m. i forbindelse med overdragelse af gadelys på private fællesveje har hidtil været finansieret ved sparede udgifter til lys på private fællesveje, der er overdraget til grundejerne. Den fremadrettede merudgift kan derfor ikke finansieres inden for rammen til gadelys. Udgifter til løn i projektperioden foreslås finansieret ved omprioritering inden for eksisterende rammer.

## **Punkt 4: Lukket: Lukket punkt: Korsløkkeparken salg af areal**

13.06.02-G01-1197-16

# **Punkt 5: Nyt plejecenter ved Blækhatten. Forudgående høring for ændring af kommuneplanen**

01.00.00-G01-25-16

## **Resume**

En privat investor ønsker at opføre et privatfinansieret plejecenter og ældreboliger på den østlige del af ejendommen Blækhatten 27 i Odense SØ. På den vestlige del af ejendommen er et nyt domicil for investoren under opførelse. Byggeønsket er indsendt i forbindelse med revision af Kommuneplan 2016-2028.

De nærmeste naboer til et evt. nyt plejecenter er et mindre lokalcenter i Tornbjerg mod nord, Tornbjerg Gymnasium mod nordvest samt investors domicil mod syd. Odense Kommune er positive over for opførelse af plejecenter på stedet.

Ejendommen Blækhatten 27 ligger i et område, der i gældende Kommuneplan er udlagt til erhvervs- og servicevirksomheder. Området er yderligere omfattet af gældende Lokalplan nr. 4-629 Erhvervsområde ved Blækhatten, der ligeledes udlægger området til erhvervs- og servicevirksomheder. Gældende kommuneplan og lokalplan giver således ikke mulighed for opførelse af plejecenter. For at muliggøre opførelse af plejecenter skal kommuneplanens anvendelsesbestemmelser ændres til serviceområde eller evt. bolig-/serviceområde i et tillæg til kommuneplanen. Samtidig skal der udarbejdes ny lokalplan, der erstatter den gældende lokalplan for ejendommen.

Ny planlægning skal fastlægge anvendelse, omfang og placering af nyt byggeri. Planlægning gennemføres kun under forudsætning af, at de miljømæssige forhold muliggør dette.

En sådan ændring af kommuneplanen forudsætter en forudgående offentlig høring i 2 uger, hvor kommunen indhenter gode ideer, forslag og kommentar til den forestående planlægning.

Efter den forudgående offentlige høring vil der blive udarbejdet forslag til kommuneplantillæg og lokalplanforslag til offentliggørelse.

## **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender igangsættelse af en forudgående høring på 2 uger for ændring af kommuneplanens anvendelsesbestemmelser til serviceformål i henhold til planloven.

## **Beslutning**

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## **Sagsfremstilling**

Der henvises til sagsresuméet.

## **EFFEKT**

Flere borgere er sunde og trives

Et nyt plejecenter kan medvirke til, at ældre bibeholder en god fysisk og psykisk sundhedstilstand, først og fremmest for deres egen trivsels skyld, men også fordi der er brug for dem som aktive deltagere i samfundet.

Flere funktionsdygtige ældre og handicappede

Et nyt plejecenter kan igennem en række aktivitets- og rehabiliteringstilbud medvirke til at øge livskvaliteten for Odenses ældre med henblik på at gøre borgerne mest muligt selvhjulpne.

## **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

## **Punkt 6: Nedrivning af ejendommen Vesterbro 27**

02.34.00-A26-1-16

### **Resume**

Bygherre for projektet på hjørnet af Vindegade/Vesterbro 29-33, der er omfattet af lokalplan 0-775, ønsker at opføre en bygning på nabogrunden Vesterbro 27.

I den forbindelse ansøges om tilladelse til nedrivning af den eksisterende toetagers bygning, Vesterbro 27 med henblik på at opføre en ny bygning til bolig- og butikformål i 3½ etage.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 0-556. Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at forhusbebyggelsen mod Vestergade/Vesterbro skal bevares, og den må ikke ændres eller nedrives uden byrådets godkendelse. Nedrivning af bebyggelsen forudsætter derfor dispensation fra lokalplan 0-556. Ejendommen er desuden omfattet af lokalplan 0-548 for Skilte og Facader, som ikke hindrer nedrivning. Den eksisterende bygning Vesterbro 27 er fra 1870 og væsentligt ombygget på tag og fag igennem årene. Med en SAVE registrering på 6 er ejendommen i sig selv ikke bevaringsværdig.

Den nye bygning ønskes sammenbygget med og opført i samme arkitektur og materialer som projektforslaget for hjørnegrunden. Lokalplan nr. 0-556 giver mulighed for at opføre ny bebyggelse i 3½ etage. Ny bebyggelse skal opføres i en arkitektur, der i udformning viser tidspunktet for opførelsen. Ny bebyggelse skal respektere områdets eksisterende ældre bebyggelse i skala og proportioner, og ikke mindst skal den eksisterende facadeopdeling bibeholdes. Det vil sige, at huset skal fremtræde som en selvstændig bygning med den variation, dette giver i gadebilledet.

### **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at ejendommen Vesterbro 27 må nedrives.

### **Beslutning**

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

Der henvises til sagsresuméet.

### **EFFEKT**

Flere indbyggere i Odense

Med opførelse af en ny bolig- og butiksejendom forstærkes bymidtevarteret som bolig- og handelsområde, idet tilflytning af nye borgere til området medvirker til at skabe aktivitet og byliv.

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Byggeprojektet i sig selv vil give arbejde til byens entreprenører og håndværkere.

### **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

## Punkt 7: Placering af busterminal - Helhedsplan OBC nord

01.00.00-G01-1-16

### Resume

Denne sag er en opsummering af en tidligere drøftelse den 9/2 2016 i By- og Kulturudvalget. Som led i udarbejdelsen af en Helhedsplan for området nord for Odense Banegård Center (OBC), drøftede By- og Kulturudvalget en række fremtidige løsninger for placering af en busterminal nord for OBC, herunder en vendeterminale og en gennemkørselsterminal. By- og Kulturforvaltningen har efterfølgende undersøgt en række forhold yderligere.

Til orientering er Odense Kommune sammen med FynBus i dialog med DSB om at finde en mulig midlertidig busterminal i området. Denne sag omhandler placering af en fremtidig permanent busterminal i området nord for OBC.

Odense Banegård Center som nationalt knudepunkt

Med indførelse af timemodellen på togdriften, en opgradering af bustrafikken på Fyn, etablering af Odense Letbane og statslige mål om vækst i den kollektive trafik forventes en stigning i passagerer til/fra Odense Banegård Center (OBC) på 50 % frem mod 2030. Dette svarer til ca. 3-3.500.000 flere rejser om året til/fra Odense Banegård Center i 2030. Odense Kommunes Planstrategi 2015 og Kommuneplan 2016-2028 peger begge på vigtigheden af at udvikle Odense Banegård Center til ét af landets væsentligste knudepunkter.

Øget tilgængelighed

Den forventede vækst i passagerer til/fra OBC har givet anledning til at gentænke brugen og udformningen af arealerne omkring OBC med henblik på at øge tilgængeligheden for alle, sikre effektiv trafikafvikling og skabe attraktive byrum, der inspirerer til mødet med Odense. Mod syd etableres en ny forplads i forbindelse med Odense Letbane, der medvirker til en fornyet organisering af trafik og byrum. I den forbindelse flyttes en række bybusser til området nord for OBC. Yderligere udbygges den regionale bustrafik fremadrettet til betjening af timemodellen i 2025 - disse busser skal ligeledes placeres nord for OBC, ligesom taxabetjening, cykelparkering, bilparkering, Kiss & Ride og fodgængere er en væsentlig del af området nord for OBC.

En helhedsplan for området nord for OBC skal medvirke til at samtænke ovennævnte elementer med henblik på at skabe øget tilgængelighed for alle i omgivelser af høj kvalitet. En effektiv afvikling af kollektiv og privat trafik er sammen med gode parkerings- og adgangsforhold for både bilister, cyklister og gående med til at skabe et af landets væsentligste trafikale knudepunkter. Bagsiden af OBC skal udvikles med henblik på at skabe en ny åbning til byen.

Scenarier for placering af fremtidig busterminal nord for OBC

Der er udarbejdet et baggrundsnotat (bilag 1), hvor 7 forskellige scenarier gennemgås. Et resumé er gengivet i sagsfremstillingen. Ud fra den eksisterende viden, samlet i bilag 1, vurderes det af By- og Kulturforvaltningen relevant at arbejde videre med nedenstående scenarier:

- Scenarie 1 - Vendeterminale på tidligere rutebilstation, som mulig løsning, men ikke optimal.
- Scenarie 2 - Vendeterminale ved brug af eksisterende rundkørsel i Dannebrogsgade, som supplement til eller i samspil med anden løsning.
- Scenarie 3 - Busterminal i eksisterende p-kælder i tidligere postterminal, med henblik på at aktivere bygningen på en ny måde og i samspil med andre funktioner at underbygge bygningens stationsnære placering.

### INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at der arbejdes videre med scenarierne 1, 2 og 3.

### Beslutning

Udvalgsmedlemmerne Per Berga Rasmussen, Brian Dybro, Anders W. Berthelsen, Peter Rahbæk Juel og Lars Havelund stiller følgende ændringsforslag:

1. Der arbejdes videre med scenarie 3, samt at konsekvenserne for fremkommeligheden for busserne belyses yderligere for så vidt angår scenarier 1, 2, 4 og 5.

Udvalgsmedlemmerne Per Berga Rasmussen, Brian Dybro, Anders W. Berthelsen, Peter Rahbæk Juel og Lars Havelund stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Jane Jegind og udvalgsmedlem Pernille Bendixen stemmer imod ændringsforslaget.

By- og Kulturudvalget godkender hermed ændringsforslaget.

