

REFERAT By- og Kulturudvalget 2014-2017 d. 05-09-2017

Mødedato Tirsdag d. 05. september 2017 kl. 08:30

Mødested Slottet, Salen, Indgang C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Boliger på Rugårdsvej 18-20 (Falcks tidligere hovedstation). Kommuneplantillæg nr. 12 og lokalplan nr. 1-801 til endelig vedtagelse.....	3
Odins Bro. Lokalplan nr. 1-801 til endelig vedtagelse.....	5
Boliger i den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade. Lokalplan nr. 0-855 til endelig vedtagelse....	7
Kapacitetsplanlægning børneinstitution Næsby.....	9
Godkendelse af flytning af udkørende gruppe.....	13
Anlægsprioritering inden for "Handlingsplanen for mobilitet og byrum" og kollektiv trafik.....	16
Anvendelse af bygninger på Odense Kaserne.....	25
Lukket:	29
Lukket:	30
Lukket:	31
Boliger og butikker i Nørregade 77-79 (Tigergården). Forudgående høring for ændring af kommuneplan nr. 1-801 til endelig vedtagelse.....	32
Principper for rutenet for bybusser, når letbanen går i drift.....	35
Ansøgning om godkendelse af 3. bestillingskontor.....	41
Orientering om ny planlov 2017.....	44
Orientering om trafikale ændringer i Vesterbrokvarteret.....	51
Orientering om pulje til ombygning af køkkener på plejecentre.....	52
Baltic Pipe. Energinets planlægning for gasledning mellem Norge og Polen.....	53
Forslag om fredning af Hesbjergkilen ved Hesbjerg.....	54
Aktuelle sager.....	56

Punkt 1: Boliger på Rugårdsvej 18-20 (Falcks tidligere hovedstation). Kommuneplantillæg nr. 12 og lokalplan nr. 0-805 til endelig vedtagelse

01.00.00-G01-93-16

Resume

By- og Kulturudvalget besluttede den 3/4 2017 at fremlægge forslag til kommuneplantillæg nr. 12 og lokalplanforslag nr. 0-805 for Rugårdsvej 18-20 i 8 ugers offentlig høring.

Planforslagene har været i offentlig høring fra den 10/5 til 6/7 2017. Der er i perioden indkommet 2 høringssvar. By- og Kulturforvaltningen foreslår, at forslaget vedtages uden ændringer.

Lokalplanen er udarbejdet for at muliggøre boliger på den tidligere Falck-grund.

Effekt

Flere indbyggere i Odense

De kommende boliger ligger ganske tæt på Odense bymidte, og vil med boliger i høj kvalitet tiltrække flere indbyggere til Odense.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender:

1. Høringssvar besvares som foreslået i hvidbogen.
2. Lokalplan 0-805 Rugårdsvej 18-20, Service og boliger vedtages endeligt.
3. Kommuneplantillæg nr. 12 vedtages endeligt uden ændringer.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen med følgende præcisering til indstillingspunkt 2, at byggefelt C rykkes ca. 1,2 meter ind mod opholdsarealet. Kortbilag 2 over de fremtidige forhold rettes til.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Lokalplanen er udarbejdet for at muliggøre opførelse af 12.700 m² byggeri i form af cirka 144 boliger på hjørnet af Rugårdsvej og Fjordsgade, hvor redningsvirksomheden Falck tidligere har haft hovedstation i Odense.

I høringsperioden er der indkommet 2 høringssvar. Høringssvarene er samlet i en hvidbog, hvor der også er givet forslag til svar på de indsendte høringssvar.

De væsentligste forhold i høringssvarene har været:

- At ny bebyggelse ikke er tilpasset omgivelserne, og ikke bør nedtrappe til 3 etager, men derimod fortsætte i 4-5 etager.
- At lokalplanen ikke bør stille krav om facadespring, da dette vil skabe risikozoner for uriner og vil medføre flere omkostninger til projektet.
- Et ønske om parkeringskælder for at forbedre byggeriets opholdsarealer.
- En portgennemkørsel i bebyggelsen i stedet for hul i husrækken.
- At ny bebyggelse bliver for høj, og derved vil tage udsigten fra eksisterende boliger.

Lovgrundlag

- Lokalplanen er udarbejdet i henhold til Planlovens kapitel 5.
- Kommuneplantillægget er udarbejdet i henhold til Planlovens kapitel 4.

By- og Kulturforvaltningens vurderinger af de indkomne høringssvar

By- og Kulturforvaltningen har vurderet, at de indkomne høringssvar ikke giver anledning til ændringer i planforslagene.

Der har været arbejdet med byggeriets indpasning i området og været fokus på at skabe attraktive boliger af høj arkitektonisk kvalitet. Et af virkemidlerne til at opnå denne kvalitet og variation er, at der skal ske forskydninger i facaden. Derudover skal variationen ligeledes ske ved skift i farver samt frem- og tilbagespring i murværket. Forvaltningen vurderer, at spring i etagehøjder på den ny bebyggelse skaber et varieret byrum med indpasning i forhold til de omkringliggende gaderum og bebyggelser.

Handlemuligheder

- Kommuneplantillæg nr. 12 vedtages endeligt uden ændringer.
- Lokalplan nr. 0-805 for Rugårdsvej 18-20, Service og boliger vedtages endeligt uden ændringer.
- Komme med ændringer til planerne, som indarbejdes af By- og Kulturforvaltningen, hvorefter nyt forslag sendes i høring. Alternativt kan planerne med ændringer forelægges By- og Kulturudvalget igen.
- Planerne vedtages ikke.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Bilag

Lokalplan 0-805, Rugårdsvej 18-20

Kommuneplantillæg nr. 12 Rugårdsvej 18-20

Hvidbog_Lokalplan 0-805 Rugårdsvej 18-20

Punkt 2: Odins Bro. Lokalplan nr. 1-801 til endelig vedtagelse

01.02.05-P16-157-16

Resume

By- og Kulturudvalget besluttede den 18/4 2017 at fremlægge forslag til lokalplan nr. 1-801 Odins Bro i 8 ugers offentlig høring.

Planforslaget har været i offentlig høring fra den 21/4 til den 16/6 2017. Der er indkommet to høringssvar.

Høringssvarene har givet anledning til enkelte ændringer, der bedre beskriver de faktiske forhold.

Efter planlovens § 13, stk. 2 skal der tilvejebringes en lokalplan, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder.

Odins Bro er blevet anlagt på baggrund af en VVM-tilladelse (10/3 2010) samt et regionplantillæg, men der er ikke udarbejdet den lovpligtige lokalplan. Denne lokalplan udgør dermed den lokalplanretlige lovliggørelse.

Lokalplanforslaget omfatter bro og vejstrækning Odins Bro samt udvidelsen af Ejbygades nordlige del fra to til fire spor.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af Odensemålene.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender:

1. Høringssvarene besvares som foreslået i hvidbogen.
2. Lokalplan nr. 1-801 Odins Bro vedtages endeligt med de foreslåede ændringer.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

By- og Kulturforvaltningens vurdering af høringssvar

Det er By- og Kulturforvaltningens vurdering, at ændringer som følge af høringssvar er af planteknisk karakter uden væsentlig indvirkning på planens hensigter i øvrigt. Der henvises til hvidbog for udspecificering.

Lovgrundlag

Lokalplanen er udarbejdet i henhold til Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Bilag

Lokalplan 1-801, Odins Bro

Hvidbog med høringssvar

Punkt 3: Boliger i den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade. Lokalplan nr. 0-855 til endelig vedtagelse

03.00.00-P16-1-17

Resume

By- og Kulturudvalget besluttede på møde den 2/5 2017 at fremlægge forslag til lokalplan nr. 0-855 for Boliger i den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade i 8 ugers offentlig høring.

Lokalplanforslaget har været i offentlig høring fra den 5/5 til den 3/7 2017. Der er i høringsperioden ikke indkommet høringssvar og By- og Kulturforvaltningen foreslår, at forslaget vedtages uden ændringer.

Lokalplanen er udarbejdet for at muliggøre anvendelsen af 2 etager i den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade-byomdannelse til boligformål i tillæg til gældende anvendelse til erhverv og service.

