

# **REFERAT By- og Kulturudvalget 2014-2017 d. 09-02-2016**

**Mødedato** Tirsdag d. 09. februar 2016 kl. 08:30

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

## Indholdsfortegnelse

Beslutning om overdragelse af personalekantiner til Ældre- og Handicapudvalget.....	3
Ansøgning om stigning af taxitakst.....	5
Lukket: Lukket punkt: Salg af Carlslund.....	7
Trafikafvikling under Odense Letbanes anlæg frem mod 2020.....	8
Service ved Toldbodgade. Lokalplanforslag til offentliggørelse.....	14
Vindmølleplan - Kerteminde Kommune.....	16
Anlægsrammen Trafiksikkerhed - godkendelse af projekter 2016.....	18
Anlægsrammen "Bløde Trafikanter" - Frigivelse af midler.....	22
Erklæring om udpegning af Posten/Dexter som regionalt spillested i perioden 2017 - 2020.....	24
Ændring af administrationsgebyr ved vedligeholdelsessager på private fællesveje.....	26
Planlægning af Fyns Hovedbanegård.....	29
Omprioriteringer i den kollektive trafik, 2016.....	32
Sparretornvej - vejlukning.....	37
KOMHEN tællinger 2015.....	38
Status på udbud af håndværkerydelser.....	39
Orientering - diverse.....	40

# Punkt 1: Beslutning om overdragelse af personalekantiner til Ældre- og Handicapudvalget

82.10.00-A00-1-16

## Resume

Ældre- og Handicapforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen fremsender forslag til fremtidig organisatorisk placering af personalekantinerne i Ældre- og Handicapforvaltningen.

Personalekantinerne placeres i Ældre- og Handicapforvaltningen organisatorisk under Mad- og Måltidschefen, der udover personalekantinerne vil have Byens Køkken i reference. Der lægges op til, at beslutningen effektueres pr. 1/3 2016.

I forbindelse med byrådets vedtagelse af budget 2016 vedtog byrådet, at:

*”Byens Køkken står for madlavningen til byens ældre og har gennem de sidste par år gennemført en forandring hvor maden, måltidet og ernæringen i højere grad samtænkes ind i en større helhed. Forligspartierne ser et større potentiale i dette, hvor både visionerne om måltidet og kapaciteten i storkøkkenet kan udnyttes bedre. Derfor ønsker forligspartierne at sammentænke kommunens personalekantiner med Byens Køkken. By- og Kulturudvalget får sammen med Ældre- og Handicapudvalget til opgave at finde den rette model for placering under Ældre- og Handicapudvalget, hvor der også tages hensyn til, af der stadig skal være personale og forskelligt udbud og levering af mødeforplejning på de berørte steder.”*

## INDSTILLING

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

1. Personalekantinerne placeres pr. 1/3 2016 organisatorisk under Ældre- og Handicapudvalgets umiddelbare forvaltning.
2. Budgetansvaret placeres med tilbagevirkende kraft fra 1/1 2016 i Ældre- og Handicapudvalget.
3. Der foretages en budgetneutral tillægsbevilling vedrørende personalekantiner på 7.028.194 kr. i 2016 og 7.165.133 kr. i 2017 og frem på områder med overførselsadgang fra By- og Kulturudvalget til Ældre- og Handicapudvalget.

## Beslutning

**By- og Kulturudvalget** anbefaler indstillingen.

## Sagsfremstilling

Personalekantinerne i Odense Kommune har de senere år udviklet sig hen imod en mere bæredygtig profil, hvor 40 % af råvarerne er økologiske. Derudover har personalekantinerne fået en sundere og grønnere profil, hvilket er et arbejde, der fortsætter og udvikles yderligere i årene fremover.

Ved at organisere personalekantinerne og Byens Køkken i Ældre- og Handicapforvaltningen under samme ledelse forventes det, at:

- Der fortsat kan leveres god kvalitet.
- Personalekantinerne og Byens Køkken kan udvikle arbejdet med sundhedsfremme og bæredygtighed yderligere.

I 2016 vil primært kantinen på Ørbækvej 100 opleve forandringer. Det vil den, fordi den vil fungere som teststed for udvikling af et nyt koncept for personalekantiner, hvor fokus vil være på bedre kvalitet og udvikling af mødeforplejning. Erfaringerne fra personalekantinens på Ørbækvej 100 forventes at kunne overføres til kommunens øvrige personalekantiner i 2017.

Ud over personalekantinerne overflyttes blomsterservice og administration af giftefogedfunktionen. I forhold til sidstnævnte er funktionen p.t. placeret i By- og Kulturforvaltningen under personalekantiner grundet personaleafhængighed og funktionen følger derfor indtil videre med til Ældre- og Handicapforvaltningen.

Mange personalegrupper - eksempelvis medarbejdere på folkeskoler og plejecentre – har ikke i lighed med mange administrative medarbejdere mulighed for at købe frokost på arbejdspladsen. Det skal undersøges om et ”to-go” koncept kan udvikles og tilbydes til de arbejdspladser, der ikke har en personalekantiner. Konceptet skal udvikles med udgangspunkt i den overskudskapacitet, der er i Byens Køkken og de nuværende personalekantiner.

Sagen indebærer ændring i Odense Kommunes styrelsesvedtægt. Der forelægges særskilt sag herom for Odense Byråd.

Der har den 28/1 2016 været afholdt ekstraordinært lokaludvalgsmøde i kantiner, således at medarbejdersiden og ledelsessiden kunne komme med deres høringssvar til sagen ”Beslutning om overdragelse af personalekantiner til Ældre- og Handicapforvaltningen”:

*"Høringssvar:*

*Vi hilser det velkommen, at man vil kigge på kantineernes fremtidige udvikling, og ser frem til at samarbejde med Byens køkken.*

*Vi synes, at det lyder rigtig spændende med de forskellige projekter, der er tænkt ind, eks. testkantine på Ørbækvej, To-Go produktion og levering på mindre arbejdssteder.*

*Vi forventer samtidig, at der i det fremtidige samarbejde, herunder i forbindelse med projekterne, vil blive gjort brug af vores store viden og erfaring, samt vores brede faglighed indenfor kantineområdet.*

*Vi har alle arbejdshandskerne på og fremadrettet arbejder vi i en enhed under ÆHF, men ønsker at vi alle får en rigtig god information løbende.*

*Med venlig hilsen*

*Medarbejdersiden og ledelsessiden i personalekantiner"*

## **EFFEKT**

Vurdering af sagens påvirkning af byrådets otte effektmål:

### **Flere kommer i uddannelse og job**

Personalekantinerne har i lighed med Byens Køkken en meget social profil, hvor mange af medarbejderne er ansat på særlige vilkår. Det er en profil, der fastholdes og udvikles yderligere.

## **Økonomi**

Den nye håndtering af personalekantiner i Odense Kommune vil medføre, at 52 medarbejdere flyttes organisatorisk fra By- og Kulturudvalget til Ældre- og Handicapudvalget med virkning pr. 1/3 2016 og frem. Budget og regnskab overføres med tilbagevirkende kraft for hele 2016. I budget er indeholdt udgiften til madordningen for medarbejdere i kommunen.

### **Budget til omplacering vedr. Kantiner (hele kr.)**

	2016 (2016- pris)	2017 (2017- pris)	2018 (2017- pris)	2019 og frem (2017-pris)
Kantine drift og personale	6.291.842	6.411.845	6.411.845	6.411.845
Overhead	736.352	753.288	753.288	753.288
<b>Total</b>	<b>7.028.194</b>	<b>7.165.133</b>	<b>7.165.133</b>	<b>7.165.133</b>

Samlet set sker der en budgetneutral tillægsbevilling vedrørende kantinerne på 7.028.194 kr. i 2016 og frem fra By- og Kulturudvalget til Ældre- og Handicapudvalget.

Ældre- og Handicapudvalgets serviceramme opskrives med 7.028.194 kr. i 2016, og By- og Kulturudvalgets serviceramme nedskrives med 7.028.194 kr. i 2016.

Sagen påvirker ikke kommunens samlede serviceramme eller kassebeholdning.

## Punkt 2: Ansøgning om stigning af taxitakst

22.11.00-S55-1-16

### Resume

Droskeselskabet Odense Taxa og Odense Mini Taxi har den 11/12 2015 anmodet om forhøjelse af taksterne på 5 % for taxikørsel i Odense Kommune pr. 1/1 2016.

Anmodningen begrundes med, at afskaffelsen af frikørselsordningen betyder større omkostninger for vognmændene, da reglerne for frikørsel for taxier og limousiner blev afskaffet fra 1/1 2015, så der fremover skal betales registreringsafgift ved videresalg. Frikørselsordningen betød førhen, at vognmanden ikke skulle betale den resterende registreringsafgift, når bilen blev solgt videre til private, såfremt bilen havde kørt som hyrevogn i mere end en fastsat periode/kilometertal. Dette betyder nu ifølge taxibranchen, at vognene først forventes udskiftet efter fire år i stedet for efter de to år, som var tilfældet før afskaffelsen af frikørselsordningen. Stigningen på de 5 % begrundes af Odense Taxa og Odense Mini Taxi med, at da bilerne ikke dækkes af en garanti efter 2 år, skal de derfor dækkes af en serviceaftale på vognens 3. og 4. år.

Ifølge taxibranchen svarer opreguleringen til de omkostninger, som afholdes af taxivognmændene i forbindelse med afskaffelse af frikørselsordningen.

Reguleringen af taksterne foretages normalt en gang om året på grundlag af taxiindekset. Taxiindekset er i år faldet med 0,1 fra 148,8 til 148,7.

Hvis anmodningen imødekommes, og taxitaksterne stiger med 5 % skal det overvejes, hvorvidt den ekstraordinære forhøjelse bliver tænkt ind i fremtidige taxitakststigninger i forbindelse med regulering efter taxiindekset eller om Odense Kommune konsekvent har 5 % højere taxitakster end det fastlagte taxiindeks fra Danmarks Statistik.

I taxiindekset indgår omkostninger til løn, reparation og vedligeholdelse, brændstof (inkl. afgifter og moms), administration, forsikring og kapitalomkostninger (biler inkl. afgifter). Det betyder, at eventuelle øgede udgifter til anskaffelse og vedligehold af vognpark indgår i indekset.

Praksis har været at følge indekset, og dermed medtage eventuelle udsving i omkostningerne på det tidspunkt, hvor de giver udslag i indekset. Dette uanset om der er stigning eller fald i omkostningerne. Hertil kan bemærkes, at dieselpriisen i 2015 faldt med ca. 7 %.

Selskaberne henviser dog til, at indekset ikke indeholder de faktiske omkostninger som følge af ændringerne fra 1/1 2015, hvor frikørselsordningen for taxier blev afskaffet. Der henvises til skatteministeriets faktaark fra maj 2014, hvor der opgøres et merprovenu for staten. Disse omkostninger afholdes, ifølge Odense Taxa og Odense Mini Taxi, i stedet af taxivognmændene.

### Oversigt over takstændringer

Den foreslåede takstregulering betyder for den enkelte Odenseborger, at km taksterne for at køre med taxi stiger med 5 %.

Takst	Vognstype	Nuværende km takst	Ny km takst efter ændring
Normaltakst			
1	Lille	16,11	16,92
2		8,06	8,46
3	5-6 personers	20,94	22,00
4		10,47	11,00
Nattakst			
1	Lille	17,26	18,12
2		8,63	9,06
3	5-6 personers	22,44	23,56

Tilsvarende ansøgninger er sendt til København og Aalborg. København Kommune har givet afslag i sagen, og afventer de fremtidige følger af afskaffelsen af friordningen. Aalborg Kommune forventer at afvise anmodningen, og Aarhus Kommune forventer at afvise en sådan anmodning, hvis de modtager den. I Randers Kommune steg taksterne sidst i oktober 2015, og reguleringen skete efter taxiindekset.

Anmodningen er ligeledes sendt til de andre fynske kommuner. I Svendborg, Faaborg-Midtfyn, Assens og Nyborg Kommune er anmodningen om forhøjelse af takster indstillet til at blive afvist med begrundelsen, at kommunen følger det fastlagte taxiindeks. Langeland Kommune forventer at give en takststigning, da de ikke har hævet taksterne siden 2011.

Sidst der blev givet en ekstraordinær takststigning uafhængig af taxiindekset i Odense Kommune var i 2008, hvor taksterne steg med 4,9 %. Stigningen var begrundet i den voldsomme stigning i brændstofpriserne.

## **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet afviser ansøgning om forhøjelse af taxitaksterne fra 1/1 2016, således at taksterne er uændret.

## **Beslutning**

**By- og Kulturudvalget** anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Alex Ahrendtsen stemmer imod indstillingen.

## **Sagsfremstilling**

Der henvises til sagsresuméet.

## **EFFEKT**

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

Der er tale om en lovbunden opgave

## **Økonomi**

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

## **Punkt 3: Lukket: Lukket punkt: Salg af Carlslund**

82.02.00-G01-241-15

## **Punkt 4: Trafikafvikling under Odense Letbanes anlæg frem mod 2020**

13.05.00-A00-1-15

### **Resume**

Odense Letbane er et de væsentligste infrastrukturprojekter i Danmark. Letbanen sikrer bedre mobilitet og mindre trængsel og kobler Odense som bosætningskommune, arbejdsplads og studieby til Danmarks motorvejs- og tognet.

For Odense er letbanen samtidig en del af byens transformation. Alle større byudviklingsprojekter, der i disse år omdanner Odense fra stor dansk by til en moderne storby, er i høj grad afhængig af effektiv trafikafvikling. Uanset om det er nye centrale bydele, Odeon, Nyt OUH, Tarup Center, Rosengårdcenteret eller idrætsparkområdet, så skal letbanen forbinde og forsyne bydelene med smidig kollektiv trafik. Letbanen samler byen.