## Sagsfremstilling

Scenarier for afvikling af fremtidig bustrafik nord for OBC

En fremtidig busterminal nord for OBC skal betjene en række bybusser og regionalbusser, forventeligt ca. 20-22 busser/timen fremadrettet. Busterminalen skal medvirke til at betjene den forventede stigning i passagerer til/fra OBC frem mod 2030, som beskrevet i sagsresuméet.

By- og Kulturforvaltningen har undersøgt relevante problemstillinger til yderligere belysning af 7 scenarier, hvoraf ét indeholder to under-scenarier. Der er foretaget en besigtigelse af området nord for OBC med deltagelse af Trafik- og Byggestyrelsen, Banedanmark, FynBus, HF+VUC Fyn og Danmarks Jernbanemuseum/DSB. Besigtigelsen havde et primært fokus på afdækning af problemstillinger i forbindelse med en eventuel krydsning af jernbanemuseets sporarealer og synliggjorde kompleksiteten i en sådan krydsning. Yderligere er der foretaget en besigtigelse af den tidligere postterminals p-kælder og foretaget en testkørsel med bus i samme p-kælder til belysning af mulighederne omkring en fremtidig integration af busterminal i postterminalen. Der er indhentet specifik viden omkring jernbane-, anlægs- og byggetekniske forhold fra interne og eksterne faggrupper i scenarier, hvor dette er relevant.

I vedhæftede baggrundsnotat (se bilag 1) belyses relevante problemstillinger for hvert scenarie. Yderligere er tilknyttet en simpel principskitse og en konklusion til hvert scenarie. Et kort resumé er gengivet her:

- **Scenarie 1 - Vendeterminale på tidligere rutebilstation**  
By- og Kulturforvaltningen vurderer løsningen mulig, men grundet begrænsningen i de fysiske rammer, terminalens store arealforbrug, der begrænser brugen til andre formål, og omkostningerne ved omvejskørsel, bør der kigges på andre løsninger.
- **Scenarie 2 - Vendeterminale ved brug af eksisterende rundkørsel i Dannebrogsgade**  
En forkortet vendeterminale ved brug af eksisterende rundkørsel i Dannebrogsgade er undersøgt, men har ikke tilstrækkelig kapacitet. Løsningen vurderes relevant som supplement til anden løsning i spidsbelastningsperioder til turistbusser eller lignende. Stedet bruges allerede i dag til betjening af busser, hvor 2 buslommer er etableret. Det er dette koncept, der tænkes udvidet. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at denne løsning kan indgå i det videre arbejde.
- **Scenarie 3 - Busterminal i eksisterende p-kælder i tidligere postterminal**  
En integration af busterminal i eksisterende p-kælder vil medvirke til at aktivere bygningen på en ny måde, hvor kælderkonstruktion ombygges til busterminal. Nedlagte p-pladser kan evt. erstattes igennem etablering af dobbelt p-dæk. Yderligere vurderes det, at bygningens store rumlighed og robusthed giver gode muligheder for integration af f.eks. idrætsfaciliteter, detailhandel, service og erhverv i de øvrige etager. Facader og tagdæk kan med fordel aktiveres, så bygningen samlet set medvirker til at udvikle området nord for OBC positivt med relevante stationsnære funktioner. Det anbefales, at der arbejdes videre med denne løsning.
- **Scenarie 4 - Gennemkørselsterminal – Kottesgade**  
En gennemkørselsterminal for busserne til Kottesgade sikrer en optimal og fleksibel løsning for bustrafikken og en god integration af trafik og byrum. Løsningen vil påvirke flere interessenter væsentligt ved krydsning af Danmarks Jernbanemuseums spor og HF+VUC Fyns byggefelt. Løsningen vurderes svær realiserbar grundet anlægstekniske, sikkerhedsmæssige og økonomiske forhold.
- **Scenarie 5 - Gennemkørselsterminal – langs baneterræn mod vest**  
Løsningsscenarie 5A og 5B er en udvikling af scenarie 4. Her føres busgaden langs baneterræn mod vest i stedet for via Kottesgade. For at opnå tilstrækkelig plads til en busgade langs baneterræn kræves enten ekspropriation af et areal hos en række grundejere langs banen (a), eller nedlæggelse/omlægning af Svendborgbanens depotspor (b).
  - a. Via grundejere: Det vurderes svært realiserbart grundet sikkerhedsmæssige, anlægstekniske og økonomiske forhold i forbindelse med krydsning af spor og en omfattende ekspropriationsforretning.
  - b. Via Svendborgbanens depotspor: Ved etablering af busgade i sportracé mindskes påvirkningen af Danmarks Jernbanemuseum, mens HF+VUC Fyn ikke vil blive berørt. Nedlæggelse af depotspor kræver etablering af tilsvarende depotspor, hvilket ikke vurderes muligt.
- **Scenarie 6 - Gennemkørselsterminal – via p-plads ved Dannebrogsgade**  
Dette løsningsscenarie placerer busterminalen på den eksisterende p-plads ved Dannebrogsgade. Det anbefales ikke at arbejde videre med denne løsning grundet uhensigtsmæssig lang skiftevej for passagerer, nedlæggelse af stort set alle p-pladser, trafikale udfordringer ved tætliggende kryds ved tilslutning til Ejlskovsgade og manglende visuel sammenhæng til OBC.
- **Scenarie 7 - Gennemkørselsterminal – via tunnel til Kottesgade**  
Væsentlige økonomiske omkostninger, anlægstekniske udfordringer, blokering af adgange til grundejere i

Kottesgade og manglende plads til afsætning af passagerer ved OBC, grundet rampernes længde, medvirker til, at en tunnelloøsning vurderes ikke-realiserbar. En dobbeltrettet busgade under spor ved OBC vurderes at koste mellem 225-300 mio. kr. Denne økonomiske vurdering må ikke bruges ukritisk, da der er en række ukendte faktorer, der kan påvirke vurderingen. Beløbet kan derved kun give en indikation af de økonomiske omkostninger. Det anbefales ikke at arbejde videre med denne løsning.

Som beskrevet i sagsresuméet anbefales det at arbejde videre med scenarie 1,2 og 3.

## EFFEKT

### Flere indbyggere i Odense

Hurtig og nem adgang til de væsentligste trafikale knudepunkter er afgørende for bosætning. Helhedsplan for OBC Nord, herunder også indpasning af en fremtidig busterminal, bidrager til at udvikle Odense Banegård Center til et væsentligt regionalt og nationalt knudepunkt med effektiv afvikling af den kollektive og private trafik.

### Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Hurtig og nem adgang for pendlere til og fra virksomheder i Odense er vigtig for at tiltrække virksomheder og skabe arbejdspladser. Helhedsplan for OBC Nord medvirker til dette ved at gentænke brugen og udformningen af området nord for OBC.

## Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

## Bilag

Baggrundsnotat\_Helhedsplan OBC Nord\_BKU\_10.05.2016

# Punkt 8: Initiativer og handlinger til implementering af kulturpolitikken

20.00.00-A26-1-16

## Resume

Som et led i implementeringen af kulturpolitikken, har By- og Kulturforvaltningen udarbejdet en række initiativer og konkrete handlinger, som skal være med til at ændre forvaltningens praksis således, at By- og Kulturforvaltningen understøtter de nye kulturpolitiske mål og indsatsområder.

Følgende forslag til initiativer og handlinger, der understøtter indsatsområderne #VildOdense og Synlighed indadtil og udadtil fremlægges hermed for By- og Kulturudvalget til godkendelse:

- Relancering af Kulturpuljen - herunder:
  1. Ændring af ansøgningsform, så ansøgerne kan søge i det format de foretrækker.
  2. Afholdelse af et ugentligt møde på et offentligt tilgængeligt sted i Odense, hvor ansøger kan præsentere sit projekt for By- og Kulturforvaltningen og få direkte feedback og rådgivning.
  3. Hurtigere sagsbehandling, hvor ansøger får svar inden for en uge.
  
- Oprettelse af én fælles indgang til Kulturpuljen og Musikpuljen - herunder indgangen til puljerne på Odense Kommunes hjemmeside samt deltagelse af konsulenten fra Musikpuljen på ovenstående møde med ansøger.
  
- En undersøgelse af nuværende indsats og udfordringer omkring synlighed og markedsføring i afdelingen Kunst og Kultur samt blandt de kulturinstitutioner og –aktører, som har en flerårig fast aftale med Odense Kommune. Målet er at identificere områder, hvor der er udfordringer eller udviklingspotentiale, som kan imødekommes med særlige indsats på tværs af institutionerne.
  
- En systematisk nulpunktsmåling blandt ovenstående aktører, som skal danne grundlag for fremadrettet effektmåling af synlighedsindsatsen. Der skal bl.a. måles på publikumstal, statstilskud, medieomtale og indsats på sociale medier.
  
- Udvikling og udbredelse af Synlighedspillet. Det er et værktøj, som dels skal gøre det nemmere at lave effektiv markedsføring og synlighed, dels højne kvaliteten af Kultursekretariatets rådgivning omkring synlighed overfor f.eks. tilskudsmodtagere.
  
- Pilotprojekt: Samarbejde med ekstern mediekonsulent ud fra målet om at give den nationale medieomtale et løft for tre udvalgte kulturinstitutioner. Resultatet af denne indsats skal danne grundlag for vidensdeling gennem et seminar, som skal tilbydes til overstående kulturaktører.