Effekt

Flere indbyggere i Odense

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at lokalplanen bidrager til byens udvikling i kraft af muligheden for at bygge boliger til et stigende antal tilflyttere og derved bidrage til en tæt storby bygget på kvalitet.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender, at forslag til lokalplan nr. 0-855 Boliger i den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade vedtages endeligt uden ændringer.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Baggrund

Lokalplanen er udarbejdet for, i tillæg til den nuværende mulige anvendelse til erhverv eller service, at anvende 4. sal til boligformål i to bebyggelser i den nordlige del af byomdannelsesprojektet "Fra Gade til By" på Thomas B. Thriges Gade. Lokalplanen giver mulighed for 6-8 boliger.

Der er ikke indkommet høringssvar i høringsperioden.

Lovgrundlag

Lokalplanen er udarbejdet i henhold til Planlovens kapitel 5.

Handlemuligheder

- Lokalplanen vedtages endeligt uden ændringer.
- Komme med ændringer til lokalplanen, som indarbejdes af By- og Kulturforvaltningen, hvorefter nyt forslag sendes i høring. Alternativt kan lokalplanen med ændringer forelægges By- og Kulturudvalget igen.
- Lokalplan vedtages ikke.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Bilag

0-855 Boliger i den nordlige del af Thomas B. Thriges Gade

Punkt 4: Kapacitetsplanlægning børneinstitution Næsby

00.30.00-A00-12-17

Resume

I forbindelse med den årlige kapacitetstilpasning i antallet af pladser inden for dagtilbud vurderes et behov for at nedlægge 30 børnehavepladser i området Næsby/Kroggård.

Der har de sidste par år været en del ledige børnehavepladser i Næsby/Kroggård-området, og der forventes også ledige pladser i årene, der kommer.

Det påtænkes derfor at nedlægge Børnehuset Hyldemor, Bogensevej 36, som er en integreret institution med 13 vuggestuebørn og 33 børnehalebørn. Børnehuset holder til i et eksternt lejemål, som vil blive opsagt af By- og Kulturforvaltningen til fraflytning 1/6 2018.

De sparede driftsmidler anvendes til genhusning og kapacitetstilpasning i området som følger:

- Reetablering af Hyldemors vuggestuepladser i det nærved liggende børnehus, Louisegården.
- Omlægning af vuggestuepladser fra Børnehuset Spurvelund til Børnehuset Eventyrgården, som samtidig bliver en ekstra integreret institution i lokalområdet.
- I Børnehuset Spurvelund ændres de omlagte vuggestuepladser til nye børnehavepladser.

Ovenstående kapacitetstilpasning giver en samlet reduktion på i alt 43 børnehavepladser. Da målet var en reduktion på i alt 30 pladser, opnormeres de øvrige børnehuse i området med i alt 13 børnehavepladser.

Samlet set nednormeres med 30 børnehavepladser i området, mens antallet af vuggestuepladser fastholdes. Slutresultatet bliver en bedre fordeling af børn i forhold til behovene i området.

Vuggestuebørnene fra Spurvelund og Eventyrgården forbliver i deres huse indtil de enten bliver børnehalebørn (Spurvelund) eller går i skole (børnene fra Eventyrgården).

Der vil være børnehave i Hyldemor frem til 28/2 2018, hvorefter nogle børn vil overgå til forårs-SFO, og de øvrige kan starte i deres nye børnehave i området. Vuggestuen (Hyldemor) kan forblive frem til ca. 1/5 2018, hvorefter de omplaceres til de nyetablerede vuggestuer i området.

I overgangs- og opstartsperioden vil der være fokus på en god overgang for børnene samt på et højt informationsniveau i forhold til forældrene, ligesom der vil blive tilrettelagt inddragelsesprocesser, hvor det er relevant.

De bygningsmæssige ændringer i Louisegården og Eventyrgården forventes at være klar omkring 1/5 2018. Alle ombygningsarbejder udføres af By- og Kulturforvaltningen.

Opgaven med at sikre lokationstilpasning til samling af aktiviteterne i henholdsvis Eventyrgården, Louisegården og Spurvelund sker i samarbejde mellem By- og Kulturforvaltningen og Børn- og Ungeforvaltningen, hvor Ejendomsudvikling og Salg tilser, at opgaven løses i overensstemmelse med principperne i den politiske beslutning "Vores Bygninger" og ombygningsarbejdet varetages af Byggeri.

Udgifterne til fraflytning af Hyldemor samt ombygning og indretning af henholdsvis Eventyrgården, Louisegården og Spurvelund udgør i alt 3.328.000 kr. Anlægsudgiften afholdes i 2018 og finansieres gennem husleje- og driftsbesparelser som følge af nedlæggelsen af børnehuset Hyldemor i årene 2018-2023. Herefter tilgår driftsbesparelsen effektiviseringskravet på "Vores Bygninger".

Nærværende sag vil medføre et mindre midlertidigt kassetræk, som udlignes over en årrække. Efter aftale mellem By- og Kulturforvaltningen og Borgmesterforvaltningen, vil der i Økonomiudvalgets budgetforslag blive indarbejdet en anlægsperiodisering, der udligner det midlertidige kassetræk. Anlægsperiodiseringen vil efterfølgende løbende blive udmøntet indenfor By- og kulturudvalgets samlede anlægsramme.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af Odensemålene.

INDSTILLING

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

1. En tillægsbevilling på styringsområde Service på 485.200 kr. i 2018 til By- og Kulturudvalget til afholdelse af udgifter til fraflytningssyn finansieret af kassen.
2. En anlægsbevilling "Kapacitetsplanlægning børneinstitution Næsby" på 2.843.000 kr. i 2018, som frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturforvaltningen finansieret af kassen.
3. En negativ tillægsbevilling på styringsområde Service på 128.977 kr. i 2018, der overføres fra Børn- og Ungeudvalget til kassen som medfinansiering af den samlede anlægsudgift på 2.843.000 kr.
4. En negativ tillægsbevilling på styringsområde Service på 202.352 kr. i 2018, 404.704 kr. i 2019-2022 og 202.352 kr. i 2023 fra Børn- og Ungeudvalget til kassen, som udligning af det midlertidige kassetræk i forbindelse med fraflytningssynet og anlægsbevillingen.
5. En negativ tillægsbevilling på styringsområde Service på 117.570 kr. i 2018, 235.141 kr. i 2019-2022 og 117.570 kr. i 2023 fra By- og Kulturudvalget til kassen, som udligning af det midlertidige kassetræk i forbindelse med fraflytningssynet og anlægsbevillingen.
6. En budgetneutral tillægsbevilling på styringsområde Service på 202.352 kr. i 2023 og 404.704 kr. fra 2024 og frem fra Børn- og Ungeudvalget til effektiviseringskravet på "Vores Bygninger" i By- og Kulturudvalget.

7. En budgetneutral tillægsbevilling på styringsområde Service på 117.570 kr. i 2023 og 235.141 kr. fra 2024 og frem, der overføres fra By- og Kulturudvalgets budgetområde 2.2 Drift og Anlæg til effektiviseringskravet på "Vores Bygninger" i By- og Kulturudvalget.

Beslutning

By- og Kulturudvalget tager forbehold.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

Beløb i 1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Påvirkning af kassebeholdning:							
Anlægsudgift	-2.843						-2.843
Fraflytningssyn	-485						-485
Medfinansiering BUF	129						129
Driftsramme	320	640	640	640	640	320	3.199
Påvirkning af kassebeholdning	-2.879	640	640	640	640	320	0

Der vil være en midlertidig nettopåvirkning af kassebeholdningen på -2.879.301 kr. i 2018, som følge af anlægsudgiften og fraflytningssynet. Trækket på kassebeholdningen i 2018 vil blive udlignet over årene af de sparede driftsudgifter frem til medio 2023.

Afledt drift

Beløb i 1.000 kr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 og frem
Påvirkning af driftsramme, Børn- og Ungeudvalget:							
Sparede driftsudgifter	202	405	405	405	405	405	405
Tilgår kassen	202	405	405	405	405	202	
Tilgår effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- og Kulturudvalget						202	405
Påvirkning af driftsramme, By- og Kulturudvalget:							
Sparede driftsudgifter	118	235	235	235	235	235	235
Tilgår kassen	118	235	235	235	235	118	
Tilgår effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- og Kulturudvalget						118	235
Samlet:							
Tilgår kassen	320	640	640	640	640	320	-
Tilgår effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- og Kulturudvalget	-	-	-	-	-	320	640

I 2018 vil de sparede driftsudgifter være 319.922 kr. og fra 2019 og frem vil de sparede driftsudgifter være 639.845 kr. om året. De sparede driftsudgifter for henholdsvis drift, forbrug, vedligehold og rengøring, påvirker By- og Kulturudvalgets budgetramme, og de sparede driftsudgifter for husleje påvirker Børn- og Ungeudvalgets budgetramme. Fra 2018 til medio 2023 tilfalder de sparede driftsudgifter kassen, indtil denne er udlignet for trækket i 2018 på samlet 2.879.301 kr. Fra medio 2023 og frem tilfalder de sparede driftsudgifter effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- Kulturudvalget.

