

REFERAT By- og Kulturudvalget 2014-2017 d. 26-04-2016

Mødedato Tirsdag d. 26. april 2016 kl. 08:30

Mødested Slottet, Salen, Indgang C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af fysisk helhedsplan for Dianavænget - garantistillelse og kapitaltilførsel.....	3
Motorsportsanlæg Kærby Mose, VVM-redegørelse og forslag til miljøgodkendelser.....	6
Motorsportsanlæg Kærby Mose. Planforslag til offentliggørelse.....	11
Beslutning vedrørende flytning af Højstrupgruppen.....	14
Retlig eller fysisk lovliggørelse af Landbrugsvej.....	16
SDU - ændring af kommuneplanrammer. Forudgående høring.....	23
Udvidelse af virksomhed i Stige. Høringssvar i forudgående høring.....	25
Valg af scenarie for Frederiksgade.....	28
Haveforeningen Lilletoften.....	31
Drøftelse af budgetbidrag til budget 2017 - Tilskud.....	32
Økonomiopfølgning 1/4 2016.....	34
Udviklingsplan for vejområdet - Status 2015.....	36
Kulturpuljen 2016 administrative afgørelser.....	37
Orientering om indgåede aftaler.....	39
Svar på anmodning fra By- og Kulturudvalget vedr. praksis for folkeregisteradresser i kolonihavern	40
Orientering - diverse.....	41

Punkt 1: Godkendelse af fysisk helhedsplan for Dianavænget - garantistillelse og kapitaltilførsel

03.02.00-G00-1-16

Resume

Boligforeningen Kristiansdal har ansøgt om kommunal godkendelse af fysisk helhedsplan for deres afdeling Dianavænget i Dalum med 248 boliger. Planen er støttet af Landsbyggefonden og består af både indvendig og udvendig renovering af boligerne.

Den samlede plan beløber sig til cirka 310.000.000 kr.

Ombygningen omfatter blandt andet nye facader, renovering af altangange og øget tilgængelighed.

Landsbyggefonden har skitseret en samlet finansiering for de påtænkte arbejder. Helhedsplanen finansieres primært ved låneoptagelse, hvor Odense Kommune skal garantere for den del af lånet, der ligger over 60 % af ejendommens værdi.

Herudover forudsættes en direkte kapitaltilførsel på i alt 2.000.000 kr., hvoraf kommunens bidrag udgør 1/5 dvs. 400.000 kr. Det er en nyere betingelse fra Landsbyggefonden, at kommunerne bidrager økonomisk. Det forventes at være fast praksis fremover og vil i givet fald medføre ikke budgetterede merudgifter på op til 17.000.000 kr. i forbindelse med kommende helhedsplaner i Odense Kommune. For nærværende sag foreslås finansiering at ske via anlægsrammen til områdefornyelse (byfornyelsen), og forvaltningen vil desuden kontakte KL m.fl. for en konkret udredning af den nye praksis m.m. I forlængelse heraf vil forvaltningen fremlægge forslag til finansiering af kapitaltilførsel i forbindelse med kommende fysiske helhedsplaner.

Den kommunale garanti og kapitaltilførsel er en forudsætning for gennemførelse af den fysiske helhedsplan.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender den fysiske helhedsplan for Dianavænget, herunder kommunal garanti for realkreditlånene samt medvirken til kapitaltilførsel på 400.000 kr. i 2016, der foreslås finansieret af anlægsrammen til områdefornyelse.

Beslutning

Udvalgsmedlemmerne Anders W. Berthelsen, Per Berga Rasmussen og Brian Dybro stemmer for indstillingen.

Rådmand Jane Jegind og udvalgsmedlemmerne Pernille Bendixen og Lars Havelund stemmer imod godkendelse af den fysiske helhedsplan for Dianavænget, da rådmanden og udvalgsmedlemmerne udtrykker bekymring for den øjensynlige ændring af praksis fra Landsbyggefonden, der kan skabe præcedens for en udgift på op til 16.000.000 kr., som der i dag ikke er dækning for i det kommunale budget.

Hermed bortfalder sagen grundet stemmelighed.

Udvalgsmedlemmerne Anders W. Berthelsen, Per Berga Rasmussen og Brian Dybro bruger deres standsningsret og beder om, at sagen sendes videre til afgørelse i byrådet, jf. styrelseslovens § 23.

By- og Kulturudvalget ønsker, at Landsbyggefonden inviteres til et kommende møde i By- og Kulturudvalget, hvor de vil blive bedt om at fremlægge begrundelse samt baggrund for den ændrede praksis.

By- og Kulturudvalget ønsker endvidere, at sagen rejses i det boligsociale samarbejde forankret i Borgmesterforvaltningen. Endvidere ønskes det undersøgt, hvordan kommunen med en medfinansieringsforpligtelse har indflydelse på de beløb, der anvendes.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Helhedsplanens indhold

De fysiske helhedsplaner bygger på samarbejdsaftalens indsatsområde om, at Odense er en by, hvor de almene boligorganisationer er medskabere i byudviklingen, og hvor bykvalitet i de almene boligområder vægtes højt, og at

Odense har attraktive boliger til alle og til en rimelig husleje.

210 af boligerne i afdelingen blev opført i 1972-1974 i tre etager. I 1992 valgte man at tilføje en tagetage på fem af blokkene, så afdelingen i dag består af 248 boliger. Bebyggelsen fremstår i al væsentlighed som 70'ers byggeri med den tids byggestil og indretning af boliger. Den byggetekniske gennemgang har påvist et stort omfang af kuldebroer og omfattende betonskader.

Ved renoveringen udskiftes stort set alle facader, altangange renoveres og inddækkes for at konservere betonen, og der monteres nye vinduer og udvendige døre.

I fire af blokkene med fire etager etableres der elevatorer, og lejlighederne ombygges, så de opfylder Landsbyggefondens krav til tilgængelighed. Det drejer sig om 86 boliger.

Der nedlægges 20 1-værelses lejligheder, og pladsen anvendes til elevatorer og indgangspartier. 3. sals lejlighederne fra 1992 ombygges fuldstændigt, da disse boliger er i dårlig stand. De øvrige lejligheder ombygges kun i begrænset omfang.

Planen er vedtaget af beboerne på et beboermøde den 25/11 2015, efter at der havde været afholdt fire åbent hus-arrangementer, hvor beboerne fik mulighed for individuelt at få overblik over, hvad helhedsplanen betyder for deres egne huslejer og øvrige forhold. Ca. 100 husstande deltog i disse arrangementer.

De sidste boliger forventes at stå endeligt færdige i januar 2020.

Den fysiske helhedsplan ligger i forlængelse af de sociale helhedsplaner for området, der har fokus på børn, unge og familie, uddannelse og arbejde samt beboernetværk. Dianavænget har tidligere været på regeringens liste over særligt udsatte boligområder, men er det ikke længere.

Husleje

Landsbyggefonden har udarbejdet en økonomisk skitse for den samlede plan. Udgangspunktet er at sikre, at huslejen i afdelingen fortsat holdes på et niveau, hvor boligerne kan lejes ud.

Planen indebærer, at den enkeltes husleje som følge af renoveringen stiger med ca. 11,5 % i gennemsnit. Dertil kommer prisen for nye køkkener og badeværelser i tilgængelighedsboligerne (550 kr. om måneden) og nye badeværelser (250 kr. om måneden) i de øvrige boliger, hvor disse ikke er udskiftet i de senere år.

Boligerne i tagetagerne bliver fuldstændigt ombygget, og huslejen i disse stiger med 8,6 % inklusiv nyt køkken og bad. De i forvejen ret dyre boliger stiger til næsten samme niveau som nybyggede boliger.

Stigende huslejer vil, alt andet lige, medføre stigende udgifter til boligstøtte. Det er dog særdeles vanskeligt konkret at beregne dette, og det skønnes derfor med en betydelig usikkerhed, at planen vil medføre nettomerudgifter til boligstøtte for Odense Kommune på op til 200.000 kr. årligt. Nettoudgifterne til boligstøtte i Odense Kommune udgør årligt ca. 215 mio. kr.

EFFEKT

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Renovering af boliger har positiv indvirkning på beskæftigelsen i den periode, hvor renoveringen gennemføres.

Økonomi

Kapitaltilførsel

Landsbyggefonden kræver en kapitaltilførsel til afdelingen på 2.000.000 kr. Odense Kommune, boligorganisationen og realkreditinstituttet bidrager med hver 1/5, og Landsbyggefonden bidrager med 2/5. Odense Kommunes bidrag udgør således 400.000 kr. Kapitaltilførslen forventes gennemført i 2017 eller 2018.

Odense Kommunes bidrag foreslås finansieret af anlægsrammen til områdefornyelse.

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

Garanti for realkreditlån

Helhedsplanen finansieres ved at optage ustøttede lån på ca. 47.000.000 kr., støttede lån på ca. 211.000.000 kr. samt med midler fra Boligforeningen Kristiansdals egen trækingsret i Landsbyggefonden og kapitaltilskuddet. Priserne er udregnet i 3. kvartal 2013, og vil blive justeret i takt med byggeomkostningsindeksens udvikling. Det forventes at ende på henholdsvis 52.000.000 kr. og 234.000.000 kr.

Odense Kommune skal garantere for den del af lånene, som overstiger 60 % af ejendomsværdien. For den del af finansieringen, der vedrører støttede lån, ydes der 50 % regaranti fra Landsbyggefonden. Det vil sige, at

Landsbyggefonden refunderer kommunen 50 % af de udgifter, der måtte opstå, hvis garantien udløses.

Nykredit har anslået, at den samlede kommunale garanti vil udgøre ca. 240.000.000 kr., heraf udgør de støttede lån 234.000.000 kr.

Da der ikke er lejeledighed eller forventes at komme det efter renoveringen, vurderes risikoen for, at garantien kommer til udbetaling, som minimal.

Garantien påvirker ikke kommunens låneramme.

Bilag

Bilag - Dianavænget

Punkt 2: Motorsportsanlæg Kærby Mose, VVM-redegørelse og forslag til miljøgodkendelser

01.16.00-P20-14-15

Resume

Der har tidligere ligget et motocrossanlæg i Højbjerg. Banen blev dog for mere end 20 år siden lukket. Siden lukningen har Fyens Motorsport søgt efter et alternativt område til etablering af et anlæg. Med Kommuneplan 2009-13 blev der åbent op for etableringsmulighed i henholdsvis Beldringe og Kærby Mose. Placeringen i Beldringe blev fravalgt af Fyens Motorsport, fordi det på nuværende tidspunkt ikke er et realistisk alternativ for Fyens Motorsport. Af samme årsag er placeringen i Beldringe ikke belyst som alternativ i VVM-redegørelsen.

Fyens Motorsport har ønsket at arbejde med et projekt i Kærby Mose, hvilket medførte en VVM-anmeldelse til Odense Kommune i 2014. Siden da er der i Odense Kommune arbejdet med de VVM-relaterede spørgsmål, hvilket har resulteret i, at der nu foreligger en VVM-redegørelse med miljørapport, tre forslag til miljøgodkendelser, et forslag til kommuneplantillæg samt et forslag til lokalplan for området.

Støj fra anlægget er et centralt fokusområde i projektet og VVM-redegørelsen. Hvad angår den forventede sammensatte støj fra motorsportsanlæg samt skydebane, motorvej og jernbane, som allerede ligger i området, så viser beregninger, at store dele af området allerede er belastet med støj. Etablering af motorsportsanlægget forventes kun i begrænset omfang at forværre støjbelastningen i området.

Dagsorden vedrørende det samlede aftalegrundlag mellem Fyens Motorsport og Odense Kommune, herunder magelægsaftale omhandlende Fyens Motorsports areal i Højbjerg og Odense Kommunes areal i Kærby Mose, vil blive forelagt til politisk behandling i efteråret 2016. Beslutningen om at overdrage Kærby Mose til Fyens Motorsport via et mageskift med motocrossbanen på Højbjergvej 121, blev truffet af Odense Byråd den 24/9 2014.

Dette dagsordenpunkt behandler offentliggørelse af VVM-redegørelse med miljørapport og forslag til miljøgodkendelser, mens der i et særskilt dagsordenpunkt behandles offentliggørelse af forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan.

Jævnfør lovgivningen skal høringsperioden være mindst 8 uger, men på grund af sommerferien foreslås høringsperioden forlænget til i alt 12 uger. Høringen sættes i gang den 23/5 2016 med et borgermøde i Fraugde den 6/6 2016. Kerteminde Kommune er inddraget i den fremadrettede høringsproces for VVM-materialet.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender, at VVM-redegørelse med miljørapport og forslag til miljøgodkendelse til henholdsvis motocrossbane, gokartbane og etablering af støj- og sikkerhedsvolde offentliggøres i 12 uger i henhold til planlovens, miljøbeskyttelseslovens og VVM-bekendtgørelsens bestemmelser.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Projektets historik

Fyens Motorsport har siden Højbjergbanen blev lukket for mere end 20 år siden ønsket et nyt sted at dyrke motorsport. For ca. 10 år siden blev der fremlagt et projektforslag for et motorsportsanlæg i Beldringe, som i kommuneplanen er udlagt til støjende rekreative aktiviteter. Projektet blev dengang opgivet, blandt andet fordi området er privatejet, og ejer afviste at sælge området til motorsportsformål. Ekspropriation af areal til formålet er vurderet til kun at være muligt, såfremt der ikke kan findes en anden placering til anlægget. Udover området i Beldringe er Kærby Mose ligeledes i kommuneplanen udlagt til støjende rekreative aktiviteter. På grund af udfordringerne i Beldringe har Fyens Motorsport valgt at arbejde videre med et anlæg i Kærby Mose. Arealet i Kærby Mose ejes af Odense Kommune og ønskes overdraget til Fyens Motorsport via et mageskifte med motocrossbanen på Højbjergvej 121.

Fyens Motorsport har til Odense Kommune i foråret 2014 indsendt en VVM-anmeldelse for et motorsportsanlæg i Kærby Mose bestående af en motocrossbane og en minicrossbane på grus samt en asfalteret gokartbane.

På baggrund af VVM-anmeldelsen blev der af Odense Kommune udarbejdet en VVM-screening, som viste, at det ikke kan udelukkes, at projektet vil kunne påvirke miljøet væsentligt. I september 2014 godkendte Odense Byråd derfor, at der skulle udarbejdes et forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse med miljørapport, der belyser de miljømæssige konsekvenser samt forslag til lokalplan og forslag til miljøgodkendelser.

Processen blev sat i gang med indkaldelse af ideer og forslag i en foroffentlighedsfase på 4 uger i oktober 2014. I perioden kom der over 150 høringssvar. En del høringssvar vedrørte overvejende bekymringer for motorstøjgener og ønsker om en anden geografisk placering. Som en del af foroffentlighedsfasen blev der desuden afholdt et stort borgermøde med op mod 800 deltagere.

På baggrund af de mange kommentarer og forslag besluttede byrådet i juni 2015, hvad der skulle belyses i VVM-redegørelsen. Det blev besluttet at igangsætte udarbejdelse af en VVM-redegørelse med miljørapport med belysning af følgende mulige alternativer:

- Hovedforslaget: Det anmeldte projekt.
- Alternativ A1: Udvidet træningstid samt støjdæmpende foranstaltninger.
- Alternativ A2: Skærpelse af støjkrav med forskellige foranstaltninger.
- Alternativ B: Motorsportsanlæg uden tilhørende gokartbane.
- 0. alternativet: Konsekvenserne af slet ikke at etablere anlægget.

Med baggrund i at Fyens Motorsport som ansøger har valgt at ansøge om etablering i Kærby Mose, er det fravalgt at undersøge alternative placeringsmuligheder.

Igennem det seneste år er VVM-processen forløbet med udarbejdelse af VVM-redegørelse med miljørapport samt forslag til miljøgodkendelser, forslag til lokalplan og forslag til kommuneplantillæg. Denne dagsorden behandler offentliggørelse af VVM-redegørelse med miljørapport samt forslag til miljøgodkendelser, mens offentliggørelse af forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan behandles i andet punkt på dagsordenen.

Sammenfatning af miljøgodkendelser

Til motorsportsanlægget er der udarbejdet tre forslag til miljøgodkendelser:

- Én til motocrossbanerne.
- Én til gokartbanen.
- Én til etablering af støj- og sikkerhedsvolde.

Forslagene er udarbejdet med udgangspunkt i hovedforslaget, som er det projekt Fyens Motorsport har ansøgt om. Der er udarbejdet to adskilte miljøgodkendelser til henholdsvis motocrossbane og gokartbane, idet der er tale om to juridisk uafhængige enheder, henholdsvis Fyens Motorsport og Motorsportscenter Fyn, som har søgt om drift af hver sin bane. Da godkendelserne lægger op til, at banerne hver især skal overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, vil den samlede støj fra banerne blive op til 3 dB højere end grænseværdierne, i forhold til hvis anlægget blev godkendt samlet under én miljøgodkendelse. Der er derfor også i VVM-redegørelsens alternativer A1 og A2 belyst muligheder for, primært via højere støjvolde, at begrænse støjen fra motorsportsbanerne til 3 dB lavere støjniveauer end Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. De områder, hvor den samlede støj fra motorsportsanlægget overstiger den vejledende støjgrænse med 2-3 dB, er samtidig de områder, som i forvejen er mest belastet af støjen fra motorvejen. Det medfører at støjen fra motorvejen i de områder overstiger den samlede støj fra motorsportsanlægget.

Såfremt der efter den offentlige høring er politisk ønske om at etablere anlægget med udgangspunkt i et af de andre alternativer end hovedforslaget, f.eks. baseret på et lavere støjniveau, vil forslagene til miljøgodkendelserne blive tilpasset derefter.

Forslag til miljøgodkendelse til motocrossbaner

Forslaget til miljøgodkendelse gælder for drift af motocrossanlægget. Godkendelsen tillader at anlægget anvendes til træning i tidsrummene kl. 9.00-20.00 på mandage og kl. 10.00-18.00 på lørdage. Mandag er valgt som træningsdag af hensyn til Den Romantiske Have Sanderumgaard, som holder lukket på denne ugedag.