De foreslåede initiativer og handlinger igangsættes umiddelbart efter og såfremt By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

På By- og Kulturudvalgets møde den 8/12 2015 vedtog udvalget, at reservere 271.400 kr. til nye handlinger, der understøtter indsatsområderne i den nye Kulturpolitik. By- og Kulturforvaltningen foreslår, at fordele midlerne således, at der afsættes 30.000 kr. til en markedsføringskampagne af relanceringen af Kulturpuljen, og at de resterende 241.400 kr. afsættes til administrativ uddeling i 2016 i Kulturpuljen.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender de foreslåede initiativer og handlinger til implementering af kulturpolitikken.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Implementering af kulturpolitikken

Pr. 28/10 2015 blev Odense Kommunes kulturpolitik "Med odenseanerne i centrum" godkendt af Odense Byråd. Efterfølgende har Kultursekretariatet udarbejdet to strategier: #VildOdense og Synlighed indadtil og udadtil. I efteråret 2016 arbejder Kultursekretariatet videre med strategierne: Udvikling i samarbejde og Urban stemming. Strategierne danner rammen for arbejdet med implementeringen af kulturpolitikken gennem en række konkrete initiativer og handlinger, der skal være med til at ændre praksis og sikre, at Odense Kommune understøtter kulturpolitikken. I nærværende sagsfremstilling præsenteres for By- og Kulturudvalget de initiativer og handlinger under #VildOdense- og Synlighed indadtil og udadtil-strategien, som Kultursekretariatet påtænker at igangsætte umiddelbart efter og såfremt By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

#VildOdense

Det overordnede formål med indsatserne under strategien er, at skabe flere vilde publikumsoplevelser i Odense gennem at gøre det nemmere for kulturaktører med gode idéer at få hjælp og rådgivning til at få idéerne afprøvet og gjort til virkelighed.

De konkrete indsatser og initiativer er:

- Relancering af Kulturpuljen. Den eksisterende kulturpulje søges ofte af de samme ansøgere år efter år og i nogen grad til de samme projekter. For at øge tilstrømningen af nye ansøgere med nye projekter, foreslår By- og Kulturforvaltningen en relancering af Kulturpuljen og den dertilhørende procedure, som betyder at konsulenterne fra Kulturpuljen én fast dag ugentligt er tilgængelige på et offentligt sted i Odense f.eks. Kulturmaskinen. Ansøgerne kan søge op til 25.000 kr. i det format de vil; de kan vælge at møde op og præsentere deres projekt for konsulenterne og få direkte rådgivning eller de kan indsende en ansøgning via skema, video, sms mv. Ansøgerne får svar inden for en uge. Kravene til efterfølgende regnskab og dokumentation sænkes. Konsulenterne sørger for at indhente alle relevante oplysninger i løbet af processen, ligesom de sørger for, at de forvaltningsmæssige krav om journaliseringspligt og sagsbehandling overholdes.

Den nye procedure skal lette og gøre sagsbehandlingen hurtigere, skabe en tættere relation mellem Odense Kommune og byens kulturaktører og -spirer samt gøre det let at skabe og arrangere kultur i Odense. For at få budskabet om den nye procedure ud til odenseanerne planlægger By- og Kulturforvaltningen en markedsføringskampagne, som primært skal føres gennem de sociale medier. Derudover evalueres og kvalitetsudvikles den nye procedure løbende.

- I forbindelse med relanceringen af Kulturpuljen foreslår By- og Kulturforvaltningen, at der skabes én fælles indgang til Kulturpuljen og Musikpuljen. Det drejer sig dels om en tilpasning af indgangen til puljerne på Odense Kommunes hjemmeside, dels om at konsulenten fra Musikpuljen deltager i ovenstående ugentlige møder sammen med konsulenterne fra Kulturpuljen. By- og Kulturforvaltningen undersøger desuden muligheden for, at medlemmer fra Musikudvalget kan deltage på enkelte møder. Fordelen ved en fælles indgang til puljerne er, at det bliver lettere for ansøgerne at orientere sig, at det letter og gør sagsbehandlingen i puljerne hurtigere, idet konsulenterne møder ansøgerne sammen samt at By- og Kulturforvaltningen gennem den ændrede praksis, understøtter det kulturpolitiske ønske om at fremme crossoverprojekter. Forslaget ligger desuden i relevant forlængelse af By- og Kulturudvalgets godkendelse af justeringer i Odense Musikudvalgs retningslinjer fra udvalgsmødet den 5/4 2016.

Synlighed indadtil og udadtil

Det overordnede formål med indsatserne under strategien er dels, at højne kvaliteten af arbejdet med synlighed over for odenseanerne og byens gæster på tværs af afdelingen Kunst og Kultur, kulturinstitutionerne og ansøgerne til Kulturpuljen og Musikpuljen. Dels at understøtte storbytransformationen ved at bruge kulturen til at skabe national synlighed omkring Odense.

De konkrete initiativer og indsatser er:

- En undersøgelse af nuværende indsats og udfordringer omkring synlighed og markedsføring i afdelingen Kunst og Kultur samt blandt de kulturinstitutioner og –aktører, som har en flerårig fast aftale med Odense Kommune. Målet er at identificere områder, hvor der er udfordringer eller udviklingspotentiale, som kan imødekommes med særlige indsats på tværs af institutionerne.
- En systematisk nulpunktsmåling blandt ovenstående aktører, som skal danne grundlag for fremadrettet effektmåling af synlighedsindsatsen. Der skal bl.a. måles på publikumstal, statstilskud, medieomtale og indsats på sociale medier.
- Udvikling og udbredelse af Synlighedspillet. Det er et værktøj, som dels skal gøre det nemmere at lave effektiv markedsføring og synlighed, dels højne kvaliteten af Kultursekretariatets rådgivning omkring synlighed overfor f.eks. tilskudsmodtagere.
- Pilotprojekt: Samarbejde med ekstern mediekonsulent ud fra målet om at give den nationale medieomtale et løft for tre udvalgte kulturinstitutioner. Resultatet af denne indsats skal danne grundlag for vidensdeling gennem et seminar, som skal tilbydes til overstående kulturaktører.

## EFFEKT

### Flere indbyggere i Odense

Ovenstående forslag er med til at sikre et pulserende, varieret og let tilgængeligt kunst- og kulturliv i Odense, hvilket er af afgørende betydning for tiltrækning af nye odenseanere og for bystolthed hos de eksisterende.

### Flere borgere er sunde og trives

Forskning viser, at kunst- og kulturoplevelser kan have en positiv indflydelse på vores mentale sundhed og følelse af mening i tilværelsen. Ovenstående forslag er med til at fremme, at alle odenseanere har mulighed for at opleve og deltage i sådanne kunst- og kulturoplevelser.

### Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

Kunst og kultur er det kit, der binder os sammen og forener os i fællesskaber, hvor vi oplever, deltager og skaber sammen. Fælles oplevelser styrker de mellem menneskelige relationer og følelsen af at høre til. Ovenstående forslag styrker muligheden for, at sådanne fællesskaber kan opstå - uanset om man ønsker at være fælles om at opleve og/eller skabe.

## Økonomi

På By- og Kulturudvalgets møde den 8/12 2015 vedtog udvalget, at reservere 271.400 kr. til nye handlinger, der understøtter indsatsområderne i den nye Kulturpolitik. By- og Kulturforvaltningen foreslår at fordele midlerne således, at der afsættes 30.000 kr. til en markedsføringskampagne af relanceringen af Kulturpuljen, og at de resterende 241.400 kr. afsættes til administrativ uddeling i Kulturpuljen.

I forhold til sænkelse af krav om regnskab og dokumentation i puljerne, så fremgår det af ”Retningslinjer for økonomisk tilsyn med selvejende institutioner, fonde, foreninger mv.” godkendt i byrådet den 9/11 2011, at der generelt ikke er krav om regnskab for tilskud på 25.000 kr. eller derunder. Ansøgerne bliver dog oplyst om, at By- og Kulturforvaltningen forbeholder sig retten til at foretage en stikprøvekontrol.

## Punkt 9: Kommuneplan 2016-2028. Høringssvar til drøftelse

01.02.03-P15-2-15

### Resume

Forslag til Kommuneplan 2016-2028 har været i offentlig høring i perioden 26/12 2015 til 22/2 2016. Hovedtemaerne i forslaget er byudvikling, kvalitet i byfortætningen og den attraktive grønne storby samt mobilitet og trafik.

Med kommuneplanforslaget følges op på den hidtidige strategi om bæredygtig byudvikling. Byomdannelsesområder, dvs. områder, der overgår fra én anvendelse til en anden, i og nær bymidten og langs letbanens 1. etape prioriteres højt. Byvækst, dvs. byggeri på "bar mark", i kanten af byen er nedprioriteret i denne plan. Det betyder bl.a., at byvækstområder i de selvstændige forstæder, og som endnu ikke er lokalplanlagte, i denne plan udskydes som perspektivområde til efterfølgende kommuneplanlægning. Områderne inddrages igen, når lokalplanlagte boligområder er ved at være udbygget. Mindre byomdannelse med en rummelighed på under 50 boliger kan forekomme i hele byzonen, herunder i de selvstændige forstæder. Boligudbygningen tages op i forbindelse med revision af kommuneplanen hvert 4. år.

Der ses imidlertid at være et behov for en årlig opfølgning på boligefterspørgslen og -behovet. For at sikre en sammenhæng til Odense Kommunes Produktionsplan og følge op på Bosætningsstrategiens tiltag anbefales det, at boligbehovet vurderes løbende med henblik på politisk forelæggelse én gang årligt. Her vurderes det, om der er udlagt tilstrækkeligt areal til at dække boligbehovet, herunder behovet for bestemte boligtyper. Der vedlægges et forslag i bilag 1.

Der er udlagt byudviklingsarealer svarende til et boligbehov på 10.000 boliger i den 12-årige planperiode. Heraf er ca. 6.100 allerede lokalplanlagte. Der reserveres en buffer – en ekstra pulje – til ikke kendte projekter, som byrådet vil fremme inden for de kommende 4 år. Bufferen er p.t. fastlagt til omkring 700 boliger. De resterende ca. 3.200 ikke lokalplanlagte boliger er udpeget efter ovennævnte principper, der er fastlagt i Planstrategien. Boligerne fordeles på forskellige boligtyper for at sikre variation i boligtilbuddene. Der udlægges alt i alt knap 4.000 boliger i den udvidede bymidte, 2.500 boliger omkring letbanestationerne, knap 1.800 boliger i den sammenhængende by i øvrigt og ca. 1.130 i de selvstændige forstæder. Sidstnævnte er, jf. ovenfor, alle lokalplanlagte.