Budgettilretningerne i 2023 og 2024 vil blive tilpasset i økonomisystemet forbindelse med rammeudmeldingen til henholdsvis budget 2020 og budget 2021.

Bilag

Business Case Hyldemor

Hyldemor Notat

Punkt 5: Godkendelse af flytning af udkørende gruppe

00.00.00-A00-299-17

Resume

By- og Kulturforvaltningen har i samarbejde med Ældre- og Handicapforvaltningen afsøgt mulige løsninger i den kommunale ejendomsportefølje til understøttelse af Ældre- og Handicapforvaltningens ændrede opgaveløsning for de udkørende grupper i Odense NØ. Den valgte lokalerokade tilgodeser kravet om arealoptimering og kloge kvadratmeter jf. den politiske beslutning fra 2013 "Vores Bygninger" og med opdatering af strategiske målsætninger og regler i 2017.

Den udkørende gruppe - Åsumgruppen - er p.t. i lokaler, som ikke er kommunalt ejet. Lokalerne er desuden i dårlig stand. Med flytningen vil den udkørende gruppe få mere egnede lokaler samt forbedrede muligheder for samarbejde med Ældrecenter Øst.

Lokalerokaden understøtter Ældre- og Handicapforvaltningens vision om at være voksen handler om at gøre selv, at bestemme selv og at føle sig uafhængig. Vi støtter derfor voksne mennesker i at leve et uafhængigt og selvstændigt liv. Hertil kommer en øget synergieffekt særligt i forhold til biler mellem Åsumgruppen og Ældrecenter Øst, da de får lokaliteter i kort afstand til hinanden.

Den valgte lokalerokade:

- Er med indflytning på Vollsmose Allé 20 og mindre lokaletilpasning på Vollsmose Allé 40.
- Medfører opsigelse af 2 eksterne lejemål (Korsløkkehaven og Rydsåvej 199), hvoraf det ene eksterne lejemål er vurderet ikke egnet til den kommunale opgaveløsning.
- Forudsætter ombygningsarbejder for 2.450.000 kr.
- Giver et årligt provenu til besparelseskravet i "Vores Bygninger" på 452.000 kr. fra år 2023.

Nærværende sag vil medføre et mindre midlertidigt kassetræk, som udlignes over en årrække. Efter aftale mellem By- og Kulturforvaltningen og Borgmesterforvaltningen, vil der i Økonomiudvalgets budgetforslag blive indarbejdet en anlægsperiodisering, der udligner det midlertidige kassetræk. Anlægsperiodiseringen vil efterfølgende løbende blive udmøntet indenfor By- og kulturudvalgets samlede anlægsramme.

Effekt

Flere funktionsdygtige ældre og handicappede

Med lokalerokaden forventes det, at forudsætningerne for arbejdet med rehabiliteringstilgangen, som sigter mod at styrke borgernes evne til at klare hverdagen og træne sig op til et bedre funktionsniveau, bliver styrket.

INDSTILLING

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

1. En tillægsbevilling på driftsområder med overførelsesadgang på 363.000 kr. i 2017 til By- og Kulturudvalget til afholdelse af fraflytningssyn finansieret af kassen.
2. En anlægsbevilling på 2.450.000 kr. i 2017, som frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget finansieret af kassen.
3. En negativ tillægsbevilling på driftsområder med overførelsesadgang 514.301 kr. i 2017 der overføres fra Ældre- og Handicapudvalget til kassen som medfinansiering af den samlede anlægsudgift på 2.450.000 kr.

4. En negativ tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang 37.684 kr. i 2017 og 452.203 kr. i årene 2018-2022 fra Ældre- og Handicapudvalget til kassen, som udligning af det midlertidige kassetræk i forbindelse med fraflytningssynet og anlægsbevillingen.
5. En budgetneutral tillægsbevilling på driftsområder med overførselsadgang 452.203 kr. fra 2023 og frem, fra Ældre- og Handicapudvalget til effektiviseringskravet på "Vores bygninger", By- og Kulturudvalget.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresumét.

Økonomi

Beløb i 1.000 kr.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Påvirkning af kassebeholdning:							
Anlægsudgift	-2.450						-2.450
Fraflytningssyn	-363						-363
Medfinansiering ÆHF	514						514
Driftsramme	38	452	452	452	452	452	2.299
Påvirkning af kassebeholdning	-2.261	452	452	452	452	452	-

Der vil være en midlertidig nettopåvirkning af kassebeholdningen på -2.261.015 kr. i 2017, som følge af anlægsudgiften og fraflytningssynene. Trækket på kassebeholdningen i 2017 vil blive udlignet over årene af de sparede driftsudgifter frem til ultimo 2022.

Afledt drift

Beløb i 1.000 kr.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 og frem
Påvirkning af driftsramme, Ældre- og Handicapudvalget:							
Sparede driftsudgifter	38	452	452	452	452	452	452
Tilgår kassen	38	452	452	452	452	452	
Tilgår effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- og Kulturudvalget							452

I 2017 vil de sparede driftsudgifter være 37.684 kr. og fra 2018 og frem vil de sparede driftsudgifter være 452.203 kr. om året. De sparede driftsudgifter påvirker Ældre- og Handicapudvalgets budgetramme. Fra 2017 til ultimo 2022 tilfalder de

sparede driftsudgifter kassen, indtil denne er udlignet for trækket i 2017 på samlet 2.261.015 kr. Fra ultimo 2022 og frem tilfalder de sparede driftsudgifter effektiviseringskravet "Vores Bygninger", By- og Kulturudvalget.

Budgettilretningerne i 2023 vil blive tilpasset i økonomisystemet i forbindelse med rammeudmeldingen til budget 2020.

Sagen har følgende konsekvens for kommunens serviceramme:

Beløb i 1.000 kr.	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Påvirkning af serviceramme, Ældre- og Handicapudvalget:	-552	-452	-452	-452	-452	-452
Påvirkning af serviceramme, By- og Kulturudvalget:	363	-	-	-	-	-
Samlet	-189	-452	-452	-452	-452	-452

Punkt 6: Anlægsprioritering inden for "Handlingsplanen for mobilitet og byrum" og kollektiv trafik

13.05.16-G01-9-17

Resume

By- og Kulturudvalget drøftede den 22/8 2017, hvilke indsatser i Handlingsplan for mobilitet og byrum, som udvalget ønsker at prioritere i 2017 og 2018. På baggrund af denne drøftelse fremlægges indeværende beslutningssag, hvor midlerne fra tidligere planer samles i handlingsplanen og deles ud på de enkelte indsatser.

Samtidig foreslås reserveret 6 mio. kr. af handlingsplanens midler til kollektiv trafik i 2018. 2018 bliver det mest udfordrende år for den kollektive trafik som følge af letbanens anlæggelse. De reserverede midler til den kollektive trafik fordeles ud til konkrete formål i denne sag.

Ældrerådets og Handicaprådets er blevet hørt i forhold til ændringerne i busstrafikken i 2018. Ældre- og Handicaprådenes høringssvar er vedlagt sagen.

Effekt

Flere indbyggere i Odense

Et Odense, hvor det er muligt at færdes sundt, trygt og nemt, vil fremme bosætningen.

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

En god mobilitet herunder kollektiv trafik er med til at sikre arbejdsmarkedets nødvendige mobilitet.

Flere borgere er sunde og trives

Handlingsplanens cykel og gangprojekter fremmer aktiv mobilitet. Indbydende byrum fremmer trivslen i byen.

Børn lærer mere og er mere kompetente

Særligt handlingsplanens indsatser i forhold til skolebørns cykelvaner har indflydelse på børns læring og udvikling.

Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

En god kollektiv trafik og sikre cykelruter giver flere borgere mulighed for at benytte byens tilbud og deltage i foreningsliv.