Forslaget til miljøgodkendelse fastlægger som nævnt, at støj fra motocrossbanerne som minimum skal overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for motorsportsbaner.

Hvad angår øvrige miljømæssige aspekter, er der i forslaget til miljøgodkendelse blandt andet fastlagt, at driften ikke må give anledning til støvgener.

Egenkontrollen i forhold til støj lægger op til, at Fyens Motorsport som driftsansvarlig for anlægget gennem egenkontrol løbende sikrer, at de meddelte støjgrænser overholdes. Odense Kommune vil desuden gennem tilsyn yderligere supplere kontrollen.

Forslag til miljøgodkendelse til gokartbane

Forslaget til miljøgodkendelse gælder for drift af gokartbanen. Godkendelsen tillader at anlægget anvendes til motorsportsaktiviteter i tidsrummene kl. 9.00-20.00 på mandage og kl. 10.00-18.00 på lørdage. Endvidere må der køres med udlejningsgokarts på alle ugens øvrige dage i tidsrummet kl. 9.00-22.00.

Ifølge forslaget til miljøgodkendelse for gokartbanen skal støjen fra motorsportsaktiviteterne på gokartbanen som minimum overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for motorsportsbaner.

Støjen fra udlejningsaktiviteterne betragtes som virksomhedsstøj. Støjen fra udlejningsaktiviteterne er dog lav, og det er derfor muligt i godkendelsen at fastsætte skærpede støjgrænser i forhold til de vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Også for gokartbanen lægges op til egenkontrol og tilsyn som for motocrossbanerne.

Forslag til miljøgodkendelse for støj- og sikkerhedsvolde

Forslag til miljøgodkendelse gælder for modtagelse og anvendelse af lettere forurenede jord til etablering af støjvolde omkring de to motorsportsanlæg og en sikkerhedsvold ved den nærliggende skydebane. Lettere forurenede jord er jord, som er forurenede med lav-mobile stoffer, der kun i meget begrænset omfang kan medføre risiko for miljø og sundhed, når stofferne forekommer i koncentrationer under de fastsatte grænseværdier. F.eks. er jord indenfor bykernen typisk lettere forurenede. Godkendelsen skal sikre, at der ikke er væsentlige forureningsproblemer i forhold til jord, grundvand og recipienter.

Forslaget tillader kun, at der modtages jord, der overholder kravene til maksimalt indhold af forureningskomponenter, som er angivet i godkendelsen. Dette kontrolleres af Odense Kommune. Der må ikke anvendes bygningsmaterialer, affald og lignende i støjvoldene.

Godkendelsen kræver, at der føres journal med hvert enkelt modtaget jordparti, samt at anlægsarbejdet ikke må give anledning til lugt- eller støvgener.

Støjende aktiviteter i forbindelse med etablering af støjvolde må kun foregå i tidsrummene mandag til fredag kl. 7.00-18.00. Af hensyn til naboerne er der fastsat skærpede støjgrænser i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Det er i godkendelsen vurderet, at tilkørsel af forurenede jord på offentligt vej vil overholde Miljøstyrelsens grænseværdier for trafikstøj.

Sammenfatning af VVM-redegørelsen med miljørapport

Etablering af motorsportsanlægget er VVM-pligtigt efter VVM-bekendtgørelsen, hvorfor der er udarbejdet en VVM-redegørelse. Denne redegørelse fungerer samtidig som miljørapport efter reglerne i Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Desuden er der udarbejdet forslag til ny lokalplan samt tillæg til kommuneplanen, som begge behandles i dagsordenpunktet "Motorsportsanlæg ved Kærby Mose. Planforslag til offentliggørelse" efter dette dagsordenpunkt med henblik på samlet offentliggørelse sammen med VVM-redegørelse med miljørapport og forslag til miljøgodkendelser.

Ud over miljøgodkendelser kræver projektet også dispensation fra å-beskyttelseslinjen og skovbyggelinjen samt fra Skovlovens bestemmelser om fredskov. Alle tre dispensationer er administrative afgørelser. De to førstnævnte varetages af Odense Kommune, mens den sidstnævnte varetages af Naturstyrelsen. Hvad angår øvrige naturmæssige påvirkninger, henvises der til dagsordenpunktet, som behandler offentliggørelse af kommuneplantillæg og forslag til lokalplan med dertilhørende landskabelige betragtninger.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der sker en støjpåvirkning fra grusbaner og asfaltbane, så Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser som minimum overholdes for hver af de 2 baneanlæg.

Hvad angår den forventede sammensatte støj i området fra motorsportsanlæg, skydebane, motorvej og jernbane, så viser overslagsmæssige beregninger, at store dele af området omkring Kærby Mose allerede i dag er belastet med støj. Etablering af motorsportsanlægget forventes kun at forværre støjbelastningen relativt lidt i de fleste beregningspunkter omkring anlægget. Der er dog enkelte beregningspunkter, hvor støjbelastningen forøges i forhold til den nuværende støjbelastning uden et motorsportsanlæg.

Der er belyst tre mulige alternativer til etablering af anlægget, samt et 0-alternativ der beskriver konsekvenserne af ikke at etablere anlægget. Det vurderes, at alle alternativerne under nærmere bestemte vilkår vil kunne gennemføres, så der hverken i anlægs- eller driftsfasen er risiko for væsentlig, utilsigtet eller uacceptabel påvirkning af omgivelserne.

Hovedforslag

Hovedforslaget er det anmeldte projekt, som omfatter etablering af to selvstændige baneanlæg, henholdsvis en crossbane på grus og en gokartbane på asfalt. I tilknytning til crossbanen etableres en minicrossbane. Desuden ønskes tre bygninger opført, herunder to klubhuse og et maskinhus samt en ryttergård. Der etableres støjvolde på 4-6,75 m højde for at afskærme omgivelserne for støj fra kørsel på banerne. Hovedforslaget omfatter ligeledes en adgangsvej samt udbygning af sikkerhedsvolden syd for Odense Skydecenter.

Som grundlag for vurdering af anlæggets påvirkning af omgivelserne er der udarbejdet en støjredegørelse og en landskabsplan, samt undersøgt jordbunds- og terrænnære grundvandsforhold og udført besigtigelse og registrering af beskyttet natur.

Alternativ A

Alternativ A1

Alternativ A1 har samme baneplaceringer som hovedforslaget og er altså en variation heraf. A1 belyser mulighederne for at udvide træningstiden i forhold til det ansøgte med tilhørende udbyggede støjdæmpende foranstaltninger, således at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser stadig som minimum overholdes. Desuden er der set på et scenarie med begrænset driftstid, reduceret arrangementsantal samt anvendelse af lyd-dæmpere og ikke-støjende drivmidler (el).

Alternativ A2

Alternativ A2 er et alternativ med skærpede støjkrav og dermed udbyggede støjdæmpende foranstaltninger men med samme baneplaceringer, aktiviteter og drift som i hovedforslaget.

I både alternativ A1 og A2 reduceres støjudbredelsen fra henholdsvis grusbane og asfaltbane ved forøgelse af den ydre støjvold til 10 m hele vejen rundt om anlægget samt ved etablering af støjskærm og optimering af de indre støjvolde. Ved reduktion af baneaktiviteterne i kombination med de højere støjvolde, kan støjudbredelsen reduceres yderligere.

Alternativ B

Alternativ B er et alternativ uden gokartbane og rummer altså kun crossbaner inkl. faciliteter og aktiviteter som i hovedforslaget. Støjvolden øges her fra hovedforslagets 4-6,75 m til 8-12 m i højden, så de vejledende grænseværdier for støj kan overholdes i alle støjmålepunkter.

0. alternativet

0. alternativet beskriver konsekvenserne af ikke at gennemføre projektet, og beskriver altså de eksisterende forhold med den nuværende arealanvendelse.

Samarbejde med Kerteminde Kommune

Området Kærby Mose ligger på kommunegrænsen mellem Odense og Kerteminde Kommune. Derfor har Kerteminde Kommune også en naturlig interesse i projektet. Både i forbindelse med den forudgående offentlige høring i 2014 med input til VVM-redegørelse samt i den igangværende proces, er kommunerne i dialog. I februar 2016 blev der afholdt et embedsmandsmøde på tværs af kommunerne. Her blev det besluttet at inddrage Kerteminde Kommune i VVM-materialet allerede inden den offentlige høring i sommeren 2016. Kerteminde Kommune har således i løbet af marts 2016 fået tilsendt al VVM-materialet til kommentering. Endvidere blev det besluttet, at høringsfasen skal planlægges i samarbejde mellem kommunerne. Dette påbegyndes på et embedsmandsmøde mellem kommunerne i slutningen af april, hvor et borgermøde den 6/6 2016 ligeledes konkretiseres.

Den videre proces

Hvis byrådet med denne sag beslutter at sende VVM-redegørelse med miljørapport samt forslag til miljøgodkendelser i en offentlige høring sammen med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg, sættes høringen i gang den 23/5 2016 med et borgermøde i Fraugde den 6/6 2016. Jf. lovgivningen skal høringen vare 8 uger, men grundet sammenfald med sommerferien forlænges høringsperioden til i alt 12 uger og afsluttes den 21/8 2016.

Alle kan i den offentlige høring komme med indsigelser og kommentarer til projektet. På baggrund heraf forelægges en ny sag for By- og Kulturudvalget, Økonomiudvalget og Odense Byråd i efteråret 2016 med henblik på vedtagelse af de endelige godkendelser og tilladelser. Efter eventuel vedtagelse offentliggøres godkendelser, tilladelser og planer med en obligatorisk klageperiode på 4 uger i slutningen af 2016. Jf. Miljøbeskyttelseslovens § 98 kan miljøgodkendelserne påklages til Natur og Miljøklagenævnet af:

- Ansøger.

- Enhver der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald.
- Sundhedsstyrelsen.
- Diverse foreninger og organisationer.

Jf. Planlovens § 58 kan VVM-afgørelser, kommuneplantillæg og miljøgodkendelse påklages til Natur og Miljøklagenævnet af:

- Erhvervs- og vækstministeren.
- Enhver med retlig interesse i sagens udfald.
- Landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelse af natur og miljø eller som varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelse.

[Link til VVM-rapport for motorsportsanlæg i Kærby Mose](#)

[Link til bilagsrapport til VVM-rapport for motorsportsanlæg i Kærby Mose](#)

EFFEKT

Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

Nærværende VVM-redegørelse med miljørapport og miljøgodkendelser samt tilhørende kommuneplantillæg og lokalplan vil give Fyens Motorsport mulighed for at etablere et nyt motorsportsanlæg. Derved understøttes muligheden for, at Fyens Motorsport kan drive deres klub, og klubbens medlemmer kan dyrke deres passion i Odense.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme. Der er bevilliget en kommunal medfinansiering på 2,5 mio. kr. i forbindelse med budget 2016.

Projektet kan realiseres med en kommunal medfinansiering på i alt 2,5 mio. kr. samt en investering fra foreningerne bag Fyens Motorsport på ca. 7,0 mio. kr.

Der vil i overslagsårene komme en udgift på 0,5 mio. kr. til reetablering af vej fra Kærbygårdevej 2 til Kærbygårdevej 15Z. Der vil blive forelagt en særskilt sag for By- og Kulturudvalget om dette forhold i en kommende omprioriteringssag.

Bilag

Udkast til miljøgodkendelse af støjvolde for motorsportsanlæg i Kærby Mose

Udkast til miljøgodkendelse af motocrossbane i Kærby Mose

Udkast til miljøgodkendelse af gokartbane i Kærby Mose

Ikke-teknisk resume fra VVM-rapport vedr. motorsportsanlæg i Kærby Mose

Punkt 3: Motorsportsanlæg Kærby Mose. Planforslag til offentliggørelse

01.02.00-P16-1-16

Resume

I efteråret 2014 besluttede Odense Byråd, at der skulle udarbejdes et forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering samt forslag til lokalplan og miljøgodkendelser for et projekt til et motorsportsanlæg i Kærby Mose, som Fyens Motor Sport havde indsendt til kommunen. I oktober 2014 var der forudgående høring med indkaldelse af ideer til processen. Der indkom over 150 hørings svar og en underskriftsindsamling for og imod projektet. De emner, der er belyst i VVM-redegørelsen, afspejler hørings svarene og nærværende planforslag.

Forslag til kommuneplantillæg nr. 3 og lokalplanforslag nr. 4-739 Motorsportsanlæg i Kærby Mose, offentlig og privat service er udarbejdet sideløbende med VVM-redegørelsen og giver det planmæssige grundlag for dette projekt. Der ønskes mulighed for at etablere et motorsportsanlæg med flere typer motorsportsbaner i grus og asfalt samt 2 klubhuse, et maskinhus samt ryttergård/parkering. Omkring anlægget ønskes støjvolde opført. Realisering af det ønskede projekt kræver ændring af den eksisterende kommuneplanramme med et kommuneplantillæg samt vedtagelse af en lokalplan med bonusvirkning.

VVM-redegørelsen indeholder et hovedprojekt og flere alternativer. Lokalplanforslaget indeholder derfor muligheden for to typer af udformning og beplantning af jordvoldene. Det endelige politiske valg af VVM-redegørelsens hovedforslag eller et alternativ vil have afsmittende konsekvens for valget af lokalplanens variation af bestemmelser. Forslaget til kommuneplantillæg er enslydende uanset valget af VVM-redegørelsens alternativer.

Forslag til kommuneplantillæg og støjkonsekvenszone

1) Forslaget til kommuneplantillæg ændrer rammerne for arealet, for så vidt angår areal til bebyggelse, parkering og beplantning. Der fastlægges en maxhøjde på volde.

2) Forslaget til kommuneplantillæg omfatter desuden en støjkonsekvenszone for anlægget, som skal indarbejdes i kommunens hovedstruktur. Zonen er vist på illustrationen i sagsfremstillingen. Støjkonsekvenszonen for det ønskede motorsportsanlæg rækker ind over kommunegrænsen til Kerteminde Kommune, der derfor kan lægge støjkonsekvenszonen ind i deres kommuneplan ved næstkommende revision. Det er vurderet, at støjkonsekvenszonen ikke har væsentlig negativ påvirkning af Kerteminde Kommunes muligheder for at udvikle sig. Kerteminde Kommune er inddraget i processen for planlægning og VVM-redegørelse og har haft udkast af materialet til orientering inden nærværende politiske proces.

Forslaget til kommuneplantillæg forholder sig til en afvejning af de forskellige interesser, der er i kommuneplanen for området. Området er allerede i dag udlagt til støjende fritidsaktiviteter og er samtidig en del af kommunens Grøn-blå struktur, der skal sikre rekreative interesser og spredningskorridorer for naturen. Kommuneplantillægget redegør for, at anlægget ikke vil forhindre væsentlige naturinteresser.

Endelig indeholder kommuneplantillægget en redegørelse for behovet for en ny motorsportsbane i Odense Kommune. Det er en forudsætning i kommuneplanen, at denne dokumentation foreligger, for at der kan planlægges for nye motorsportsanlæg. Det konkluderes, at Fyn er underrepræsenteret med muligheder for motorsport i forhold til resten af landet, undtaget hovedstadsområdet.

Forslag til lokalplan med bonusvirkning

Lokalplanområdet afgrænses mod øst af Vejrup Å, der samtidig udgør kommunegrænsen til Kerteminde Kommune, mod øst af Fynske Motorvej og mod vest af Odense Skydebane.

Lokalplanområdet ligger i landzone og forbliver således. At lokalplanen får bonusvirkning betyder, at der ikke efterfølgende skal søges om landzonetilladelse til at opføre anlæg og bygninger.

Der gives mulighed for 870 m² bebyggelse i form af klubhuse og maskinhal samt en vejadgang. Lokalplanen skal sikre, at baneanlæg, bygninger og tilhørende funktioner fremstår ikke-synligt for omgivelserne, men er skjult bag jordvolde. Jordvoldene omkring anlægget skal have funktion af støjdemper, men også landskabelig indpasning, ved at voldene så vidt muligt beplantes og så vidt muligt får forskellige hældninger ud mod omgivelserne nord, vest og syd. Lokalplanen indeholder 3 muligheder. De to omfatter forskellige krav til voldenes højder, placering, hældning og beplantning. Den tredje mulighed har et mindre arealomfang, da forslaget kun rummer en motorcross bane og ikke en gocartbane. De forskellige muligheder er afhængige af, hvilket VVM-alternativ der vælges.

Det indstilles, at planforslagene offentliggøres i 12 uger modsat de lovpligtige min. 8 uger. Der forventes stor offentlig interesse for planforslagene, og da høringsperioden løber hen over sommerferien, vil de ekstra uger give offentligheden bedre høringsmuligheder.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender at forslag til kommuneplantillæg nr. 3 og lokalplanforslag nr. 4-739 Motorsportsanlæg i Kærby Mose, offentlig og privat service, offentliggøres i 12 uger i henhold til planlovens bestemmelser.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Baggrund

Fyens Motorsport ejer den tidligere Højbjergbane men har ikke længere mulighed for at udøve deres sport dér eller andre steder i Odense. Klubbens medlemmer dyrker i dag deres sport på baner i andre kommuner på Fyn og i Jylland.

Odense Kommune ønsker at understøtte mulighederne for at dyrke sporten i Odense. Mulighederne for at etablere en motorsportsbane blev undersøgt i forbindelse med Kommuneplan 2009-13. Der blev udpeget to muligheder. Den ene i Kærby Mose hvor Fyens Motorsport har udarbejdet

projekt for motocrossanlæg, gokartbane samt minicrossbane. Rammeområde 4.J8 Kærbygårdevej, hvor motorsportsanlægget ønskes placeret, er i kommuneplan 2016-2028 udlagt til støjende rekreative fritidsaktiviteter. Inden for området ligger allerede i dag Odense Skydecenter med klubhus og flugtskydningsbaner. Der er i kommuneplanen udlagt en tilnærmet støjkonsekvenszone for et fremtidigt motorsportsanlæg, ligesom der er en støjkonsekvenszone for skydebanen.