Byomdannelsesplanen for Odense havn udgør en meget væsentlig del af kommuneplanforslaget. Der planlægges for ca. 2.500 boliger, hvoraf 2.000 kan realiseres i planperioden og 500 efter 2028.

Odense skal være en tæt storby bygget på kvalitet, hvorfor forslaget opstiller en række kvalitetskriterier. Der er udarbejdet et administrationsgrundlag, der beskriver, hvilke kriterier der skal opfyldes for at sikre, at byfortætningen medfører attraktive boliger. Administrationsgrundlaget indeholder løsningsmuligheder og skal benyttes som vejledning til kommende bygherrer, og som redskab i planlægning og byggesagsbehandling. Administrationsgrundlaget/Værktøjskassen er vedlagt i bilag 2. Administrationsgrundlaget/Værktøjskassen vil særskilt blive gennemgået på udvalgmødet den 24/5 2016.

Den attraktive grønne storby sikres bl.a. ved retningslinjer om, at der ved byomdannelse af et område for minimum 500 boliger skal etableres en kvarterpark, som f.eks. på GASA.

I den tætte by kommer der flere borgere og dermed et større pres på byens trafikarealer. I planstrategien er der en målsætning om, at Odense skal blive en let tilgængelig storby, bundet sammen med bæredygtig mobilitet. Det betyder, at det skal være lettere for flere at vælge at gå, at cykle, at benytte den kollektive trafik og at transportere sig smartere og mere hensigtsmæssigt, når det kommer til biltrafikken. Det er målet, at biltrafikken skal fastholdes på det nuværende niveau i 2028 samlet set for hele kommunen, dvs. nogle steder vil der ske et fald i biltrafikken, mens der andre steder vil ske en stigning eller trafikken vil være uforandret.

Ved offentlighedsfasens udløb var der modtaget knap 90 indsigelser/kommentarer. Høringssvarene fordeler sig med omkring 1/3 på temaet byudvikling, 1/3 på havneomdannelsesplanen og den sidste 1/3 fordelt på de øvrige hovedtemaer, detailhandel samt ikke-kommuneplanrelevante emner.

Temaerne og indkomne høringssvar gennemgås overordnet i sagsfremstillingen. En mere detaljeret gennemgang af de enkelte høringssvar med By- og Kulturforvaltningens forslag til besvarelse ses i vedlagte hvidbog i bilag 3.

Nogle bemærkninger og indsigelser har ført til ændringer i det fremlagte forslag, hvilket ses i vedlagte hvidbog, hvor forslag, der er imødekommet, er markeret med en grøn farve. Sammenfattende er 8 høringssvar imødekommet, 13 høringssvar delvist imødekommet, mens der har været 29 høringssvar, som foreslås ikke imødekommet. Derudover er der

en række høringssvar, som er taget til efterretning, eller som ikke specifikt har omhandlet kommuneplanlægning. Det drejer sig om 39.

Farvekoder i hvidbogen markerer tillige, hvordan høringssvarene foreslås behandlet.

Det skal bemærkes, at der ikke er foretaget ændringer, der nødvendiggør en ny offentlig høring. Der er foretaget enkelte faktuelle rettelser.

Forslag til Kommuneplan 2016-2028 sættes på By- og Kulturudvalgets dagsorden den 7/6 2016 med henblik på behandling i økonomiudvalget den 15/6 2016 og endelig vedtagelse i byrådet den 22/6 2016.

## **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter:

1. Forslag til besvarelse af de indkomne høringssvar.
2. Forslag til administrationsgrundlag som supplement til rækkefølgeplanen.

## **Beslutning**

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

## **Sagsfremstilling**

Offentlighedsfasen

I offentlighedsfasen har der været afholdt et Café Stiftens møde med eksterne indlæg i samarbejde med Fyens Stiftstidende. Her mødte omkring 200 borgere op.

Der blev annonceret to borgermøder på Odense havn om byomdannelsesplanen; men der måtte sættes et tredje i stand. Ca. 300 borgere deltog i disse møder.

Der er udsendt breve til berørte grundejere i perspektivområder, der indgår i den nuværende kommuneplans rækkefølgeplan.

Der har været afholdt 5 møder efter ønske fra grundejere. Endelig blev der afholdt et møde for byggeriets parter om kvaliteten i byfortætningen med et eksternt indlæg. Her deltog omkring 30 personer.

Nedenfor præsenteres de indkomne bemærkninger og By- og Kulturforvaltningens kommentarer med særlig vægt på de bemærkninger, der vil give anledning til ændringer i kommuneplanen. Der omtales i et vist omfang også forslag, der delvist kan imødekommes, eller som ikke kan imødekommes.

Indledningsvist skal det bemærkes, at Region Syddanmark ser god overensstemmelse mellem Odense Kommunes arbejde med at udvikle byen til en oplevelsesrig, moderne og grøn storby og regionens udviklingsstrategi om visionen for det gode liv. Regionen ser frem til fortsat god dialog og samarbejde om udviklingen i Syddanmark.

Kerteminde Kommune gør indsigelse mod udlæg af et motorsportsanlæg ved Kærby Mose. Det skal bemærkes, at muligheden for at placere et motorsportsanlæg i Kærby Mose har foreligget i kommuneplanen siden 1988. Der er således ikke tale om en ny udpegning. Indsigelsen har ikke veto-virkning. Det bemærkes, at Birkende Borgerforening og Borgergruppe mod etablering af motocrossbane i Kærby Mose ligeledes er imod placeringen.

Byudvikling

Erhvervsstyrelsen

Erhvervsstyrelsen er generelt positiv over for kommuneplanforslaget. Det er på et møde aftalt, at der fastsættes en retningslinje om rækkefølgeplanen, og at nye byområder skal etableres i umiddelbar tilknytning til eksisterende bebyggelse, så byudvikling sker indefra og ud. Dette er helt i overensstemmelse med planens intentioner.

Større byomdannelsesområder

GASA

GASA Group Denmark A/S ønsker mulighed for ikke alene at opføre byhuse/rækkehuse, men også lejlighedsbyggeri fra 2017 i stedet for fra 2020. Det skal bemærkes, at udviklingen af området i form af en helhedsplan igangsættes i indværende år. I denne plan ses på den samlede udbygning af området. Dertil kommer, at det anbefales, at der vedtages en ny administrationspraksis, hvor By- og Kulturudvalget én gang årligt med start i 2017 tager stilling til, om der er udlagt

tilstrækkeligt med areal til at dække boligbehovet, herunder behovet for bestemte boligtyper. Det bemærkes, at boligudbygningen og -efterspørgslen tages op igen i efteråret 2017 med henblik på om nødvendigt at justere dele af rækkefølgeplanen. Derfor foreslås ønsket om lejlighedsbyggeri med start i 2017 ikke imødekommet.

Grundejerne ønsker mulighed for privat og offentlig service, kontorerhverv samt detailhandel, hvilket foreslås delvist imødekommet. Der vurderes ikke at være grundlag for egentlig detailhandel i området, idet der allerede eksisterer en god butiksstruktur i nærheden, i Bolbro og ved Vesterbro. Såfremt den fremtidige bebyggelse og målgruppe fordrer understøttende funktioner eller service, kan dette vurderes nærmere.

Grundejerne ønsker en variation i byggeriet og en højere bebyggelsesprocent, hvilket tages til efterretning. Der skal udarbejdes en helhedsplan, der skal danne grundlag for byomdannelsen. I dette arbejde forventes højder, bebyggelsesprocenter mv. at blive endeligt fastlagt.

GASA Group Denmark A/S ser gode muligheder for at etablere en kvarterpark og ser frem til en fortsat god og konstruktiv dialog.

#### Dalumvej

Årstiderne Arkitekter fremsender på vegne af grundejerne indsigelse mod planforslaget. Grundejerne ønsker at fremme byggemulighederne i forhold til den foreslåede rækkefølge, herunder udlæg af areal til perspektivområde.

Grundejernes ønske om, at en større del af området indgår i en første prioritering, foreslås ikke imødekommet, da en stor del af byomdannelsesområdet er støjramt af Fjernvarme Fyns kraftcentral. Dog anbefales det, at rækkefølgeplanen ændres for visse arealer ved Dalum Papirfabrik på særlige forudsætninger, bl.a. at støj fra kraftcentralen er ophørt, og at boliger i væsentlig grad skal opføres som villaer og rækkevillaer og kun i begrænset omfang som lejligheder. Det bemærkes, at boligudbygningen og -efterspørgslen tages op igen i efteråret 2017 med henblik på om nødvendigt at justere dele af rækkefølgeplanen.

Der fremsendes forslag til fremtidig anvendelse, herunder med mulighed for etablering af erhverv og et lokalcenter. By- og Kulturforvaltningen vurderer ikke, at der er grundlag for detailhandel i området, idet bydelscentret i Dalum ligger umiddelbart nord for området. Øvrig anvendelse vil blive vurderet nærmere i den kommende helhedsplan.

Gadeforeningen for Fruens Bøge Allé og Gurlis Allé fremsender hørings svar, hvor foreningen ønsker, at udarbejdelse af en helhedsplan for området også omfatter stisystemer og bevarelse af områdets natur og helt eller delvis friholdelse af området øst for Odense Å for bebyggelse. Desuden, at den mulige kommende bebyggelse bliver i form af tæt-lav bebyggelse. Foreningen ønsker, at beboerne inddrages.

Ønskerne foreslås delvist imødekommet, idet stisystemer og friarealer langs Odense Å med kvarterpark og grønt bælte langs åen vil indgå i den kommende helhedsplan, ligesom beboerne vil blive inddraget i forbindelse med den egentlige planlægning af området. Ønsket om, at området øst for Odense Å friholdes for bebyggelse, foreslås derimod ikke imødekommet.