Flere funktionsdygtige ældre og handicappede

Flere af handlingsplanens indsatser øger ældre og handicappedes adgang til byens rum og aktiv mobilitet.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender:

1. Der sættes gang i de indsatser fra handlingsplanen, som er foreslået i sagen.
2. Der oprettes en anlægsbevilling for "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024", der finansieres som foreslået i indstillingspunkterne 3-9. Anlægsbevillingen frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
3. Der omprioriteres anlægsmidler på 425.000 kr. i 2017 fra anlægsrammen "Implementering af Kvarterplan by - havn samt Trafik- og Mobilitetsplan" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
4. Der omprioriteres anlægsmidler på 1.030.024 kr. i 2017 fra anlægsrammen "Trafik- og Mobilitetsplan 2" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
5. Der omprioriteres anlægsmidler på 2.544.976 kr. i 2017 og 4.947.591 kr. i 2018 fra anlægsrammen "Cykelhandlingsplan 2015-2018" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
6. Der omprioriteres anlægsmidler på 2.052.409 kr. i 2018 fra anlægsrammen "Mobilitetsplan" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
7. Der omprioriteres anlægsmidler på 8.954.808 kr. fra 2018 og frem fra anlægsrammen "Vejreguleringer" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
8. Der omprioriteres anlægsmidler på 12.853.179 kr. fra 2018 og frem fra anlægsrammen "Trafiksikkerhed" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
9. Der omprioriteres anlægsmidler på 521.434 kr. fra 2018 og frem fra anlægsrammen "Grønne indsatser" til "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" under By- og Kulturudvalget.
10. Konvertering af anlægsmidler på 6.000.000 kr. i 2018 fra anlægsrammen "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024" til styringsområde service "Service til kollektiv trafik", under By- og Kulturudvalget.
11. Der etableres midlertidig busterminal på Østre Stationsvej ved Kongens Have fra januar til juni 2018. Dette medfører, at merudgifterne som følge af letbanearbejdet bliver i alt 2.000.000 kr. i 2018. Disse finansieres af styringsområde service "Service til kollektiv trafik", under By- og Kulturudvalget.

12. Ruterne 61-62 samt 91 flyttes til Østre Stationsvej i sommeren 2018. Udgifterne hertil er 1.500.000 kr. i 2018. Disse finansieres af styringsområde service "Service til kollektiv trafik", under By- og Kulturudvalget.

13. De resterende 2.500.000 kr. på styringsområde service "Service til kollektiv trafik", under By- og Kulturudvalget reserveres til trafikinformation og uforudsete udgifter i 2018.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Baggrund

Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024, der blev vedtaget af et flertal i byrådet den 21/6 2017, danner grundlag for den årlige økonomiske prioritering af anlægsrammen i By- og Kulturforvaltningen, [link til handlingsplanen](#).

Fra 2018 samles de nuværende anlægsrammer i én anlægsramme til projekter inden for byrum og mobilitet. Den samlede anlægsramme er på 22,33 mio. kr. årligt. Af denne anlægsramme ønskes 2 mio. kr. afsat til de følgende tre faste puljer:

1. 0,5 mio. kr. til små trafiksaneringer (skilte mv.).
2. 1 mio. kr. til signaljusteringer.
3. 0,5 mio. kr. til rådgivning og dataindsamling, som kan opkvalificere beslutningsgrundlaget.

De tre puljer ønskes, fordi der løbende opstår behov for mindre trafiksaneringer og signaljusteringer i forbindelse med byens ombygning. Herudover er der løbende behov for midler til kvalificering af kommende projekter og undersøgelser.

2017 midler og anlægsrammen i 2018

Der er 11 mio. kr. i overskydende midler fra de aflyste planer (Cykelhandlingsplan 2015-18, Mobilitetsplan 2014-15 mv.). Det foreslås, at disse resterende midler benyttes til at sætte gang i udvalgte projekter fra Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024. Dog reserveres 6 mio. kr. til kollektiv trafik for at imødekomme de udfordringer, der venter i 2018 som følge af letbanens opgravninger. Dette er beskrevet nedenfor.

De resterende midler (11 mio. kr. fratrukket 6 mio. kr.) er fordelt med 4 mio. kr. i 2017 og 1 mio. kr. i 2018.

Nedenfor illustreres By- og Kulturforvaltningens forslag til anvendelse af 2017 midlerne (4 mio. kr.) samt anlægsrammen for 2018 på 21.329.421 kr. (den samlede anlægsramme fratrukket de tre ovenstående puljer på tilsammen 2 mio. kr. og tillagt 1 mio. kr. af de overskydende midler). Anvendelsen blev drøftet på By- og Kulturudvalgsmødet den 22/8 2017.

#	Trin	Projekter	Motivation for prioritering	2017	2018
3	1	Parkering i bymidten	Høj nytteværdi og nødvendig regulering af parkering i bymidten.	0,10	
5	1	Skolebørn på 2 hjul	Høj nytteværdi og vigtig kontinuerlig indsats hvert år.	1,50	0,60
7	1	Mobilitet på arbejdspladser og uddannelse	Høj nytteværdi og vigtig kontinuerlig indsats hvert år.	0,10	0,20
8	1	Mobilitetsinformation til borgere	Høj nytteværdi og vigtig kontinuerlig indsats hvert år.		0,15
9	1	Mobilitetsplanlægning i byudviklingsområder	Høj nytteværdi og vigtig indsats ved OUH, Campus Odense, Tietgenbyen og Vollsmose.	0,20	0,20
11	1	Mobilitet for alle	Mellem nytteværdi og mulige besparelser på kørselsudgifter.		0,20
12	1	Videreudvikling af Odense Rundt	Udviklingsprojekt som har størst værdi samtidig med de aktuelle store anlægsprojekter.	0,20	0,90
13	1	Lokale hastighedsbegrænsninger	Høj nytteværdi og vigtig forudsætning for reduktion af trafikulykker og fremme af gang og cykling.	0,25	2,00
18	2	Smart City Lab	Udviklingsprojekt.		0,50
21	2	Varelevering i Odense Bymidte	Udviklingsprojekt. Ændret struktur i mønstret for varelevering. Store udfordringer i forhold til øvrige trafikanter.		0,25
23	2	Bedre forhold for fodgængere i signaler	Høj nytteværdi og giver bedre tilgængelighed for alle fodgængere.		1,60
26	3	Ingen farlige skoleveje	Høj nytteværdi og en vigtig forudsætning for at børn bliver selvtransporterende. Mulige besparelser på kørselsudgifter.		2,50
29	3	Færre cyklistulykker	Høj nytteværdi og vigtig forudsætning for reduktion af cyklistulykker og fremme af cykling.	0,25	1,80
30	3	Flere opholdsmuligheder	Høj nytteværdi og vigtig forudsætning for fremme af gang, især blandt dårligt gående.	0,50	0,50
31	3	Bedre signalregulering	Mellem nytteværdi.	0,25	1,15
36	3	Færre uheldsbelastede steder	Mellem nytteværdi og vigtig forudsætning for reduktion af trafikulykker og fremme af gang og cykling.	0,25	1,45
38	3	By for alle	Mellem nytteværdi og højaktuel i forbindelse med ombygningerne og en vigtig forudsætning for, at flere kan færdes selv.	0,40	0,50
40	3	Byrum på havnen	Høj nytteværdi og anvendes til færdiggørelse af Stenfiskerkajen efter aftale med KPC og Civica.		3,33
49	4	Benedikts Plads	Benedikts Plads anbefales prioriteret nu af hensyn til letbanens tidsplan.		3,50
		Sum		4,00	21,33

Beløbene er anført i mio. kr. "Trin" referer til betegnelsen fra handlingsplanen, hvor hvert projekt er placeret på trin 1 - 4, og hvor 1 ifølge handlingsplanen er det foretrukne.

De afsatte midler kan indeholde udgifter til konsulenter og projektansættelse mv.

Kollektiv trafik i 2018

I 2018 griber det letbaneforberedende arbejde ind i bustrafikken flere steder. Dette vil medføre forsinkelser og omkørsler for den kollektive trafik, og der vil være risiko for et passagerfratfald. Dette medfører merudgifter for den kollektive trafik.

Der skal arbejdes flere steder på letbanestrækningen i 2018. Herunder kan nævnes, at Nyborgvej ensrettes i ca. 1 år fra foråret 2018, og at der skal arbejdes ved Odense Banegård Center (OBC) i 4-5 måneder.