Anlægget af letbanen er i fuld gang med ledningsomlægninger. By- og Kulturudvalget behandlede således den første del af anlægsfasen af Odense Letbane P/S, ledningsomlægningerne, første gang den 27/1 2015. Sagen indeholdt dels de byrådsvedtagne principper for fremkommelighed og dels en tidsplan for ledningsomlægningerne.

Odense Letbane P/S står nu foran næste del af anlægsfasen, som vil blive iværksat sideløbende med de resterende ledningsomlægninger, hvoraf de to sidste strækninger - Rismarksvej og Nyborgvej - også behandles i denne sag.

Den ene del af næste fase kaldes Civil Works (CW) og er forberedelse af byrummene til letbanen, mens den anden del, kaldet Transportation Systems (TS), er selve transportsystemet (skinner, ledninger og master samt signaler).

Som det blev fremlagt i orienteringssagen og ved foretrædet på udvalgsmødet den 10/11 2015, er der behov for, at den politiske behandling af principperne for fremkommelighed for trafikanter samt principperne for adgangsforholdene for naboerne til letbanen sker forud for Odense Letbanes forhandlinger med byderne på CW og TS. Uden en beslutning vil byderne tage sig højt betalt for usikkerheden omkring rammerne for udførelsen af arbejdet. Dermed er der risiko for, at Odense Letbanes økonomi skrider. Samtidig vil en samlet politisk godkendelse af trafikafvikling understøtte, at Odense Letbane overholder sin tidsplan og står klar til drift i 2020.

I denne beslutningssag anbefaler By- og Kulturforvaltningen derfor, at By- og Kulturudvalget vedtager den overordnede model samt principperne for trafikafviklingen under hele anlægsperioden af Civil Works og Transportation Systems frem mod 2020, da By- og Kulturudvalget ved tidligere beslutninger i forbindelse med ledningsarbejdet har angivet, hvordan de trafikale løsninger bør være i respektive områder.

Der er vurderingen, at byen overordnet set kan fungere trafikalt under letbanebyggeriet, selvom der arbejdes samtidigt på flere strækninger. Men det er forudsætningen, at Odenses ringveje og omkørselsmuligheder bliver benyttet i større omfang under arbejdet for at sikre en glidende trafik, hvilket forvaltningen vil understøtte kommunikativt i de kommende år.

På de enkelte berørte strækninger vil beboere og butikker dog opleve gener i større eller mindre omfang, men med en samlet politisk stillingtagen til principperne for trafikafviklingen bliver der skabt klarhed over belastningen af byen under anlægsperioden frem til 2020. Dette vil være til gavn for borgere og erhvervsliv, som dermed kan få korrekt og rettidig information om anlægsarbejdet og afledte konsekvenser.

Såfremt der opstår væsentlige ændringer, vil disse blive forelagt By- og Kulturudvalget til ny behandling med respekt for, at ændrede principper kan have betydning for tid og økonomi i letbaneprojektet.

Denne næste fase af letbanens anlæggelse vil, ligesom ledningsomlægningerne, medføre trafikale ændringer for både bilister, busser, cyklister og fodgængere, mens arbejdet bliver gennemført i den enkelte sektion. På baggrund af byrådets vedtagne principper for fremkommelighed, hvor pladsen på vejen indskrænkes, vil de enkelte trafikantgrupper blive berørt i varieret grad fra sektion til sektion.

Byen skal fungere, samtidig med at et omfattende arbejde står på – inden for den økonomi og tid, der er sat af. Det har været de vigtigste præmisser for planlægningen, og det er målet at gennemføre anlægsfasen med færrest mulige gener for Odenses borgere og virksomheder. Det handler om bedst mulige vilkår for alle, og der skal tages hensyn til både letbanens tidsplan og økonomi samt byens trafikafvikling. Derfor vil dialog med erhvervsliv samt et højt informationsniveau fortsat blive prioriteret højt.

### **INDSTILLING**

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Den overordnede model for anlægsarbejdet af Odense Letbane samt at principperne for trafikafviklingen under ledningsarbejdet bliver videreført under Civil Works og Transportation Systems frem mod 2020.
2. Trafikafviklingen under ledningsarbejdet på Rismarksvej og Nyborgvej.

## **Beslutning**

**By- og Kulturudvalget** godkender indstillingen.

## **Sagsfremstilling**

Anlægget af Odense Letbane er i fuld gang, og By- og Kulturudvalget behandlede således den første del af anlægsfasen af Odense Letbane, ledningsomlægningerne første gang den 27/1 2015. Sagen indeholdt dels de byrådsvedtagne principper for fremkommelighed og dels en tidsplan for ledningsomlægningerne, der var inddelt i sektioner.

Odense Letbane P/S står nu foran næste del af anlægsfasen - Civil Works (CW) og Transportation Systems (TS). Mens Civil Works omhandler forberedelse af byrummene til letbanen, drejer Transportation Systems sig om selve transportsystemet (skinner, ledninger og master samt signaler). Denne del af anlægsfasen vil blive iværksat sideløbende med de resterende ledningsomlægninger, hvoraf de to sidste strækninger - Rismarksvej og Nyborgvej - også behandles i denne sag.

I udvalgets behandling af ledningsomlægningsfaserne har udvalget tilkendegivet en række prioriteringer, der også anbefales gentaget i denne samlede behandling af CW og TS. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at en samlet sag er mulig, fordi By- og Kulturudvalget med allerede truffne beslutninger om trafikafviklingen under ledningsarbejdet, også har angivet, hvordan de trafikale løsninger bør være under anlægsarbejdet frem mod 2020. På alle strækninger - bortset fra Højstrupvej - vil de trafikale forhold under CW og TS svare til forholdene under ledningsflytningerne. Det er altså forhold, som er kendt af By- og Kulturudvalget.

Såfremt der opstår væsentlige ændringer, vil disse blive forelagt By- og Kulturudvalget til ny behandling med respekt for, at ændrede principper kan have betydning for tid og økonomi i letbaneprojektet.

### **Trafikafvikling under CW og TS**

Der tages i denne sag udgangspunkt i de principper for fremkommelighed og adgangsforhold, som blev vedtaget vedr. ledningsflytningerne. Disse principper tilkendegiver, at alle trafikanter skal kunne komme rundt i byen på bedst mulig måde. Der vil i denne sag desuden være fokus på at sikre, at ingen lokalområder "lukkes" inde trafikalt.

Det har været kommunikeret før og under ledningsarbejdet, at etableringen af letbanen vil være generende for trafikafviklingen, og det gælder også for faserne med anlægs- og skinnearbejdet.

De kommende år vil der både foregå ledningsflytninger og anlægsarbejde, hvilket fører til, at der nogle gange vil blive arbejdet på op mod ti vejstrækninger ad gangen. I "Bilag 1 - Trafikpåvirkning frem mod 2017" bliver der givet et overblik over den samlede belastning. Letbanen vil således være synlig i større omfang og give større gener end under de hidtidige ledningsomlægninger, og den store samtidighed i arbejdet er særdeles kompleks og vil give andre trafikale udfordringer end tidligere set.

Under arbejdet med CW og TS vil der blive arbejdet på rigtig mange strækninger af gangen, og dette vil selvfølgelig kunne mærkes på trafikken. Når kapaciteten nedsættes langs letbanetracéet grundet arbejdet, vil trafikken naturligt flytte sig til andre veje bl.a. Grønløkkevej, Rugårdsvej, Åløkke Allé, Jarlsberggade og Vindegade med flere.

Mange af disse gader er allerede i normalsituationen udfordret i spidsbelastningen, så hvis de tilføres ekstra trafik, så vil det have betydning for fremkommeligheden. Centralt er der ekstra opmærksomhed på gaderne Vesterbro, Vestre Stationsvej, Østre Stationsvej, Benediktsgade og Nyborgvej, som vil give de største påvirkninger for bymidtens trafikbetjening. Derfor er der stort fokus her.

*Her vises en kategorisering af letbanestrækningernes betydning for den overordnede trafikafvikling (lav(grøn)/middel(gul)/høj(rød)).*

Odense har andre veje, som kan optage mere trafik, og derfor vil kommunikationen være vigtig for at få byen til at fungere. Erfaringen viser, at bilisterne gerne kører lidt længere, hvis fremkommeligheden er god fremfor at holde i kø på

den lidt kortere rute. Alle lyssignaler vil blive indstillet bedst muligt efter den ændrede trafikstrøm, så trafikken bliver afviklet så effektivt som muligt.

Erfaringerne fra de ledningsomlægninger, som er lavet fra april 2015 og frem til nu, har vist, at trafikken selvfølgelig påvirkes, men at den bliver afviklet. Som i normalsituationen er der vejstrækninger, som er mere pressede end andre, men overordnet set må det siges, at trafikken har fungeret trods ekstra ventetider. Der vil dog altid være lokale udfordringer, hvilket også bliver tilfældet i de kommende år.

Fremadrettet skal der arbejdes på flere strækninger af gangen end hidtil, så trafikbilledet vil adskille sig fra det nuværende. Trafikken overvåges og evalueres løbende på trafikken, så der sikres de bedste betingelser ud fra de forudsætninger, som projektet giver.

Kun få af delstrækningerne vil blive berørt af større indskrænkninger i trafikafviklingen under anlægs- og skinnearbejdet end under ledningsarbejdet. På disse strækninger vil belastningen som udgangspunkt være den samme som hidtil. I "Bilag 2 - Trafikafvikling - Biler" bliver der givet et overblik over de enkelte strækninger under arbejdet.

By- og Kulturforvaltningen er i gang med at kigge på løsninger for disse få delstrækninger, så generne bliver mindst mulige undervejs. I forhold til byens cyklister vil der ikke ske nævneværdige ændringer i fremkommeligheden under arbejdet med de kommende faser. Se "Bilag 3 - Trafikafvikling - Cykler".

En af de store udfordringer bliver krydsene - specielt når der skal lægges skinner. I en række af krydsene kan arbejdet klares som natarbejde, mens arbejdet vil strække sig over flere uger i andre kryds. Da planlægningsarbejdet stadig er i gang, vides endnu ikke, hvilke kryds som vil være længerevarende at komme igennem. By- og Kulturforvaltningen har udpeget de mest kritiske kryds, hvor der ikke kan tåles en restriktion under arbejdet på grund af krydsets vigtighed for den overordnede trafikafvikling både for biler og busser. Restriktioner i krydsene vil typisk være lukning af en hel vejgren eller enkelte vognbaner i krydset. Der er udarbejdet et omfattende materiale for hvert berørt lyskryds, der redegør for, hvordan de enkelte vognbaner bliver påvirket under de forskellige faser af arbejdet - primært i forhold til den trafikale situation ved den færdigt etablerede letbane. På mødet vil udvalget blive præsenteret for eksempler herpå.

Som det ser ud lige nu, vil der ikke være behov for yderligere trafikale restriktioner på strækninger i forhold til ledningsomlægninger. Der er udarbejdet et trafikatalog, der viser, hvordan By- og Kulturforvaltningen håndterer trafikken på de enkelte strækninger i de forskellige faser. Dette vil ligeledes blive fremlagt med eksempler på mødet.

### **Miljøgener under CW og TS**

Letbanens anlægsarbejde vil også indebære en række miljøgener for naboerne til arbejdet, som støj, vibrationer, støv og luftforurening. Generne finder allerede sted under ledningsomlægningerne og forventes at fortsætte under arbejdet med Civil Works og Transportation Systems. I VVM-tilladelsen til letbanen er der fastsat krav til anlægsarbejderne for at begrænse generne mest muligt. Kravene uddybes desuden i såkaldte påbud efter Miljøbeskyttelsesloven. Der er således fastsat grænseværdier for støj og vibrationer og krav om bekæmpelse af luft og støvforurening. Odense Kommune kan dog dispensere fra grænseværdierne, hvilket hidtil er sket i forbindelse med aktiviteter, der kun kortvarigt påvirker den enkelte nabo.

Der er også sat krav om, at der, før arbejderne igangsættes, skal foreligge en vurdering af genernes omfang og en plan for deres bekæmpelse. Der fastsættes også krav om overvågning af generne samt om naboorientering. By- og Kulturforvaltningen fører som miljømyndighed tilsyn med, at kravene overholdes og håndterer klager over arbejdet.

### **Overordnet belysning af konsekvenser af CW- og TS-fasen, se "Bilag 4 - Stamblade"**

By- og Kulturforvaltningen har udarbejdet en model, så det er muligt at synliggøre, hvilke trafikale konsekvenser der vil opstå de kommende år, mens CW og TS står på.

Derfor er der udarbejdet et stamblad for hver af kvartalerne under CW- og TS-faserne. På stambladets forside ses et kort, der viser, hvilke strækninger der arbejdes på i kvartalet. Det er "worst case scenario", da det ikke er sikkert, at der arbejdes i hele kvartalet på alle strækningerne. På bagsiden er konsekvenserne for de berørte strækninger vurderet i en skala på 4 farver, hvor højrød er det værste og lysegul er den mindste gene. Generne for hver enkelt strækning er vurderet ud fra deres trafikale betydning, samt i hvilken grad de berøres under CW og TS. De berørte strækningers samlede gene vurderes og beskrives også.

Generne på hver enkelt strækning er vist kvartaltsvist hen over de kommende år. Matrixen anvender fire farver, hvor højrød udtrykker et markant højt geneniveau, mens lysegul er udtryk for, at geneniveauet svarer til før anlægsarbejdet.

Det skal bemærkes, at matrixen alene afspejler, hvordan forholdene vil være for brugerne på de pågældende veje, hvis de fortsat vil køre på disse veje. Det vil beboere f.eks. være nødt til, mens gennemkørende trafik vil have mulighed for at

vælge andre veje.

Matrixens farver er fremkommet ud fra en række kriterier - f.eks. omfanget af biltrafik, omfanget af bustrafik, de konkrete vejforhold under anlægsarbejdet, påvirkningen af de omkringliggende veje samt antallet af butikker og skoler.

Matrixen afspejler forholdene i en spidsbelastningssituation. Det vil sige, når der er myldretid på strækningen. Der er således ikke tale om en konstant belastet situation.