#### Væksthusområder

Dansk Gartneri er tilfreds med, at de udpegede væksthushområder ved Stige, Bellinge, Fangel og Åsum forbeholdes til væksthushogartneri.

#### Perspektivområder

Der er indgået 5 hørings svar angående udpegede perspektivområder, dvs. områder, der ifølge forslaget først kan udbygges efter 2027.

#### Markhaven

En grundejer i Markhaven, Agedrup, gør indsigelse imod, at ejendommen udlægges som perspektivområde, mens Odense Kommune udarbejder lokalplan for en række naboejendomme, og at en stor del af ejendommen udlægges til grønt område. Indsigelsen foreslås delvist imødekommet, idet ejendommen naturligt vil kunne indpasses i lokalplanens første etape. Det grønne område fastholdes som en del af en større sammenhængende grøn struktur/park i området. Ejendommen vil dermed, efter grundejerens ønske, indgå i det lokalplanarbejde, der allerede er igangsat.

#### "Stige Vest"

Flere grundejere ønsker at bibeholde ejendommene til byudvikling som i den gældende kommuneplan. Baggrunden er, at alle ejendomme er væksthuse af ældre dato, der er i drift, men med en gammeldags, ikke konkurrencedygtig driftsform. Vedligehold af ejendommene har været planlagt med henblik på nedrivning i perioden 2017-2021. Det bemærkes, at Stige Borgerforening støtter forslaget.

Ønskerne foreslås ikke imødekommet for nuværende. Perspektivområder i de selvstændige forstæder inddrages atter, når lokalplanlagte områder er ved at være udbygget. Dertil kommer, at det anbefales, at der vedtages en ny administrationspraksis, hvor By- og Kulturudvalget én gang årligt med start i 2017 tager stilling til, om der er udlagt tilstrækkeligt med areal til at dække boligbehovet, herunder behovet for bestemte boligtyper. By- og Kulturforvaltningen vil tillige undersøge muligheden for at aflyse lokalplaner, som ikke kommer i spil i planperioden, så planlægning af andre områder, f.eks. perspektivområderne, eventuelt kan fremmes.

#### Vollsmose

Boligforeningen CIVICA anfører til udbygning af Vollsmose, at det bør præciseres, at perspektivområdet alene omfatter yderligere boligudbygning og ikke erhvervsudvikling, og at udbygningen af Vollsmose ikke kan være afhængig af letbanens 2. etape. Udbygningen af Vollsmose bør planlægges sideløbende med planlægningen (og ikke projekteringen) af letbanens 2. etape.

Det skal fremhæves, at boligudbygning i Vollsmose er omtalt for første gang i en kommuneplan, netop i sammenhæng med letbanens 2. etape. Erhvervsbyggeri kan ske i overensstemmelse med gældende planlægning. Ønsket om, at boligudbygningen af Vollsmose kan ske parallelt med planlægningen af letbanens 2. etape, kan imødekommes. Der skal dog være tale om konkret VVM-planlægning, som gennemføres på det tidspunkt, hvor letbaneprojektet er besluttet og finansieret.

#### Øvrigt

Derudover er der indgået omkring 20 høringssvar fra grundejere om andre byudviklingsforhold.

Følgende grundejerforslag foreslås imødekommet:

- Odense produktudviklingselskab A/S, Karré 4 grunden, hvor der p.t. foretages VVM-screening for fire højhuse, medtages fortsat på kommuneplanens Højhuskort.
- CP Byg ApS, øget byggemulighed Kochsgade 90-94 og igangsætning af planlægningen.
- VALAD EUROPA, planlægning for et nyt boligområde i Kochsgade på den tidligere cykelfabrik SCO kan igangsættes.
- HF & VUC, ønske om en facadehøjde på 17 m i stedet for 15 m.

Følgende grundejerforslag foreslås delvist imødekommet:

- Barfoed Group – område mellem Munkebjergvej og Niels Bohrs Allé, hvor der er igangsat en dialog om ny lokalplan og udarbejdelse af tillæg til kommuneplanen, hvor bestemmelser for omfang af bebyggelse, bygningshøjder og anvendelse tilpasses byggeønsker, beboerønsker samt kommunens planintentioner for området.
- Barfoed Group – område Nyborgvej/Nansensgade/Gyldenløvesgade/Schacksgade, hvor byggeønske om ny randbebyggelse imødekommes samtidig med, at der ikke kommer yderligere bebyggelse i den indre karré.
- Skjøde Ejendomme – plejecenter med ældreboliger, Blækhaten 27, hvor der er igangsat en planlægningsproces, hvor der skal udarbejdes tillæg til kommuneplanen.
- Boligforeningen CIVICA – Rødegårdsvej 109-127, forhøjelse af eksisterende etageejendomme, der ikke har facade mod offentlig vej, kan tillades forhøjet med én etage, såfremt det kan ske på en arkitektforsvarlig måde, og såfremt friareal- og parkeringskrav kan overholdes.

Følgende grundejerforslag foreslås ikke imødekommet:

- Rødegårdsvej 81b – etageejendom med boliger i stedet for garager. Afslag begrundes primært i, at bebyggelsesprocenten er for høj, at bebyggelsen vil skygge på opholdsarealer ved eksisterende boliger, og at der kan ikke skabes tilstrækkeligt med opholdsarealer.
- Storms Pakhus, Seebladsgade 21 – indretning af ungdomsboliger. Afslag begrundes i, at det ikke umiddelbart vurderes muligt, da disse vil blive ensidigt belyst, og da det vil være svært at etablere de nødvendige udenoms faciliteter i form af parkering og friarealer. Der er tale om et erhvervsområde, hvor der kan være problemer i forhold til virksomhedsstøj. Hvis det imidlertid kan påvises, at disse forhold kan løses på en god måde, anbefales det at genoverveje forslaget om indretning af ungdomsboliger i Storms Pakhus.
- Brian Lauridsen, Nørrebjergvej 64, Tietgenbyen – omdannelse af kontor- og serviceerhvervsområde til boligbyggeri. Afslag begrundes i, at det af miljømæssige årsager ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere boliger tættere på industrivirksomhederne i Tietgenbyen.
- Ejendomsselskabet Jagtvej 42 ApS, Grønløkkevej 16 – omdannelse af erhvervslejemål til boliger. Afslag begrundes i, at ejendommen ligger i et stort erhvervsområde, der ikke er udpeget til omdannelsesområde, men forbeholdes til erhverv.

- Jimmy Andersen, Albanigade 15 – boligbyggeri i baggården til ejendommen. Afslag begrundes i, at forslaget bryder med gældende lokalplan om at friholde karréernes midte for yderligere bebyggelse, og konkret vil ny bebyggelse kaste skygge på private opholdsarealer og medføre indbliksgener i forhold til den eksisterende bebyggelse.
- Fraugde Kærby beboerforening – ønske om tilbageførsel til landzone, alternativt udlæg til rekreativt område, af et område af Tietgenbyen i umiddelbar nærhed af landsbyen. Afslag begrundes i, at Tietgenbyen har været udlagt til erhvervsområde igennem en årrække. Tietgenbyen og de planlagte områder til udvidelse har stor betydning for Odense Kommunes mulighed for at tilbyde attraktive erhvervsområder tæt ved motorvejen.
- Følgende forslag til nye byvækstområder:  
 Finn Thomsen, Mindelundsvej 112, 5240 Odense SØ – landzone.  
 Edith og Carl Emil A. Pedersen, Fangelvej 12, 5260 Odense S – landzone.  
 Anders Drud, Søbakkevej 21 b, 5210 Odense NV, areal nord for Korup - landzone.  
 Living Development på vegne af Lindved 1 ApS – landzone.  
 Poul Falck, Kalørvej 140 A, 5200 Odense V – byvækst i Ejlstrup.

Afslag begrundes i, at der i kommuneplanforslaget er en række områder, der tidligere var en del af kommuneplanen, og som nu er blevet udpeget som perspektivområder, der ikke vil kunne udnyttes til boliger i planperioden. Der er således ikke i øjeblikket behov for udlæg af yderligere områder til boliger. Desuden begrundes afslag i en række planlægningsmæssige forhold og andre hensyn.

#### Kvalitet i byudviklingen og den moderne grønne storby

Flere af foreningerne Friluftsrådet Fyn Nord, Fynske Idrætsforbund, DGI Fyn, Samvirkende Idrætsklubber i Odense (SIKO) roser forslaget for, at det er let tilgængeligt og på en overskuelig form fører læseren frem til relevante interesseområder.

Der er fokus på Stige Ø, Elmelund skoven, vandre-/cykelstier med god skiltning og belysning, klimahåndtering og ikke mindst fremhæves, at Odense Kommune bør gøre plads til gode friluftsfritidsaktiviteter, når målet er flere beboere centralt i byen.

Der anbefales et stærkt fokus på at skabe bedre vilkår for aktiviteter, dér hvor man bor og færdes. Dette ses, ifølge SIKO, desværre ikke i planerne for omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade og City Campus. På havnen kommer et havnebad, men derudover indtænkes ikke idrætsfaciliteter – ikke en gang en videreførelse af de bestående tilbud af selvorganiseret eller kommerciel art. Foreningerne deltager alle gerne i de kommende planer for storbyen Odense.

Odense Kommune er opmærksom på dette behov, idet der allerede i dag er flere borgere pr. fritidsfacilitet i den udvidede bymidte end i forstæderne. Derfor tages der også løbende stilling til, hvordan dette behov kan imødekommes, f.eks. er der bevilliget penge til etablering af en skaterbane, som kan bidrage til at aktivisere nogle af byens rum samt en løberute på havnen. I forlængelse af Byomdannelsesplanen for Odense havn igangsættes en proces, der skal identificere behov og afsøge muligheder for blivende fysiske rammer for de kulturelle aktiviteter og fritidsmuligheder på havnen, som ønskes fastholdt ud over omdannelsesperioden, jf. også nedenfor.