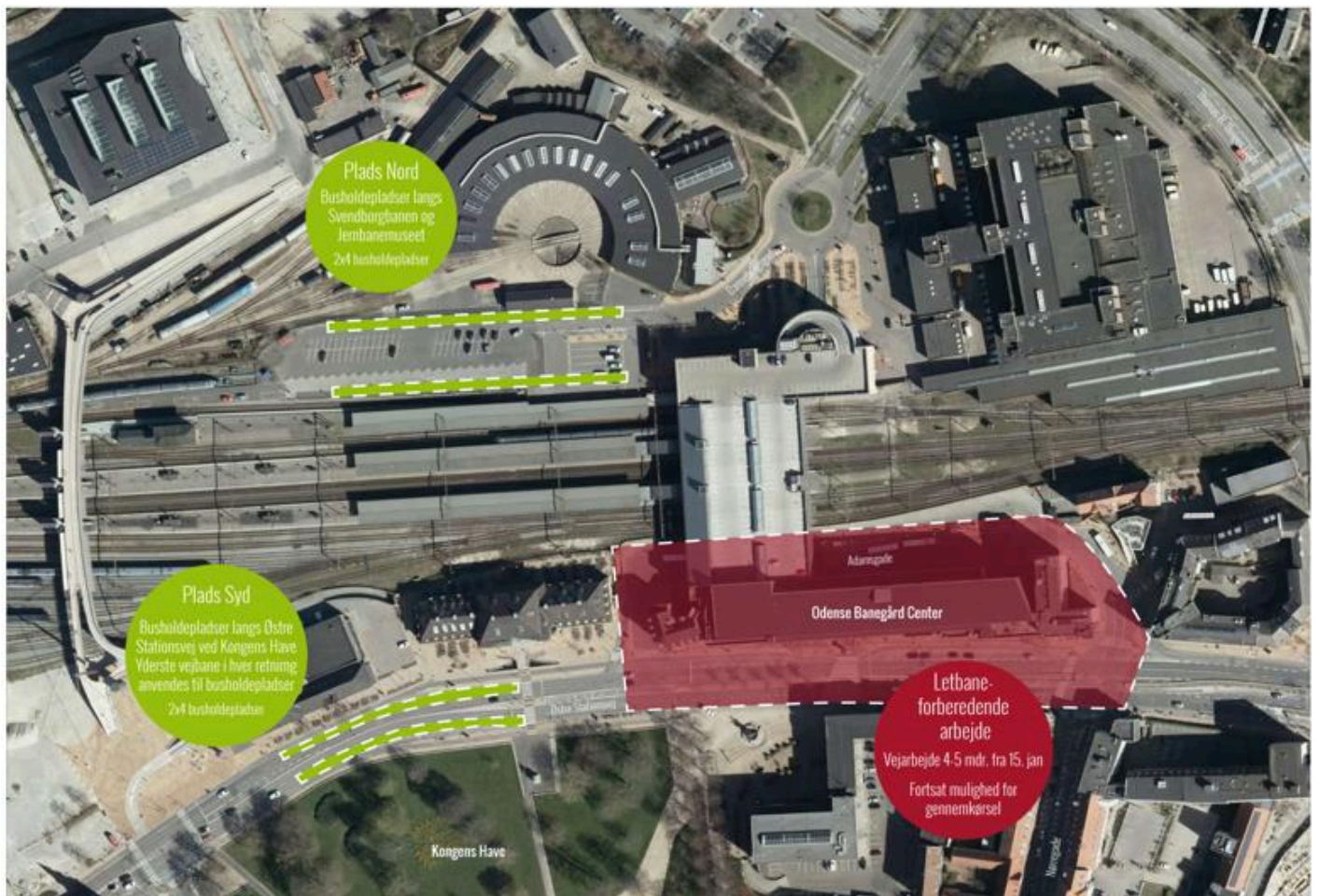
Arbejdet ved OBC betyder, at busser ikke kan benytte terminalen i 4-5 måneder fra 15/1 2018. Særligt denne terminallukning medfører passagermæssige såvel som økonomiske udfordringer for den kollektive trafik, da dette arbejde påvirker stort set alle bybusser.

Letbanearbejdet på letbanestrækningerne (OBC undtaget) forventes at blive ca. 2 mio. kr. Den samlede merudgift som følge af letbanearbejderne afhænger dog i høj grad af, hvor bybusserne flyttes hen, mens arbejdet er i gang ved OBC.

Midlertidig terminal ved Odense Banegård Center (OBC)

Når der arbejdes ved OBC, er der behov for at finde en alternativ placering for busserne. Arbejdet starter i januar 2018, og varer ca. 4-5 måneder.

FynBus og By- og Kulturforvaltningen har undersøgt forskellige muligheder for placering af bybusser, og er nået frem til to mulige løsninger for placering af en midlertidig terminal for bybusserne: Østre Stationsvej ved Kongens Have eller på Plads Nord. På nedenstående ses de to steders placering i forhold til Odense Banegård Center.



De regionale ruter vil uanset, hvilken løsning der vælges, holde på Plads Nord.

	Plads Nord	Østre Stationsvej ved Kongens Have
Beskrivelse af muligheder	På plads Nord ved Svendborgbanen kan oprettes 8 holdepladser. Plads Nord har under	Bybusser holder på Østre Stationsvej ved Kongens Have og Musikbiblioteket.

	ledningsomlægninger denne sommer fungerer som terminal for bybusser i 4 uger.	Muligt at oprette 8 holdepladser her.
Fordele	Kort gåafstand ved skift mellem busser og tog.	Dette kan opfattes som en "forskydning" af terminalen, og FynBus vurderer derfor, at dette er nemmere at kommunikere ud. Mere bynær placering end Plads Nord. 8 holdepladser her samt 8 holdepladser til regionale ruter på Plads Nord medfører, at flere busser kan mødes nær OBC på samme tid - tilpasset togene.
Ulemper	By- og regionale ruter skal dele 8 holdepladser. Dette medfører, at bussernes ankomst planlægges forskudt. Dette giver dårligere skiftemuligheder. FynBus vurderer, at denne løsning er svær at gennemføre, da der er flere busser og passagerer i januar end i sommerferien (hvor Plads Nord har været afprøvet), samt at ledbusser ikke kan benytte pladsen.	Længere gåafstand til de regionale ruter på Plads Nord (via tunnel under musikbiblioteket). Skift vil derfor skulle foregå på andre stop - f.eks. Hans Mules Gade.
Udgifter forbundet med omkørsel til terminal	3,5 mio. kr.	0 kr.
Samlet merudgift som følge af letbanearbejder (inkl. kørsel til terminal)	5,5 mio. kr.	2 mio. kr.

Ældrerådet anbefaler, at den midlertidige terminal placeres på Østre Stationsvej, mens der arbejdes ved OBC.

Handicaprådet vurderer, at en midlertidig terminal ved Plads Nord er en dårlig løsning.

Både By- og Kulturforvaltningen og FynBus anbefaler, at den midlertidige terminal etableres ved Kongens Have. Dette medfører merudgifter som følge af letbanearbejderne på i alt 2 mio. kr.

Flytte holdeplads for rute 61-62 og 91

By- og Kulturudvalget har tidligere bedt forvaltningen undersøge, om ruterne 61-62 og 91, der i dag har holdeplads nærmest OBC på Ejlskovsgade og Thomas B. Triges Gade, kan blive flyttet tættere på OBC. Det har indtil videre ikke kunnet lade sig gøre at flytte disse ruter til Plads Nord, som den er indrettet i dag.

Når arbejdet ved OBC afsluttes i juni 2018, og bybusserne flyttes til deres permanente placering på henholdsvis Adamsgade og Østre Stationsvej, vurderer FynBus, at der vil være plads til at flytte disse ruter tilbage hertil.

Fordelen ved at flytte ruterne tilbage er, at passagererne på disse ruter får bedre skiftemuligheder til bus og tog - særligt i ydertidspunkterne, hvor frekvensen er lav.

Denne flytning medfører dog en merudgift på ca. 1,5 mio. kr. i 2018 (7 måneder). Fra 2019 og frem vil det være 2,5 mio. kr. årligt. Dette skyldes, at turen til banegården forlænger ruten.

Behovet for omprioriteringer i 2019 er endnu ukendt. Dette afhænger af omfanget af letbanearbejderne og passagerudviklingen. Flyttes disse ruter, bliver der med stor sandsynlighed behov for omprioritering i 2019 og fremefter. Dette skal dækkes ved justeringer på andre dele af bybusnettet.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at ruterne flyttes til Adamsgade/Østre Stationsvej fra juni 2018.