Rammeområde 4.J8 er samtidig en del af kommuneplanens retningslinjer for Odense Kommunes Grøn-blå struktur. Den skal sikre sammenhængende landskaber og spredningsmulighederne for dyr og planter samt rekreative interesser. Endelig er projektet omfattet af kommuneplanens retningslinje for nyanlæg af nye motorsportsanlæg. Det betyder, at der i dette tilfælde skal redegøres for behovet for en ny motorsportsbane.

Det konkrete projekt kan ikke opføres inden for kommuneplanrammens udlæg til bebyggelse, parkering og beplantning.

Kommuneplantillæg

For at kunne give planmæssigt grundlag for det ansøgte projekt er forslag til kommuneplantillæg nr. 3 til Kommuneplan 2016-2028 udarbejdet.

Forslaget omfatter del af rammeområde 4.J8 med en afgrænsning ca. svarende til det ansøgte projekt. Den resterende del af 4.J8, hvor Odense Skydecenter ligger, er ikke omfattet af forslaget, og de nuværende rammer for skydebanen ændres altså ikke.

Forslaget indeholder rammer for omfang af bebyggelse og parkering, vejadgang, beplantning. Der er desuden udarbejdet en beregnet støjkonsekvenszone for det ansøgte projekt (afsnit om støj). Desuden forholder kommuneplantillægget sig til VVM'ens redegørelse for behovet for en ny motorsportsbane (afsnit om behovet for en ny bane) og redegørelsen for anlæggets påvirkning af natur og landskab (afsnit om Grøn-blå struktur).

Lokalplan

Området er i dag omfattet af lokalplan 4-421 for en flugtskydebane. Projektet kan ikke realiseres indenfor den gældende lokalplan, da der ikke i lokalplan 4-421 er udlagt mulighed for den ønskede bebyggelse, støjvolde og beplantning og vejadgang. Nærværende lokalplanforslag udarbejdes som en lokalplan med bonusvirkning. Der gives mulighed for op til 870 m² bebyggelse. Bygningerne kan opføres i lette materialer og dæmpede farver.

Variation H (hovedalternativ i VVM-redegørelsen) i lokalplanen giver den stærkeste landskabelige indpasning grundet voldenes blødere udformning og gode muligheder for beplantning. Voldene giver støjmæssigt mulighed for at Fyens Motor Sport kan køre i det omfang, de har ansøgt om.

Variation A (Alternativ A1 og A2 i VVM-redegørelsen) i lokalplanen giver en landskabelig indpasning med større kontraster i landskabet. Flere af jordvoldene blive højere og stejlere og får lige sider. Stejlheden giver dårligere muligheder for at beplantning kan rodfæste sig. Voldene giver Fyens Motor Sport mulighed for øget køretid, med samme støjbelastning af omgivelserne.

Variation B (Alternativ B i VVM-redegørelsen) har en bane mindre, og omfanget af udlægget til baner og volde er derfor mindre.

Lokalplanforslaget indeholder visualiseringer af de forskellige variationer af voldene.

Grøn-blå struktur

Landskabet i og omkring Kærby Mose er et fladt landskab, hvor et infrastrukturelt anlæg som motorvejen er meget synligt. Området er derudover præget af åbne marker, læghegn og mindre skovbeplantninger. Lokalplan og kommuneplantillæg sikrer, at selve bebyggelsen og baneanlægget ikke er synligt fra landskabet, da det er omkranset af jordvolde. Anlæggets jordvolde vil blive synlige i landskabet. Derfor stiller kommuneplantillæggets rammer krav om en maks. højde på voldene, og at de skal beplantes i det omfang, som er muligt. I lokalplanen stilles endvidere krav om, at voldene ud mod landskabet tilpasses ved at følge åens og motorvejens lige linjer langs disse, mens voldene har et blødere, fladere og mere bugtet forløb mod nord og vest, hvor landskabet er mere åbent. Der er i VVM-redegørelsen forskellige alternativer for støjbelastning, der har afsmittende virkning på voldenes højder og udformning i lokalplanforslaget. Hovedalternativet giver den bedste landskabelige tilpasning.

Områdets naturmæssige værdi i dag og dets potentiale vurderes til ikke at være særlig høj. Kommuneplantillæggets placering sikrer, at der med afstand til å og skydebanen fortsat er areal omkring motorsportsanlægget til at naturen har spredningskorridorer.

Det vurderes i VVM'en for det konkrete projekt, at vandløbenes værdi som landskabelement er af mindre væsentlig værdi, og påvirkningen af åbeskyttelseslinjerne er af mindre væsentlig karakter. Der lægges en afstandszone på min. 8 meter langs vandløbet, og vandløbet kan opretholde sin funktion som spredningskorridor.

Kærby Mose er endvidere udpeget til potentielt vådområde. Da området er præget af tekniske anlæg og i øvrigt rummer lille naturmæssig værdi på grund af tidligere landbrugsdrift, vurderes det, at der vil kunne opnås bedre og billigere natur på andre lokaliteter i Odense Kommune. Særligt motorvejen ligger som en barriere mellem naturområderne og forringer mulighederne for spredning. Lokalplanforslaget sikrer, at der etableres et vandhul, som har potentiale til at øge det biologiske naturindhold i området.

Ud over naturens spredningsmuligheder skal kommuneplanens Grøn-blå struktur også sikre rekreative interesser, hvilket et motorsportsanlæg henregnes under.

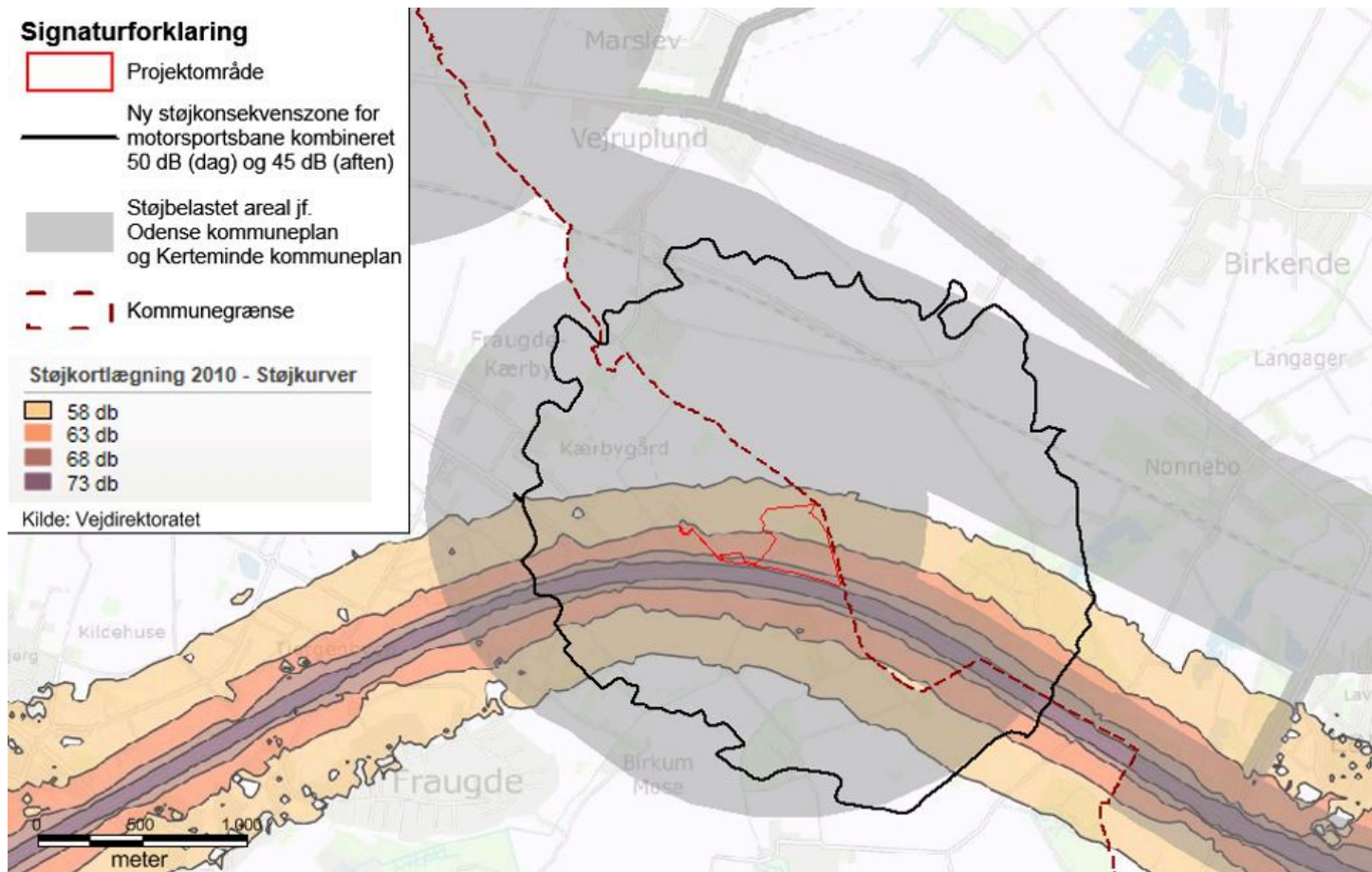
Behovet for en ny bane

Der er i dag ingen muligheder for at dyrke motocross i Odense Kommune, og medlemmerne i Fyens Motor Sport kører til Jylland og andre steder på Fyn for at dyrke deres sport. Det er svært at få træningstid på andre klubbers baner, der naturligvis primært giver plads til egne medlemmer. Jf. den behovsanalyse, der er lavet i forbindelse med VVM'en, er Fyn som region underforsynet med muligheder for motocross i forhold til andre regioner. Kun hovedstadsregionen har færre baner og mindre køretid pr. indbygger end Fyn. Undersøgelsens svar indikerer desuden, at motocross er en sportsgren, som favner en gruppe unge, som ellers kan være svære at få til at indgå i idrætsfællesskaber. Dermed yder klubbens virke en social indsats.

Støj

Der er i VVM-redegørelsen udarbejdet en støjkonsekvenszone for det ønskede anlæg. Staten kræver, at den enkelte kommune i sin kommuneplan udlægger støjkonsekvenszoner omkring støjende anlæg. En støjkonsekvenszone er en administrativ huskeseddel for kommunen, som fortæller, at der inden for zonen ikke må planlægges for ny støjfølsom anvendelse fx boliger.

Den beregnede støjkonsekvenszone (vist på illustrationen herunder) rækker ud over Odense Kommunes kommunegrænse og ind i Kerteminde Kommune. Der vil derfor være en del af zonen, som kan optages i Kerteminde Kommunes kommuneplan, ved Kertemindes næstkommende revision af deres kommuneplan. Støjkonsekvenszonen betyder, at Kerteminde Kommune ikke kan planlægge for støjfølsom anvendelse som fx nye boliger inden for zonen. Der er redegjort i VVM-rapporten for, at støj fra andre aktiviteter - motorvej, jernbane og eksisterende skydebane i forvejen forhindrer etablering af boliger på langt størstedelen af det areal, som støjkonsekvenszonen dækker. Der er i Kertemindes kommuneplan ikke udlagt areal til byvækst, boligområder eller erhvervsområder inden for støjkonsekvenszonens areal. Arealet i støjkonsekvenszonen er derimod udlagt til formål, som godt kan forenes med støjende aktiviteter fx særlig værdifuldt landbrugsområde, store husdyrbrug og biogasanlæg.



III. Beregnet støjkonsekvenszone

Videre proces

Såfremt byrådet beslutter at sende planforslagene i den lovpligtige offentlige høring, sker dette fortsat sideløbende med den tilhørende VVM-redegørelse med miljøvurdering samt forslagene til miljøgodkendelser. I høringsperioden er der planlagt et offentligt borgermøde i Fraugde den 6/6 2016, hvor dokumenternes indhold præsenteres. Det forventes, at de endelige planer med indkommende høringsvar kan forelægges for byrådet i efteråret 2016.

EFFEKT

Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

Nærværende kommuneplantillæg og lokalplan vil give mulighed for at etablere et nyt motocrossanlæg for klubben Fyens Motor Sport.

Derved understøttes mulighederne for at Fyens Motor Sport kan drive deres klub og klubbens medlemmer kan dyrke deres sportsgren i Odense.

Økonomi

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

Der er i Odense Kommunes anlægsbudget 2016 og 2017 afsat 2,5 mio. kr. til medfinansiering af det projekt, som planforslagene vil give mulighed for, såfremt de vedtages endeligt efter høringsperioden.

Bilag

Kommuneplantillæg nr. 3 Kærby Mose Motorsportsanlæg

Lokalplanforslag 4-739 Motorsportsanlæg i Kærby Mose

Punkt 4: Beslutning vedrørende flytning af Højstrupgruppen

02.03.00-A00-1-16

Resume

Hjemmeplejegruppen "Højstrupgruppen" skal flytte på grund af manglende parkeringsforhold som følge af, at letbanen er ved at blive anlagt på Højstrupvej, hvor Højstrupgruppen bor i et eksternt lejemål. By- og Kulturforvaltningen har i den forbindelse screenet for egnet lokation i nærområdet, idet Højstrupgruppens opgaveløsning fordrer, at opgaven forbliver etableret centralt i Odense V.

Screeningens resultat viser, at Bolbro Plejecenter på Møllemarksvej er den mest optimale løsning henset til opgavens placeringsbehov, det mulige ledige areal, sagens samlede økonomi samt tidshorisont ift. etablering og igbrugtagning.

Det ledige areal (serviceareal) På Bolbro Plejecenter har frem til nu blandt andet været brugt af Røde Kors. Der er i forbindelse med sagens arbejde fundet anden lokation til Røde Kors.

Ombygning af servicearealet til Højstrupgruppen medfører en værdiforøgelse af ejendommens værdi.

I forbindelse med ombygningsarbejderne sker der samtidig etablering af Sundhedsklinik samt optimering af lokationsforholdene for Aktivitet og Træning. Endvidere sikres lovlig anvendelse af bygningen for Bolbro Plejecenter og Møllemarksgruppen. De samlede ombygningsarbejder sker ud fra et absolut minimum henset til at sikre understøttelse af opgaveløsning.

Den samlede sag med opsigelse af eksternt lejemål, effektiv udnyttelse - herunder dobbeltudnyttelse - af kommunal ejendom tilgodeser og respekterer den politiske beslutning i "Vores Bygninger".

Udgiften til ombygning og indretning af ejendommen til Sundhedsklinik samt "Højstrupgruppen" udgør 2.910.000 kr. inkl. udgifter til inventar, ekstra sikring, fraflytningsudgifter lejemålet, som opsiges mv.

Anlægsudgiften afholdes i 2016 og finansieres henholdsvis af Ældre- og Handicapforvaltningen med. 2.020.235 kr. og ved sparede driftsudgifter til husleje, forbrug mv. i perioden 2016-2021.

INDSTILLING

Ældre- og Handicapforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender:

1. En tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang på 250.000 kr. i 2016 til By- og Kulturudvalget til afholdelse af udgifter til fraflytningssyn finansieret af kassen
2. En anlægsbevilling vedr. Flytning af Højstrupgruppen på 2.910.052 kr. i 2016, som frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
3. Et midlertidigt træk på kassebeholdningen i 2016 på 1.085.052 kr. til medfinansiering af anlægsudgiften, som vil udlignes over årene af de sparede driftsudgifter.
4. En budgetneutral tillægsbevilling fra Ældre- og Handicapudvalget på driftsområde med overførselsadgang til By- og Kulturudvalget på 1.825.000 kr. i 2016 til finansiering af anlægsudgiften.
5. En negativ tillægsbevilling på 195.235 kr. i 2016 fra Ældre- og Handicapudvalget til kassen til udligning af den manglende samlede finansiering opstillet i business-casen.
6. En negativ tillægsbevilling på 54.277 kr. i 2016 og 217.108 kr. i 2017-2021 fra Ældre- og Handicapudvalget til kassen, som udligning af det midlertidige kassetræk i forbindelse med fraflytningssynet og anlægsbevillingen.
7. En budgetneutral tillægsbevilling på 217.108 kr. fra 2022 og frem, fra Ældre- og Handicapudvalget til effektiviseringskravet på "Vores bygninger" i By- og Kulturudvalget.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

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	2021	I alt
Påvirkning af kassebeholdning:	-1.085.052						-1.085.052
Anlægsudgift	-250.000						-250.000
Fraflytningssyn	195.235						195.235
Tillægsbevilling	54.277	217.108	217.108	217.108	217.108	217.108	1.139.817
Ældre- og Handicapudvalget Driftsramme							
Påvirkning af kassebeholdningen	-1.085.540	217.108	217.108	217.108	217.108	217.108	0

Der vil være en midlertidig påvirkning af kassebeholdningen på -1.085.540 kr. i 2016, som følge af anlægsudgiften og fraflytningssynet. Trækket på kassebeholdningen vil blive udlignet over årene af de sparede driftsudgifter frem til 2021.

Afledt drift

Beløb i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 og frem
Påvirkning af driftsramme Ældre- og Handicapudvalget:	54.277	217.108	217.108	217.108	217.108	217.108	217.108
Sparede driftsudgifter Tilgår kassen Tilgår effektiviseringskravet "Vores bygninger", By- og Kulturudvalget	54.277	217.108	217.108	217.108	217.108	217.108	217.108

I 2016 vil de sparede driftsudgifter være 54.277 kr. og fra 2017 og frem vil de sparede driftsudgifter være 217.108 kr. om året. De sparede driftsudgifter påvirker Ældre- og Handicapudvalgets budgetramme. Fra 2016 og frem tilfalder de sparede driftsudgifter kassen, indtil denne er udlignet for trækket fra 2016 på samlet 1.085.540 kr. Fra 2022 og frem tilfalder de sparede driftsbesparelser effektiviseringskravet "Vores bygninger", By- og Kulturudvalget. Ændringerne i 2022 vil blive tilrettet i forbindelse med rammeudmeldingen til budget 2019.

Sagen påvirker Ældre- og Handicapudvalgets serviceramme negativt med 249.512 kr. i 2016 svarende til de sparede driftsudgifter samt finansiering af anlægsudgiften.