Odense Kommune har traditionelt et godt samarbejde med byens foreningsliv om udvikling af faciliteter og aktiviteter i lokalområderne, og ser derfor fortsat gerne foreningernes bidrag til storbytransformationen.

Det kongelige Teater Balletskolen Odense foreslår på vegne af "Videns- og Kulturstrøget", som repræsenterer en række kulturhistoriske institutioner langs Jernbanegade, at der skabes to offentlige pladser, hvor der kan skabes videns- og kulturoplevelser med borgerne i Odense. Dette forslag indgår i overvejelser i By- og Kulturforvaltningen. Såfremt projektet fremmes, vil "Videns- og Kulturstrøget" blive inddraget, som ønsket.

En borger ønsker en spændende og varieret bykerne med kringelkroge, forskellige oplevelser, rekreative pladser og opholdssteder til andet end handel og cafébesøg, ligesom en borger foreslår, at der bør være områder med få regler og mange muligheder, hvor "anderledes tænkende" kan bosætte sig.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har en række forslag til tilføjelser/ændringer, som delvist kan imødekommes, men som også retter sig mod driften af og tilsynet med grønne områder, naturarealer og fredede områder. Sådanne forhold reguleres ikke via kommuneplanen. DN tilbyder sin deltagelse og viden i en række projekter. Odense Kommune vil, som hidtil, gerne tage imod dette tilbud og inddrage DN i arbejdet med planer og projekter i det omfang, det er relevant for begge parter.

Der er indgået enkelte kommentarer om, at tegningerne af den fremtidige by med grønne facader, og at letbanen kører på et grønt tæppe, ser spændende ud og forhåbentlig også bliver sådan. Tillige bemærkninger om kvaliteten ved vejtræer, og vigtigheden af gode faciliteter i byrum og grønne områder, herunder gode park- og toiletfaciliteter.

Samlet giver bemærkningerne ikke anledning til ændring af kommuneplanen, bortset fra enkelte faktuelle rettelser, påpeget af Friluftsrådet og Fynske Idrætsforbund.

## Mobilitet og trafik

### Kommuneplanens mål for biltrafikken

Enhedslisten i Odense er overordnet set meget tilfreds med kommuneplanforslaget, der bygger videre på ambitionen om at blive en grøn og bæredygtig storby. Enhedslisten mener dog, at forslaget om at fastholde biltrafikmængden på det samme niveau i 2028 som i 2014 er for uambitiøst. Den nugældende kommuneplans mål om en reduktion på 25 % frem mod 2025 bør fastholdes. De konkrete initiativer bør styrke mere bæredygtige transportformer, bl.a. af hensyn til miljø og klima.

By- og Kulturforvaltningen har vurderet, at de oprindelige mål om 25 % reduktion af biltrafikken ikke har været mulige at indfri inden for rammen af et planforslag, som også tilgodeser bilister. Den nye målsætning, som prioriterer målene for det samlede trafikarbejde mellem trafikarterne, er dannet ud fra de gældende strategier og politisk vedtagne delplaner for fodgængere, cykeltrafik og kollektiv trafik. En fastholdelse af de oprindelige mål for biltrafikken vil forudsætte en del nye tiltag, som fremmer alternative transportformer. Kommuneplanens mål følges af mere konkrete initiativer i den kommende Handlungsplan for trafik og mobilitet samt Parkeringsstrategi.

For at fremme vilkårene for biler med alternative drivmidler, anbefaler By- og Kulturforvaltningen, at et indkommet forslag om, at der etableres ladestationer til el- og hybridbiler delvist imødekommes ved, at der på nye parkeringsarealer til boliger og uddannelsesinstitutioner skal ske forberedelse til fremføring af trækrør til stik til el/hybrid biler.

### Tilgængelighed og fremkommelighed

Enkelte borgere og Fynsk Erhverv påpeger, at det rent infrastrukturelt er vigtigt at sikre tilgængelighed og fremkommelighed, ringveje og indfaldsveje skal tilpasses, særligt fremhæver Fynsk Erhverv, at der i forbindelse med bytransformationen bør sikres parkeringsforhold, specifikt til detailhandelen, men også til andre erhverv.

Enkelte påpeger følgerne af at flytte trafikken fra Thomas B. Thriges Gade til andre trafikveje f.eks. Ring 2, Frederiksgade. Ålækkekvarterets Grundejerforening anfører således, at trafikmængden er steget i den vestlige del af Odense, ligesom der opleves farlige situationer for cyklister i Frederiksgade. Der fremsættes forslag til, hvordan trafikken og generne herfra kan begrænses. Forslagene, der i overvejende grad ikke omhandler kommuneplanlægning, men konkret regulering af trafikken på vejarealet, giver ikke anledning til ændringer i kommuneplanen. For så vidt angår Frederiksgade har By- og Kulturudvalget besluttet på møde den 26/4 2016, at der skal etableres signalanlæg for busser i Frederiksgade, som sikrer, at kun én bus passerer ad gangen samt besluttet at flytte tre busruter. Trafikvejene er netop udpeget i kommuneplanen til at kunne sikre, at den fornødne vejkapacitet er tilstede med henblik på at kunne afvikle trafikken og sikre tilgængeligheden. Det vurderes desuden, om vejkapaciteten kan optimeres via Smart City eller tekniske løsninger indenfor eksisterende vejarealer.

### Kollektiv trafik og cykelstier

#### Odense Banegård Center

DSB bemærker, at de i dialogen med Odense Kommune om udvikling af ”bagsiden” ved Odense Banegård Center ønsker, at der findes fælles løsninger, som tilgodeser både cykel- og bilparkering, adgangsforhold til stationen samt planerne om etablering af en busterminal på DSB-arealet. By- og Kulturforvaltningen indgår positivt i dette arbejde.

Fynsk Erhverv og en borger bemærker, at der med en forventet fordobling af togtrafikken er en særlig udfordring i forhold til tilgængeligheden til Odense Banegård Center. Der foreslås alternative knudepunkter til aflastning af banegårdcenteret, og Fynsk Erhverv foreslår, at det bør overvejes at tænke et nyt fynsk banegårdcenter ind i planlægningen af det fremtidige vækstområde i tilknytning til Campus/SDU m.fl.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at forslaget ikke imødekommes, idet Odense Banegård Center ud fra de nuværende præmisser er ideelt placeret i Odenses tyngdepunkt, og at placeringen understøttes yderligere af fortætningen omkring bymidten og langs letbanens 1. etape, uanset, at der ganske rigtigt er udfordringer i forhold til tilgængelighed til og parkering ved Odense Banegård Center. I regi af Byregion Fyn er der aktuelt en samlet infrastrukturstrategi på vej til politisk behandling. Dette kan eventuelt få konsekvenser for planstrategi og kommuneplanens hovedstruktur.

### Letbanen som en ringbane

Det foreslås, bl.a. af Fynsk Erhverv, at muligheden for at etablere letbanen som en ring bør genovervejes, hvortil bemærkes, at Svendborgbanen sammen med letbanens 1. etape vil danne en ring. Forslag om en ringbane kan ikke imødekommes. Letbanens etape 2 og principperne for linjeføringen er tidligere belyst i forundersøgelser for letbanen og danner grundlag for den nuværende principielle linjeføring i kommuneplanforslaget. Principperne kan kun ændres med en ny planstrategi med tilhørende revision af kommuneplanens hovedstruktur.

## Øvrigt

Der fremsættes forslag om at prioritere kollektiv trafik og gode cykelstier uden huller og brosten, belyste cykelstier og overdækket cykelparkering.

Kerteminde Kommune anfører, at det er positivt, at der planlægges for supercykelstier på tværs af kommunerne.

Følgende forslag om cykelstier foreslås imødekommet:

- Erik Vind, Sanderumgaard Gods - en fremtidig stiforbindelse flyttes til et forløb langs eksisterende alléer ved førstkommende revision af kommuneplanen.

## Detailhandel

Efter ønske fra Erhvervsstyrelsen indarbejdes supplerende redegørelsestekst med oplysningen om, at der ikke med forslaget til kommuneplanen på nuværende tidspunkt vil ske yderligere udvidelse af Tarup bydelscenter. Der er indarbejdet en mulighed for, at Tarup Center kan udvides med 2175 m<sup>2</sup>. Redegørelsesteksten skal alene øge forståelsen, der er ikke tale om en indholdsmæssig ændring.

Fynsk Erhverv er enig i vigtigheden af at styrke bymidten, og at bymidten og aflastningscenter SØ i gensidig synergi skal udvikle sig som regionens handelsmæssige kraftcenter. Der bør være fokus på ikke at begrænse detailhandelen af frygt for indbyrdes (geografisk) konkurrence, da e-handelen er i konstant vækst. Det bemærkes hertil, at der ikke er evidens for, at fravær af regulering via planlægningen af butiksstrukturen ændrer styrkeforholdet mellem internethandel og fysiske butikker. Uanset internethandelens andel ser Odense Kommune ud til at øge sin samlede andel af den regionale detailhandel.

## Byomdannelsesplan for Odense havn

Der er modtaget omkring 30 høringssvar fra grundejere, brugere/repræsentanter for de "midlertidige aktiviteter" og borgere samt en indsigelse fra Danmarks Naturfredningsforening.

## Byudvikling

### Indsigelse fra Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Naturfredningsforening (DN) gør indsigelse, idet foreningen protesterer imod byggeri ved Gammelsø i et område, der udgør en del af den Grøn-blå struktur. DN henviser til kommuneplanen, ifølge hvilken denne struktur "i sit udgangspunkt" skal friholdes for anlæg mv. Foreningen argumenterer med, at Odense, samtidig med, at man vil være "Danmarks grønneste storby", fjerner en væsentlig bynær del af den Grøn-blå struktur og det eneste større område, der kan bruges til varierede tilbud til de mange nye beboere på havnen. Det er, ifølge foreningen, unikt for en storby at have et sådant område tæt på vand, skov og bymidte.