Handicaprådet anbefaler ikke, at disse ruter flyttes tættere på OBC, da det vil medføre behov for omprioritering i 2019 og dermed risiko for forringet frekvens i områder med færre passagerer. Ældreområdet anbefaler, at ruterne flyttes til Adamsgade/Østre Stationsvej, men bemærker, at en efterfølgende omprioritering er uhensigtsmæssig, da der i forvejen er gennemført forringelser i den kollektive trafik.

Trafikinformation

I 2018 bliver der behov for at opdatere skiltningen ved OBC i forhold til bussernes permanente placering.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har offentliggjort en bekendtgørelse om Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik, der bl.a. støtter projekter vedr. bedre trafikinformation ved større stationer. Søges der midler fra denne pulje, kan der potentielt opnås støtte til opdatering af trafikinformation ved bl.a. Odense Banegård Center.

I 2020, når letbanen går i drift, bliver der igen behov for at opdatere trafikinformationen ved OBC.

Opsamling

Merudgifterne ved letbanearbejderne samt eventuel flytning af rute 61-62 og 91 er opsummeret i nedenstående skema:

Årsag	Merudgift i 2018	
	Terminal ved Kongens Have	Terminal ved Plads Nord og Ejlskovsgade/Thomas B. Thriges Gade.
Gener som følge af alle letbanearbejder i 2018 (netto, fratrukket besparelse som	2 mio. kr.	5,5 mio. kr.

følge af effektivisering i arbejdsdelingen mellem Keolis og Odense Bybusser)

Rute 61-62 samt 91 flyttes til holdeplads nærmere OBC	1,5 mio. kr. (helårlig merudgift er 2,5 mio. kr.)	1,5 mio. kr. (helårlig merudgift er 2,5 mio. kr.)
I alt i 2018	3,5 mio. kr.	7,0 mio. kr.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at de reserverede 6 mio. kr. fra handlingsplanen anvendes som følger:

- 2 mio. kr. bruges på at dække merudgifterne ved letbanearbejderne i det scenarie, hvor busserne får holdeplads ved Kongens Have.
- 1,5 mio. kr. for at flytte ruterne 61-62 og 91 til holdeplads på Adamsgade/Østre Stationsvej.
- 2,5 mio. kr. anvendes til at dække udgifter til trafikinformation i 2018 samt uforudsete udgifter (som merudgifter ved f.eks. forlænget anlægsperiode som følge af dårligt vejr).

Vælger man, at bybusserne skal køre til Plads Nord, og at ruterne 61-62 og 91 skal flyttes, bliver merudgifterne i 2018 7,8 mio. kr. Det betyder, at der skal foretages en omprioritering inden for den eksisterende ramme for den kollektive trafik. Dette vil i givet fald blive fremlagt på det kommende møde i By- og Kulturudvalget.

Åkonomi

Anlægsrammen Handleplan for mobilitet og byrum 2017-2024 – beløb i 1.000 kr.	2017	2018	2019 og frem
Budget:			
Tilført fra "Implementering af Kvarterplan by og havn samt Trafik og Mobilitetsplan"	425		
Tilført fra "Trafik og Mobilitetsplan 2"	1.030		
Tilført fra "Cykelhandlingsplan 2015-2018"	2.545	4.948	
Tilført fra "Mobilitetsplan"		2.052	
Tilført fra "Vejreguleringer"		8.955	8.955
Tilført fra "Trafiksikkerhed"		12.853	12.853
Tilført fra "Grønne indsatser"		521	521
Korrigeret budget	4.000	29.329	22.329
Godkendelse i denne sag:	-	6.000	-
Konvertering til Service til kollektiv trafik	-	6.000	-
Budget på anlægsrammen	4.000	23.329	22.329

Afledt drift andrager 0,5 mio. kr. i 2017 og i årene fremover for de projekter, der gennemføres i 2017. Afledt drift andrager yderligere 0,5 mio. kr. i 2018 og i årene fremover for de projekter, der gennemføres i 2018. Afledt drift finansieres af rammerne for "Trafikprojekter - Budget 2017".

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Bilag

Høringssvar fra Handicaprådet

Høringssvar fra Ældrerådet

Punkt 7: Anvendelse af bygninger på Odense Kaserne

20.00.00-G01-124-17

Resume

Fyns Militærhistoriske Museum er jf. sine vedtægter organiseret som en forening med hjemsted i Odense Kommune. Foreningen er opsagt fra sit nuværende lejemål på Dannebrogsgade 1, og skal således fraflytte lejemålet ved udgangen af 2017.

Foreningen ønsker at overtage/flytte ind i en del af Odense Kaserne, Sdr. Boulevard.



Foreningen har i forlængelse af det ønske fået udarbejdet et projekt, se bilag 1.

Den del af Odense Kaserne, som foreningen ønsker at flytte ind i, er for nyligt blevet ledigt efter udflytningen af Totalforsvarsregionen.

For at bygningen kan anvendes til det ønskede formål, skal bygningen gennemgå en renovering/modernisering for et større (formentlig tocifret) millionbeløb.

De bygninger samt udendørsareal, foreningen ønsker at anvende, ses på skitsen ovenfor.

Det er foreningen Fyns Militærhistoriske Museum, der skal finansiere renovering/ombygningen og bære samtlige omkostninger i forbindelse med driften.

På nuværende tidspunkt har foreningen ikke penge til den omfattende renovering, og de skal derfor ansøge fonde om midler til projektet.

Det anbefales derfor, at foreningen gives tid til at finde midler til ombygning og drift af udstillingsaktiviteter i bygningerne på Odense Kaserne. Råderetten til kasernen skal efterfølgende kvalificeres og konkretiseres i en formel aftale.

Foreningen får med nærværende politiske principbeslutning mulighed for et "bindende" tilsagn om råderet over bygningerne med henblik på at afsøge fondsmuligheder. Foreningen forpligtes til i løbet af 2018 at fremlægge en plan for renovering og ibrugtagning, således bygningerne åbnes for offentligheden senest 1/1 2019.

Der vil derfor efterfølgende for By- og Kulturudvalget blive forelagt særskilt sag vedrørende den konkrete aftale. Derfor foreslås det, at By- og Kulturudvalget bemyndiges til at godkende endelig aftale.

Effekt

Flere indbyggere i Odense

Et bredt kulturliv tiltrækker flere indbyggere. Udstillingen hos Fyns Militærhistoriske Museum bidrager til bredden.

Børn lærer mere og er mere kompetente

Fyns Militærhistoriske Museum har til hensigt at øge kvaliteten af og satsningen på deres tilbud til den åbne skole og dermed bidrage til et bredere udbud af tilbud til byens skoler.

Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

Fyns Militærhistoriske Museum har en lang række frivillige tilknyttet, og er fra sin start i 1983 blevet drevet af primært frivillige kræfter. Det er også dette frivillige fællesskab, der har været den primære drivkraft i deres fremtidige visioner.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender:

1. Der træffes principbeslutning om, at hovedbygning samt udearealer stilles til rådighed med udgangspunkt i de i sagsfremstillingen anførte vilkår til foreningen Fyns Militærhistoriske Museum.
2. By- og Kulturudvalget bemyndiges til at godkende endelig aftale med foreningen Fyns Militærhistoriske Museum.
3. Den nuværende aftale om kommunalt tilskud til foreningen Fyns Militærhistoriske Museum til husleje bortfalder pr. 31/12 2017, og medgår til finansiering af huslejetab og tomgangsdrift på ejendommen i 2018.
4. De resterende udgifter til tomgangsdriften i 2018 (355.000 kr.) finansieres over bygningsvedligeholdelsen i By- og Kulturforvaltningen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Baggrund

Fyns Militærhistoriske Museum startede under navnet Fynske Livregiments Historiske Samling i 1983 i lokaler på Odense Kaserne på Sdr. Boulevard.

I 2002 overtog Odense Kommune disse lokaler, og museet flyttede til Kragssbjerggården.

I 2015 blev lejemålet opsagt af Odense Kommune grundet beslutning om inddragelse af Kragssbjerggårds hovedbygning i vandrerhjemdriften, og samlingen blev herefter flyttet til de nuværende lokaler på Dannebrogsgade, hvor de råder over ca. 440 m².

Afledt heraf besluttede By- og Kulturudvalget 23/6 2015 at yde foreningen Fyns Militærhistoriske Museum et huslejetilskud på 135.000 kr. (2015 niveau) årligt i en treårig periode (1/1 2016-31/12 2018).