Punkt 5: Retlig eller fysisk lovliggørelse af Landbrugsvej

00.00.00-A00-47-16

Resume

Baggrunden for Munkebjergvejs forlængelse og motorvejstilslutningen var ønsket om at gennemføre en udbygning af vejene, da den kraftige udbygning af området med et nyt Odense Universitets Hospital (Nyt OUH), udvidelse af Universitet, etablering af Forsker- og Videnparken og øvrige projekter vil belaste vejene i området meget kraftigt. Derudover ønskede Odense Kommune at aflaste veje i området, herunder Svendborgvej for at gøre det muligt at betjene den forøgede trafikmængde, hvilket de eksisterende veje ikke kunne i deres daværende udformning.

På den baggrund vedtog Odense Byråd den 21/12 2011 kommuneplantillæg nr. 24 for Munkebjergvejs forlængelse. Byrådet behandlede samtidig VVM-redegørelsen for projektet. Af kommuneplantillægget, VVM-redegørelsen samt dagsordenspunktet til byrådets behandling fremgik det, at Landbrugsvej lukkes ved Munkebjergvej.

Af kommuneplantillægget fremgik, at lukningen af Landbrugsvej vurderes nødvendig, da der skal tages hensyn til fremkommeligheden for den store trafikmængde på Munkebjergvejs forlængelse.

Der blev efterfølgende givet VVM-tilladelse til projektet. Det var et vilkår i VVM-tilladelsen, at "Landbrugsvej skal lukkes ved Munkebjergvej. Der foretages en justering af krydset Odensevej og Landbrugsvej for optimering af ventetiden på Landbrugsvej (Vilkår nr. 5 i tilladelsen)".

I forlængelse heraf blev Landbrugsvej den 1/12 2014 fysisk lukket mod Munkebjergvej, og der blev etableret støjvold mod Munkebjergvej. Lukningen var ulovlig, fordi det er i strid med formålsbestemmelsen i lokalplan 26-316.

I februar 2015 blev By- og Kulturforvaltningen på baggrund af henvendelse fra en gruppe borgere opmærksom på, at den fysiske lukning var i strid med formålsbestemmelsen i den eksisterende lokalplan for området.

Det skal nu besluttes, hvorledes det ulovlige forhold lovliggøres.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at der igangsættes udarbejdelse af ny lokalplan for Landbrugsvej med henblik på retlig lovliggørelse af den ulovlige lukning af Landbrugsvej, således at Landbrugsvej fortsat holdes lukket mod Munkebjergvej.

Beslutning

Udvalgsmedlem Anders W. Berthelsen stiller ændringsforslag om, at Landbrugsvej åbnes som beskrevet i scenarie 4.

Udvalgsmedlemmerne Anders W. Berthelsen og Lars Havelund stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Jane Jegind og udvalgsmedlemmerne Pernille Bendixen, Per Berga Rasmussen og Brian Dybro stemmer imod ændringsforslaget.

Ændringsforslaget bortfalder hermed.

Udvalget stemmer herefter om forvaltningens indstilling i sagen.

Rådmand Jane Jegind og udvalgsmedlemmerne Pernille Bendixen, Per Berga Rasmussen og Brian Dybro stemmer for indstillingen.

Udvalgsmedlemmerne Lars Havelund og Anders W. Berthelsen stemmer imod.

By- og Kulturudvalget godkender hermed forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

I forbindelse med byrådets behandling af kommuneplantillæg nr. 24 for Munkebjergvejs forlængelse den 21/12 2011 fremgik der en række forudsætninger for etableringen af Munkebjergvejs forlængelse og herunder lukning af Landbrugsvej, som var omtalt i VVM-redegørelsen og kommuneplantillægget.

Af kommuneplantillægget fremgår det bl.a., hvilke forhold der lå til grund for behovet for etableringen af Munkebjergvejs forlængelse. Her blev bl.a. nævnt den forhøjede trafikmængde i området og de tilstødende veje primært på baggrund af Nyt Odense Universitetshospital (Nyt OUH), det nye industriområde mellem Munkebjergvej og Svendborgvej nord for motorvejen samt udvidelse af Syddansk Universitet. I forlængelse heraf blev der videre argumenteret for, at lukningen af Landbrugsvej vurderes nødvendig, da der skal tages hensyn til fremkommeligheden for den store trafikmængde på Munkebjergvejs forlængelse.

By- og Kulturudvalget behandlede på møde den 26/1 2016 de trafikale forhold vedr. Landbrugsvej, hvor forvaltningen konkluderede, at der trafikfagligt set fortsat var behov for en lukning af Landbrugsvej for at imødekomme fremkommeligheden på Munkebjergvejs forlængelse.

Trafikberegninger for Munkebjergvej og Landbrugsvej

Nedenfor er vist trafikberegninger for biler i døgnet på Landbrugsvej og på Munkebjergvej, henholdsvis syd og nord for på Landbrugsvej. Tallene for 2008 og 2020 er fra trafikberegninger i forbindelse med VVM-redegørelse. Tallene for 2024 er nye trafikberegninger.

Kilde	År	Munkebjergvej nord for Landbrugsvej	Munkebjergvej syd for Landbrugsvej
VVM redegørelse 2011	2008	11000	-
VVM redegørelse 2011	2020	29900	29900
Trafikmodel Åben Landbrugsvej	2024	31300	29900
Trafikmodel Lukket Landbrugsvej	2024	30000	30000

Som det fremgår af skemaet, er der ikke væsentlige ændringer for trafikken på Munkebjergvej, henholdsvis nord og syd for Landbrugsvej i forhold til beregninger i trafikmodellerne.

Såfremt Landbrugsvej lukkes viser fremskrivningerne, at der i 2024 skal håndteres 7.000 biler pr. døgn fra Landbrugsvej i krydset ved Odensevej.

Såfremt Landbrugsvej åbnes viser fremskrivningerne af trafiktallene, at der i 2024 skal håndteres ca. 6.000 biler pr. døgn i Landbrugsvej i krydset ved Odensevej og ca. 6.000 biler pr. døgn fra Landbrugsvej i krydset ved Munkebjergvej.

Beregninger viser at smutvejstrafikken i 2024 ved en åbning af Landbrugsvej vil udgøre ca. en tredjedel af de ca. 6.000 biler pr. døgn.

De trafikale forudsætninger for VVM-redegørelsen i 2011, herunder for den trafikale fremskrivning (2020) var:

1. Svendborgvejs tilslutning til motorvejen nedlægges
2. Vejadgang til Forskerparken opretholdes (med signalanlæg)
3. Motorvejen syd om Odense udbygges til 6-spor
4. Kanalforbindelsen er etableret (Odins Bro)
5. Thomas B. Thriges gade er lukket

Samme forudsætninger ligger også til grund for 2024-tallene. Dog er adgangsvejen til forskerparken nu udvidet til at være en adgangsvej til SDU (med signalanlæg), og letbanens trafikale påvirkninger er medtaget – herunder at letbanen krydser Munkebjergvej på den sydlige del.

Trafikale konsekvenser af Landbrugsvejs åbning

Såfremt udvalget måtte beslutte at genåbne Landbrugsvej, har forvaltningen belyst de trafikale konsekvenser, der vil være ved dette. Indledningsvis vil der neden for blive fremført nogle overordnede vurderinger, hvorefter fire konkrete trafikale scenarier for en genåbning af Landbrugsvej vil blive præsenteret.

Såfremt Landbrugsvej åbnes ud mod Munkebjergvej, skal det af fremkommeligheds- og trafikikkerhedsmæssige hensyn ske med et signalanlæg. Dette nye signalanlæg vil give en dårligere fremkommelighed på Munkebjergvej og signalanlægget kommer meget tæt på signalanlægget ved Forskerparken. Det forventes, når Nyt OUH åbner, at der vil køre ca. 30.000 biler/døgn på Munkebjergvej, og derfor vil et ekstra signal have store konsekvenser for, om trafikken på Munkebjergvej kan afvikles hensigtsmæssigt – også sidevejstrafikken fra Landbrugsvej og Forskerparken vil have vanskeligt ved at blive afviklet.

Fire scenarier

De trafikale konsekvenser af Landbrugsvejs åbning er belyst ud fra fire forskellige scenarier:

- Landbrugsvej åbnes i et 3-benet kryds ud mod Munkebjergvej (scenarie 1)
- Landbrugsvej åbnes i et 4-benet kryds ud mod Munkebjergvej, hvor Vestvejen til SDU kobles på som det 4. ben. Den eksisterende adgang til Forskerparken nord for Landbrugsvej nedlægges, og den kobles i stedet på Vestvejen (scenarie 2)
- Landbrugsvej lukkes ud til Munkebjergvej med en dynamisk pullert i spidsbelastningen. Uden for spidsbelastningen er pullerten nede, så Landbrugsvej er åben ud til Munkebjergvej (scenarie 3)
- Landbrugsvej åbnes ud mod Munkebjergvej. I begge ender af Landbrugsvej opstilles skilte med ”gennemkørsel forbudt”. Tung trafik forbydes (dog ikke ærindekørsel) mellem Lucernemarken og Munkebjergvej. Forslaget er bilagt sagen. (Forslag fra gruppe af borgere og virksomheder, benævnt scenarie 4)

Ifølge trafikmodelberegninger foretaget af rådgiver ses, at trafikken på Munkebjergvej vil være ca. 30.000 biler/døgn i 2024, hvor nyt OUH, Sund og SDU er fuldt udbygget.

Fælles for alle scenarier gælder det, at fremkommeligheden på Munkebjergvej forringes.

For at imødekomme lukningen ved Landbrugsvej er krydset ved Odensevej/Landbrugsvej blev bygget om i sommeren 2015. Dette har skabt tilfredsstillende afviklingsforhold, og krydset forventes fremtidssikret frem til 2024.

De sidste to ramper ved motorvejsafslutningen ved Svendborgvej er netop lukket.

Åbningen af den nye motorvejstilslutning ved Munkebjergvej og lukningen af den eksisterende motorvejstilslutning ved Svendborgvej betyder, at trafikken vil falde med 25 % på Svendborgvej/Odensevej ved Landbrugsvej.

Scenarie 1

Landbrugsvej åbnes i et 3-benet signalanlæg ud mod Munkebjergvej. Vestvejen kobles på den eksisterende adgang ved Forskerparken. Herved fås to 3-benede signalanlæg på Munkebjergvejs forlængelse med en afstand på 200 meter.

Ved denne løsning vil Landbrugsvej blive forbundet direkte til Munkebjergvej, hvilket vil skabe både en østlig og en vestlig adgang til Landbrugsvej. Dette vil skabe større fleksibilitet for dem, som har et ærinde i området.

Åbningen af Landbrugsvej vil påvirke fremkommeligheden på Munkebjergvej idet der kommer en ekstra trafikstrøm ud til Munkebjergvej, som skal håndteres. Trafikflowet på Munkebjergvej brydes med et ekstra signalanlæg.

Med så store trafikmængder og signalernes tætte placering på Munkebjergvej er det forvaltningens vurdering, at der vil opstå kødannelser, som vil blokere krydsene i spidsbelastningerne

Scenarie 2

Landbrugsvej åbnes i et 4-benet signalanlæg ud mod Munkebjergvej, hvor Vestvejen kobles på som det 4. ben. Den eksisterende adgang til Forskerparken nedlægges, og kobles i stedet til Vestvejen.

Ved denne løsning vil Landbrugsvej blive forbundet direkte til Munkebjergvej, hvilket vil skabe både en østlig og vestlig adgang til Landbrugsvej. Dette vil skabe en større fleksibilitet for dem, som har et ærinde i området.

Der etableres kun ét signal, hvor trafik fra både Landbrugsvej og Vestvejen skal håndteres. Det er forvaltningens vurdering, at der vil opstå afviklingsproblemer i krydset i spidsbelastningerne, da både trafikken fra Landbrugsvej samt forsyning af trafik til SDU skal afvikle i samme kryds.

Vestvejen skal stå færdig til september. Det vil have konsekvenser for både økonomi, tid og det grønne område, hvis SDU skal genoverveje løsningen. Der gøres opmærksom på, at Vestvejen er en privatvej.

Scenarie 3

Landbrugsvej åbnes i et 3-benet signalanlæg ud mod Munkebjergvej. Der opsættes dynamiske pullerter, som lukker adgangen fra Landbrugsvej til Munkebjergvej i spidsbelastningerne, mens adgangen er åben uden for spidsbelastningerne.

Ved denne løsning håndteres trafikken fra Landbrugsvej ud til Munkebjergvej kun uden for spidsbelastningerne, og har derfor ikke så voldsom konsekvens for trafikafviklingen på Munkebjergvej. Men signalanlægget vil i sig selv medføre en forringet fremkommelighed på Munkebjergvej i forhold til, at der ikke er et signalanlæg. Det er desuden forvaltningens vurdering, at den er forbundet med andre trafiksikkerhedsmæssige ulemper.

Løsningen kræver, at trafikanterne er bekendt med, hvornår det tidsmæssigt er muligt at benytte krydset Landbrugsvej/Munkebjergvej. Løsningen kræver således at trafikanterne har forskellig adfærd på forskellige tidspunkter. Hvis eksempelvis bilister kører ned af Landbrugsvej, hvor den er lukket, er det forvaltningens vurdering, at det kan give vendekonflikter eller eventuelt uhensigtsmæssig kørsel igennem boligvejen Bjørnemosevej.

Politiet vurderer, at bilister vil tage chancen for at nå med over krydset, selv om pullerterne er på vej op.

Scenarie 4

Forvaltningen har modtaget et forslag fra en gruppe borgere og virksomheder, hvor Landbrugsvej åbnes ud mod Munkebjergvej. I begge ender af Landbrugsvej opstilles skilte med "gennemkørsel forbudt". Tung trafik forbydes (dog ikke ærindekørsel) mellem Lucernemarken og Munkebjergvej.

I forbindelse med offentlighedsfasen for VVM-redegørelsen i 2011 blev en lignende løsning berørt. Forvaltningens vurdering var dengang, at gennemkørsel forbudt var svært at håndhæve.

Forvaltningen har gennemgået det fremsatte forslag. Det er fortsat forvaltningens vurdering, at restriktionerne om forbud mod gennemkørsel samt forbud mod ærindekørsel er meget svært at håndhæve. Erhvervsvirksomheder er i området omkring Landbrugsvej primært placeret i den vestlige del af Landbrugsvej, mens boligområderne ligger omkring den østlige del af Landbrugsvej. Forslaget vil sikre, at en del af beboerne vil kunne komme nemmere til Munkebjergvej/mortorvejen. Derimod giver forslaget ikke mulighed for at trafik i forbindelse med erhvervsvirksomhederne nemmere kan komme ud på Munkebjergvej/mortorvejen. Ved dette scenarie vil erhvervsvirksomhederne således fortsat skulle via Odensevej/Drejebænken eller via Odensevej/Niels Bohrs Alle/Munkebjergvej for at komme på motorvejen.

VVM-screening

Udvalget behandlede på møde den 26/1 2016 punktet "Landbrugsvej. Trafikafvikling".

Et flertal i udvalget besluttede på udvalgsmødet, at igangsætte en VVM-screening med det formål, at Landbrugsvej åbnes mod Munkebjergvej. De økonomiske konsekvenser, finansiering og tidsplan skulle endvidere belyses, når sagen blev fremlagt igen.

Der er gennemført en VVM-screening. VVM-screeningen viser, at en genåbning af Landbrugsvej vil betyde, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse, da åbningen vil påvirke miljøet væsentligt. De vejledende støjgrænser for boliger vil således ikke kunne overholdes for et væsentligt antal boliger på Landbrugsvej.

Genåbningen er screeningspligtigt jf. VVM-bekendtgørelsen.

Såfremt det besluttes at genåbne Landbrugsvej skal der således gennemføres en VVM-redegørelse. Forvaltningen har foretaget en vurdering af, hvad det i bedste og værste fald vil koste at overholde de vejledende støjgrænser for vejtrafikstøj på Landbrugsvej.

I bedste fald kan VVM-redegørelsen betyde, at der skal foretages mindre støjforanstaltninger ved krydset Landbrugsvej-Munkebjergvej. Dette vil beløbe sig til ca. 400.000 kr.

I værste fald kan VVM-redegørelsen betyde, at støjforanstaltningerne skal bestå af ca. 350 meter lange og 1,5 meter høje jordvolde på nordsiden af Landbrugsvej, og ca. 300 meter lange og 4,0 meter høje støjskærme på sydsiden af Landbrugsvej. Desuden skal støjafskærmningen mod Munkebjergvej forhøjes fra 4 meter til 5 meter på en 40 meter lang strækning. Dette vil beløbe sig til ca. 3,5 mio. kr.

Odense Kommunes rolle

Det er væsentligt at være opmærksom på, at Odense Kommune i forhold til etablering af Munkebjergvejs forlængelse både er bygherre og myndighed efter planloven i forhold til lovliggørelse.

Odense Kommune skal som bygherre - inden for rammerne af kommunalfuldmagten - beslutte, hvorvidt Landbrugsvej skal genåbnes eller fortsat være lukket. Kommunen skal i den forbindelse varetage fællesskabets interesser (saglighed), og søge at undgå, at kommunen påføres unødige tab eller udgifter (økonomisk forsvarlighed).

Odense Kommune skal i rollen som myndighed efter planloven vurdere, hvorvidt den af bygherre ønskede fremgangsmåde for lovliggørelse kan ske inden for planlovens rammer. Odense Kommune skal i den forbindelse varetage de efter planloven saglige og relevante hensyn. Det er samfundsmæssige og funktionelle hensyn, æstetiske og kulturhistoriske hensyn, og natur- og miljøhensyn. Trafikafvikling er et sagligt og relevant hensyn samt det væsentligste hensyn ved planlægning for veje.

Kommunens afgørelse skal baseres på saglige planmæssige hensyn. Dette betyder, at Odense Kommune efter planloven skal påse, at lovliggørelsen indebærer en planlægningsmæssig saglig løsning.

Den juridiske ramme for lovliggørelse

Lovliggørelsen kan ske retligt ved, at det fornødne retlige grundlag tilvejebringes efterfølgende, dvs. at der vedtages en lokalplan for et allerede gennemført projekt.