Yderligere er der vurderet på genen for de afledte trafikale konsekvenser på veje udenfor letbanens tracé. Denne gene er vurderet samlet for alle berørte vejstrækninger, og der medfølger ligeledes en begrundelse for vurderingen. Derudover er der set på, hvor mange skoler, idrætsanlæg og detailhandel som berøres i både forstaden og midtbyen, og foretaget en genevurdering af dette.

Til sidst summeres de samlede gener til en samlet vurdering af kvartalets overordnede gene med en tilhørende forklaring.

Således er der et overordnet overblik over konsekvenserne for de enkelte kvartaler, som sammenholdes i en matrix, hvor det er muligt at se genen for den enkelte strækning igennem de enkelte kvartaler. Kategoriseringen er et udtryk for den trafikale påvirkning, som trafikanter på de pågældende strækninger vil opleve som følge af CW og TS.

Det er væsentligt at pointere, at datagrundlaget for vurderingerne ikke er på niveau med konsekvensvurderingerne under ledningsomlægningerne. Det skyldes, at By- og Kulturforvaltningen under ledningsomlægningerne havde udarbejdet trafikmodelberegninger for hvert enkelt kvartal, som gav indikationer om konsekvenserne.

Det har ikke været muligt at have en lignende beregning klar til sagen, og derfor beror vurderingerne på erfaringer fra tidligere beregninger i forbindelse med ledningsomlægningerne, trafikmodelberegninger for de tre værste kvartaler samt en overordnet forståelse af trafikken i Odense, og hvordan den påvirkes.

Således sikrer sagen, at usikkerheden i forhold til udbuddet bliver minimeret, så der bliver afgivet retvisende bud fra de interesserede parter. Desuden bliver der skabt klarhed for byen om de kommende års anlægsarbejde på baggrund af en overordnet model, som rækker frem til 2024, så løsninger kan fremtidssikres bedst muligt.

Udvalgte stamblade vil blive gennemgået på udvalgmødet.

### **Principper for fremkommelighed under ledningsarbejdet**

I november 2014 vedtog byrådet principperne for fremkommelighed under ledningsflytningerne. By- og Kulturudvalget vil således blive orienteret, hvis det bliver nødvendigt med ændringer i prioriteringen af trafikanterne under arbejdet, som væsentligt fraviger det besluttede.

Udover at der altid vil være adgang til egen bolig og ejendom, er principper følgende:

a. Trafikanter prioriteres i følgende rækkefølge:

- 1) Fuld fremkommelighed til enhver tid for brand og redning.
- 2) Kollektiv trafik, taxi og varetransport.
- 3) Fodgængere og cyklister.
- 4) Bilister.

b. Beboeradgang og brugere prioriteres i følgende rækkefølge:

- 1) Fuld tilgængelighed til læger.
- 2) Fuld tilgængelighed til skoler, institutioner, plejehjem og behandlingstilbud generelt.
- 3) Erhvervsdrivende og butikker: Alle erhvervsdrivende skal kunne have vareind- og udlevering. Ledningsejeren skal sammen med Odense Kommune og Odense Letbane for hver delstrækning og i dialog med de erhvervsdrivende udarbejde en plan for, hvordan vareind- og udlevering opretholdes.
- 4) Idrætsanlæg.
- 5) Arrangementer i byen, f.eks. cykelløb langs letbanetracéet, gadeløb mv.

c. Renovation: De steder, hvor der i forbindelse med ledningsomlægningerne ikke kan foretages afhentning af dagrenovation efter almindelig tømningsspraksis, vil det være et krav, at ledningsejerne i samarbejde med Odense Kommune og Odense Letbane skal sikre, at afhentningen kan opretholdes.

### **Kollektiv trafik under anlægsarbejdet**

I forbindelse med letbanearbejderne må man under faserne TS og CW forvente forsinkelser og omkørsler. Disse vil resultere i serviceforringelser for den kollektive trafik. Det forventes, at det bliver i større omfang end under ledningsomlægningerne, da der arbejdes på flere strækninger samtidig, heraf Østre Stationsvej som berører samtlige

busruter. Da arbejdet under TS og CW griber mere ind i kørslen end ledningsomlægningerne, kan det derfor forventes, at udgiften bliver større end under ledningsomlægningerne. FynBus har beregnet en worst case udgift under ledningsomlægningerne i 2016 til at være 4.200.000 kr.

by- og Kulturforvaltningen har ikke haft mulighed for - på nuværende tidspunkt - at lave et overslag på udgifter til omkørsler og forsinkelser, såfremt By- og Kulturudvalget ønsker at opretholde frekvensen på de berørte ruter. En sag om dette vil blive fremlagt på et senere tidspunkt.

### **Trafikafvikling under ledningsarbejdet - Rismarksvej og Nyborgvej**

Ledningsomlægningerne på Rismarksvej foregår til dels samtidigt med CW-arbejdet. Det samlede arbejde på strækningen vil foregå fra januar 2017 til juli 2018. Trafikken på Rismarksvej opretholdes i 2 spor, og der bliver adgange til alle sideveje. Der vil også skulle graves på tværs af Rismarksvej på tilsvarende måde, som det er sket på de andre strækninger. Når der skal graves på tværs, sker det primært som nat- og weekendarbejde, så trafikken generes mindst muligt. By- og Kulturforvaltningen kender endnu ikke omfanget af ledninger på tværs, men det forventes at blive færre end det var tilfældet på Vestre Stationsvej, hvor det ca. foregik en gang om måneden.

Ledningsomlægningerne på Nyborgvej foregår samtidig med, at CW-arbejdet pågår. Det samlede arbejde på strækningen vil foregå fra august 2016 til juni 2018. Trafikken på Nyborgvej opretholdes i 2 spor, og også her bliver der adgang til alle sideveje. Også på Nyborgvej vil der skulle graves ledninger på tværs, som forventes primært at ske som weekend- og natarbejde. Det forventes, at der skal graves på tværs ca. 1 gang om måneden.

Selv om både Rismarksvej og Nyborgvej er åbne for trafik i begge retninger under ledningsomlægninger, så er det ikke muligt at opretholde det samme antal baner igennem lyskrydsene som i dag. Det betyder en reduktion i kapaciteten i krydsene, som i spidsbelastningerne vil medføre længere ventetider.

Se følgende bilag for strækningerne:

"Bilag 5 - Kort\_Rismarksvej\_Før"

"Bilag 6 - Kort\_Rismarksvej"

"Bilag 7 - Kort\_Nyborgvej\_Før"

"Bilag 8 - Kort\_Nyborgvej"

### **Kommunikation**

Odenseanere og byens gæster skal kende til arbejdet omkring letbanen og føle sig informeret om de trafikale følger heraf. Og det skal tænkes ind som en del af en samlet kommunikationsindsats om trafikale ændringer generelt. Samarbejdet med Odense Letbane skal styrkes, og der skal være en løbende koordinering af store og små kommunikationsindsatser, f.eks. infomøder, byrumskommunikation, events, kommunikation på hjemmesider og sociale medier m.m.

By- og Kulturforvaltningen vil have fokus på at supplere Odense Letbanes nabokommunikation ved at brede den ud til hele lokalområder og til hele Odense. Desuden vil By- og Kulturforvaltningen sikre mere konkret information om trafikken i Odense både hos den brede befolkning og hos særlige målgrupper som f.eks. Ældre- og Handicapforvaltningens udekørende personale, FynBus, taxa, fragtmænd osv.

Endelig vil By- og Kulturforvaltningen have et øget fokus på fortællingen om, at Odense Letbane er på vej – og at den er et vigtigt skridt i den udvikling, Odense er så godt i gang med.

### **EFFEKT**

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

Der er alene tale om en myndighedsmæssig sagsbehandling i forhold til Odense Letbanes videre anlægsarbejder.

### **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune. Gener for den kollektive trafik vil blive omprioriteret indenfor den eksisterende økonomiske ramme.

### **Bilag**

Bilag 1 - Trafikpåvirkning frem mod 2017

Bilag 2 - Trafikafvikling - Biler

Bilag 3 - Trafikafvikling - Cykler

Bilag 4 - Stamblade

Bilag 5 - Kort\_Rismarksvej\_før

Bilag 6 - Kort\_Rismarksvej

Bilag 7 - Kort\_Nyborgvej\_før

Bilag 8 - Kort\_Nyborgvej

# Punkt 5: Service ved Toldbodgade. Lokalplanforslag til offentliggørelse

01.02.05-P16-1102-15

## Resume

Lokalplanforslag nr. 1-778 Toldbodgade, service, er udarbejdet på baggrund af et ønske om at opføre bygninger til anvendelse for regional lokalpsykiatri og sundhedshus, og for at muliggøre byggeri til parkeringshus til offentlig parkering, som udpeget i forslag til Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn. Bebyggelsen skal være mindst 2 og maks. 4 etager med mulighed for en enkelt bygning i 6 etager.

Lokalplanen indeholder bestemmelser for placering og udformning af bebyggelse samt områder for friholdelse af byggeri og lignende, som hindrer udsigt mod havnen. Ved udformningen af bebyggelsen har der været fokus på, at byggeriet skal være med til at give området en bymæssig karakter og markere hjørnet Toldbodgade/Finlandgade som ankomstområde til havnen/Byens Ø.

Lokalplanområdet er i dag omfattet af forslag til lokalplan nr. 1-772, delområde B, der bestemmer, at hvis der bygges inden for den sydlige del af eksisterende lokalplans område, skal der udarbejdes ny lokalplan. Lokalplanens endelige vedtagelse forudsætter endelig vedtagelse af lokalplan nr. 1-772, som forventes i april 2016.

Lokalplanforslaget er i overensstemmelse med kommuneplanen og forslag til Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at lokalplanforslag 1-778 Toldbodgade, service, offentliggøres i 8 uger i henhold til planlovens bestemmelser.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Lokalplanen giver mulighed for opførelse af maks. 7.200 etagem<sup>2</sup> bebyggelse til offentlige formål, kontor- og liberale erhverv. Der udlægges derudover areal til p-hus til offentlig parkering. Lokalplanområdet afgrænses mod nord af den gamle Toldbodgade, mod øst af Finlandgade og mod syd af den nye Toldbodgade. Vest for området ligger Gammelsø og Åløkke Skov.

### Bebyggelse

Den nye bebyggelse i 2-6 etager skal som hovedprincip placeres mod (ny) Toldbodgade med attraktive pladser og grønne områder mod områdets interne adgangsvej (gl.) Toldbodgade. Hjørnet (ny) Toldbodgade og Finlandgade skal markeres bygningsmæssigt med imødekommende udearealer, der signalerer ankomst til havneområdet.

P-huset skal opføres i en høj arkitektonisk kvalitet med referencer til havnemiljø, pakhuse eller industriarkitektur med overvejende lukkede facader i tegl, beton i hvide nuancer eller cortenstål, som brydes af begrønning, glaspartier eller lignende. Øvrigt byggeri skal udformes i hvide nuancer og fremstå som pudset eller som lys beton.

Lokalpsykiatrien med sundhedshus er et projekt vundet af Hans Jørgensen & Søn og udarbejdet i samarbejde med Region Syddanmark.

Terrænet formes landskabeligt og grønt med mindre grupperinger af træer, så der skabes en sammenhængende overgang mellem veje, grønne områder og byggeri.

Kig fra (ny) Toldbodgade og sigtelinje fra Lerchesgade ved Byens Bro sikres ved af friholde områder for bebyggelse mv., som hindrer udsigt til havnen og vandet.

### Vejadgang, trafikforhold og parkering

Vejadgang til lokalplanområdet skal ske fra (gl.) Toldbodgade.

Der stilles krav om 1 parkeringsplads pr. 125 m<sup>2</sup> etageareal. Bilparkering skal ske i p-hus eller p-kælder/-konstruktion, dog med mulighed for delvis parkering på terræn i tilknytning til adgangsarealer mellem bygningerne.

Der reserveres areal, som muliggør buslomme ved (ny) Toldbodgade.

## **EFFEKT**

### **Vurdering af sagens påvirkning af byrådets otte effektmål:**

#### **Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser**

Den udvidede mulighed for serviceerhverv og offentlige funktioner understøtter skabelsen af flere arbejdspladser i Odense.

## **Økonomi**

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

## **Bilag**

Lokalplanforslag nr 1-778 Toldbodgade - service

## Punkt 6: Vindmølleplan - Kerteminde Kommune

01.02.20-P17-1-15

### Resume

Kerteminde Kommune har haft forslag til ny vindmølleplan i høring. Ved en fejl er Odense Kommune ikke blevet hørt i perioden, men har efterfølgende fået vindmølleplanen til udtalelse. Sagen forelægges på den baggrund for By- og Kulturudvalget.

Forslaget udlægger 5 områder til store vindmøller i Kerteminde Kommune, hvoraf det ene område er fælles med Odense Kommune på tværs af kommunegrænsen. Et andet område ligger op ad kommunegrænsen umiddelbart øst for Kærby Mose og den eksisterende flugtskydebane i Odense Kommune.

Miljø- og Teknikudvalget i Kerteminde har efter høringen drøftet forslaget og de indkomne bemærkninger. I den forbindelse drøftede udvalget at tage 3 af planens områder ud af forslaget - herunder de to områder, der ligger på eller ved kommunegrænsen til Odense Kommune. En endelig beslutning afventer Odense Kommunes bemærkninger.

Hvis vindmølleplanen fastholdes som fremlagt i høringsperioden, vil udlæg af et vindmølleområde øst for Kærby Mose give problemer i forhold til aktiviteterne på flugtskydebanen.

Ændrer Kerteminde Byråd vindmølleplanen, som drøftet af Miljø- og Teknikudvalget vil området ved Kærby Mose ikke længere være et problem i forhold til flugtskydebanen, men det kan betyde, at det vil blive sværere for Odense Kommune at planlægge for store vindmøller i det fælles område ved Hølev, da områdets samlede areal bliver reduceret.

### INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Det henstilles til Kerteminde Kommune at tage området Kærby Mose/motorvejen ud af vindmølleplanen, idet eventuel opstilling af vindmøller øst for flugtskydebanen ved Kærby Mose vil få betydning for aktiviteterne på flugtskydebanen. Såfremt området alligevel fremmes henstilles til, at en VVM-redegørelse belyser vindmøllernes påvirkning af flugtskydningsbanen.
2. Det henstilles til Kerteminde Kommune at fastholde området ved Hølev som en del af vindmølleplanen, idet Odense Kommune ønsker i samarbejde med Kerteminde Kommune at imødekomme en eventuel ansøgning om store vindmøller i det fælles område, og igangsætte den nødvendige fælles planlægning for vindmøller i området - Kommuneplan, VVM og lokalplan, når det bliver aktuelt.

### Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

### Sagsfremstilling

Kerteminde Kommunes vindmølleplan tager udgangspunkt i den fælles fynske kortlægning af vindmøllepotentialet på Fyn, der viser, at der i Kerteminde Kommune er 3½ mulige vindmølleområder (den anden halvdel ligger i Odense Kommune), hvor det er sandsynligt, at der kan opstilles vindmøller.

Kerteminde Kommune har i forslaget til vindmølleplanen valgt at udpege alle de mulige vindmølleområder fra den fælles fynske kortlægning. Samtidig udpeges yderligere et område ved Havneterminalen i Munkebo (der ønskes opstillet 3 vindmøller ude i fjorden).

Kerteminde Kommune udpeger:

- Område ved Dræby Fed med mulighed for opstilling af 4 vindmøller med en maksimal totalhøjde på 125 m. Området er udnyttet.
- Område ved Havneterminalen med mulighed for opstilling af 3 vindmøller med en maksimal totalhøjde på 150 m.

- Område mellem Vejruplund og Birkende med mulighed for opstilling af 3 vindmøller med en maksimal totalhøjde på 125 m.
- Område mellem Åsum og Holev med mulighed for opstilling af 1 vindmølle med en maksimal totalhøjde på 125 m, hvis Odense Kommune er indstillet på at udlægge den del af området, der ligger i Odense Kommune som vindmølleområde.
- Område øst for Kærby Mose ved motorvejen med mulighed for opstilling af 5 vindmøller med en maksimal totalhøjde på 125 m.

Odense Kommunes interesser i Kerteminde Kommunes vindmølleplan relaterer sig til planens betydning for dels realiseringen af potentielle vindmølleområder i Odense Kommune og dels for andre arealinteresser i Odense Kommune, jf. planlovens § 29 b, hvorefter en kommunalbestyrelse kan fremsætte indsigelse mod en nabokommunes planforslag, hvis forslaget har væsentlig betydning for kommunens udvikling.

#### Området mellem Åsum og Holev

Området ligger på tværs af kommunegrænsen, og området kan rumme 3 vindmøller (1 i Kerteminde Kommune og 2 i Odense Kommune). Mulighederne for at kunne opstille vindmøller i området vil være bedst, hvis der udarbejdes en planlægning på tværs af kommunegrænsen i et samarbejde mellem Kerteminde Kommune og Odense Kommune. Hvis Kerteminde Kommune udtager dette område af vindmølleplanen, kan det få betydning for mulighederne for opstilling af vindmøller i den del af området, der ligger i Odense Kommune, og dermed for mulighederne for at udnytte det samlede potentiale for vindenergi.

By- og Kulturforvaltningen har ikke kendskab til konkrete ønsker om opstilling af vindmøller i området, men vil være indstillet på i fællesskab med Kerteminde Kommune at igangsætte den nødvendige planlægning - kommuneplan, VVM og lokalplan -, når der foreligger en konkret ansøgning.

#### Området ved Kærby Mose

Området ligger umiddelbart øst for flugtskydebanen i Kærby Mose.

Fyns Amt foreslog i 2004 også området udlagt til vindmøller i et forslag til regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for et konkret vindmølleprojekt.

Flugtskydebanen ligger imidlertid sådan, at der skydes mod øst i en retning, hvor eventuelle vindmøller vil komme til at stå som en bevægelig baggrund for skytterne, når de skal sigte og skyde. Odense Kommune gjorde i samråd med flugtskydebanen indsigelse mod, at der blev planlagt for vindmøller i umiddelbar tilknytning til flugtskydebanen. I forbindelse med amtets behandling af sagen blev der afholdt prøveskydning på en lignende baggrund, som påviste gener i forhold til skydningen. Fyns Amt besluttede efterfølgende at frafalde planforslaget.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at der gøres indsigelse mod muligheden for vindmøller øst for flugtskydebanen. Det er dog forvaltningens vurdering, at hensynet til flugtskydebanens interesser ikke har så væsentlig betydning for Odense Kommunes udvikling, at der er hjemmel til at gøre indsigelse med vetovirkning mod Kerteminde Kommunes vindmølleplan.

## **EFFEKT**

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

## **Økonomi**

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

# Punkt 7: Anlægsrammen Trafiksikkerhed - godkendelse af projekter 2016

05.01.02-G01-92-16

## Resume

Anlægsrammen Trafiksikkerhed indeholder budget til "Strategi for Trafiksikkerhed 2015-2020", som By- og Kulturudvalget godkendte den 7/10 2014.

Foruden budgettet 2016 har byrådet i forbindelse med budgetforliget for 2016 afsat yderligere 10.000.000 kr. til sikre skoleveje, Fangel i 2016.

Anlægsrammen for 2016 og 2017 foreslås prioriteret til:

- Kampagner og adfærdsregulerende indsatser
- Uheldsbelastede lokaliteter
- Sikre Skoleveje, Fangel
- Sikre Skoleveje, øvrige

Anbefales indstillingen, vil det i 2016 reducere muligheden for at prioritere midler til genåbningen af Landbrugsvej, samt lysregulering i krydset Landbrugsvej/Munkebjergvej.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Sagens projekter udføres i 2016 og 2017.
2. Forbrug af 10.000.000 kr. af anlægsrammen for "Trafiksikkerhedsplan 2015" i 2016 under budgetområde 2.4 Byudvikling.
3. Forbrug af 103.179 kr. af anlægsrammen for "Trafiksikkerhed" i 2016 og 4.962.000 kr. af anlægsrammen for "Trafiksikkerhed" i 2017 under budgetområde 2.4 Byudvikling.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Alex Ahrendtsen stemmer imod indstillingen for så vidt angår anvendelse af midler til kampagner.

## Sagsfremstilling

Udvalget drøftede på møder i november og december 2015 den fremtidige prioritering af anlægsrammerne, herunder prioritering af anlægsrammen for trafiksikkerhed.

### Kampagner og adfærdsregulerende indsatser

Udgift til kampagner og øvrig kommunikation for øget sikkerhed i trafikken:  
Samlet overslag: 765.895 kr.

### Cyklister og Knallert-30

- Lokal kampagne i Odense Kommune "Synlighed på to hjul". I strategien er der peget på en række relevante tiltag i bestræbelserne på at forbedre trafiksikkerheden for cyklister. Et af dem er at iværksætte en kampagne "Synlige cyklister". Kampagnen ønskes igangsat i år og skal køre frem til 2020. Derfor ønskes hele beløbet frigivet i år. (500.000 kr.)

### Indfaldsveje

Nationale kampagner fra Rådet for Sikker Trafik

- Ny landsdækkende fartkampagne (100.000 kr.)
- Spritkampagne (50.000 kr.)
- Kampagne mod uopmærksomhed i trafikken (65.895 kr.)

### Trafikken i og ved skoler (påvirker også indsatsområdet Cyklister)

- National skolestartskampagne (50.000 kr.)

### **Uheldsbelastede lokaliteter**

Samlet overslag: 2.400.000 kr.

### Cyklister og Knallert-30

Overkørsler i vigepligtsregulerede kryds etableres i bestræbelserne på at forbedre trafiksikkerheden for cyklister. (900.000 kr.)

Typiske uheldstyper er cyklister eller knallert-30 påkørt ved manglende overholdelse af vigepligt fra en sidevej eller ved svingmanøvre til og fra en sidevej.

Vigepligten ved overkørslerne synliggøres tydeligere ved, at cykelsti og fortov føres ubrudt på tværs af sidevejen.

Niveauspringet fra kørebane til cykelsti og fortov udlignes med affasede kantsten og ramper.

Tiltaget er valgt ud fra analyse af cyklistuheldene i strategien. By- og Kulturforvaltningen peger på følgende sideveje ud fra registrerede uheld med cyklister ved sidevejtilslutninger:

- Sandhusvej ved tilslutning til Kochsgade
- Kragshjergvej ved tilslutning i begge sider af Reventlowsvej
- Toftevej ved tilslutning til Ejbygade

### Indfaldsveje

I "Strategi for Trafiksikkerhed 2015-2020" er identificeret i alt 4 indfaldsveje mod Odense med særligt potentiale for at forbedre trafiksikkerheden:

1. Skt. Jørgens Gade og Åsumvej (mellem Palnatokesvej og Vollsmose Allé)
2. Bøgenvej (mellem Stærehusvej og Næsbyvej)
3. Dalumvej, Faaborgvej og Sdr. Boulevard (mellem Fynske Motorvej og Filosofgangen)
4. Odensevej og Hjallesvej (mellem Stenløsevej og Reventlowsvej)

### Signalopgradering (1.000.000 kr.)

En betragtelig del af uheldene på indfaldsvejene koncentrerer sig omkring de større signalregulerede kryds. Optimering og modernisering af signalanlæggene på indfaldsvejene rummer derfor et væsentligt potentiale for yderligere uhelds- og skadesbesparelser.

Relevante tiltag er eksempelvis etablering af separat højre- eller venstresvingfase, udskiftning til LED-signaler og supplerende med baggrundsplader.

### Sanering af indfaldsveje (300.000 kr.)

Kortlægning af distraktorer langs indfaldsveje. Trafikmiljøet på indfaldsvejene er ofte komplekst som følge af de store trafikmængder og de høje hastigheder, ligesom indfaldsvejene er brede og i flere tilfælde med flere kørespor. Under disse omstændigheder er det vigtigt, at førerne fastholder opmærksomheden omkring kørselsopgaven. Fjernelse af distraktorer langs indfaldsvejene rummer i det perspektiv et potentiale for en generel forbedring af trafiksikkerheden på indfaldsvejene.

Typiske eksempler er reklame- og kampagneskilte eller forkert placeret vejudstyr.

### Sortplettiltag

Udarbejdelse af ny sortpletanalyse i 2016: Udpegning og analyse af nye sorte pletter i Odense Kommune for uheldsdata i perioden 2011-2015 (200.000 kr.)

## Sikre Skoleveje

Samlet overslag: 11.900.000 kr.

Cykelstier langs med Fangelvej (10.000.000 + 500.000 kr.)

Budgetforlig for 2016 afsætter 10.000.000 kr. til sikre skoleveje i 2016. Derudover afsættes der yderligere 500.000 kr. Midlerne prioriteres til Fangelvej omfattende hele strækningen fra rundkørslen til Brogårdsvej i Bellinge. Projektet omfatter etablering af belyste enkeltrettede cykelstier langs med Fangelvej samt 1-3 støtteheller i vejmidten til sikker krydsning for de bløde trafikanter.

Risingskolen - ombygning af hævet kryds på Glentevej (500.000 kr.)

Ændret disponering af kørebanen vil sikre to kørespor og bedre forhold for cyklister i krydsområdet.

Belægningssten udskiftes med asfalt, som dels gør belægningen mere jævn og dels sikre mulighed for tydelig og nødvendig kørebaneafmærkning.

Spurvelundskolen - nyt signal (900.000 kr.)

Krydset på Beldringevej ved Spurvelundskolen skal afvikle stort set al trafik til og fra skolen. Der er etableret skolepatrolje i krydset, men skolepatroljen har svære arbejdsvilkår, da den ikke må standse og regulere trafikken, men blot kan hjælpe eleverne over Beldringevej, når der er tilpas ophold i trafikken.

Beløbet frigives til igangsætning af projektering. Samlet anlægsoverslag forventes i størrelsesordenen 1.000.000 - 1.500.000 kr. Eventuel restfinansiering foreslås prioriteret eksempelvis fra anlægsrammen i 2017.

## EFFEKT

### Vurdering af sagens påvirkning af byrådets otte effektmål:

#### Flere indbyggere i Odense

Det gode liv

Trafiksikkerhed øger trygheden og understøtter borgernes mulighed i at vælge de bløde transportformer.

#### Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Bæredygtig udvikling

Et sikkert og velfungerende vejnet understøtter erhvervslivet muligheder for at etablere sig i kommunen.

#### Flere borgere er sunde og trives

Det sunde valg

Sikre skoleveje øger trygheden og understøtter borgernes mulighed for at vælge de bløde transportformer og blive mere selvhjulpne.

## Økonomi

Oversigt over anlægsrammens økonomi.

### Anlægsrammen "Trafiksikkerhed" - beløb i 1.000 kr.

2016 2017

#### Budget:

17.343 12.853

Budgetområde 2.4 Byudvikling

- Anlægsrammen "Trafiksikkerhedsplan 2015"

10.000

- Overført ved Budgetopfølgning 1/10 2015 "Trafiksikkerhedsplan 2015"

7.240

- Anlægsrammen "Trafiksikkerhedsplan"

103 12.853

#### Tidligere godkendt:

7.240

- Færdiggørelse af 2015-projekter

7.240

#### Godkendelse i denne sag:

10.103 4.962

- Kampagner og adfærdsregulerende indsatser

103 662

- Uheldsbelastede lokaliteter

2.400

- Sikre Skoleveje, Fangel

10.000

- Sikre Skoleveje, øvrige

1.900

**Restbudget på anlægsrammen****0            7.890**

De samlede afledte årlige driftsudgifter til drift, ren- og vedligeholdelse vil udgøre 176.400 kr. til drift af nyt signal og nye cykelstier samt til ny stibelysning. Afledt drift vil finansieres af rammen for afledt drift til Trafiksikkerhedsplanen, og vil blive behandlet i forbindelse med budgetopfølgningen 1/10 2016, jf. reglerne for afledt drift.