Bygningerne på Odense Kaserne

Foreningen Fyns Militærhistoriske Museum ønsker at råde over:

- Hovedbygning (nr.104) 1.084 m²
- Portnerboliger (nr. 101 og 102) hver 64 m²
- I alt 1.208 m² etagemeter

Hovedbygningen på Odense Kaserne, bygning 104, har tidligere været udlejet til 254.987 kr. om året (budgetlagt), hvor lejer har afholdt samtlige driftsudgifter på og i tilknytning til bygningen, herunder forbrug. Bygningen har ikke været udlejet det seneste år, og bygningen er derfor tiltænkt solgt. En eventuel salgspris vurderes til omkring 5 mio. kr.

En del af de bygninger, som foreningen ønsker at anvende, er på nuværende tidspunkt udlejet, 64 m² i bygning 101 og 64 m² i bygning 102, begge portnerhuse. Portnerhusene er udlejet til Odense Garnisons Idrætsforening for 1250 kr. pr. måned, første gang opkrævet 15/3 2017. Foreningen har givet udtryk for, at foreningen ikke ønsker at forårsage opsigelse af nuværende lejere. Portnerhusene er således kun med i skitseforslaget, grundet den historiske helhed, såfremt de er eller bliver ledige.

Ifølge gældende lokalplan nr. 2-561 er det muligt at anvende bygningen og området omkring til museum.

Bygningen er udpeget som bevaringsværdig i lokalplanen, og skal bevares i sin oprindelige karakter, tag- og vægmaterialer, vinduesudformning og bygningsdetaljer mv. Bygningen skal overholde gældende bestemmelser i bygningsreglement, som bl.a. indretning, tilgængelighed, brandforhold og ventilation.

Der er ingen aktuelle planer for den tidligere kaserne bygning. Bygningen kan på længere sigt oplagt indgå i byudviklingsplaner blandt andet på grund af den attraktive beliggenhed på Sønder Boulevard og tæt op af det nuværende OUH, som på sigt skal omdannes.

Hovedvilkår i eventuel aftale med foreningen Fyns Militærhistoriske Museum:

- Foreningen gives 1 år til at fremskaffe finansiering til realisering af projektet. Den tomme bygning kan anvendes til opbevaring af foreningens effekter, indtil sagen er afklaret.
- Fremskaffes finansieringen, stilles ejendommen, jf. bilag 1, vederlagsfrit til rådighed for foreningen.
- Aftalen med foreningen kan af Odense Kommune ikke opsiges i en 10-årig periode (perioden fastsættes endeligt ved endelig aftale).
- Ejendommen skal af foreningen anvendes til eget brug/formål, og må ikke ”fremlejes”/afstås hverken helt eller delvist.
- Samtlige omkostninger forbundet med såvel anlæg som drift af ejendommen er Odense Kommune uvedkommende (foreningen Fyns Militærhistoriske Museum afholder således samtlige omkostninger forbundet med ”projektet”, jf. bilag 1 samt drift af ejendommen/aktiviteten (såvel indvendigt som udvendigt)).

Beslutningen vil betyde fortsat huslejetab i 2018 samt udgifter til tomgangsdrift på ejendommen i 2018, i alt anslået til ca. 490.000 kr.

Økonomi

Den nuværende aftale om huslejetilskud udløber pr. 31/12 2018, men bortfalder pr. 31/12 2017. Det budgetterede huslejetilskudsbeløb på 135.000 kr. i 2018 finansierer delvist huslejetab og tomgangsdrift i 2018 på i alt ca. 490.000 kr. Resterende udgifter ca. 355.000 kr. finansieres af den fraflytningsgodtgørelse, som forsvaret har betalt til Odense Kommune. Godtgørelserne er en del af vedligeholdelsesmidler til bygninger.

Bilag

Fyns Militærhistoriske Museum i Odense - Prospekt

Tilstandsvurdering af Kasernen

Punkt 8: Lukket:

20.00.00-A00-34-17

Punkt 9: Lukket:

13.06.02-G01-481-16

Punkt 10: Lukket:

13.06.02-G01-2861-15

Punkt 11: Boliger og butikker i Nørregade 77-79 (Tigergården). Forudgående høring for ændring af kommuneplanen - udpegning af højhusområde

01.00.00-G01-14-17

Resume

Grundejer ønsker at nedrive bygningerne på Nørregade 77-79 (Tigergården), for at erstatte disse med en ny bebyggelse til boliger og butikker i primært 9 etager med dele af byggeriet i op til 13 og 16 etager.

I kommuneplanen ligger ejendommen udenfor områder udpeget til højhusbebyggelse, hvor der må bygges i mere end 10 etager. By- og Kulturforvaltningen foreslår, at projektområdet udpeges til område for højhusbebyggelse.

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

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

Effekt

Flere indbyggere i Odense

Planforslaget giver mulighed for opførelse af flere boliger i Odense med en attraktiv placering i bymidten, tæt på banegården, den kommende letbane og byomdannelsesområdet ved Odeons Kvarter.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at der i henhold til planloven afholdes en forudgående høring på 14 dage med henblik på at ændre kommuneplanens udpegning af planlagte højhuse og igangsætte en ny planlægning for Nørregade 77-79 (Tigergården).

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Grundejer har på et tidligere tidspunkt præsenteret By- og Kulturudvalget for deres nye byggeprojekt.

Ejendommen ligger centralt i bymidten ud til Nørregade, Østre Stationsvej og Odeons Kvarter (tidligere del af Thomas B. Thriges Gade) og nær det nye musik- og teaterhus Odeon. På ejendommen er der i dag flere sammenhængende kontorbygninger i primært 7 etager. I dag anvendes bygningerne af mange forskellige kontor- og servicevirksomheder, desuden er der 35 lejligheder, der benyttes til bolig.

I kommuneplanen ligger ejendommen i et centerområde, hvor der kan etableres boliger, butikker, kontorer og lignende. Man kan i dag i henhold til kommuneplanen bygge i op til 4½ etage. Grundejer ønsker at bygge op til 13 og 16 etager mod Odeons Kvarter, hvor de 16 etager omfatter en mindre del af bygningen.

Se området samt gældende kommuneplanrammer nedenfor.



Handlemuligheder

By- og Kulturudvalget kan:

- Beslutte at sende ændring af kommuneplanens højhusudpegning i forudgående offentlig høring og igangsætte ny planlægning.
- Beslutte ikke at igangsætte en ny planlægning.

By- og Kulturforvaltningens vurdering

Umiddelbart øst for ejendommen og det fremtidige letbanetracé er tårnhuset TBT Tower på 17 etager under opførelse.

I planlægningen for omdannelsen af området ved tidligere Thomas B. Thriges Gade indgår TBT Tower som eneste bygning, der hæver sig markant over eksisterende bygningshøjder i området. Bygningen skal fungere som et vigtigt pejlemærke i byen og som porten til det nye byområde.

I den ny bebyggelse (Tigergården) vil 16 etager grundet lavere etagehøjder svare til cirka 13,5 etager i TBT Tower.

Som forudsætning for placeringen af 16 etager på grunden, vil der i lokalplanen blive stillet krav om tilbagetrækning af bygningens øverste 3 etager, så bebyggelsens højeste del ikke opleves markant synlig fra gaderummet, og oplevelsen af TBT Tower som pejlemærke bevares.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Punkt 12: Principper for rutenet for bybusser, når letbanen går i drift

13.05.16-G01-16-16

Resume

By- og Kulturforvaltningen, Region Syddanmark og FynBus påbegynder, i samarbejde med rådgiver, opgaven med at forberede rutenettet for den kollektive trafik, når letbanen går i drift i 2020.

Der er i dette arbejde behov for, at By- og Kulturudvalget tager stilling til en række principper, der skal ligge til grund for den fremtidige betjening med bybusserne i Odense Kommune.

Det drejer sig om principper vedrørende:

- Gangafstande til et stoppested.
- Byområder og korridorer med kollektiv betjening.
- Fremkommelighed og frekvens.
- Afkortede busruter.
- Teletaxaordninger.
- Stjernestrukturen i rutenettet.

I forhold til budgettet for 2021 er der behov for at omlægge ruter for 26 mio. kr. Dette skal findes i form af bortfald af ruter, udretninger af ruter eller afkortninger af ruter. En afkortet busrute er en rute, der kører fra bydele til et stop på letbanen - og dermed ikke kører til centrum.

De vedtagne principper vil indgå i arbejdet med at forberede et forslag til et rutenet, når letbanen går i drift. Dette rutenet bliver præsenteret for By- og Kulturudvalget i 2018.