Lovliggørelsen kan også ske fysisk ved genopretning af den tilstand, som omgivelserne befandt sig i, før projektets gennemførelse. I det konkrete tilfælde vil det betyde en genåbning af Landbrugsvej.

Ved valget mellem fysisk og retlig lovliggørelse skal der foretages en konkret afvejning af en række kriterier.

Forudsætningen for, at der kan foretages retlig lovliggørelse, er, at der er hjemmel til at vedtage en lokalplan.

Hvis hjemmelsgrundlaget er tilstede, er udgangspunktet for valget mellem fysisk og retlig lovliggørelse, at der må ses bort fra, at forholdet allerede er etableret. Dette indebærer, at der bør ske retlig lovliggørelse, hvis en lokalplan, der ville muliggøre projektet, sagligt set ville være blevet vedtaget, hvis denne var blevet behandlet forud for projektets gennemførelse.

Valget mellem fysisk og retlig lovliggørelse kan ikke begrundes i hensynet til den for kommunen billigste løsning. Dette er ikke et sagligt hensyn efter planloven.

Udgangspunktet om retlig lovliggørelse kan fraviges, således at der vælges fysisk lovliggørelse, hvis der er vægtige planmæssigt relevante hensyn, der taler for det.

Forvaltningens samlede vurdering

På baggrund af det ovenfor refererede om historikken om projektet om Munkebjergvejs forlængelse kan det lægges til grund, at lukningen af Landbrugsvej var blevet vedtaget ved en forudgående behandling af et forslag til ændring af lokalplan 26-316.

I den konkrete sag er der således hjemmel til at vedtage en retlig lovliggørelse ved en ændret eller revideret lokalplan for området ved Landbrugsvej.

Det er på baggrund af ovenstående trafikberegninger samt konsekvenserne af de beskrevne scenarier fortsat forvaltningens faglige vurdering, at der af hensyn til trafikafviklingen på Munkebjergvej ikke bør ske en genåbning af Landbrugsvej. Et ekstra signal vil have store konsekvenser for, om trafikken på Munkebjergvej kan afvikles hensigtsmæssigt – også sidevejstrafikken fra Landbrugsvej vil have vanskeligt ved at blive afviklet.

Hertil kommer, at det fra starten af projektet har været en forudsætning, at Landbrugsvej skulle lukkes mod Munkebjergvej af hensyn til fremkommeligheden for den store trafikmængde på Munkebjergvej. En genåbning vil desuden, ud over forringet trafikafvikling på Munkebjergvej, indebære en række ændring af forholdene på Munkebjergvej i forbindelse med genåbning af Landbrugsvej. Hertil kommer, at der er foretaget ændring af krydset Odensevej/Landbrugsvej netop med henblik på bedre trafikafvikling fra Landbrugsvej.

For en åbning af Landbrugsvej er hensynet til en hensigtsmæssig trafikafvikling på Landbrugsvej samt hensynet til beboerne i området. Der er imidlertid i området modsatrettede hensyn, dels en gruppe der ønsker at undgå gennemkørende trafik og dels en gruppe, der ønsker mulighed for udkørsel i begge ender af Landbrugsvej.

Samlet set finder forvaltningen således, at der inden for planlovens rammer bør ske en retlig lovliggørelse. Forvaltningen finder således ikke, at der er grundlag for en fysisk lovliggørelse (genåbning af Landbrugsvej), idet der efter forvaltningens vurdering ikke er vægtige saglige hensyn i den konkrete sag, der kan begrunde, at udgangspunktet om retlig lovliggørelse, når det er muligt, fraviges.

Det er således forvaltningens vurdering, at der inden for rammerne af planloven bør igangsættes udarbejdelse af en ny lokalplan med henblik på retlig lovliggørelse, således at Landbrugsvej forbliver lukket.

Det skal desuden bemærkes, at det er forvaltningen samt advokatfirmaet Bech-Bruuns vurdering, at såfremt der vælges fysisk lovliggørelse, og sagen påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, vil der være væsentlig risiko for, at Odense Kommune ikke vil få medhold i klagesagen.

Videre proces

Lokalplan

En retlig lovliggørelse af Landbrugsvejs lukning indebærer, at der skal udarbejdes en ny lokalplan, da gældende lokalplan 26-316 ikke muliggør lukningen.

En genåbning af Landbrugsvej kan gennemføres i overensstemmelse med gældende lokalplan uanset valg af de tre belyste scenarier. Dog vil ny lokalplanlægning være nødvendig, såfremt der etableres støjafskærmning i et omfang, der i væsentlig grad vil udgøre en ændring af det bestående miljø. Hvis alle boliger i området skal sikres en støjpåvirkning under Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, vil støjafskærmningen i sig selv være lokalplanpligtig. Dette vil i givet fald ske i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan for Munkebjergvejs forlængelse.

Kommuneplan

En genåbning af Landbrugsvej til kræve et kommuneplantillæg, da den gældende kommuneplanens vejstruktur skal ændres, så der gives mulighed for, at Landbrugsvej kan åbnes mod Munkebjergvej.

VVM

Såfremt Landbrugsvej genåbnes, skal den gældende VVM-tilladelse til Munkebjergvejs forlængelse fornyes således, at vilkåret om lukning af Landbrugsvej fjernes. VVM-screeningen viser, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse, for at få belyst de støjmæssige konsekvenser.

Planproces samt klageregler og –frister

En lokalplan og ændringer i kommuneplanen skal efter planloven sendes i 8-ugers offentlig høring, hvor borgerne kan komme med høringssvar i form af bemærkninger og indsigelser. Herefter kan lokalplanen vedtages med 4-ugers klagefrist.

By- og Kulturudvalget kan beslutte at sende en lokalplan i høring, mens det er Odense Byråd der har kompetencen til at beslutte at sende kommuneplantillæg i høring, samt at vedtage henholdsvis lokalplan og kommuneplantillæg.

Ved kommunalbestyrelsens vedtagelse af lokalplaner kan Natur- og Miljøklagenævnet kun behandle såkaldt retlige spørgsmål. Det betyder, at hvis retsregler og retsprincipper er fulgt, har Natur- og Miljøklagenævnet ikke mulighed for at behandle klager over indholdsmæssige spørgsmål og vil ikke kunne tage stilling til, om afgørelsen er hensigtsmæssig eller rimelig

Desuden kan der klages over kommunalbestyrelsens tilladelse til påbegyndelse af et VVM-pligtigt anlæg, uanset hvad der begrunder klagen, og hvad der klages over. Nævnet kan tage stilling til alle spørgsmål og vil kunne ændre den påklagede afgørelse, både hvis den er i strid med gældende retsregler, og hvis nævnet mener, at afgørelsen er urimelig eller uhensigtsmæssig.

Klageberettigede er i begge tilfælde enhver med retlig interesse i sagens udfald.

EFFEKT

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

Økonomi

Scenarie 1: Anlægsudgifter til genåbning af Landbrugsvej er anslået til ca. 5.050.000 kr. Hertil kommer udgifter til de støjdæmpende foranstaltninger, der er estimeret til mellem 400.000 kr. og 3.500.000 kr., afhængigt af VVM-redegørelsens udfald.

Scenarie 2: Anlægsudgifter til genåbning af Landbrugsvej er anslået til ca. 5.050.000 kr. Hertil kommer udgifter til de støjdæpende foranstaltninger, der er estimeret til mellem 400.000 kr. og 3.500.000 kr., afhængigt af VVM-redegørelsens udfald.

Scenarie 3: Anlægsudgifter til genåbning af Landbrugsvej er anslået til ca. 5.050.000 kr. Hertil kommer omkostningerne til de støjdæpende foranstaltninger, der er estimeret til mellem 400.000 kr. og 3.500.000 kr., afhængigt af VVM-redegørelsens udfald. Udgift til pullert omkring 750.000 kr. Der til kommer udgifter til vendeplads.

Scenarie 4: Anlægsudgifter til genåbning af Landbrugsvej er anslået til ca. 5.050.000 kr. samt udgifter til vejudstyr til markering af trafikale tiltag mm. Hertil kommer omkostningerne til de støjdæpende foranstaltninger, der er estimeret til mellem 400.000 kr. og 3.500.000 kr. afhængigt af VVM-redegørelsens udfald.

Åbningen af Landbrugsvej kan finansieres ved prioritering af midler inden for anlægsrammen "Vejregulering". I 2017 er rammen 8.787.000 kr. Midlerne forventes dog oprindeligt prioriteret af By- og Kulturudvalget ud fra en oversigt, der bl.a. rummer etablering af erstatnings p-pladser ved Filosofhaven i forbindelse med etablering af Ny Vestergade, pulje til finansiering af lokale trafiksaneringer, renovering af Vestergade vest og Mageløs.

Det har kostet ca. 500.000 kr. for lukning af Landbrugsvej i forbindelse med gennemførelse af projektet om Munkebjergvejs forlængelse. Der er etableret støjvold og støjskærm på tværs af Landbrugsvej, ligesom den eksisterende asfalt er brudt op og fjernet.

Punkt 6: SDU - ændring af kommuneplanrammer. Forudgående høring

01.02.05-P00-1-16

Resume

Syddansk Universitet og Bygningsstyrelsen ønsker mulighed for udvidelser af universitetet. Dette kræver en ændring af kommuneplanrammerne i området. Forud for udarbejdelse af et forslag til kommuneplantillæg skal der indkaldes idéer fra offentligheden i min. 14 dages offentlig høring.

Syddansk Universitet (SDU) og Bygningsstyrelsen ønsker at sikre universitetets muligheder for at udbygge og vokse. De har udarbejdet en helhedsplan for udviklingen af universitetet de kommende 20-30 år. Planen omfatter hele Bygningsstyrelsens areal på Campus, afgrænset af Munkebjergvej mod vest, Odense Golfbane mod øst, Cortex Park mod nord og området for Nyt OUH mod syd. Arealet, der ønskes planlagt for nu, har samme afgrænsning som helhedsplanen, undtagen Nyt SUND - sammenbygningen med Nyt OUH. Nyt SUND er planlagt sammen med Nyt OUH. Afgrænsningen, der ønskes ny planlægning for, er vist med rødt på luftfotoet.

For at kunne realisere helhedsplanen skal der udarbejdes forslag til kommuneplantillæg og lokalplan. Afgrænsningen af kommuneplanens rammeområder på Campus vil skulle ændres. På SDU's areal er der i dag rammeområder til service og friarealer. Helhedsplanen lægger op til, at der i fremtiden er lige så meget friareal som i dag, men der skal ændres på, hvor der i fremtiden kan bygges, og hvor der skal være friarealer. Det betyder, at arealer, der i dag er udlagt til friareal, ønskes udlagt til service og omvendt.

I forbindelse med udbygningsplanerne har Bygningsstyrelsen igangsat anlæg af en vejforbindelse fra Munkebjergvej ved Syddanske Forskerparker til SDU ved Bøgeskovvej. Vejen er udlagt i gældende lokalplan nr. 4-622 og forventes at stå færdig i efteråret 2016.

Helhedsplanen

Helhedsplanen for SDU er udarbejdet i dialog med Odense Kommune. Det er sikret, at udviklingen sker i samspil med kommunens interesser, blandt andet for Letbanens integration i området og områdets rekreative kvaliteter. Et fremtidssikret, robust universitet er et meget vigtigt grundlag i Odense Kommunes transformation til storby.

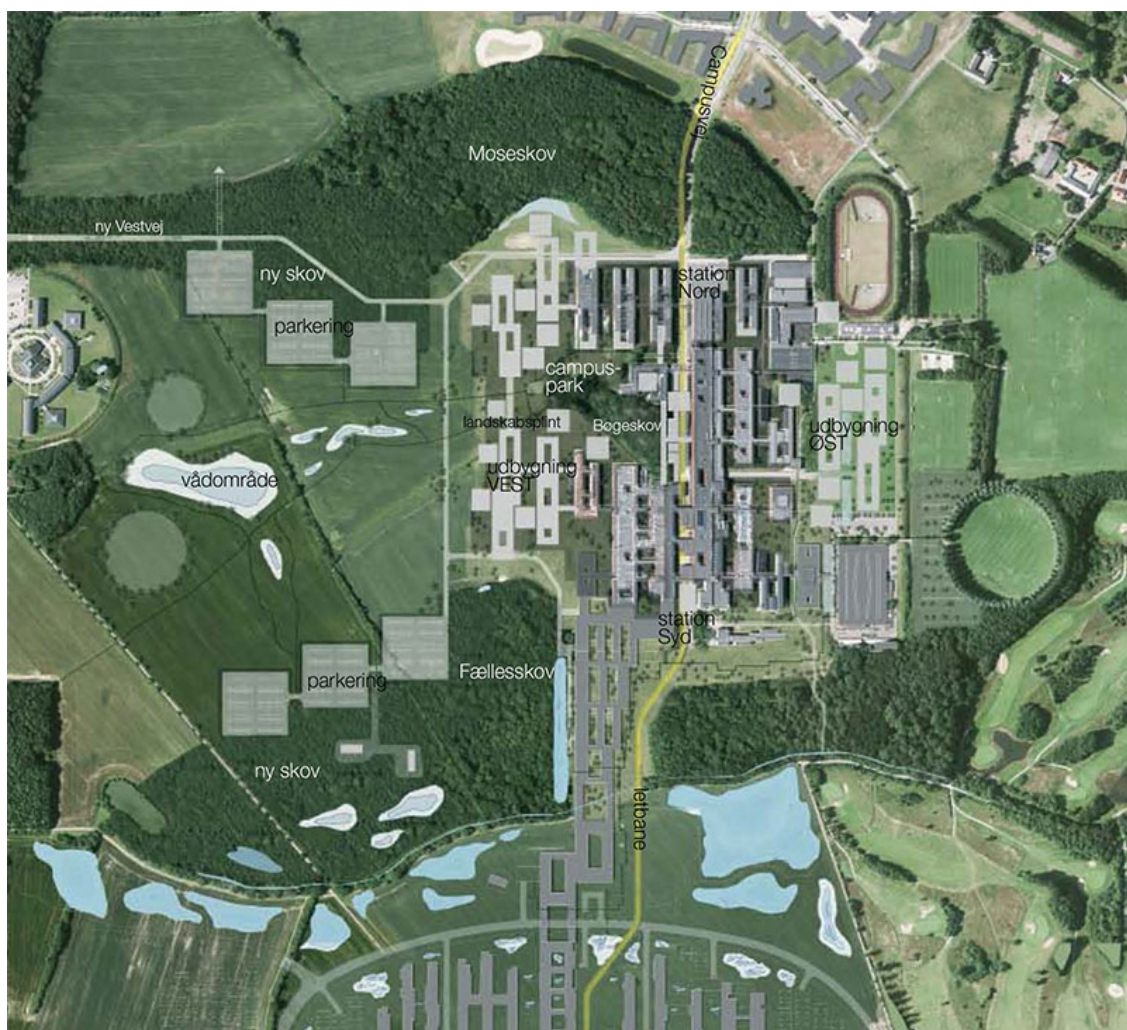
Helhedsplanen omhandler udvidelser af universitetets bygningsmasse, landskabsbearbejdning, vej-, sti- og parkeringsforhold osv. I hovedtræk vil de arkitektoniske principper med den nuværende bygningsstruktur placeret på en jordplint fortsættes. De eksisterende bygningshøjder fastholdes. Parkering vil trækkes ud i landskabet men som i dag være skjult bag jordvolde. Planen indeholder arealer, der skal tilplantes med ny skov og arealer til åbne, rekreativt indpassede regnvandsbassiner.

I alt omfatter helhedsplanen udbygninger for 80.000 m² ud over Nyt SUND, der allerede er lokalplanlagt for. Der ønskes en ny lokalplan for ca. 50-55.000 m² byggeri.

Ved ændring af rammeområdernes anvendelse og udstrækning skal der ifølge Planloven indkaldes idéer fra offentligheden forud for udarbejdelsen af et forslag til kommuneplantillæg. Denne forudgående høring er første skridt i at sikre et nyt plangrundlag, som giver universitetet de ønskede udvidelsesmuligheder.



Område for ny planlægning.



Skitse af SDU's helhedsplan.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender igangsættelse af en forudgående høring på 2 uger for ændring af kommuneplanen for arealerne ved Syddansk Universitet.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

EFFEKT

Flere indbyggere i Odense

Mulighed for udbygning af SDU er væsentlig, for at universitetet og dermed kommunen kan tiltrække flere studerende til Odense. Studerende til SDU kommer fra hele landet.

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Et stærkt universitet er katalysator for at tiltrække videnstunge erhverv til kommunen, både i kraft af at kommunen kan tilbyde højtuddannet arbejdskraft, og at erhvervslivet kan samarbejde med universitetets forskningsafdelinger.

Borgernes indkomst skal stige

En udbygning af universitetet tiltrækker flere højtuddannede undervisere og flere unge, der under og efter endt uddannelse har mulighed for at bosætte sig i byen.

Flere kommer i uddannelse og job

En udbygning af universitetet giver mulighed for at tilbyde uddannelsesmuligheder til flere unge. Uddannelse øger mulighederne for at komme i job.

Åkonomi

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

Punkt 7: Udvidelse af virksomhed i Stige. Høringssvar i forudgående høring

01.02.05-P16-122-16

Resume

Erhvervsvirksomheden Meneta på Kirkegyden/Strandholtvej i Stige har ønsket at udvide virksomheden med nye produktionsbygninger, lager og administration på en del af naboarealet.

Virksomheden ligger i byzone og er omfattet af gældende lokalplan nr. 11-583 Erhvervsområde mellem Kirkegyden og Strandholtvej, mens den ønskede udvidelse ligger i landzone.

Udvidelsen er ikke i overensstemmelse med den gældende kommuneplans hovedstruktur og rammebestemmelser. Derfor forudsætter realiseringen af udvidelsen, at kommuneplanen ændres med et tillæg til kommuneplanen.

Udvidelsen forudsætter desuden, at der udarbejdes en ny lokalplan, der overfører området til byzone og fastlægger bebyggelsens omfang og anvendelse i detaljer.