Indsigelsen, der ikke har veto-virkning, foreslås ikke imødekommet. Det er målet, at Odense havn skal være en varieret bydel, der kan tilbyde boliger til mange forskellige målgrupper. Det nye boligområde ved Gammelsø tilfører området en attraktiv boligtype, som ikke findes andre steder på havnen. De landskabelige og rekreative kvaliteter kan kombineres med boligbebyggelsen og derved supplere havnens øvrige byrum og promenader, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med den konkrete lokalplanlægning for området.

## Grundejer

Fyens Stillads CO A/S, Tolderlundsvej 36 anfører, at planforslaget er en alvorlig begrænsning for virksomhedens udviklingsmuligheder, da ejendommen med planforslaget overgår til perspektivområde, der først kan omdannes til boligbebyggelse efter 2027. Ejeren ønsker at fraflytte sin ejendom, men forventer ikke at kunne sælge den i nær fremtid med de ændrede planer. Firmaet undrer sig over, at Odense Kommune i den kommende planperiode på 12 år i stedet foretrækker at udvikle arealer mod vest ved Gammelsø.

Forslaget foreslås ikke imødekommet. Fyens Stillads CO A/S er blot en af flere virksomheder i Havnegadekvarteret. Områderne øst for Havnegade - Havnegadekvarteret - er prioriteret sidst i planperioden for at afpasse udbygningen realistisk i forhold til eksisterende virksomheders tidshorizont. Det bemærkes, at boligudbygningen og -efterspørgslen tages op igen i efteråret 2017 med henblik på om nødvendigt at justere dele af rækkefølgeplanen.

## Bebyggelse i øvrigt

Flere beboere har bemærket, at der nu bygges for tæt og højt, hvilket tager udsigten for nuværende beboere, ligesom det er bemærket, at der bygges for tæt på og for højt op til den bevaringsværdige bygning Havnegade 16. By- og Kulturforvaltningen har vurderet, at nybyggeriet med facade mod pakhuset Havnegade 16 ikke er et problem.

Bebyggelsen bliver 4 etager høj. Havnens bebyggelse i dette område er netop kendetegnet ved spring i skala, således at bebyggelsen har stærkt varierende omfang og højde. Omvendt ses et enkelt forslag til langt flere højhuse på havnen end i byomdannelsesplanen, hvilket ikke kan imødekommes. Der er i planen udlagt konkrete områder til højhuse. Forslag til Søkvarter og et H.C. Andersen tivoli, hvilket ikke kan imødekommes.

Fynsk Erhverv ser, at byomdannelsesplanen åbner særdeles spændende muligheder for bolig og erhverv og skaber et attraktivt miljø tæt på centrum. Der gøres imidlertid opmærksom på, at der er planlagt rigtig mange boliger, hvorfor det er vigtigt, at der ikke opstår utilsigtet indbyrdes konkurrence om de mange boliger/lejligheder med risiko for, at områder vil stå halvtomme og ubebyggede og miste attraktivitet.

Hertil skal bemærkes, at rækkefølgen for boligudbygningen på havnen følger et princip om, at havnen skal udbygges "indefra og ud". Derfor er der i rækkefølgeplanen fastsat en opdeling i 1.-3. prioritetsområder og et perspektivområde, som er gældende for perioden 2016-2028. Det betyder, at f.eks. Promenadebyen, Stenfiskerkajen, Domicilbyen og Havnepladsen skal færdiggøres først. Det forventes at blive i perioden 2016-2019. Hensigten hermed er netop, at de områder, der allerede er lokalplanlagt og/eller med påbegyndt byggeri, skal færdiggøres i planperioden. Det bemærkes, at boligudbygningen og -efterspørgslen tages op igen i efteråret 2017 med henblik på om nødvendigt at justere dele af rækkefølgeplanen.

#### Midlertidige og fremtidige aktiviteter

Der er indgået en række høringssvar om muligheden for mere permanent at benytte flere af de havnearealer, der ikke er bebygget. Nordatlantisk Hus ønsker at kunne benytte et græsareal, der er beliggende umiddelbart op til huset, og som anses for at være af vital betydning for husets udviklingsmuligheder, bl.a. i samarbejde med Frigg Lauget, der arbejder med originale færøbåde, arbejdende værksteder, udstillinger, udeservering mv. Nordatlantisk Hus håber at kunne disponere over arealet, gerne permanent, alternativt i en 5-7-årig periode. Vikingskibslauget Frigg fremsætter samme ønske.

Det skal bemærkes, at Odense Havn allerede har lavet aftale med Frigg Lauget om, at de må benytte græsarealet i en periode til deres færø-joller. I de kommende år tænkes området derfor anvendt til formål, der har nær tilknytning til Nordatlantisk Hus. Byomdannelsesplanen lægger op til, at der skal etableres en mængde opholds- og aktivitetsmuligheder på øen. Ved et ønske om at sikre et fremtidigt brug af arealet, er det nødvendigt at købe arealet af Odense Havn.

Repræsentanter for flere "midlertidige aktiviteter", bl.a. på Byens Ø, har indsendt høringssvar, hvor der udtrykkes stor tilfredshed med mulighederne for at kunne afvikle aktiviteterne midlertidigt; men da opbakningen til aktiviteterne er stor, ønskes der tillige mulighed for at sikre aktiviteterne permanent. Der foreslås tillige en række nye aktiviteter. Der er modtaget svar fra følgende aktiviteter: Padel sport/padelbane på Byens Ø, PutterTeam Odense, Fjordens Dag og Grejbank Fyn, Odense Dragebådsclub, Odense Kajakpolo og Kano- og kajakklubben Odin samt projekthuset Coworking Odense.

Aftenskolernes Samråd i Odense anbefaler, at der etableres et eventhus, der kan benyttes af aftenskolerne og de mange andre organiserede og selvorganiserede vækstlag, ligesom NyOdense sender bemærkninger på vegne af lokale og borgere fra andre kommuner om, at havnen skal være "lidt skæv", kreativ, med plads til kunstnere, street food miljø mv.

Alle disse aktiviteter hilses meget velkommen, idet de medvirker til at fastholde interessen for havnen med fokus på, at byen har mulighed for at udvikle et helt unikt bykvarter i Odense på lang sigt. Der er ikke en sammenhængende plan for fritids- og friluftsfaciliteter i byomdannelsesplanen; men der er indtænkt enkelte byrum, hvor der kan skabes bevægelsesfaciliteter.

I forlængelse af Byomdannelsesplanen for Odense havn igangsættes en proces, der skal identificere behov og afsøge muligheder for blivende fysiske rammer for de kulturelle aktiviteter og fritidsmuligheder på havnen, som ønskes fastholdt ud over omdannelsesperioden. Derudover skal der ses på mulighederne for at fastholde de midlertidige aktiviteter som attraktioner, der er med til at fastholde interessen for bydelen og sætte spot på nye steder eller nye udfoldelsesmuligheder.

Denne proces skal afdække, i hvilket omfang nogle aktiviteter fortsat kan placeres på Byens Ø eller skal søges integreret i andre områder, f.eks. i området ved Gammelsø. Dette gælder tillige fællesfaciliteter til forskellige former for idræt/bevægelse, som der efterspørges.

#### Mobilitet og trafik

Kanalvejens grundejerforening og en række borgere har fokus på biltrafikken, sammenhængende stisystemer og offentligt tilgængelige kajkanaler. Grundejerforeningen sender et forslag om genetablering af Pramdragerstien langs Odense Kanal, hvilket tages til efterretning. En række borgere kommenterer på manglende parkeringsmuligheder, der forudses forværret med den kommende boligudbygning, og når havnebadet tages i brug. Odense Kommune vil udarbejde en parkeringsstrategi, ligesom havneomdannelsesplanen vil sikre, at parkering vil foregå i konstruktion eller p-kælder, når området er fuldt udbygget.

De indkomne bemærkninger er taget til efterretning, men giver ikke anledning til at foretage ændringer i kommuneplanforslaget.

## **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

## **Bilag**

Notat om rækkefølgeplanen 25-04-2016

Kvalitet i byfortætning

Hvidbog - Forslag til Kommuneplan 2016-2028\_endelig

## **Punkt 10: Parkeringsstrategi 2016 - 2020**

05.09.00-P00-1-16

### **Resume**

Odense Kommune er i udvikling i disse år med store fysiske ændringer og nye funktioner, specielt i bymidten. Derfor er der behov for en ny parkeringsstrategi for Odense. By- og Kulturudvalget drøftede målsætningerne for strategien på mødet 5/4 2016. Med denne sag lægges der op til en drøftelse af de konkrete virkemidler.

### **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen og de overordnede virkemidler.

### **Beslutning**

By- og Kulturudvalget udsatte drøftelsen til det kommende udvalgsmøde.

### **Sagsfremstilling**

Der er behov for en ny parkeringsstrategi for Odense. By- og Kulturudvalget drøftede målsætningerne for strategien på mødet 5/4 2016, og her lægges der op til en drøftelse af de konkrete virkemidler, som udgangspunkt for et konkret forslag til en ny parkeringsstrategi.

Der er primært tale om følgende emner:

- Kommunens rolle på markedet for parkering.
- Takster, herunder differentierede takster.
- Langtidsparkering for pendlere.
- Beboere i og uden for betalingszonen.
- Digitale løsninger indenfor betaling og information.

Den videre proces drøftes, herunder mulighederne for inddragelse af interessenter og borgere.

### **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

# Punkt 11: Busbetjening af Landbrugsvej

13.05.16-P08-1-16

## Resume

By- og Kulturudvalget har bedt forvaltningen og FynBus om igen at undersøge muligheden for busbetjening af Landbrugsvej.