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

# Punkt 8: Anlægsrammen "Bløde Trafikanter" - Frigivelse af midler

05.01.02-G01-91-16

## Resume

Anlægsrammen Bløde Trafikanter bruges til projekter, der fremmer bløde trafikanters færden og ophold i byrummet. Det vil sige forhold for passagerer til den kollektive trafik, cyklister og fodgængere.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Sagens projekter udføres i 2016.
2. Forbrug af 970.665 kr. af anlægsrammen for "Bløde Trafikanter" under budgetområde 2.4 Byudvikling i 2016.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Udvalget drøftede på møder i november og december 2015, prioriteringer af anlægsrammer for 2016, herunder anlægsrammen "Bløde Trafikanter", der hermed indstilles frigivet.

### By for alle - Bedre forhold for ældre og handicappede

Overslag: 370.665 kr.

Det er et ønske fra blandt andet Handicaprådet, Danske Handicaporganisationers Odense Afdeling og Ældrerådet, at der oprettes en pulje til løbende fysiske forbedringer og information om tilgængeligheden i Odense. De fysiske forbedringer kan eksempelvis være bedre tilgængelighed ved fodgængerovergange, jævne gangbelægninger, handicapparkering mv., mens forbedret information først og fremmest drejer sig om at udbygge/forbedre den eksisterende hjemmeside og tilhørende app.

Data fra "By for alle" udgives som åbne data på Odense Data Platform. De åbne data bruges blandt andet i appen handicapparkering.nu, der dækker de store byer i Danmark. By for alle er derved et eksempel på et Smart City projekt.

### Fortove i Holluf Pile

Overslag: 600.000 kr.

Grundejerforeningen Holluf Pile har et ønske om at forbedre forholdene for fodgængere i Vægtens Kvarter og Klokkens Kvarter. I dag skal de enten gå på vejen eller i græsrabatten, når de eksempelvis skal til og fra busstoppestedet. Det foreslås derfor at etablere et fortov i den ene vejside i Vægtens Kvarter og Klokkens Kvarter. Projektet er kommet ind som et ønske fra beboerne.

## EFFEKT

### Vurdering af sagens påvirkning af byrådets otte effektmål:

#### Flere borgere er sunde og trives

Det sunde valg

Forbedring af forholdene for de bløde trafikanter, understøtter borgernes mulighed for at vælge denne transportform, da det hermed bliver et mere tiltrækkende valg.

#### Flere funktionsdygtige ældre og handicappede

Øget mobilitet og tilgængelighed

By for alle understøtter borgernes mulighed for at klare hverdagen, og blive mere selvhjulpne.

## Økonomi

Oversigt over anlægsrammens økonomi;

<b>Anlægsrammen "Bløde Trafikanter" - beløb i 1.000 kr.</b>	<b>2016</b>
<b>Budget:</b>	<b>2.827</b>
Budgetområde 2.4 Byudvikling	
- Anlægsrammen "Bløde Trafikanter"	971
- Overført ved Budgetopfølgning 1/10 2015	1.856
<b>Tidligere godkendt:</b>	<b>1.856</b>
- Færdiggørelse af 2015-projekter	1.856
<b>Godkendelse i denne sag:</b>	<b>971</b>
- By for alle - Bedre forhold for ældre og handicappede	371
- Fortove i Holluf Pile	600
<b>Restbudget på anlægsrammen</b>	<b>0</b>

Afledt drift vedr. Fortove i Holluf Pile anslås til 20.000 kr. Afledt drift vil blive finansieret af rammen for afledt drift til Bløde trafikanter i bymidten og vil blive behandlet i forbindelse med budgetopfølgningen 1/10 2016, jf. reglerne for afledt drift.

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

# Punkt 9: Erklæring om udpegning af Posten/Dexter som regionalt spillested i perioden 2017 - 2020

20.11.00-Ø40-14-16

## Resume

Statens Kunstfonds Projektstøtteudvalg for Musik udpeger i 2016 de regionale spillesteder for perioden 2017 – 2020. Den erhvervsdrivende fond Odense Live Fonden har i samarbejde med By- og Kulturforvaltningen udarbejdet ansøgning, således at fristen for indsendelse den 29/2 2016 overholdes.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget forhåndsgodkender ansøgning fra Posten/Dexter til Statens Kunstfond om regionalt spillested i perioden 2017 - 2020.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Statens Kunstfonds Projektstøtteudvalg for Musik udpeger og yder i henhold til Musikloven tilskud til regionale spillesteder. Formålet med de regionale spillesteder er at formidle, præsentere, profilere og udvikle den rytmiske musik lokalt, regionalt, nationalt og internationalt.

Det er visionen, at de regionale spillesteder fremstår og virker som dynamiske og kompetente kraftcentre, der med udgangspunkt i mangfoldighed og fornyelse formidler, præsenterer, profilerer og udvikler rytmisk musik af høj kunstnerisk kvalitet. De 19 regionale spillesteder er i 2015 blevet evalueret af Statens Kunstfonds Projektstøtteudvalg for Musik. Udvalget har udarbejdet 19 individuelle evalueringsrapporter og en samlet rapport om alle de regionale spillesteder i Danmark.

Odense Kommune skal inden udvælgelsesprocessen fremsende godkendelse og anbefaling af, at Posten/Dexters ansøger om at være regionalt spillested i perioden 1/1 2017 – 31/12 2020. Herudover skal sendes erklæring om årligt tilskud til spillestedet i 2017-2020, og hvorvidt kommunen støtter spillestedet på anden måde f.eks. med lokaler. Odense Kommune har for nuværende fremsat følgende forventninger.

Posten/Dexter skal:

- Være gode til at skabe synlighed – både på markedsføringsplatforme, men også fysisk i byens rum.
- Være udviklings- og samarbejdsorienterede og løbende søge samarbejde med andre kulturinstitutioner i Odense, herunder understøtte og uddanne nye koncertarrangører.
- Arbejde med transformations- og urbanitetsbegrebet. Specifikt gælder det for Posten, at der inden for en kort årrække vil blive anlagt en letbane og stoppested i umiddelbar nærhed af spillestedet.
- Mulighederne for arrangementsdage uden for den traditionelle højsæson skal undersøges, hvilket primært vil sige sommermånederne.
- Skabe kunst- og kulturoplevelser, der får publikum til at tabe underkæben! (#VildOdense). Det kunne f.eks. være ved samarbejde med flere eksterne kuratorer og et udvidet bookingfællesskab med spillesteder med samme profil som Posten/Dexter.
- Gennemføre publikumsundersøgelser, som har til formål at dokumentere publikumsdata, hvordan Postens og Dexters profil/identitet opfattes.
- Skal have fokus på både Dexters, men især Postens profil/identitet, således at ændrede musikvaner, genre og målgrupper tilgodeses.
- Skal udvikle udvidet samarbejde med Odenses uddannelsesinstitutioner inden for både grundskole og de videregående uddannelser.
- Skal have mindre fokus på målgruppen 40 – 60-årige i sin markedsføring, samt fastholde publikums geografiske fordeling og kønsfordeling.

På baggrund af Statens Kunstfonds betingelser samt ovenstående har den erhvervsdrivende fond Odense Live Fonden udarbejdet ansøgning til Statens Kunstfonds Projektstøtteudvalg for Musik. Heraf fremgår det, at Posten/Dexter har en lang række initiativer, som skal imødekomme Statens og Odense Kommunes forventninger for perioden 2017 – 2020. Herunder to helt nye i forhold til forventningerne om mere fokus på henholdsvis børn/unge og den regionale forpligtelse. Sammen med Kansas City, vil Posten/Dexter inddrage folkeskolerne, ligesom Posten/Dexter ønsker at tæt samarbejde med spillestedet Harders i Svendborg. Det fremgår også af ansøgningen, at Posten/Dexter ønsker at bidrage til Odense Kommunes aktuelle vækststrategier, samt at man er i dialog med nye kulturaktører i Odense.

Odense Kommune er offentlig tilsynsmyndighed. Dette indebærer, at By- og Kulturforvaltningen deltager i Odense Live Fondens bestyrelsesmøder, dog uden stemmeret. Ydermere indsender Odense Live Fonden årligt en systematisk opfølgning på det foregående års aktiviteter sammen med et revideret regnskab. Ligeledes gennemføres en midtvejsevaluering med Statens Kunstfond.

Tidsplan for ansøgningsproces:

Den 29/2 2016: Deadline for indsendelse af ansøgning, inklusiv Odense Kommunes forhåndsgodkendelse, til Kunststyrelsen.

Maj: Statens Kunstfond udpeger valget af regionale spillesteder.

Maj-Oktober: Dialog med aftaleparter (kommune, stat, spillested).

November: Frist for indsendelse af justeret strategi.

December: Styrelsen udarbejder rammeaftale.

December: Godkendelse af rammeaftale i Odense Byråd.

Da sagen vedrører en aftale på 4 år, skal Statsforvaltningen også godkende aftalen.

## **EFFEKT**

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

## **Økonomi**

Der er i Odense Kommunes budget for 2016 og overslagsårene 2017-2019 afsat et beløb på 3.801.100 kr. (2016-priser) til Odense Live Fonden til driftstilskud og leje af Østre Stationsvej 35.

## **Bilag**

Strategioplæg Posten Kansas

Harders Posten 2017-2020 - 2 1

Ansøgning PostenDexter - kulturforvaltningen 2017\_0

# Punkt 10: Ændring af administrationsgebyr ved vedligeholdelsessager på private fællesveje

05.02.00-P21-1-15

## Resume

Privatvejsloven er blevet ændret pr. 1/7 2015.

Grundejerne ved en privat fællesvej i byzone skal således i henhold til privatvejsloven vedligeholde vejen i fællesskab, mens det i landzone er pålagt brugerne af den private fællesvej.

Kan grundejerne eller brugerne ikke blive enige om vedligeholdelsen af den private fællesvej, har de tre muligheder:

1. De kan forsøge at blive enige i fællesskab helt uden ekstern hjælp.
2. De kan kontakte en rådgiver og få hjælp til at gennemføre en vedligeholdelse.
3. De kan anmode kommunen om hjælp til at opnå enighed om at gennemføre en vedligeholdelse.

Kommunen kan også som vejmyndighed beslutte, at vejen ikke er i god og forsvarlig stand og derfor kræve en vedligeholdelse. Tidligere hed det istandsættelsessager, men den nuværende lovgivning har ændret dette til vedligeholdelsessager, hvilket er det udtryk, som bruges fremadrettet.

Efter den gamle lovgivning havde kommunen mulighed for at pålægge de enkelte vejberettigede administrationsomkostninger på op til 9 % af anlægsudgifterne i forbindelse med istandsættelsessager for private fællesveje. Praksis i Odense har været, at der blev pålagt 9 %. Det har både efter den gamle lov og den nye været muligt for grundejerne selv at gennemføre vedligeholdelsen uden hjælp fra kommunen, hvor de selv betaler hele rådgivningen.

Efter den nye lovgivning har kommunen mulighed for men ikke pligt til at pålægge de enkelte vejberettigede alle dokumenterede interne administrationsomkostninger samt udgifter til ekstern konsulentbistand. Praksis kan derfor ændres til, at der bliver pålagt op til 100 % af kommunens administrationsomkostninger uafhængigt af anlægsudgifterne.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler derfor, at by- og Kulturudvalget træffer beslutning om en ny praksis omkring betaling af administrationsomkostningerne i forbindelse med disse sager.

Forvaltningen foreslår på baggrund af sagsfremstillingen, at der bliver pålagt op til 100 % af kommunens administrationsomkostninger uafhængigt af anlægsudgifterne.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at der bliver pålagt op til 100 % af kommunens administrationsomkostninger uafhængigt af anlægsudgifterne, når kommunen håndterer vedligeholdelsessagen.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Privatvejsloven er blevet ændret pr. 1/7 2015.

Privatvejsloven giver kommunen mulighed for at beslutte, at vejen skal vedligeholdes enten som et samlet arbejde eller som enkelte vedligeholdelsesarbejder. Eksempelvis kan kommunen ved enkelte huller i en privat fællesvej eller en knækket fortovsflise pålægge den nærmeste grundejer eller bruger alene at udbedre som et enkelt vedligeholdelsesarbejde. Ved manglende slidlag på en større del af vejen eller gensætning af store dele af fortovet kan kommunen beslutte, at det skal udbedres som et samlet vedligeholdelsesarbejde, hvor flere eller alle grundejere ved eller brugere af den private fællesvej deltager.

Tidligere har loven givet kommunen mulighed for at pålægge de bidragspligtige grundejere eller brugere at betale et administrationsbidrag svarende til højst 9 % af anlægsudgifterne ved de samlede vedligeholdelsesarbejder. Eventuelle

udgifter til bistand af eksterne konsulenter kunne medregnes efter regning, men så skulle administrationsbidraget til kommunen reduceres.

En af lovændringerne er, at fremover vil kommunen kunne pålægge de bidragspligtige grundejere eller brugere at afholde alle kommunens dokumenterede interne administrative udgifter samt alle udgifterne til eksterne konsulenter i forbindelse med en afgørelse truffet efter privatvejslovens bestemmelser om samlede vedligeholdelsesarbejder.

Lovændringen påvirker ikke forholdene omkring de enkelte vedligeholdelsesarbejder. Her afholder kommunen forsat alle administrationsudgifter.

Odense Kommune har et større efterslæb på vedligeholdelsessager på de private fællesveje. Der har af ressourcemæssige årsager ikke være gennemført ret mange sager de sidste par år. Der er således kun truffet kendelse om istandsættelse på 5 private fællesveje i perioden 2012 - 2015. Der har dog været henvendelse fra grundejere om behov for vedligeholdelse på 43 private fællesveje derudover.