Når erhvervsområdet ved Kirkegyden udvides, foreslås det, at de få eksisterende parcelhuse, beliggende umiddelbart nord for boligområdet ved Kirkegyden, inddrages i boligområdet, se nedenstående kort. Meneta vil kunne overholde støjgrænseværdierne ved udvidelse af boligområdet.

By- og Kulturudvalget godkendte 1/3 2016 at igangsætte 2 ugers forudgående høring for denne ændring. Formålet med den forudgående høring er at indkalde idéer og forslag til den kommende planlægning af området.

I høringsperioden er der indgået 48 høringssvar. Heraf er 46 fra lokalområdet Stige, 1 fra Dansk Gartneri og 1 fra Erhvervsstyrelsen.

40 af høringssvarene omhandler trafikforhold, hvoraf 31 nævner manglende hensyn til bløde trafikanter, 22 omhandler støjforhold, 33 mener at virksomheden ikke bør udvide i Stige eller bør flytte og 4 mener, at værdien af deres ejendom vil forringes. Herudover omhandler høringssvarene andre forhold, som hensynet til gartnerierhvervet, ønsker om at virksomheden opkøber ejendomme, samt forslag om afskærmende beplantning. Hvidbog med uddrag af høringssvarene vedhæftes sagen.

I sagsfremstillingen gennemgås indholdet i høringssvarene, og hvordan dette søges indarbejdet i planforslagene.

Der afholdes borgermøde 28/6 2016 hos Meneta A/S på Kirkegyden 52 i Stige.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg og lokalplanforslag for udvidelse af erhvervsområdet under mulig hensyn til høringssvarene, og hvor erhvervsområdet afgrænses, som vist på nedenstående kort.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen og foretager en besigtigelse af området i forbindelse med et kommende udvalgsmøde.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Meneta er en industrivirksomhed, som producerer bremsedele til bilindustrien. Virksomheden er en del af en stor international koncern ejet af udenlandske ejere og Roulundfabrikkernes bremsedivision. Virksomheden har haft stor fremgang i produktionen og forventer at få en større andel af verdensmarkedet, hvorfor virksomheden har behov for at udvide.

Virksomheden repræsenterer i dag 255 ansatte i Stige og forventes inden udgangen af 2016 at have 275 ansatte. Virksomheden forventer at få behov for yderligere arbejdskraft i de kommende år.

Meneta ønsker mulighed for at udvide med et bebygget areal på op til 9000 m² til administration, lager og produktion. Virksomheden har i dag et bebygget areal på ca. 7000 m², hvoraf de 700 m² nedrives. Arealet, hvorpå virksomheden ønskes udvidet, omfatter ca. 2,4 ha af naboarealet mod sydøst.

Meneta har oplyst, at den nuværende trafikmængde til virksomheden udgør 20 lastbilture pr. døgn og 410 personbilture pr. døgn. Meneta har en forventning om, at udvidelsen gradvist over tid vil medføre en øget trafikmængde på 12 lastbilture pr. døgn og 80 personbilture pr. døgn.

Forudgående høring

I den forudgående høring har borgere og andre interessenter kunne give deres input, i form af bemærkninger, idéer og forslag til den kommende planlægning af området. I høringsperioden er der indgået 48 høringssvar, som har fordelt sig på forskellige emner, hvoraf hovedemnerne er resumeret nedenfor med efterfølgende vurdering eller beskrivelse af, hvordan høringssvarene vil blive inddraget i den videre planlægningsproces.

Trafikforhold

Der er indkommet 40 høringssvar, der vedrører trafikale forhold.

Der er en generel bekymring for øget tung trafik, herunder at den tunge trafik kører igennem et boligområde og via skoleveje. Hensynet til de bløde trafikanters sikkerhed fremhæves. Mængden af personbiler og den forventelige forøgelse heraf nævnes også som en belastning for området. Det påpeges, at trafikken til virksomheden via skiltning ledes ad Haugevej/Hedelundsvej, hvor Stige Friskole er beliggende. I flere høringssvar fremhæves, at området ikke kan bære mere tung trafik, og at vejene i området ikke er dimensioneret hertil - bl.a. er vejene mange steder smalle, og lastbiler har svært ved at passere hinanden. Der opfordres bl.a. til at undersøge adgangsforholdene/ruten til virksomheden, herunder sikre at infrastrukturen tilpasses fremtidens trafikbehov.

Belysning af trafikforhold

Der er foretaget en vurdering af stigningen i trafikken efter udvidelsen af Meneta. Der kommer kun i begrænset omfang mere tung trafik til virksomheden grundet beslutningen om at nedlægge det interne lager på Grønnegyden. Det forventes, at der kommer 12 ekstra lastbilture pr. døgn. Lastbilkørsel vil kun foregå i dagtimerne i hverdagen. Personbilture forventes forøget med 80 pr. døgn.

For at tage hensyn til beboerne i området, ønsker Meneta at ændre trafikken til virksomheden, således at den tunge trafik kommer nord om Stige af Bladstrupvej, Grønnegyden, Kirkegyden, Løkkerisvej, Strandholtvej og således ledes uden om boligområder og skoleveje, se kort nedenfor. Denne rute (dog ikke Løkkerisvej og Strandholtvej) er i kommuneplanen udpeget som fordelingsvej, og Meneta foreslår skiltning til virksomheden ad denne rute.

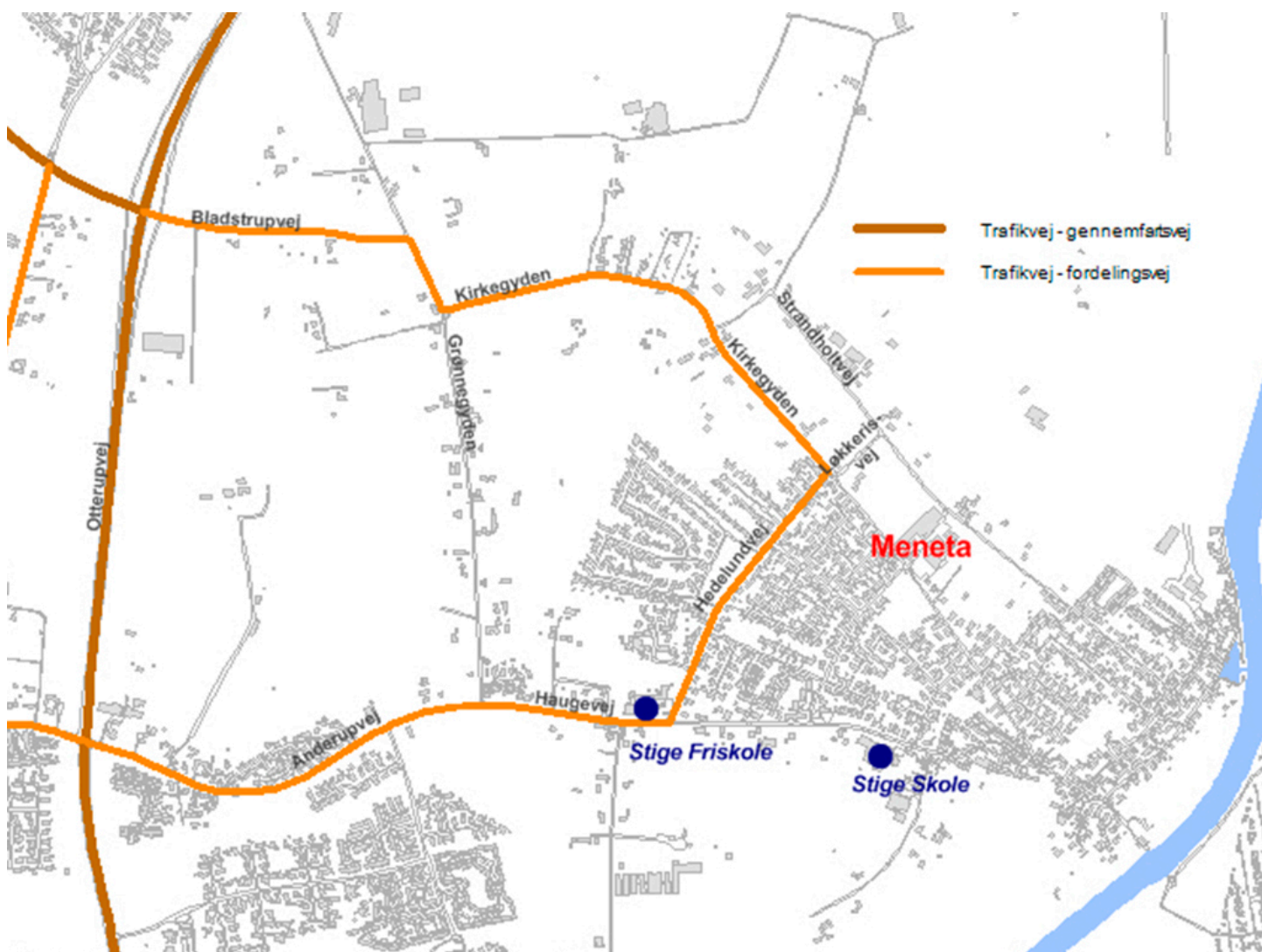
Fordelingsveje er bindeled mellem gennemfartsveje og lokalveje og har til formål at give adgang til eksempelvis by. Med fordelingsvejene tilgodeses behovet for opsamling og fordeling af trafikken.

Meneta vil samtidig gerne ændre adresse til Strandholtvej. Meneta er også indstillet på at ændre indkørslerne til virksomheden for både personbiler og lastbiler fra Kirkegyden til Strandholtvej, såfremt dette vurderes nødvendigt. Vejudlæggene på denne rute er dog smalle og ofte er kørebanen under 5 m i bredden. Der er hverken cykelsti eller fortov.

Ruten til virksomheden via Anderupvej, Haugevej, Hedelundvej er tilsvarende en fordelingsvej, se kort nedenfor. Vejudlæggene på denne rute er bredere og kørebanen er mellem ca. 6-7 m i bredden. Endvidere er der fortov eller cykelsti på strækningen. Dog fører denne rute igennem boligområde og forbi friskolen.

Politiet har vurderet de trafikale forhold på strækningerne. Af hensyn til trafiksikkerheden på fx Haugevej, som er en skolevej, vil politiet henstille, at trafikken til og fra Meneta afvikles via Bladstrupvej, Grønnegyden, Kirkegyden, Løkkerisvej og Strandholtvej.

I forbindelse med den videre planlægningsproces vil adgangsforholdene og den foreslåede rute til virksomheden belyses nærmere i forhold til mulige konsekvenser ved øget lastbiltrafik. Der foretages en nærmere vurdering af, hvilken der er bedst egnet. Herefter kan der foretages en vurdering af skiltningen til virksomheden, og om der skal ændres herpå. Skiltning ligger dog uden for lokalplanens område, men der vil i lokalplanen blive redegjort herfor. I lokalplanen vil der blive redegjort for de trafikale forhold, herunder adgangsforholdene til virksomheden.



Støjforhold

22 høringsvar indeholder støjforhold, herunder bekymring for forøgelse af støjgener fra virksomheden samt ønsker til støjfaskærmning, som støjvolde eller andre støjdæmpende foranstaltninger.

Belysning af støj

Der er foretaget en certificeret støjvurdering af udvidelsen af Meneta, både i forhold til virksomhedstøj og vejtrafikstøj. Støjvurderingen viser, at det er muligt at udvide Meneta som ønsket under forudsætning af, at der foretages ændringer i trafikken til og fra virksomheden, støjfaskærmning og ændringer i mødetidspunkterne for dagholdet.

Der er udarbejdet detaljerede forslag til, hvordan støjgrænserne ved naboboligerne kan sikres overholdt efter udvidelsen. Ifølge støjrapporten skal der anlægges en 3,2 m høj støjvold nær virksomhedens skel mod nordøst, og inde på virksomhedsgrunden skal der opføres en 5 m høj støjmur i forlængelse af en af de nye bygninger. Støjfaskærmning kan dog udføres på anden måde end angivet ovenfor. Dette forudsætter dog, at det på forhånd er dokumenteret, at

virksomheden med den alternative afskærmning vil kunne overholde gældende grænseværdier for virksomhedsstøj i omgivelserne. I lokalplanen vil der blive redegjort for støjforholdene, herunder nødvendig støjafskærmning som forudsætning for ibrugtagning af nye bygninger.

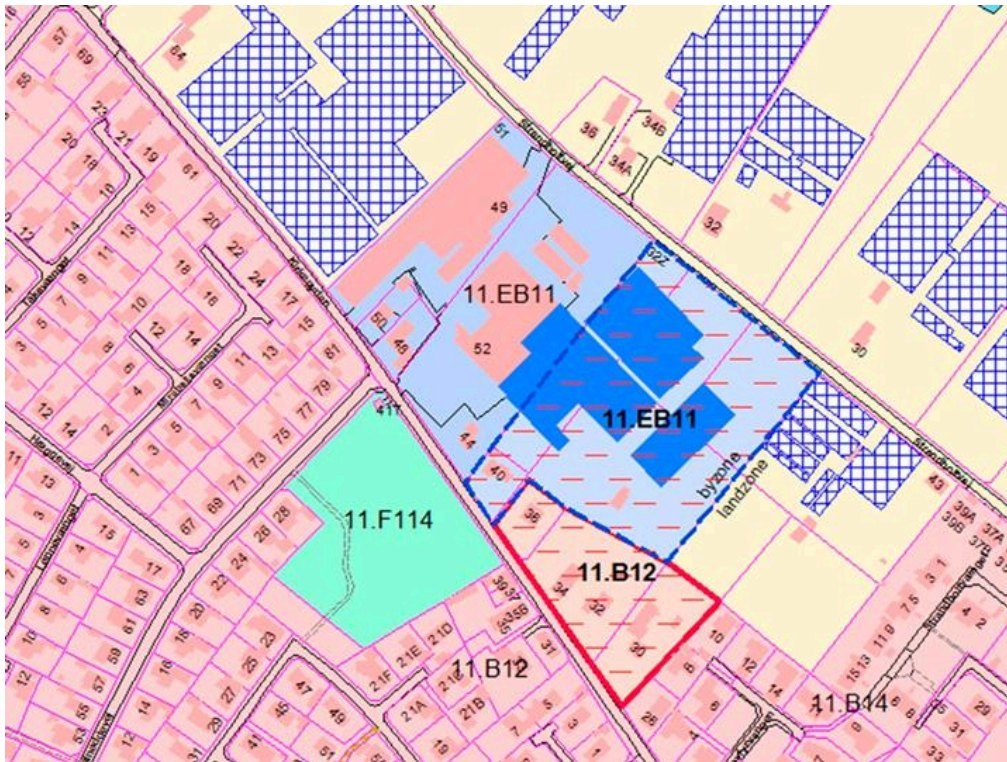
Afgrænsning af erhvervsområde i forhold til boliger ved Kirkegyden

De nærmeste naboer til Meneta har ønsket, at arealet mod Kirkegyden, hvorpå der ligger boliger i landzone, ikke inddrages i erhvervsområdet, men inddrages i byzone og boligområde i forbindelse med lokalplanen. Der er ønsker fra enkelte grundejere om, at Meneta skal opkøbe deres ejendomme. Endvidere påpeger ejeren af det gartneri, der ligger nærmest udvidelsesarealet, at gartneriet fremadrettet vil få svært ved at udvide.

Meneta har tilkendegivet, at de påtænker at købe Kirkegyden nr. 40 og mener, at det vil være naturligt som minimum at inddrage dette grundstykke som en del af erhvervsarealet.

Meneta har oplyst, at de har fokus på at kunne fastholde og udvide antallet af lokale arbejdspladser, hvilket kan opfyldes uanset om erhvervsområdet afgrænses helt ud til Kirkegyden eller afgrænses ved skel til boliger langs Kirkegyden.

Af hensyn til naboerne og lokalområdet anbefales, at afgrænsningen af erhvervsområdet sker som vist på nedenstående kort. Det betyder, at de eksisterende boligejendomme ved Kirkegyden udlægges til boligområde i byzone, således at der blive et sammenhængende boligområde. Den ejendom, som Meneta opkøber, inddrages dog i erhvervsområdet.



Beplantningsbælte og indretning af området

I høringssvarene er der konkrete forslag om, at der udlægges en buffer mellem boligerne og virksomhedens nye bebyggelse, og at der etableres et beplantningsbælte med høje træer. Herudover er der forslag til indretning af området, højde på bebyggelse mv.

I den videre planlægningsproces vil høringssvarene indgå i forbindelse med indretning af området og udarbejdelse af lokalplanen. I lokalplanen kan der fastsættes bestemmelser omkring afskærmende beplantning, bebyggelsens placering (byggefelter), udformning og højde mv.

Ingen udvidelse eller flytning af virksomhed

I en stor andel af høringssvarene fremgår ønske om, at virksomheden ikke udvides i Stige, eller at virksomheden flytter til et industriområde. Flere finder det uhensigtsmæssigt at udvide virksomheden op til et boligområde og med den trafik, som udvidelsen vil medføre.

En flytning af virksomheden til en anden placering i Odense Kommune er ifølge Meneta ikke relevant. Lokalplanen sikrer opfyldelse af byrådets effektmål om arbejdspladser, se nedenfor.

EFFEKT

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Lokalplanen understøtter erhvervslivet ved at give mulighed for udvidelse af eksisterende virksomhed, som samtidig kan afføde flere arbejdspladser i Odense Kommune.

Økonomi

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

Bilag

Hvidbog_forudgående høring for udvidelse af Meneta

Punkt 8: Valg af scenarie for Frederiksgade

05.13.00-G01-2860-15

Resume

På mødet i By- og Kulturudvalget den 5/4 2016 drøftede udvalget 7 forskellige løsningsscenarier for Frederiksgade. Løsningsscenarierne belyste de konsekvenser, der er ved at vælge ét scenarie frem for et andet. Udfordringen er, at der opstår mange konfliktsituationer mellem busser/biler/cykler på 2-1 strækningen på Frederiksgade. Cyklisterne oplever ofte, at busser/biler passerer tæt forbi og føler sig utrygge ved at færdes på strækningen.