Med Munkebjergvejs forlængelse til den fynske motorvej, blev Landbrugsvej blind vej, hvilket betød at bybus- og uddannelsesruter blev flyttet væk fra vejen. I stedet betjenes området i dag af bybusser på Odensevej og Niels Bohrs Allé. Uddannelsesruterne betjener Kold College via Enebærvej og Odensevej.

FynBus beskrev i november 2014 konsekvenser ved busbetjening af Landbrugsvej. I forbindelse med beboerreaktioner i 2016 og fornyet behandling af Landbrugsvejs lukning, har By- og Kulturforvaltningen bedt FynBus om fornyet vurdering af muligheder for kollektiv trafikbetjening.

Tidligere buskunder på Landbrugsvej

Kortet nedenfor viser de 6 stoppesteder på Landbrugsvej, der ikke længere betjenes og de 2 alternative stoppesteder på Odensevej.



I oktober måned 2014 blev der på bybusrute 28-29 ved de 4 østligste stoppesteder på Landbrugsvej, billetteret med 107 buskort tilknyttet adresser i nærområdet. Stoppestederne ved Valmueemarken længst mod vest indgik ikke i opgørelsen, da man her typisk ville kunne benytte stoppestederne på Odensevej, og beboerne derfor ikke blev berørt i samme omfang af den manglende bus på Landbrugsvej.

Ud over de 107 buskortkunder, blev de 4 stoppesteder benyttet af 191 andre kunder med buskort, som havde adresse uden for nærområdet, primært i det øvrige Odense. En del af disse kort kan dog have tilhørt beboere på f.eks. kollegier i området, hvor adressen på buskortet blot ikke var opdateret. Det samlede antal beboere i nærområdet med buskort kan derfor have været højere end de 107.

De i alt ca. 300 buskort blev i oktober 2014 billetteret ca. 1.400 gange ved de 4 østligste stoppesteder på Landbrugsvej. Det anslås, at ca. 600 af disse af billetteringer vedrørte elever på Kold College.

FynBus kan ikke vurdere, hvad potentialet i Landbrugsvejområdet vil være i dag i forhold til den tidligere brug, da områdets beboere alt andet lige må have fundet andre transportløsninger.

Genetablering af bus på Landbrugsvej

By- og Kulturforvaltningen og FynBus undersøgte i 2014 mulighederne for at køre i en gadesløjfe ad Landbrugsvej. Konklusionen var dengang, at en betjening medfører, at der skal anlægges en vendesløjfe i den østligste ende af Landbrugsvej for at få bussen vendt. Hvis f.eks. Lucernemarken skulle benyttes som vendesløjfe, kræver det yderligere undersøgelse, da vejen i dag er privat-fællesvej. Ved vendesløjfe via Lucernemarken vil de to østligste stoppesteder dog ikke blive betjent, hvorfor anlæggelse af en vendeplads i bunden af Landbrugsvej er at foretrække.

En mulig betjening af Landbrugsvej, såfremt der eksisterer en vendemulighed, kan være at lade bybussen fra Højby slå en sløjfe ind ad Landbrugsvej.

Løsningen vil ikke være i overensstemmelse med Odense Kommunes Strategi for Kollektiv Trafik, hvis overordnede strategi er hurtige og direkte rejser, og hvis formål er at understøtte passagertallet til den kommende letbane.

For kunder syd for Landbrugsvejområdet vil en betjening af Landbrugsvej medføre en omvejskørsel, der for rejsende fra f.eks. Højby vil resultere i 12 % øget køretid, da FynBus vurderer, at sløjfen vil vare 8 minutter at køre. FynBus vurderer ligeledes, at en betjening af Landbrugsvej vil medføre et passagerfrafald på ca. 5 % på Højbyruten. Der er i dag 4 busser i timen til Højby. Såfremt én af disse afgangne hver time skal betjene Landbrugsvej, vurderer FynBus, at det vil betyde et passagerfrafald på 10.000 rejser årligt.

Samtidig vurderer FynBus, at der skal indsættes en ekstra driftsbuss på ruten, da ruten til/fra Højby ikke har luft nok i køreplanen til 8 minutters omvejskørsel. De øgede driftsudgifter til bus og øget køretid anslås til 0,8 – 1,2 mio. kr. afhængigt af den detaljerede køreplanlægning og hvilken bustype, der betjener ruten.

Alternativt kan en af afgangene til/fra Højby i stedet afkortes til at have endestation på Landbrugsvej. Det vil være en driftsudgiftsneutral løsning, men betyde at Højby så kun vil have 3 afgangne i timen. Givet erfaringstal omkring frekvensændringer vil det kunne medføre et passagerfrafald på op til 100.000 rejser. Antallet af rejser på radialen til/fra Højby, har FynBus vurderet til ca. 660.000 årligt.

#### Teletaxa på Landbrugsvej

Kørsel med de ordinære bustyper kan ikke ske før, der er etableret en vendeplads på Landbrugsvej. Et tilbud om transport her og nu, kan derfor kun ske med et mindre køretøj, der kan vende i det eksisterende gaderum.

En teletaxa, der kører mellem stoppestederne på Landbrugsvej og Odensevej, vil give næsten samme service som en bybus, dog med et ekstra skift mellem bus og taxa, og med de ulemper teleløsningen i øvrigt giver i form af krav til forudbestilling mv.

Normalt skal en tur bestilles med 2 timers varsel, men på Landbrugsvej kan varslet nedsættes til 1 time. Samtidig er det muligt, at forudbestille turene i op til 14 dage før.

Den samlede omkostning for Odense Kommune ved en teleløsning er vanskelig at vurdere, da den afhænger af, hvor mange af de nuværende buskunder, der vil benytte teletaxaen, og hvor ofte de vil gøre det. Erfaringerne siger, at kørslen med taxa ligger markant under brugen af bussen, hvilket formentlig skyldes den barriere som kravet om forudbestilling udgør.

Vurderet ud fra den gennemsnitlige pris pr. kunde i "Variabel kørsel" på hele Fyn anslås prisen på Landbrugsvej at blive ca. 175 kr. inkl. administrationsgebyr.

Med en ugentlig omkostning på ca. 30.000 kr. ved en tilbringerbus-løsning, kan der som udgangspunkt tilbydes teletaxa til 175 kunder pr. uge, se nedenfor.

Med den nødvendige tid til information i lokalområdet kan en teleløsning etableres som et forsøg med meget kort varsel.

#### Tilbringerbus på Landbrugsvej

En mindre bus kan køre mellem stoppestederne på Landbrugsvej og stoppestederne i den vestlige ende af Niels Bohrs Allé, og dermed tilbyde tilslutning til andre ruter på Odensevej. Det giver næsten den samme service, som før lukningen af Landbrugsvej, dog med et ekstra busskift.

Bussen udrustes ikke med billetteringsudstyr, idet billetteringen sker i de ordinære busser.

Påstigningerne på Landbrugsvej i oktober 2014 viser, at 98 % af rejserne sker i retning mod Odense midtby, og dermed i den retning løsningen tilbyder.

Med den nødvendige tid til information i lokalområdet, og indgåelse af kørselsaftale med en vognmand, kan en tilbringerløsning formentlig etableres i løbet af få uger.

Omkostningen for Odense Kommune vil anslået være ca. 30.000 kr. pr. uge, svarende til ca. 1,5 mio. kr. pr. år, hvis løsningen tilbydes i det tidsrum rute 28-29 kører i dag, dvs. i dagtimerne på alle hverdage og i et lidt mindre omfang lørdag og søndag.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

## **Sagsfremstilling**

Der henvises til sagsresuméet.

## **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme.

## **Punkt 12: Lukket: Lukket punkt: Budget 2017 - Optimering af udvalgets ramme**

00.30.00-S00-8-16

## Punkt 13: Ny stibro og bedre skiltning ved Odense Å

04.00.00-G01-6-16

### Resume

Bedre stiforbindelser langs Odense Å ved Frederiksbroen

Odense Byråd vedtog den 18/1 2012 programmet for områdefornyelsen på Østerbro, hvor identitet og overgange til området indgår. Etablering af bedre stiforbindelser langs Odense Å er en del af dette program.

By- og Kulturudvalget godkendte på møde den 11/11 2014, at By- og Kulturforvaltningen skulle arbejde videre med at etablere en stiforbindelse mellem Frederiksgade og Skt. Jørgens Engen/Muus' Have, inkl. en ny stibro over Odense Å.

Slots- og Kulturstyrelsen afslog den 12/6 2015, at Odense Kommune måtte nedtage et stykke af rækværket på den fredede Frederiksbro. Det er derfor ikke muligt at etablere en stiforbindelse mellem Frederiksgade og Skt. Jørgens Engen/Muus' Have. By- og Kulturforvaltningen orienterede derfor By- og Kulturudvalget den 23/6 2015 om, at man vil undersøge alternative løsninger til at forbedre adgangsforhold langs med Odense Å ved Frederiksbroen.

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har godkendt, at etableringen af stibro og forbedring af trappen ved Frederiksbroen kan ske som en del af Områdefornyelse Østerbro.

By- og Kulturforvaltningen har derefter arbejdet videre med de to projekter, der skal forbedre adgangsforholdene ved Frederiksbroen, som etableres som en del af Områdefornyelse Østerbro.



### Ny stibro og skiltning

I starten af juli 2016 etableres en nye stibro over Odense Å bag Nedergade. Stibroen vil give en bedre stiforbindelse for gående og cyklister langs Odense Å. Der opstilles desuden 3 skilte, der strategiske steder viser de valgmuligheder, der er



## **Punkt 14: Orientering - diverse**

00.22.00-P35-7-16

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

- Signalanlæg - Assensvej - blev udsat til næste udvalgmøde
- Status kunststofgræsbane, Hjallesø
- Adm. direktør Anne Velling orienterede om cykelsti på Kalørvej