By- og Kulturforvaltningen behandler kun sager på baggrund af konkrete henvendelser og kun efter en nøje prioritering. En vedligeholdelsessag bliver således kun gennemført, når vejens tilstand er så dårlig, at By- og Kulturforvaltningen som vejmyndighed er nødt til at agere.

I forbindelse med vedligeholdelsessagerne bruger Odense Kommune ekstern konsulenthjælp, da By- og Kulturforvaltningen ikke har ressourcer til at løfte hele opgaven internt. Disse udgifter ønsker forvaltningen at pålægge de vejberettigede. På grund af det store efterslæb er opgaven blevet opprioriteret, da flere af vejene nu har en kritisk tilstand. By- og Kulturforvaltningen regner således med, at der allerede i 2016 - 2017 bliver afsagt kendelse i 20 af de 43 ventende sager.

Der er stor forskel på omfang og kompleksitet i sagerne, hvorfor administrationsomkostningerne i nogle sager kan blive høje. Der vil således være sager, hvor enkelte af de vejberettigede kan være direkte årsag til, at administrationsomkostningerne øges på grund af spørgsmål og indsigelser.

By- og Kulturforvaltningens erfaring er, at de komplekse sager, som koster mange administrative ressourcer, er sager, hvor en eller flere af grundejerne ikke vil medvirke til vejens vedligeholdelse, hvorfor de øvrige vejberettigede kun har en mulighed, nemlig at kontakte kommunen som vejmyndighed, da By- og Kulturforvaltningen kan gennemtrumfe en vedligeholdelse, hvis den er nødvendig i forhold til færdselssikkerheden.

By- og Kulturforvaltningen har telefonisk kontaktet Randers, Esbjerg, Aalborg, Århus og Københavns kommuner for at høre, hvordan de forventer at gribe lovændringen an.

Kommune	Praksis	Ny praksis	Ekstern konsulent	Politisk behandling
Randers	0	0	Kun via grundejere	Forventes ikke
Esbjerg	9 %	Forventer 100 %	Stort set hele sagsbehandlingen	Forventes ikke
Aalborg	9 %	Vurdering i hver sag		Forventes ikke
Århus	9 %	Uafklaret		Forventes ikke
København	9 %	100 %		Forventes

## EFFEKT

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

## Økonomi

Sagens økonomiske konsekvenser for Odense Kommune afhænger af, på hvilket niveau By- og Kulturudvalget vælger administrationsomkostningerne skal dækkes. By- og Kulturforvaltningen har i øjeblikket en sagspukkel og benytter

ekstern konsulent til dele af sagerne. De faktiske udgifter i 2015 til eksterne konsulenter udgjorde 46.000 kr. og forventes at være 200.000 kr. i 2016.

# Punkt 11: Planlægning af Fyns Hovedbanegård

01.00.00-G01-1-15

## Resume

På baggrund af indførelsen af timemodellen, Odense letbane og en opgradering af busdriften på hele Fyn, forventes en stigning i passagerer til og fra Odense Banegård Center på 50 % frem mod 2030. Odense Kommunes planstrategi 2015 og Kommuneplan 2016-2028 peger begge på vigtigheden af at udvikle Odense Banegård Center til Fyns Hovedbanegård, der fremadrettet forventes at blive ét af landets væsentligste knudepunkter.

Helhedsplan for Fyns Hovedbanegård skal medvirke til at gentænke brugen og udformningen af arealerne nord for Odense Banegård Center. Odense Banegård Center udvikles til Fyns Hovedbanegård med henblik på at underbygge stedet som fremtidigt trafikalt knudepunkt med øget tilgængelighed for alle i omgivelser af høj kvalitet.

En effektiv afvikling af bustrafikken er sammen med gode parkerings- og adgangsforhold for både bilister, cyklister og gående blandt de væsentligste funktionelle elementer i en helhedsplan for arealerne nord for Odense Banegård Center. To principielt forskellige løsningsmuligheder for den fremtidige bustrafik nord for Odense Banegård Center, har givet anledning til en række indsigelser fra interessenter, herunder fra Danmarks Jernbanemuseum, HF & VUC Fyn, DSB og Bandedanmark.

De omtalte løsningsmodeller for bustrafikken er:

- Vendeterminale for bustrafikken (se bilag).
- Gennemkørselsterminal for bustrafikken (indeholder løsning A og B) (se bilag).

Vedlagte hvidbog er en sammenfatning af interessenternes kommentarer med tilhørende svar fra By- og Kulturforvaltningen. Indsigelserne omhandler primært en bekymring om påvirkningerne af Danmarks Jernbanemuseums jernbanerelaterede aktiviteter og VUCs aktuelle udvidelsesplaner, hvis gennemkørselsterminal A eller B etableres. De mange forskellige synspunkter og interesser nødvendiggør, at By- og Kulturforvaltningen indstiller til By- og Kulturudvalget at drøfte de ovenfor nævnte løsningsmodeller for busdriften.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter, hvilken løsningsmodel (vendeterminale eller gennemkørselsterminal) herunder fordele og ulemper, der ønskes for det videre arbejde med projektet Fyns Hovedbanegård.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

Fyns Hovedbanegård er en helhedsplan for området nord for Odense Banegård Center, og bliver udarbejdet i samarbejde med FynBus og rådgiverteamet Bang og Linnets Landskab og ViaTrafik.

### Fra bagside til forside

Odense banegård betjener i dag primært kunder via sydsiden af Odense Banegård Center, mens den mod nord fremstår som en bagside. Med indførelse af timemodellen, Odense Letbane og en opgradering af bustrafikken på Fyn, forventes en stigning i passagerer til og fra Odense Banegård Center på 50 % frem mod 2030. Dette har sammen med etableringen af en ny forplads syd for Odense Banegård Center i forbindelse med Odense Letbane, givet anledning til at gentænke og forbedre trafikafviklingen og tilgængeligheden omkring Odense Banegård Center. En åbning af Odense Banegård Centers nordlige side vil medføre øget tilgængelighed for alle og give forbedrede forhold for både den kollektive trafik, pendlere, bilister, cyklister og fodgængere.

### Øget tilgængelighed som formål

Helhedsplan for Fyns Hovedbanegård har til formål at gentænke brugen og udformningen af arealerne nord for Odense Banegård Center med henblik på et funktionelt og visuelt løft. Der ønskes en logisk helhed, hvor indbydende byrum og effektiv trafikafvikling integreres og skaber øget tilgængelighed og mobilitet for alle brugere. Yderligere skal en

helhedsplan for Fyns Hovedbanegård underbygge stedet som fremtidigt regionalt og nationalt knudepunkt, skabe en positiv ankomst til Odense og inspirere til mødet med byen. Her skal omstigninger mellem forskellige trafikarter ske effektivt og i omgivelser af høj kvalitet.

### **Moderne storby med bæredygtig transport**

Helhedsplan for Fyns Hovedbanegård bidrager til Byregion Fyns fælles strategiske infrastrukturplan og underbygger planstrategiens vision om at udvikle Odense til en moderne storby med bæredygtig transport, høj grad af tilgængelighed og optimal mobilitet for både den kollektive og private trafik. Ved øget tilgængelighed og effektiv kollektiv trafikafvikling, forbedres muligheden for mobilitet og bæredygtig transport i Odense, på Fyn og i Danmark. Hurtig adgang til de væsentligste trafikale knudepunkter er afgørende for virksomheder og bosætning. En god infrastrukturel løsning af projektet Fyns Hovedbanegård er derfor en god løsning for både Odense, Fyn og Danmark.

### **Forundersøgelser og løsningsmodeller for bustrafikken**

By- og Kulturförvaltningen har i samarbejde med FynBus og rådgiverteamet udarbejdet en række forundersøgelser af området nord for Odense Banegård Center med henblik på at definere mulige bud på en fremtidig helhedsplan. Bustrafikken er sammen med parkerings- og adgangsforhold blandt de væsentligste funktionelle elementer i helhedsplanen, hvorfor disse elementer også er blevet undersøgt enkeltvis. I det følgende behandles bustrafikken, da to principielt forskellige løsningsmuligheder for den fremtidige bustrafik nord for Odense Banegård Center har givet anledning til en række kommentarer fra interessenter, herunder specielt Danmarks Jernbanemuseum, HF & VUC Fyn, DSB og Banedanmark.

Løsningsmodellerne for bustrafikken er beskrevet i det følgende og kommentarer fra interessenter er sammenfattet i vedhæftede hvidbog. Interessenternes kommentarer indeholder primært en bekymring omkring gennemkørselsterminal A og B, herunder specielt omkring påvirkningerne af Danmarks Jernbanemuseums jernbanerelaterede aktiviteter og VUCs aktuelle udvidelsesplaner. Danmarks Jernbanemuseum er bl.a. bekymret for museets fremtidige drift, hvis busser fremadrettet skal passere museets sporareal. VUC udviser bekymring for deres aktuelle planer om etablering af en idrætshal, da en busgade vil påvirke byggeriet helt eller delvist.

- **Vendeterminale for busserne (se bilag)**

En vendeterminale for busserne fastholder den eksisterende struktur, hvor trafikken føres ind og ud af området fra samme sted ved Thomas B. Thriges Gade. Busserne optager herved et stort manøvre-areal til at vende på og skaber derved en midterhelle på 10-12 m, der er svær at aktivere. Dette medfører omvejskørsel og mindsker pladsen til andre funktioner i byrummet, herunder blandt andet parkeringspladser, opholdsfaciliteter og beplantning. Meromkostningerne for bussernes omvejskørsel ved etablering af en vendeterminale, vurderes af FynBus til 6-7 mio. kr. årligt. En vendeterminale har begrænset kapacitet, og kan derfor kun i mindre omfang underbygge en udvikling af bustrafikken fremadrettet. En vendeterminale kan etableres med få konsekvenser for interessenter, men vil i mindre grad opfylde projektets formål.

- **Gennemkørselsterminal for busserne (se bilag)**

En gennemkørselsterminal for busserne skaber en ny struktur i området nord for Odense Banegård Center, der medvirker til at åbne området op for bustrafik. En gennemkørselsterminal kan etableres på et mindre areal og frigiver derved plads til andre funktioner i byrummet, herunder blandt andet parkeringspladser, opholdsfaciliteter og beplantning. En gennemkørselsterminal er for bustrafikken den optimale løsning, både for trafikafviklingen og driftsøkonomien. Der sikres en effektiv og fleksibel afvikling af den kollektive trafik, der giver gode muligheder for udvikling af bustrafikken fremadrettet. En gennemkørselsterminal vil for bustrafikken betyde bedre forbindelser til de omkringliggende områder og derved øge mobiliteten. En gennemkørselsterminal opfylder projektets formål, men vil påvirke flere interessenter væsentligt, herunder specielt Danmarks Jernbanemuseum og HF + VUC Fyn (Se vedhæftede hvidbog).

På baggrund af det foreliggende materiale og med det forbehold, at Trafik- og Byggestyrelsen vil skulle besigtige området, for at kunne give en mere præcis vurdering, har Trafik- og Byggestyrelsen vurderet, at der kan arbejdes videre med en gennemkørselsterminal, hvis der etableres de fornødne sikkerhedsmæssige foranstaltninger, herunder et bomanlæg, eventuelle spoler og tændsted (se vedhæftede hvidbog for yderligere kommentarer fra Trafik- og Byggestyrelsen). Ved etablering af en gennemkørselsterminal, underlægges busdriften Danmarks Jernbanemuseums togdrift. Det vil sige, at busserne holdes tilbage, når et tog skal forbi. Bomanlægget regulerer lukningen af busvej, når museets tog skal passere. ViaTrafik vurderer, at Danmarks Jernbanemuseums kørselsomfang er foreneligt med busdriften. FynBus og ViaTrafik vurderer begge, at det er muligt at tilrettelægge busdriften, så den så vidt muligt rammer de tidspunkter, hvor busvejen forventes at være åben for passage. Derved mindskes påvirkningen af museets togdrift mest

muligt. Politiet er forelagt projektets hovedidéer og har på nuværende tidspunkt ingen indsigelser. Hvis der arbejdes videre med en gennemkørselsterminal, bliver projektet sendt i høring hos Politiet.

By- og Kulturforvaltningen vurderer i samarbejde med FynBus og rådgiverteamet, at en gennemkørselsterminal samlet set opfylder projektets formål bedst ved at integrere effektiv og fleksibel kollektiv transport med flest mulige byrumskvaliteter og derved øget tilgængelighed. En gennemkørselsterminal sikrer den optimale og mest fleksible afvikling af bustrafikken, hvorved der opnås en årlig besparelse på 6-7 mio. kr., jf. beregninger fra FynBus. Yderligere frigiver en gennemkørselsterminal plads til andre væsentlige funktioner i byrummet, herunder flere parkeringspladser, bedre vente- og opholdsfaciliteter, mulighed for bedre adgangsforhold, beplantning mv. En gennemkørselsterminal understøtter Strategi Fyn 2014-2017, Odense Kommunes planstrategi 2015 og Kommuneplan 2016-2028 og underbygger den igangværende udvikling af Odense til en moderne og bæredygtig storby med øget tilgængelighed og mobilitet. Dog vil en gennemkørselsterminal, som beskrevet, påvirke Danmarks Jernbanemuseums jernbanerelaterede aktiviteter, VUCs aktuelle udvidelsesplaner og kræve etablering af en række sikkerhedsmæssige foranstaltninger ved krydsning mellem busgade og jernbanespor.

### **Bemærkninger fra interessenter**

Igennem dialogen med interessenterne er projektets kompleksitet blevet tydeliggjort. By- og Kulturforvaltningen har udarbejdet vedhæftede hvidbog på baggrund af bemærkninger og hørings svar fra interessenter.