Løsningsscenarier

Redegørelsen belyste 7 scenarier ud fra den aktuelle situation i Frederiksgade:

1. Ingen private biler i Frederiksgade
2. Ingen busser i Frederiksgade
3. Busser kun tilladt med ensretningen mod OBC
4. Fjernelse af udvalgte busser i Frederiksgade
5. Ingen cykler i Frederiksgade
6. Ensretning gældende for biler, busser og cykler
7. Fysiske justeringer i forhold til den aktuelle trafikale situation

By- og Kulturudvalget bad forvaltningen om at undersøge scenarie 4 og 7 nærmere, da der var bred enighed om, at løsningen først og fremmest skal findes ved scenarie 7, med etablering af signalregulering i stedet for 2-1 strækningen og kombinere det med scenarie 4 ved at fjerne udvalgte busser i Frederiksgade.

Scenarie 4 - Fjernelse af udvalgte busser i Frederiksgade

Da Torvegade lukkede for gennemkørsel den 28/2 2016, betød det en omlægning af busruterne 110-112, som derefter fik ruteforløb gennem Frederiksgade. Omlægningen betyder, at ca. 70 busser ekstra dagligt kører gennem Frederiksgade. FynBus og By- og Kulturforvaltningen vil fortsat undersøge, om der er nogle busruter, der kan være oplagte at flytte, og hvor de økonomiske konsekvenser er forholdsvis små. By- og Kulturudvalget vil blive orienteret om mulige omlægninger, og en evt. økonomisk konsekvens må tages i forbindelse med omprioriteringer i handleplan 2017, som vil blive forelagt udvalget i efteråret 2016.

Scenarie 7 – Fysiske justeringer i forhold til den aktuelle trafikale situation

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at der etableres en signalregulering med vekselvis envejskørsel som løsning på konfliktsituationerne, der erstatter 2-1 strækningen. Der skal tages højde for længden af strækningen med signalregulering og adgangsforhold til Christiansgade, Georgsgade samt Porten til Frederiksgade nr. 18-20.

Økonomiske konsekvenser

By- og Kulturforvaltningen har vurderet, at de fysiske justeringer og etableringen af signalregulering i Frederiksgade vil koste 1,5 mio. kr.

De udvalgte ruteomlægninger er vurderet af FynBus til ikke at have nogen økonomisk konsekvens.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Løsningsscenarie 4 og 7 med fysiske forbedringer, kombineret med flytning af nogle busruter.
2. Prioritering af midler til gennemførelse af projektet ved prioritering af overskydende midler fra anlægsrammen Trafik- og Mobilitetsplan.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen med den tilføjelse, at der er tale om en midlertidig trafiksikkerhedsforanstaltning og at beslutningen revurderes i forbindelse med åbningen af Odense Letbane.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Den aktuelle trafikale situation

Der er ensrettet for biler kørende mod OBC på hele strækningen fra krydset Frederiksgade/Nyborgvej til og med Brogade. FynBus og taxa må køre mod ensretningen. Cyklister kan cykle dobbeltrettet ad hele strækningen. Fodgængere har fortov på begge sider ad hele strækningen.

- Der kører dagligt (ÅDT) i Frederiksgade:
 - 656 busser (11.800 buspassagerer)
 - 7.100 biler
 - 4.500 cyklister
 - 2.000 hyrevognskørsel (Taxa/Flextrafik)
- Gennemsnitshastighed: 32 km/h
- Spidsbelastningstiderne er: kl. 07:40–08:10 og kl. 15:30–16:00
- Over 300 biler/time fra kl. 06:00–21:00

Løsningsscenarie 4 - Fjernelse af udvalgte busser i Frederiksgade

FynBus har vurderet, at Non-stop ruterne mellem OBC og SDU samt ruterne 110-112 kan omlægges og køre uden om Frederiksgade. Samlet set betyder dette, at 82 daglige busafgange gennem Frederiksgade har fået en anden rute. Non-stop ruterne kører fra den 18/4 2016 uden om Frederiksgade. Det antal busser, der pr. 1/5 2016 dagligt kører gennem Frederiksgade, er derfor nede på 574 busser.

Non-stop ruter mellem OBC og SDU

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for flytning af 7 direkte afgang mellem SDU og OBC dagligt, som normalt kører via Frederiksgade. Ruterne flyttes som forsøg fra mandag den 18/4 2016, og vil flyttes til at køre ad Ejbygade, Østerbro, Østergade. FynBus vurderer, at køretiden vil være den samme som ad Frederiksgade, hvilket betyder, at omlægningen ikke vil medføre ekstraudgifter.

Ruterne 110-112

For at reducere den trafikale belastning i gaden, har FynBus igen besluttet at ændre på rute 110-112's ruteforløb pr. 1/5 2016. De vil derfor i stedet køre vest om centrum ad Læssøgade, Filosofgangen, Søndergade og Vestre Stationsvej. I retning fra OBC vil ruterne køre ad Vindegade til Søndergade, da Vestre Stationsvej er ensrettet pga. letbaneforbereelse. Samtidig betyder det, at den indre del af Læssøgade nu igen får busserne tilbage. Flytningen af rute 110-112 er et midlertidigt forsøg for at afhjælpe den akutte situation i Frederiksgade. FynBus vurderer i løbet af efteråret, om løsningen skal være permanent.

Flextrafik & taxakørsel

Det er By- og Kulturforvaltningens bedste vurdering, at Flextrafik kun står for ca. 100 daglige hyrevognskørsler gennem Frederiksgade. FynBus, der administrerer Flextrafik, har udtrykt over for forvaltningen, at Flextrafik ledes uden om Frederiksgade.

Antallet af taxi, der benytter Frederiksgade, udgør derfor fra 1/5 2016 en stor del af den trafik, der kører mod ensretningen. Da mængden af modkørende trafik har afgørende betydning for den signaltekniske løsning, vil dette blive analyseret nærmere inden udvalgsrådet den 26/4 2016. Analysen vil blive forelagt mundtligt på mødet.

Scenarie 7 – Fysiske justeringer i forhold til den aktuelle trafikale situation

Forudsætninger og forventninger for etablering af de fysiske justeringer

- Signalreguleringen etableres på det smalleste stykke af Frederiksgade og på en så kort strækning som muligt.
- Etablering af en cykelsti på maks 1,5 m med kantsten ud mod kørebanen på begge sider af Frederiksgade, som ikke er omfattet af signalreguleringen.
- Fortov på begge sider af strækningen bestræbes på at have en bredde på 1 m.
- Vejbredden i signalreguleringsområdet bør være min. 3 m og maks. 3,5 m.
- Signalreguleringen skal samordnes med øvrige signaler på strækningen og styres med ITS.
- Beboere i Frederiksgade nr. 18-20 har ind/udkørsel via en port og skal have et særskilt signal for udkørsel til Frederiksgade.

Forudsætninger og analyser i henhold til de ønskede justeringer

- Visualiseringer ved hjælp af trafiksimuleringsprogrammet VISSIM har vist, at strækningen med signalregulering bør være maks. 50 m af hensyn til trafikafvikling på Frederiksgade og samordning med øvrige signaler på strækningen mod OBC.
- Mængden af trafik kørende mod ensretningen.
- Signalreguleringsløsning etableres i samarbejde med rådgiver.
- Fysiske justeringer i forhold til kørebaner, cykelsti og fortov etableres i samarbejde med rådgiver.

Løsningstiltag

- Signalreguleringen udføres som et præference-anlæg med præference for retningen fra Nyborgvej med mulighed for forlængelse fra alle kategorier af kørende.
- Busser/taxi kørende mod Frederiksgade fra Hans Mules Gade kan anmelde sig på hertil indstillede detektorer, og der er der også mulighed for forlængelse.
- Cykellister er undtaget af reguleringen og kan frit gennemkøre strækningen, uanset hvilken retning der har grønt signal.
- Signaleringen foretages med normale 3-lys signaler for retningen fra Nyborgvej og fra retningen Hans Mules Gade med specielle 3-lys bus signaler.
- Signalering for beboere, der benytter porten for Frederiksgade nr. 18-20.

Konsekvens af løsningsforslagene

Trafikafviklingsgruppen bestående af By- og Kulturforvaltningen, FynBus, Fyns Politi og arbejdsmiljørepræsentanter fra Arriva, Keolis, Odense Bybusser og Bergholdt har vurderet, at Christiansgade og Georgsgade bør lukkes for trafik til og fra Frederiksgade, som konsekvens af at udføre de fysiske justeringer og etablere signalregulering i Frederiksgade. Beredskab Fyn har tilkendegivet, at dette ikke er til nogen nævneværdig hindring for deres fremkommelighed i området. Lukningen af Christiansgade og Georgsgade bør derfor ske på baggrund af en trafiksikkerhedsvurdering og for at kunne afvikle trafikken mest hensigtsmæssigt.

En lukning af Christiansgade og Georgsgade kræver, at borgere og erhverv i området bliver oplyst om ændringerne.

EFFEKT

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

Økonomi

De fysiske justeringer ved ombygning af en del af gaden, samt indkøb og etablering af signalregulering forventes at udgøre omkring 1,5 mio. kr.

Udgiften foreslås finansieret fra overskydende midler inden for anlægsrammen Trafik- og Mobilitetsplan.

Punkt 9: Haveforeningen Lilletoften

01.00.00-G01-17-16

Resume

Haveforeningen Lilletoften er som den eneste af de 31 haveforeninger i Odense Kommune beliggende på privat grund. På skødet til jorden er foreningen registreret som haveforening, men ved Kolonihaveforbundet er foreningen registreret som andelshaver. Foreningen skiller sig ud, fordi de ikke ligesom de øvrige haveforeninger i kommunen er underlagt en lejekontrakt med Odense Kommune. Endvidere foreligger der ikke en lokalplan for området.

I haveforeningen er der 210 havelodder med byggeri af blandet størrelse og karakter, heriblandt en del som ikke overholder Odense Havelodselskabs regelsæt. Omkring 151 personer anvender deres kolonihave til helårsbeboelse, hvilket heller ikke er lovligt.

Lilletoften ønsker, at området nedlægges som varig kolonihaveforening, så området kan og må anvendes til helårsbeboelse. I den forbindelse har foreningen kontakten advokatfirmaet Foldschack og Forchhammer og bedt dem om at repræsentere sig i deres sag. I den forbindelse har advokat Knud Foldschack udarbejdet et notat i december 2015, som beskriver foreningens ønsker. Notatet er vedlagt denne dagsorden.

Odense Kommune har kontaktet advokatfirmaet Kromann Reumert til at bistå sig juridisk i sagen. De har med udgangspunkt i notatet fra Knud Foldschack vurderet mulighederne set fra Odense Kommunens side. Notatet fra Kromann Reumert er vedlagt som bilag.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

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

Bilag

Notat vedrørende HF Lilletoften af Knud Foldschack. 23. december 2015

Redegørelse vedrørende Lilletoften [46156233].pdf

Punkt 10: Drøftelse af budgetbidrag til budget 2017 - Tilskud

00.30.00-S00-8-16

Resume

Udvalgene skal i budgetbidraget til budget 2017 effektivisere for 1 % i 2017 og stigende til 2 % i 2018 og frem. En del af denne effektivisering kan ske gennem reduktion af udgifterne til de tilskud, Odense Kommune hvert år giver til foreninger, museer og kulturarrangementer. Denne sag giver også mulighed for, at udvalget kan drøfte, om nogle tilskud skal opprioriteres og andre nedprioriteres, således der opnås mest mulig effekt.

I bilaget til denne sag er der en kort beskrivelse af de tilskud, der gives af By- og Kulturudvalget, en baggrund for tilskuddet, en beskrivelse af sammenhængen mellem tilskuddet og effektmålene samt en beskrivelse af effekten af de enkelte tilskud.

I denne sag medtages beløb fra Odense Kommune til en ekstern aktør, for eksempel tilskud, lokalestøtte eller anden støtte til foreninger, støtte til events, sponsorater og lignende. Det samlede budget for disse områder er opgjort til at være over 200 mio. kr. i 2017. Heraf er nogle tilskud lovbundne og ikke regulerbare, men størstedelen af beløbene kan udvalgene selv regulere størrelsen på.

I By- og Kulturudvalget gives der tilskud inden for følgende kategorier:

1.000 kr.	2017	2018	2019	2020
Kulturtilskud i samarbejde med staten	39.641	39.641	39.641	39.641
Kulturtilskud	13.460	13.460	13.332	13.332
Fritidsområdet - lovbestemt ikke regulerbart	12.433	12.433	12.433	12.433
Fritidsområdet - lovbestemt regulerbart	32.723	32.723	32.723	32.723
Fritidsområdet - foreningstilskud	20.007	20.007	20.007	20.007
Øvrige	2.243	2.243	2.243	2.243
By- og Kulturudvalgets tilskud i alt	120.507	120.507	120.379	120.379

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter om en reduktion af tilskuddene skal indgå i budgetbidraget og medfinansiere effektiviseringen på 1 pct. i 2017 og stigende til 2 pct. i 2018 og frem, samt om der skal ske en omprioritering af nogle tilskud.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Peter Rahbæk Juel deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Odense Kommune giver hvert år tilskud til mange foreninger, kulturarrangementer mv. Tilskud og sponsorater fra Odense Kommune er i denne sag defineret som en udbetaling fra Odense Kommune til en ekstern aktør, for eksempel tilskud, lokalestøtte eller anden støtte til foreninger, støtte til events, sponsorater og lignende. Indskud til de selskaber, som Odense Kommune er medejer af, vil ikke indgå i tilskudsoversigten. Det drejer sig blandt andet om Letbanen. Herudover vil trafiktilskud til busdrift heller ikke indgå.

Det samlede budget for tilskud fra Odense Kommune er opgjort til over 200 mio. kr. i 2017. Heraf er nogle tilskud lovbundne og ikke regulerbare, men størstedelen af tilskuddene kan udvalgene selv regulere størrelsen af. Udvalgene skal i budgetbidraget til budget 2017 effektivisere for 1 % i 2017 og stigende til 2 % i 2018 og frem. Hvis der reduceres i tilskuddene vil denne reduktion kunne medfinansiere effektiviseringen på 1 % i 2017 og stigende til 2 % i 2018 og frem. Denne sag giver også mulighed for, at udvalgene kan drøfte, om nogle tilskud skal opprioriteres og andre nedprioriteres, således der opnås mest mulig effekt. Hvis alle ikke-lovpligtige tilskud fra Odense Kommune til eksterne aktører reduceres med f.eks. 5 %, vil det give en besparelse på omkring 10-12 mio. kr. i 2017. Det svarer til ca. 16 % af Odense Kommunes samlede effektivisering på 72 mio. kr. i 2017.

By- og Kulturudvalget giver tilskud for samlet 120.507.000 kr. Af bilaget fremgår en detaljeret oversigt over hvert enkelt tilskud. Det foreslås, at udvalgets drøftelser tager udgangspunkt i nogle scenarier, som forvaltningen kan arbejde videre med:

- Der foretages ikke en reduktion i de planlagte tilskud.
- Der foretages en reduktion af alle tilskud på 1 % i 2017 og 2 % i 2018.
- Der foretages en reduktion af alle tilskud på 2 % i 2017 og 4 % i 2018.
- Bortfald af enkelte tilskud.

I bilag 1 til sagen er der en kort beskrivelse af de tilskud, der gives af udvalget, en baggrund for tilskuddet samt en beskrivelse af sammenhængen mellem tilskuddet og effektmålene, og hvad effekten af de enkelte tilskud er.

Bilag 2 til sagen er en oversigt over udvalgets tilskud.

EFFEKT

Denne sag har ingen konsekvenser for et eller flere af byrådets otte effektmål. Men hvis der efter drøftelserne sker en omprioritering af tilskuddene, vil det kunne påvirke byrådets effektmål både positivt og negativt.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning og serviceudgiftsramme. Vælger udvalget at prioritere i tilskuddene, vil provenuet indgå i realiseringen af udvalgets effektiviseringskrav til budget 2017.

Bilag

Bilag 1 Tilskud fra odense kommune - beskrivelse

Bilag 2 Tilskudsoversigt BKU 26-4

Punkt 11: Økonomiopfølgning 1/4 2016

00.30.00-S00-8-16

Resume

By- og Kulturforvaltningen fremsender orienteringssag vedrørende opfølgning på forventet regnskab 2016.

By- og Kulturudvalget vil yderligere blive holdt orienteret omkring økonomi og indsatser for 2016 i juni og oktober måned.

I denne orienteringssag gives den første opfølgning på forventet regnskab 2016 for By- og Kulturudvalgets områder. Opfølgningen sigter primært mod at give en status på, om drifts- og anlægsområdet udvikler sig forventeligt.

By- og Kulturudvalget vil i forbindelse med Effekt- og Økonomiopfølgning den 1/6 2016 få en mere detaljeret opfølgning på alle områder, herunder sammenkobling til effektmål.

Driftsområdet:

Samlet set forventer By- og Kulturforvaltningen, at budgettet i 2016 som udgangspunkt bliver overholdt. Der er dog områder, som har særligt fokus i 2015.

Driftsområder med overførselsadgang

Der sættes fokus på stigende udgifter til juridisk bistand som følge af komplekse anlægssager.

Der forventes forsat udfordringer med at sikre effektiviseringsgevinster i "Vores bygninger". De ualmindeligt gode priser på el og varme, som er forhandlet til Odense Kommune siden 2012, har reduceret den økonomiske effekt af Energy Lean. Projektet sparer den estimerede energi, men den økonomiske effekt er mindre grundet lavere afregning. Samlet konsekvens er, at provenuet er ca. 1,5 mio. kr. lavere end forventet. Den lavere afregning medfører, at den samlede energiafregning afholdt af Ejendom formentligt vil kunne modstå dette.

"Tag over hovedet garanti". Set i lyset af at Odense får flere studerende og samtidig sælger ud af kommunale ejendomme skabes en udfordring. Der er nedsat en projektgruppe, som skal finde egnede løsninger, der kan kompensere for salget af de kommunale bygninger. Der vil snarest blive forelagt udvalget en særskilt sag vedrørende udfordringen.