### **Økonomi**

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

### **Bilag**

Fyns Hovedbanegård\_Vendeterminale\_Gennemkørselsterminal A og B

Hvidbog vedr. Helhedsplan for Fyns Hovedbanegård

# Punkt 12: Omprioriteringer i den kollektive trafik, 2016

13.05.16-G01-11-15

## Resume

By- og Kulturudvalget drøftede på møde den 12/1 2016 forslag til omprioriteringer i den kollektive trafik i 2016, som følge af ledningsarbejdernes indgriben i den kollektive trafik. En indgriben der betyder omkørsler og forsinkelser på grund af forringet fremkommelighed. Flere af de berørte ruter er passagertunge ruter, hvor det vil være uhensigtsmæssigt at nedsætte frekvensen, da det kan medføre et stort passagerfrafald. By- og Kulturudvalget har derfor på samme udvalgmøde bedt By- og Kulturforvaltningen komme med forslag til omprioriteringer inden for den eksisterende ramme, som vurderes at medføre mindst mulig passagerfrafald.

Ledningsomlægningerne i 2016 forventes at medføre merudgifter til den kollektive trafik på 4.200.000 kr. for at opretholde frekvensen på ruterne berørt af ledningsomlægningerne. Merudgiften har tidligere været estimeret til at udgøre ca. 8.500.000 kr., men er efterfølgende nedjusteret af FynBus bl.a. som følge af optimeringer af køreplan og en forskydning i anlægsarbejder i 2016.

Foruden merudgiften som følge af letbanearbejdet, forventes der, med betydelig usikkerhed, en merudgift/mindreindtægt på den kollektive trafik på op til 5.900.000 kr. i 2016, som hovedsagligt kan henføres til vigende passagerindtægter, herunder FynBus' forventning om et passagerfald i 2016 på 2 %. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at dette er udtryk for et "worst-case scenarie" og anbefaler, at der ikke p.t. sker kompenserende tiltag for at imødekomme denne meget usikre vurdering. Dette understøttes også af, at det forventede regnskab 2015 for den kollektive trafik, på nuværende tidspunkt er mere positivt, end da budgettet for den kollektive trafik for 2016 blev vedtaget i sensommeren 2015.

By- og Kulturforvaltningen og FynBus har undersøgt, hvilke muligheder der er for omprioriteringer indenfor rammen for kollektiv trafik, og er nået frem til følgende muligheder:

1. Udfase tilbuddet "Odense Rundt for en 10'er", når Rejsekortet indføres i november 2016.
2. Tilpassede regionale køreplaner - som dermed overflødiggør bybusafgange.
3. Nedlægge sparsomt benyttede ture med under 7 passagerer.
4. Nedlægge kørsel med færre end 20 passagerer pr. time i det samlede system.
5. Nedlægge kørsel i sparsomt benyttede områder eller strækninger.
6. Gennemgang af strategitiltag fra 2014.
7. Omprioritere fra anlægsområdet 1.000.000 kr. fra cykelparkering og 1.000.000 kr. fra inforskærme ved knudepunkter fra "Strategi for kollektiv trafik 2014-2020".
8. Forbedre fremkommelighed for busser på letbanestrækningen.

Ældrerådet og Handicaprådet høres i sagen, inden der skal træffes beslutning på By- og Kulturudvalgets møde den 1/3 2016.

## INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

### 1. Udfase tilbuddet "Odense rundt for en 10'er", når Rejsekortet indføres til november 2016.

FynBus' bestyrelse har vedtaget, at Rejsekortet indføres på Fyn i november 2016. Det betyder, at Kvikkortet, og muligheden for at videreføre rabatordningen i dens nuværende form forsvinder. Alle muligheder for at videreføre "Odense Rundt for en 10'er" efter Rejsekortets indførelse er forbundet med en række store udfordringer, som ses i nedenstående skema.

Løsningsmulighed, hvis  
rabatordningen overføres til

Udfordringer

## Rejsekortet

### Odense som ét takstområde

Vil give udfordringer i forhold til ambitionen om Fyn som ét takstområde, som der arbejdes for.

### Tilbagebetalingsmodel

Kunder betaler normal takst ved rejsen, men differencen tilbagebetales efterfølgende

- Forvirrende for kunderne (den egentlige pris kan ikke ses af kunderne, der lægger ud for differencen),
- et udviklingsprojekt,
- administrativt tungt.

### "Viborgløsningen"

Rabatten kan kun fås i bybusser

Kunder vil opleve forskellig pris ved rejser i Odense Kommune afhængig af, om der benyttes by- eller regionale ruter, og vil skabe forvirring for kunder i Odense.

### App som betalingsmulighed for rejser i Odense (uafhængig af Rejsekortet)

- App skal udvikles. Skøn på udviklingsarbejde: ca. 100.000 kr.
- Passagerer kan ikke optjene rabatter, som kan benyttes til rejser på Rejsekort uden for Odense.
- FynBus får færre oplysninger om kundernes rejsemønstre, og dermed bliver datagrundlaget for at planlægge buskørsel dårligere.

FynBus vurderer at alle de ovenstående muligheder for at videreføre Rejsekortet er forbundet med så store udfordringer, at ingen af løsningerne er attraktive.

"Odense rundt for en 10'er" kan i dag desuden benyttes i de regionale ruter. Ordningen har dermed også indflydelse på Region Syddanmarks indtægter. FynBus planlægger at udvide den regionale drift med flere hurtige afgang og øget frekvens. Denne serviceforbedring vil også komme Odense til gode, da indpendling i bus forbedres. FynBus vurderer, at det ikke vil være rimeligt, at fastholde indtægterne til regionen på et lavere niveau end der generelt er gældende på Fyn. De regionale ruter transporterer ca. 30 % af passagererne i Odense.

På baggrund af ovenstående anbefaler FynBus og By- og Kulturforvaltningen, at Odense rundt for en 10'er udfases, når Rejsekortet indføres. En overgang til de almindelig gældende takster for Fyn vil for Odense Kommune give en merindtægt på ca. 5.000.000 kr. om året fra 2017. Denne merindtægt kan først indhentes fra 2017, men via en overførelsesaftale kan FynBus dække underskuddet i 2016 mod en forventning om, at det kan indhentes i løbet af 2017.

For passagerer, der benytter Rejsekortet ofte, kan der for en rejse i Odense opnås en turpris på 11,25 kr. for en voksen. Hvis Rejsekortet benyttes sjældent vil en tur i Odense koste 15 kr. Se vedlagte notat "Bilag: Videreførelse af Odense rundt for en 10'er, når rejsekortet indføres".

## 2. Tilpassede regionale køreplaner - som overflødig gør bybusafgange

På hovedstrækningerne i Odense Kommune kører både bybusser og regionale ruter. På tidspunkter, hvor frekvensen er høj som f.eks. om eftermiddagen, kan kunderne opleve, at en by- og en regionalbus kører "oven i hinanden" på disse hovedstrækninger (og altså ikke er fordelt, så den bedste frekvens opnås). Dette skyldes forskellige bindinger for de forskellige ruter.

På grund af letbanearbejdet ændrer FynBus på de regionale ruter senere i 2016, så de ikke længere kører dobbeltradialt ("via Odense"), men enkeltradialt (ruterne "klippes over" i Odense). Denne ændring gør, at de regionale ruter om eftermiddagen (13.30-17.30) indpasses bedre med køreplanen for bybusserne. Dermed bliver det muligt på nogle strækninger i eftermiddagsmyldretiden at fjerne en bybusafgang i timen, uden at frekvensen opleves som nedsat på hovedstrækningerne, da afgang blot køres af en regional bus.

Konsekvensen ved at fjerne en bybusafgang er, at områder, hvor den regionale rute ikke kører, vil opleve forringet frekvens i tidsrummet 13.30-17.30. Frekvensen vil i eftermiddagsperioden falde fra 3 afgang i timen til 2 afgang i timen. De berørte områder ses på nedenstående kort og er: Stige, Søhus, Ubberud, Tarup, Højstrup, Bolbro og Tornbjerg.

Store uddannelsesinstitutioner som f.eks. Tornbjerg Gymnasium vil som i dag, blive betjent af dubleringsruter, og vil derfor ikke mærke ændringerne.

Ved at gennemføre alle dele af dette forslag kan opnås en besparelse på 4.000.000 kr. om året.

Dette er udspecificeret i nedenstående skema, opstillet i prioriteret rækkefølge ud fra By- og Kulturforvaltningens vurdering:

Område	Besparelse, kr.	Antal kortkunder i området	Gns. gangafstand til alternativ rute
Ejlstrup og Ubberud, rute 21	490.000	240	1270 m
Bolbro, Højstrup og Tarup, rute 31/32	2.228.000	Bolbro: 66 Højstrup: 125 Tarup: 544	Bolbro: 725 m Højstrup: 615 m Tarup: påvirkes ikke, da kunder kan benytte alternative ruter på samme stoppesteder
Søhus, Stige og Tornbjerg, rute 61	1.114.000	Søhus: 306 Stige: 532 Tornbjerg: 1129	Søhus: 870 m Stige: 2180 m Tornbjerg: 650 m
<b>samlet</b>	<b>3.832.000</b>	<b>2.942</b>	<b>-</b>

Det er vigtigt at bemærke, at den forøgede gangafstand kun er aktuel, såfremt kunderne ikke kan vente til næste afgang (2 gange i timen i stedet for 3 gange i timen).

### 3. Nedlægge sparsomt benyttede ture med færre end 7 passagerer

Dette forslag indebærer, at afgange nedlægges, hvis der er færre end 7 passagerer.

De tynde ture findes primært i morgen- og aften timerne. Nedlægges bybusafgange vil det dog flere steder stadig være muligt at benytte en regional rute i nærheden. Det vil dog for nogle passagerer medføre øget gangafstand.

Gruppe	Antal afgange	Besparelse, kr.	Forventet passagerfrafald
Hverdage	34	2.209.433	34.448
Lørdage	26	364.946	5.723
Søndage	58	919.644	14.000
Samlet	118	3.494.024	54.170

Turene er fordelt over flere ruter, men de ruter der optræder oftest er rute 40 til Sanderum og dernæst rute 112 til Skt. Klemens.

FynBus forventer at ændre/udvide det regionale rutenet ultimo 2016. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at det vil være uhensigtsmæssigt at nedlægge kørsel i ovenstående udvalgte områder, før det nye rutenet for regionens ruter er kendt.

Der gøres opmærksom på, at forslag 3, 4 og 5 indeholder nogle af de samme afgange, hvorfor den fulde besparelse ikke kan indhentes, hvis flere af disse forslag vælges.

### 4. Nedlægge kørsel med mindre end 20 passagerer pr. time i det samlede system

Dette forslag indebærer, at kørsel nedlægges på alle afgange på tidspunkter, hvor der er færre end 20 passagerer i det samlede system. Dette er udregnet for hverdage, lørdage og søndage. Det drejer sig igen om de tidlige og sene afgange. Flere steder vil det dog stadig være muligt at benytte den regionale rute, der dog for nogle passager vil medføre forøget gangafstand.

Gruppe	Besparelse, kr.	Passagerfrafald
--------	-----------------	-----------------

Hverdage	2.422.950	81.315
Lørdage	418.586	9.749
Søndage	1.642.788	36.420
Samlet	4.484.323	127.484

Da dette vil være en besparelse på samtlige ruter, og betyde et væsentligt forringet bybusnetværk, anbefales denne løsning ikke af By- og Kulturforvaltningen.

Der gøres opmærksom på, at forslag 3, 4 og 5 indeholder nogle af de samme afgange, hvorfor den fulde besparelse ikke kan indhentes, hvis flere af disse forslag vælges.

#### 5. Nedlægge kørsel i sparsomt benyttede områder eller strækninger

Dette forslag medfører, at kørsel i nogle bydele fjernes. Dette vil medføre forøgede gangafstande for kunderne i disse områder. Gennemføres alle dele af dette forslag, kan der spares 8.520.000 kr.

Der gøres opmærksom på, at forslag 3, 4 og 5 indeholder nogle af de samme afgange, hvorfor den fulde besparelse ikke kan indhentes, hvis flere af disse forslag vælges.

Mulighed for omprioritering	Forventet passagerfrafald, pr. år	Besparelse, kr.	Bemærkninger
5.1) Ingen bybus i Skt. Klemens	39.000	2.950.000	Denne rute blev igangsat som led i udmøntningen af ”Strategi for kollektiv trafik 2014”. Tiltaget har kun kørt i kort tid, hvorfor det ikke forventes at den fulde effekt af tiltaget er synligt endnu. By- og Kulturforvaltningen anbefaler derfor, at dette ikke indgår i omprioriteringen af midler, 2016. Selvfinansieringsgrad på hele rute 112 (OBC-Skt. Klemens): 33 % (2014) FynBus har opgjort kortkunderne området. Denne opgørelse viser, at de fleste kunder går til et stoppested på Stenløsevej og tager en bus herfra.
5.2) Ingen bus aften og weekend i Sanderum	40.600	1.950.000	Selvfinansieringsgrad på hele rute 40 (OBC-Sanderum): 23 % (2014)  Hvis kørslen nedlægges på driftssvage tidspunkter bliver afstanden til stoppesteder på alternative ruter op til 3 km.
5.3) Nedlæggelse af betjening i Villestofte, Spangsvej og Snestrup	10.200	1.320.000	I områderne er der mange ældrevenlige boliger. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at hvis denne rute nedlægges, kan det få nogle ældre til at benytte alternative kørselsordninger, og dermed muligvis medføre en merudgift til den visiterede kørsel. Selvfinansieringsgrad på hele rute 28-29 (Tarup/Villestofte-Hjallese):

			30 % (2014)
Nedlæggelse af betjening på Smedebakken og i Lumby	26.000	2.300.000	Selvfinansieringsgrad på hele rute 91-92 (Allesø/Lumby – Herluf Trolles Vej): 44 % (2014).  For nogle kunderne fjernest fra alternative stoppesteder på Bogensevej, Søhusvej og Otterupvej vil gangafstanden øges med op til 1,5 km.
<b>Samlet effekt</b>	115.800	8.520.000	-

FynBus forventer at ændre/udvide det regionale rutenet ultimo 2016. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at det vil være uhensigtsmæssigt at nedlægge kørsel i ovenstående udvalgte områder, før det nye rutenet for regionens ruter er kendt.