Det indarbejdede budget til vandafledningsbidrag viser sig ikke at være tilstrækkelig. Der forventes en merudgift på 7 mio. kr. Vandafledningsbidraget er den betaling som vejområdet betaler spildevandsområdet for at vandaflede overfladevandet på veje og pladser. Vandafledningsbidraget betales til VandCenter Syd. Betalingen udregnes som en procentdel af de relaterede anlægs- og renoveringsudgifter, forsyningselskaberne har inden for dette område. Dette betyder alt andet lige, at en større aktivitet på dette forbrugerfinansierede område, giver større udgifter på det skattefinansierede område. I indeværende år er aktiviteterne høje som følge af klimasikring og byens transformation, hvilket betyder højere bidrag. Der mangler ligeledes budget til renovering af belysning på private fællesvej. Den forventede udgift i 2016 er 5 mio. kr. By- og Kulturudvalget vil snarest få forelagt en særskilt sag på disse udfordringer.

På vintertjenesten forventes mindreudgifter i størrelsesordenen 13 mio. kr., som følge af den milde vinter primo året og under forudsætning af, at vinteren ultimo året ikke bliver hårdere end en normalvinter.

Mobil i Odense forventer et merforbrug på 5,5 mio.kr. i 2016. Merudgiften finansieres af mindreforbrug i 2017 inden for det samlede kørselsområde.

Driftsområder uden overførselsadgang

Budgettet forventes at bliver overholdt på dette område, som dækker indtægter og udgifter til almene ældreboliger.

Overordnet ser driftsøkonomien fornuftig ud i 2016, og By- og Kulturforvaltningen forventer at komme ud af 2016 i balance. Der kan dog komme enkelte afvigelser mellem områderne.

Anlægsområdet:

Da opfølgningen er baseret på årets første måneder, er der en vis usikkerhed forbundet med vurderingen. Byggeri og Anlæg forventer på nuværende tidspunkt at skulle overføre et mindreforbrug fra 2016 til 2017 i størrelsesordenen 30 mio. kr. fordelt på forskellige anlægsprojekter. Til sammenligning blev der fra 2015 til 2016 overført et mindre forbrug på

næsten 80 mio. kr. Den nuværende udfordring skyldes primært en udskydelse af projektet "Renovering af plejecentre" der udskydes til 2017. Beløbet der overføres på dette projekt alene er 14 mio. kr.

Punkt 12: Udviklingsplan for vejområdet - Status 2015

05.01.08-P20-477-16

Resume

Vejområdet er en vigtig del af fundamentet for hverdagen og for udviklingen i Odense. En velfungerende infrastruktur skal understøtte Odenses visioner og strategier for, sammen med de igangværende og kommende store investeringer, at transformere Odense til en dynamisk, attraktiv og funktionel storby.

By- og Kulturudvalget blev den 22/4 2014 præsenteret for Udviklingsplan for vejområdet 2015-2034, hvor der for første gang blev skabt overblik over tilstande, budgetter og udvikling for vejområdet i fremtiden.

På baggrund af udviklingsplanen vedtog byrådet den 7/10 2014, at der afsættes 134,3 mio. kr. i perioden 2015-2018, og By- og Kulturudvalget målrettede den 9/12 2014 midlerne til forbedring af de mest benyttede trafikarealer i Odense under overskriften "Hverdagens Fundament".

By- og Kulturforvaltningen præsenterede den 28/4 2015 den første statusrapport for 2014, og med denne orientering offentliggøres Status 2015.

Med de 134,3 mio. kr. til "Hverdagens Fundament" er der taget hul på den første håndtering af efterslæbet på vejområdet. I 2015 udførtes arbejde for de første 18,3 mio. kr., og i 2016 er der projekter på vej for 36,0 mio. kr. efterfulgt af 2017 og 2018, hvor der fortsættes med henholdsvis 39,0 og 41,0 mio. kr. Puljen til "Hverdagens Fundament" samt målrettede bevillinger til Rismarksbroen og cyklisters forhold udbedrer tidligere efterslæb og gavner i høj grad de udpegede formål. Det egentlige driftsbudget, som har til formål at understøtte en bevaring af vejenes tilstand og samlet set at opnå mest muligt for pengene, har dog heller ikke i 2015 været i stand til at undgå opbygning af yderligere efterslæb.

De store målrettede beløb viser imidlertid, at Odense Kommune har været hurtig til at erkende problematikken og vigtigheden af at vedligeholde infrastrukturen, og også på landsplan debatteres emnet i stigende grad. Senest har KTC og Vejdirektoratet bidraget ved at skabe et nationalt overblik via SAMKOM, men det ses også ved, at flere kommuner igangsætter vurderinger og målretter midler for at imødegå en stor fremtidig efterregning. Genopretning og fokus på tilstanden af vejområdet kan også konstateres, at være det emne både borgere og erhvervsliv efterspørger og ønsker sig. Konklusionen fra alle sider peger på, at det er vigtigt at vedligeholde infrastrukturen og imødegå efterslæbet hurtigst muligt. Formålet med vedligeholdelsen er at gøre det mest økonomisk forsvarlige, da alternativet er dyrere ekstraskader og mere omfattende arbejder, der risikerer i højere grad at genere fremkommeligheden og mobiliteten i Odense.

By- og Kulturforvaltningen følger hvert år i første kvartal op på udviklingsplanen på vejområdet ved at fremlægge status for udvikling i tilstande og økonomi på anlægselementer underlagt vejområdet til By- og Kulturudvalget.

Bilag

Veje i Odense_Status_2015_enkeltsider

Punkt 13: Kulturpuljen 2016 administrative afgørelser

20.00.00-G01-105-16

Resume

1. H.C. Andersens Hus ved Odense Bys Museer er bevilget 20.000 kr. til crossover-projektet "The Eternal Magic of Form", som opføres i forbindelse med fejringen af H.C. Andersens fødselsdag den 2/4 2016 i museets mindehal. Projektet er et samarbejde med Phono Festival og går ud på at skabe to ambient-electronica koncerter, der benytter mindehallens kuppelhvælving som projektionsbaggrund.
2. Christian Elovara Dinesen er bevilget 10.000 kr. til projektet "Vægmaleri i Odense". Midlerne er bevilget til opførelsen af et vægmaleri på hjørnet af Vindegade og Odinsgade samt et på Stige Ø. Kunstneren har tidligere lavet vægmalerier på de to lokationer og vil nu genopfriske væggene med de to nye værker. Projektet afvikles i maj og juni 2016.
3. Teater Gyda er meddelt afslag på ansøgning om tilskud til dukketeaterforestillingen "Efterladt", idet det vurderes, at projektet stadig er på idéplan.
4. Marie-Louise Stentebjerg og kollektivet RISK er bevilget 10.000 kr. til at opføre danseforestillingen "In Between Concrete" minimum 2 gange på Teater Momentum i Odense i september 2016. In Between Concrete er en koreografisk danseforestilling, der undersøger, hvordan afstand påvirker perception.
5. Krogager Karbareterne/Liselotte Krogager er bevilget 25.000 kr. til kabaretshowet "To provinsfrikadeller rykker ud". Forestillingen opføres minimum 7 gange i Odense i 2016. Showet samler humor, alvor og eftertænksomhed under en hat, hvor der både vil være elementer fra kabaret- og revygenren.
6. Psykologi Revy SDU er meddelt afslag på ansøgning om tilskud til "Psykologien Revy SDU", idet arrangementet afvikles og opføres af psykologistuderende og ikke af teatervækstlaget, hvorfor arrangementet ikke vurderes at understøtte Odense Kommunes kulturpolitik.
7. Teaterfællesskabet SKARV er bevilget 9.000 kr. til udvikling og liveopførelse af radiospillet "De der blev tilbage". Radiospillet tematiserer de tyske flygtningelejre i Danmark under anden verdenskrig og er et stærkt kulturtilbud til blinde og svagtseende borgere.
8. Fletværket ved Jette Mellgren er meddelt afslag på ansøgning om tilskud til projektet "REDE-lighed", en kunstnerisk installation lavet af flet i Brandts Passage. Afslaget begrundes i, at der er tale om en installation, der er set flere steder i byen før, og at der ikke er tilstrækkeligt med nytænkning i projektet.
9. Modern Move ved Mira Kromann Knudsen er bevilget 12.000 kr. til danseprojektet "Jeg vælger...". Der opføres minimum 8 danseforestillinger i Odense Kommune i 2016. Formålet med forestillingen "Jeg vælger..." er at skabe bevidsthed om individets plads i det moderne samfund gennem kroppens universelle sprog. Forestillingen har premiere til Dansens Dag den 29/4 2016.

10. Alaya Riefenthal er bevilget 15.000 kr. til kunstprojektet "Mørke", hvis installation skal udstilles på Brandts 13. Installationen undersøger mørke som et tema for det nordiske menneske. I forbindelse med udstillingen gennemføres to arrangementer:
 1. En lydvandring i Odense, som tager installationen ud i byen og gør installationen synlig og let tilgængelig for byens borgere og turister.
 2. Et improkor-arrangement som fortolker installationen gennem korsang.

11. Swing the Shoes er bevilget 15.000 kr. til "The Ugly Duckling Swing Festival", som afholdes den 14/4 - 17/4 2016. Festivalen er den eneste af sin slags i verden, idet den har begyndere og letøvede som målgruppe. Festivalen afholdes på forskellige locations i Odense.

12. Kunsthal ULYS er bevilget 2.500 kr. til udstillingen "Flygtninge Kunst". Udstillingen åbner den 10/3 2016 i Kunsthal ULYS på Odense Havn. Udstillingen er inspireret af den aktuelle flygtningekrise og forskellige aspekter af den situation de flygtende befinder sig i. Udstillingen kan opleves frem til den 14/4 2016.

13. TinCanCompany er bevilget 25.000 kr. til forestillingen "Skæggede damer", som er udviklet specifikt til Byens Ø, og som opføres den 27, 28 og 29/5 2016 på Byens Ø. Formålet med forestillingen er, at introducere genren nycirkus til det odenseanske publikum. TinCanCompany har opnået et tilskud på 203.000 kr. fra Statens Kunstråd til "Skæggede damer" og trækker dermed en stor bevilling til Odense.

14. Jonas Kjeldgaard Sørensen er meddelt afslag på ansøgning om tilskud til projektet "Flip a Coin" - en performance, der ønsker at undersøge pengestrømmens bevægelse i byens resonansrum. Afslaget begrundes i, at redegørelsen for projektets praktiske gennemførelse virker ufærdig, at markedsføringen vurderes utilstrækkelig, samt at der mangler medfinansiering.

15. Guldægget 2016 er meddelt afslag på ansøgning om tilskud til afholdelse af filmfestivalen "Guldægget 2016", idet det vurderes, at festivalen ikke lever op til puljens kriterier om, at arrangementet skal være offentligt tilgængeligt.

16. Matilde Lund Larsen er bevilget 4.108 kr. til forestillingen "Kærlighedsministeriet" af teatergruppen Nonsens. Forestillingen opføres i forbindelse med Scenoscop Festival som afholdes 24.-27. marts. Forestillingen handler om mødet mellem den uforudsigelige kærlighed og samfundets behov for effektivisering og systematisering. Forestillingen henvender sig primært til et ungt, urbant publikum.

17. Teater Momentum er meddelt afslag på ansøgning om tilskud til forestillingen "AIRPORT", en gæsteforestilling fra Neander Teater. Afslaget er givet på baggrund af utilstrækkelige midler i Kulturpuljen.

18. Asiatisk Kultur Festival er meddelt afslag om tilskud til projektet "Asiatisk Kultur Festival 2016", idet puljen er tom.

Punkt 14: Orientering om indgåede aftaler

20.00.00-G01-4134-15

Resume

I Odense Kommunes budget er der afsat midler til en række specifikke kulturtilbud. By- og Kulturforvaltningen har på baggrund af kommunens kulturpolitik indgået følgende aftaler:

- Der er indgået en aktivitetsaftale med spillestedet Kansas City. Aftalen indeholder en række aktivitetsmål, som sikrer musiktilbud til Odenses borgere. Hvis der efter aftalens ophør skal indgås en ny aktivitetsaftale, kræver det en politisk beslutning i By- og Kulturudvalget. Aktivitetsaftalen er finansieret via Kulturpuljen. Det årlige tilskud udgør 200.000 kr. (2016-niveau). Aftalen løber fra 1/1 2016 - 31/12 2017.
- Der er indgået en aktivitetsaftale med musikfestivalen Jam Days. Aftalen indeholder en række aktivitetsmål, som blandt andet er med til at styrke festivalens fremtidige selvstændighed. Hvis der efter aftalens ophør skal indgås en ny aktivitetsaftale, kræver det en politisk beslutning i By- og Kulturudvalget. Aktivitetsaftalen er finansieret via Kulturpuljen og Musikpuljen. Det årlige tilskud udgør 300.000 kr. (2016-niveau). Aftalen løber fra 1/1 2016 - 31/12 2018.
- Der er indgået et delvist associeret medlemskab af FilmFyn A/S. Medlemskabet har til formål at forberede et beslutningsgrundlag, der gør Odense Byråd i stand til at vurdere, hvorvidt kommunen skal indgå fuldt medlemskab af FilmFyn A/S fra 1/1 2019. Det årlige medlemskab udgør 1.000.000 kr. (2016-niveau). Medlemskabet løber fra 1/1 2016 - 31/12 2018.

Punkt 15: Svar på anmodning fra By- og Kulturudvalget vedr. praksis for folkeregisteradresser i kolonihaverne.

15.00.00-A00-17-16

Resume

By- og Kulturudvalget har den 26/1 2016 anmodet om, at Beskæftigelses- og Socialudvalget ser på praksis for folkeregisteradresser i kolonihaverne. Denne sag er en opfølgning på anmodningen og forelægges såvel By- og Kulturudvalget som Beskæftigelses- og Socialudvalget til orientering.

Håndtering af adresseregistrering i kolonihaver tager udgangspunkt i CPR-lovgivningen, som lægger vægt på, at enhver registreres på den adresse, hvor vedkommende faktisk bor eller opholder sig. Det er derfor muligt for en borger at oplyse en kolonihave som fast adresse til Folkeregisteret. At det ikke er lovligt at bo i en kolonihave hele året, er som udgangspunkt uden betydning for registreringen, hvis vedkommende rent faktisk bor der. Det betyder, at Beskæftigelses- og Socialforvaltningen ikke kan nægte en borger at flytte sin adresse til en kolonihave.

I Odense Kommune er praksis, at borgere, der ønsker at flytte folkeregisteradresse til et kolonihavehus, skal have en underskrift fra formanden i kolonihaveforeningen. Formanden bekræfter herved borgerens tilknytning og ophold i kolonihaven. Inddragelse af haveforeningens formand sker for at mindske risikoen for, at borgere tager proformaophold, ligesom lokal forankring og ejerskab til udviklingen i kolonihaverne øges.

Det fremgår af sagen på By- og Kulturudvalgets møde den 26/1 2016 vedr. fremtidens kolonihaver, at det er ulovligt at have helårsbeboelse i en kolonihave. Til trods for dette er der adskillige eksempler på, at haveejere benytter deres havehus hele året og ikke har anden fast bopæl i kommunen. Der kan opstå dilemmaer, når de to forvaltninger agerer inden for to forskellige hensyn og lovgivninger, som ikke altid harmonerer. Der er dermed behov for tæt koordinering, herunder indbyrdes udveksling af oplysninger, således at overholdelse af både CPR-lovgivningen og kolonihavelovgivningen spiller bedre sammen i det daglige.

Øget håndhævelse af reglerne om forbud mod helårsbeboelse kan betyde, at nogle af kommunens svageste beboere vil søge mod andre botilbud såsom forsorgshjem eller vælge at leve på gaden. Det vil ofte have store menneskelige omkostninger at miste sin faste bolig, og udgifterne til at rette op på konsekvenserne vil ofte være anseelige. Dette hensyn bør indtænkes i den fælles koordinering.

Forbedret rådgivning og vejledning af havebestyrelser og formænd for kolonihaverne er et af de håndtag, begge forvaltninger kan skrue på. I de tilfælde, hvor der måtte være mistanke om kriminelle aktiviteter, er det naturligvis en politiopgave at håndhæve loven. Generelt vil en fælles, koordineret indsats mellem relevante myndigheder dog kunne understøtte en fredelig og bæredygtig udvikling i kolonihaverne.

Beskæftigelses- og Socialforvaltningen har to indsatser med fokus på borgere i kolonihaver: Indsats mod socialt bedrageri under Kontrolgruppen og opsøgende arbejde for at bedre situationen for de socialt udsatte, som bor i kolonihaver. En del af det opsøgende arbejde består i boligvejledning, og såfremt borgeren selv ønsker at fraflytte kolonihaven, bliver borgeren hjulpet via dialog og samarbejde. Lovgivningen giver ikke mulighed for at tvangsflytte borgere til andre boligformer. I de tilfælde, hvor der er tale om socialt bedrageri, arbejder Kontrolgruppen aktivt for at begrænse svindel via eksempelvis proformaadresser, inden for de rammer lovgivningen giver. En effektiv indsats er typisk koblet op på et tæt samarbejde med politiet.

I de tilfælde, hvor der er fokus på problematikker, som går på tværs af de to forvaltninger, er der i dag etableret et samarbejde, som kan udvides efter behov. Hvis By- og Kulturudvalget finder, at den nuværende adressepraksis i kolonihaverne giver anledning til, at lokale bestemmelser og kontrakter ikke overholdes - og især hvis udvalget oplever, at kriminel adfærd er knyttet op på registreringspraksis - foreslås, at de nuværende samarbejdsfora mellem forvaltningerne og politiet intensiveres med henblik på at drøfte konkrete initiativer til, hvordan problemerne bedst løses inden for de lovgivningsmæssige rammer.

Punkt 16: Orientering - diverse

00.22.00-P35-6-16

Resume

Orientering om aktuelle sager.

- Status på Havnebadet
- Status på redegørelse om Munkebjergvejs forlængelse, Landbrugsvej og Hestehaven
- Signalanlæg - Assensvej
- Butik Vestergade