### 6. Gennemgang af strategitiltag, 2014

Som led i udmøntningen af strategien i 2014 blev der indført bl.a. lørdagskøreplan på alle søndage op til jul, indsat ekstra busafgange aftenen og weekend, samt etableret en ny rute fra Skt. Klemens til OBC. En effektmåling viser, at der er forskel på tiltagenes effekter set i forhold til passagertallet, og By- og Kulturforvaltningen vil nøje følge indsatserne. Erfaring viser, at det tager minimum 2 år før en ændring i kollektiv trafik slår fuldt igennem, og By- og Kulturforvaltningen mener derfor, at det er for tidligt at vurdere tiltagene og på den baggrund nedlægge dem. Tiltagene iværksat i 2014 koster tilsammen på årsbasis 2.800.000 kr. By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at tiltagene fortsætter.

### 7. Omprioritere fra anlægsområdet 1.000.000 kr. til cykelparkering og 1.000.000 kr. til infoskærme ved knudepunkter fra "Strategi for kollektiv trafik 2014-2020".

I "strategi for kollektiv trafik 2014-2020" er der afsat 1.000.000 kr. til cykelparkering og 1.000.000 kr. til infoskærme ved knudepunkter. Disse kan omprioriteres til at dække merudgifter forbundet med letbanearbejdet.

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at det er bedre at anvende midlerne på at opretholde serviceniveauet end til anlæg af cykelparkering og infoskærme. Der er igen i 2018 afsat midler til anlæg af miniterminaler.

### 8. Forbedret fremkommelighed for busser forud for letbanearbejdet

By- og Kulturudvalget bliver til mødet 1/3 2016 præsenteret for mulige tiltag, der skal forberede fremkommeligheden for busser på letbanestrækningen.

## EFFEKT

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

## Økonomi

Ledningsomlægningerne i 2016 forventes at medføre merudgifter til den kollektive trafik på 4.200.000 kr. for at opretholde frekvensen på ruterne berørt af ledningsomlægningerne. Merudgiften har tidligere været estimeret til at udgøre ca. 8.500.000 kr., men er efterfølgende nedjusteret af FynBus bl.a. som følge af optimeringer af køreplan og en forskydning i anlægsarbejder i 2016.

## Bilag

Videreførsel af Odense rundt for en 10er når rejsekortet indføres\_020216

## Punkt 13: Sparretornvej - vejlukning

05.01.02-G01-31-16

### Resume

I forbindelse med Munkebjergvejs forlængelse opsættes der støjskærme på den ydre del af Munkebjergvej, som skal reducere trafikstøjen. En mindre borgergruppe fra Sparretornvej har udtrykt ønske om, at få lukket den sydlige del af Sparretornvej ud imod Munkebjergvej således, at støjskærmen kan føres igennem, det er dog stadig muligt, at tilgå Munkebjergvej som cyklist eller fodgænger.

### Konsekvenserne ved lukningen af Sparretornvej

Sparretornvej er en lille lokal vej, som servicerer 37 enfamiliehuse. Vejen har i dag en sydlig samt en nordlig adgang til Munkebjergvej - se bilag 1. Det antages normalt, at en almindelig husstand generer to bilture pr. dag, hvilket betyder, at de to tilslutninger tilsammen servicerer ca. 74 bilture pr. dag.

Det er muligt at lukke Sparretornvejs sydlige udkørsel uden, at dette får en bemærkelsesværdig effekt på trafikafviklingen til og fra området. Beboerne ved den nordlige udkørsel oplever en mindre trafikstigning på ca. 75 biler pr. dag, hvilket i myldretiden svarer til ca. 7 biler. Fremkommeligheden reduceres en smule for beboerne ved den sydlige udkørsel, da disse skal bruge den nordlige udkørsel. Den væsentligste indvirkning ses i forhold til lastbiler, renovationskøretøjerne, da disse skal vende på Sparretornvej, hvilket kan medføre bakning m.m.

Den positive effekt ses ved et reduceret støjbillede for beboerne ved den sydlige udkørsel, da støjskærmen på Munkebjergvej ikke afbrydes. Det er desværre ikke undersøgt, hvor stor en effekt en gennemgående støjskærm har kontra en ikke gennemgående.

### Hvad mener borgerne på Sparretornvej

By- og Kulturforvaltningen har foretaget en høring af beboerne på Sparretornvej, hvor grundejerne havde mulighed for at give deres mening til kende om forslaget samt give en begrundelse for deres svar. Ud af de i alt 37 husstande har 25 responderet på høringen, hvor 10 husstande er for lukningen og 15 er imod lukningen.

Primært begrundes "Ja" svarene med, at støjen fra Munkebjergvej ønskes reduceret.

For "Nej" svarene er begrundelserne typisk:

1. Mere trafik i den nordlige ende af Sparretornvej, som skaber trængsel og støj for de lokale beboer.
2. Det besværliggør ind- og udkørslen til Sparretornvej og giver en stor omvejskørsel.
3. Der går mange år, før trafikken på Munkebjergvej stiger og effekten af støjskærmen mærkes.
4. Det er kun beboerne ved den sydlige udkørsel, som får gavn af den gennemførte støjskærm.
5. Personbiler med anhænger, lastbiler, renovations- og redningskøretøjer får problemer med at vende på Sparretornvej, hvis denne lukkes, og de skal i nogle tilfælde bakke.

### Konklusion

Lukningen af Sparretornvej syd har kun en gavnlig effekt for de omkringliggende boliger i form af et reduceret støjbillede fra Munkebjergvej. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at såvel omkostningerne som generne for de resterende beboer er for høje til, at lukningen bør gennemføres. På denne baggrund finder By- og Kulturforvaltningen ikke, at der er grundlag for at lukke Sparretornvej syd ud imod Munkebjergvej.

### Bilag

Bilag 1

## Punkt 14: KOMHEN tællinger 2015

00.15.12-G01-1-16

### Resume

Økonomiudvalget har besluttet, at Odense Kommune deltager i de nationale tælleuger hvert år i uge 43 – 45. Desuden har Økonomiudvalget besluttet, at alle fagudvalg orienteres om resultaterne af tællingerne. I KOMHEN-tælleugerne registreres samtlige henvendelser fra borgere og erhverv. Målet er, at de indsamlede data efterfølgende skal bruges til at sikre, at kommunerne benytter de mest effektive kommunikationskanaler.

By- og Kulturforvaltningen har deltaget i optællingen af borgerhenvendelserne. Det er fjerde år, der tælles. Tællingerne er et led i den fælleskommunale digitaliseringsstrategi, og har til formål at flytte borgerhenvendelserne til de mest effektive digitale kanaler. Målet er, at 80 % af kommunikationen skal foregå digitalt, og at informationshenvendelserne reduceres med 50 % ved udgangen af 2015.

Odense Kommune har opnået de nationale mål, idet informationshenvendelserne er reduceret fra 48 % til 24 %, transaktionshenvendelserne er reduceret med 77 % og udgående papirbreve er reduceret fra 47 % til 4 % i tidsrummet 2011 – 2015.

Der er registeret samtlige henvendelser til By- og Kulturforvaltningens administration. I de 3 uger tællingerne foregik registrerede medarbejderne 11.265 borgerhenvendelser. Henvendelserne viser, at der fortsat er forholdsvis mange henvendelser på e-mail, telefon og ved personlig fremmøde. Mange af henvendelserne er relateret til informationsøgning og vejledning. Dette er generelt for alle forvaltninger, hvor over 52 % af alle henvendelser er af denne type. Henvendelserne samler sig om Byggesag, Kirkegård, Mobil i Odense, Idræt, Kultur og Vejområdet.

Sammenlignet med tællingen i 2014 er der sket et fald i personlige henvendelserne til Kirkegårdsadministration på 77 %. Henvendelserne på e-mail til By- og Kulturforvaltningen viser en stigning på 54 %. Ligeledes er der sket en stigning i telefoniske henvendelser på 28 %. En del af forklaringen på stigningen er, at der samtidig er sket en stigning i sagsoprettelser på 53 %. Stigningen i anvendelsen af disse kanaler styrker behovet for en fortsat fokusering på flytningen af henvendelserne til billigere og mere effektive kanaler.

Tællingerne giver anledning til, at forvaltningen arbejder videre med en analyse af resultaterne med henblik på en yderligere effektivisering af håndteringen af borgerhenvendelserne.

Forvaltningen arbejder videre med 4 områder med en undersøgelse af, om:

1. Flere borgerhenvendelser kan håndteres via hjemmesiden frem for telefon og e-mail.
2. Personlige henvendelser kan håndteres mere effektivt. Her er det vigtigt at undersøge, om der er behov for et differentieret serviceniveau i forhold til erhvervshenvendelser.
3. ”Information om egen sag” henvendelser kan effektiviseres ved flytning til mere fordelagtige kanaler f.eks. selvbetjening og hjemmesiden.
4. Det bør undersøges om henvendelser om råd og vejledning kan flyttes til hjemmesiden og digital post.

Ved kommende tælling i efteråret 2016 og de efterfølgende år vil det være muligt at måle, om indsatsen flytter henvendelsesmønstret i den ønskede retning. By- og Kulturforvaltningen overvejer, om det fortsat er hensigtsmæssigt, at alle tæller eller om tællingerne bør fokuseres på de områder, hvor der er størst volumen og derved størst potentiale for effektiviseringsgevinst.

### Bilag

Anbefalinger\_BKF2015

## Punkt 15: Status på udbud af håndværkerydelser

00.00.00-000-5-16

### Resume

I september 2014 blev der for byrådet fremlagt en beskrivelse af Odense Kommunes indkøb af håndværkerydelser. I materialet blev der fremlagt anbefalinger til, hvordan kommunen skulle udbyde og håndtere indkøb samt indgå kontrakter af håndværkerydelser. Byrådet gav sin fulde opbakning til, at indkøb af håndværkerydelser skulle konkurrenceudsættes, og en systematisk opfølgning etableres. I processen skulle der være fokus på markedsdialog samt en åben og gennemsigtig proces for små og store leverandører.

Der er således i november 2015 indgået i alt 75 kontrakter med 31 leverandører fordelt på 11 forskellige fagområder (tømrer, murer, tag, VVS osv.). Kontrakterne har været inddelt i forskellige distrikter, så størrelsen på de enkelte kontrakter blev reduceret og herunder gjort attraktive for såvel store som små leverandører. Kontrakterne gælder for hele Odense Kommune og gælder for håndværksmæssige vedligeholdelsesopgaver under 50.000 kr.

Udbuddene er gennemført som begrænsede udbud, hvilket betød en opdeling i 2 faser: en prækvalifikationsfase samt en udbudsfasen. Under prækvalifikationen har alle virksomheder, der har ønsket at deltage, kunne anmode om dette. Blandt de, der havde anmodet, blev der konkret prækvalificeret på baggrund af sammenlignelige referencer inden for 3 kategorier: Faglig bredde, længerevarende samarbejder og erfaring med at levere til forskelligartede modtagere. De prækvalificerede virksomheder blev udvalgt på baggrund af deres angivne referencer, og disse fik mulighed for at afgive tilbud på det endelige udbudsmateriale. Prækvalifikationen foregik fra midten af juni frem til midten af august, og den endelige udbudsrunde løb fra starten af september og frem til midten af oktober. Herefter blev der evalueret på baggrund af de indleverede tilbud. Kontrakterne blev tildelt på baggrund af: Pris 75 %, Kvalitet 15 % og Samarbejde 10 %.

Aktuelt anmodede 118 forskellige virksomheder om at blive prækvalificeret til det kommende udbud, og 105 af disse blev prækvalificeret. 74 virksomheder valgte efterfølgende at afgive tilbud. Der er pr. 1/1 2016 indgået 75 kontrakter med 31 forskellige leverandører. Der er inden for de fleste fagområder indgået kontrakt med samme leverandør på tværs af flere eller alle distrikter. Foruden at hvert distrikt har en hovedleverandør tilknyttet hvert fagområde, er der også en sekundær samt en tertiær, som kommer i spil, hvis den første f.eks. ikke kan løfte opgaven eller hvis kontrakten bringes til ophør.

Alle interesserede har kunnet byde på kontrakterne, men der er primært indgået kontrakt med lokale håndværkere eller med virksomheder med afdeling i Odense. Helt konkret så har 23 af de 31 leverandører hovedsæde eller underafdeling i Odense Kommune. Blandt de 8 resterende leverandører ligger de 6 på Fyn dog uden for Odense Kommune.

Der har igennem hele udbudsprocessen været fokus på dialog og involvering af de relevante brancher og parter. Dette er blandt andet gjort ved at lægge udbudsmaterialet til offentlig høring i en måned, hvor relevant materiale blev gjort tilgængeligt for alle, der havde interesse i at læse og kommentere på dette. Formålet har været at finde og minimere uklarheder i materialet, og derigennem mindske problemstillinger og uklarheder i den efterfølgende udbudsfasen. Herudover har der været afholdt branchedialogmøder med organisationerne på området og åbne informationsmøder for alle interesserede.

For opgaver over 50.000 kr. vil der ske tilbudsindhentning fra opgave til opgave via en digital leverandørportal. Alle leverandører, der ønsker at byde på disse opgaver, har kunnet (og kan fremadrettet) registrere sig på Odense Kommunes digitale leverandørportal. For at blive registreret på portalen skal man som leverandør godkende byrådets vedtagne arbejdsklausul. Hermed sikres, at alt kommende vedligeholdelsesarbejde gennemføres af håndværkere, som har læst og accepteret Odense Kommunes arbejdsklausul.

Pr. 1/1 2016 har 265 virksomheder registreret sig på Odense Kommunes Leverandørportal.

## **Punkt 16: Orientering - diverse**

00.22.00-P35-2-16

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

- Konference i Kollektiv Trafikforum den 24/5 - 25/5 2016
- Redegørelse vedr. Munkebjergvej, Hestehaven og Landbrugsvej

### **Bilag**

Trafikkonference - maj 2016