Ældrerådets samt Handicaprådets høringssvar er vedlagt sagen.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af Odensemålene.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at følgende principper indgår i planlægningen af rutenettet, når letbanen er i drift:

1. Det skal tilstræbes, at så mange som muligt har under 400 meter til et busstoppested, men busserne skal som hovedregel ikke køre på de mindre lokalveje.
2. De nuværende byområder og korridorer fastholdes så vidt muligt i det nye rutenet.
3. Frekvensen skal tilpasses passagergrundlaget, således at højeste frekvens tilfalder ruter med flest passagerer.
4. Der kan indtænkes afkortede busruter i rutenettet.
5. Teletaxaordninger indtænkes i rutenettet for områder i Odense Kommune med begrænset passagergrundlag til en bus.
6. Rådgiver skal undersøge, om letbanen giver anledning til at gå bort fra stjernestrukturen i opbygningen af rutenettet.

Beslutning

Rådmand Jane Jegind stiller forslag om, at der tilføjes et princip om, at udvikling omkring førerløse busser tænkes med ind i planlægningen, afstemt med det teknologiske stade.

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen med tilføjelse af princip om, at udvikling omkring førerløse busser tænkes med ind i planlægningen, afstemt med det teknologiske stade.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Baggrund

Ultimo 2020 forventes letbanen at gå i drift. Dette giver en anledning til at vurdere, hvordan busser og letbane bedst samtænkes, og hvordan byen bedst betjenes med kollektiv trafik.

I sagen beskrives en række principper, som By- og Kulturudvalget kan forholde sig til. Disse principper indgår som vigtige elementer for opbygningen af et nyt rutenet.

By- og Kulturforvaltningen, FynBus og Region Syddanmark vil med hjælp fra en rådgiver udarbejde et udkast til et rutenet. Dette rutenet skal endeligt besluttes af By- og Kulturudvalget i 2018.

Økonomisk ramme

I forbindelse med By- og Kulturudvalgets budgetbidrag til Budget 2017 blev der præsenteret et forslag til budgettet for den kollektive trafik ved letbanens åbning. Budgetforslaget kan skematisk opstilles på følgende vis:

Mio. kr. (2016-priser)	Budget 2021 og frem	Bemærkninger
2013 Linienet	108	Budget basis buslinjenettet.
Bortfald af linjer direkte tilknyttet letbane	-14	Bortfald af linjer der direkte bliver erstattet af letbanen.
Strategiske tiltag	28	Tillæg af de såkaldte strategimidler der blev vedtaget i forbindelse med budget 2013's godkendelse af Letbanen. Det betød, at der blev afsat 4 mio. kr. i 2014 stigende til 28 mio. kr. i 2020, som skulle understøtte den ønskede stigning i kollektiv trafik.
Budgetbehov uden ruteændringer	122	

Rammeudmelding		Den nye rammeudmelding er opgjort med afsæt i, at der i det forberedende arbejde til Letbanen blev estimeret en reduktion af køreplantimer for den ordinære kollektive trafik på 30 %.
	96	
Behov for ændret rutenet	-26	

Som tabellen viser, skal der indhentes gevinster for 26 mio. kr. ved at ændre rutenettet, når letbanen åbner i 2020. Således er der en anledning til at kigge hele rutenettet igennem. Både for at indhente de påtænkte økonomiske gevinster og for at integrere letbanen i den kollektive dækning.

For at nytænke rutenettet er det nødvendigt at arbejde ud fra en række principper for, hvordan man ønsker den fremtidige kollektive dækning.

Der blev i 2013 udarbejdet en teknisk rapport, der optegnede et rutenet, der kunne indtræde, når letbanen gik i drift. Rapporten har primært haft til formål, at beregne de økonomiske omkostninger ved et rutenet, der blev sammentænkt med letbanen. Rapporten indeholdt en række principper, som denne sag også læner sig op ad. I det følgende beskrives disse principper.

Princip 1: Gangafstande

By- og Kulturudvalget skal tage stilling til, hvilke gangafstande der kan accepteres i det nye rutenet (til kommunale og regionale busstoppesteder, letbanestop eller stop på Svendborgbanen).

Generelt viser danske og internationale erfaringer, at passagerer vurderer afstande omkring 400 meter i byområder som acceptable. Kommuneplanen tilsiger, at der etableres stop for hver ca. 500 meter i nye byområder, hvor der vurderes at være et behov for kollektiv trafik.

I dag kører de fleste kommunale og regionale ruter primært på de større veje. Kun i enkelte boligområder kører bussen på boligveje (eksempelvis Villestofte). Bor man længere end 400 meter fra en større vej med busstrafik, vil man således få længere til et busstoppested end, hvad passagerer typisk vurderer acceptabel.

Hvis alle borgere skal bo inden for 400 meter fra et stoppested, vil det betyde, at mange ruter vil skulle køre ad snørklede ruter i boligområderne. En sådan omlægning vil driftsmæssigt være dyr, og med høj sandsynlighed medføre passagerfracfald, da erfaringerne viser, at passagerer foretrækker kort rejsetid, høj frekvens og direkte rute. Servicebusserne, der blev nedlagt i 2011 på grund af dyr drift og lavt passagertal, kørte netop i de helt nære boligområder.

Forvaltningen vurderer derfor, at det ikke er hensigtsmæssigt, at implementere et bybussystem, hvor det er et krav, at alle borgere i Odense kun skal have 400 meter til et stoppested. Driftsmæssigt vil en sådan ruteføring medføre, at der er råd til færre afgangene end i dag. Samtidig er der risiko for, at det medfører passagerfracfald. Det er ej heller alle steder, hvor dette fysisk lader sig gøre at lade en bus betjene alle hjørner i boligområderne.

By- og Kulturforvaltningen indstiller derfor, at så mange borgere som muligt har under 400 meter til et busstoppested, men at busserne som hovedregel ikke kører på de mindre lokalveje.

Princip 2: Betjening af byområder og korridorer

By- og Kulturudvalget skal tage stilling til, hvilke områder i kommunen der ønskes betjent i det fremtidige rutenet. I rapporten fra 2013 er bybuskørslen nedlagt i nogle boligområder med lavt passagertal.

Som udgangspunkt vurderer forvaltningen, at de områder, der i dag betjenes med kollektiv trafik, fortsat skal betjenes med kollektiv trafik - enten i form af en bus eller en teletaxaordning. Nogle områder, hvor der i dag kører busser, har et så begrænset passagergrundlag, at det kan undersøges, om der i stedet skal indsættes en teletaxaordning her.

By- og Kulturforvaltningen indstiller derfor, at de nuværende byområder og korridorer så vidt muligt fastholdes i det nye rutenet.

Princip 3: Fremkommelighed og frekvens

Den kollektive trafik planlægges generelt således, at frekvensen er højest på strækninger med stort passagergrundlag. Dette er et typisk anvendt princip i både Danmark og internationalt. Dermed kan man forvente, at frekvensen er høj til rejssemål såsom universitetet, mens der i boligområder med højt bilejerskab typisk vil være en lavere frekvens.

Såfremt der ikke sikres høj frekvens på ruter med mange passagerer, er der risiko for, at der skal indsættes dublering på afgang (ekstra busser), der kontraktmæssigt er dyrere end den planlagte kørsel.

By- og Kulturforvaltningen indstiller derfor, at frekvensen for bybusserne fortsat planlægges således, at højeste frekvens tilfalder de ruter med størst passagergrundlag.

Princip 4: Afkortede busruter

I rutenettet, der er optegnet i rapporten fra 2013, er indtegnet en række afkortede ruter. Det vil sige ruter, der kører fra boligområderne til nærmeste letbanestop - og dermed ikke til centrum, som de gør i dag.

Fordelen ved afkortede ruter er, at sådanne ruter typisk er billigere i drift på grund af den kortere køretid (driftsudgifterne afhænger også af frekvensen på ruterne) samtidig med, at det sikrer passagerer i letbanen. Derudover undgås unødige buskørsel i centrum til glæde for den øvrige trafik.

Ulempen ved de afkortede busruter er, at passagerer skal skifte til letbanen, hvis de skal til rejssemål i centrum eller ved letbanestrækningen. Alle ruter er i dag orienteret imod centrum, da de fleste rejsende har mål i centrum (uddannelse, job, skift til tog eller anden bus). Disse kunder vil skulle skifte undervejs på rejsen. Skiftet i transportmiddel udgør i sig selv en barriere, der erfaringsmæssigt vil medføre passagerfracfald. Dog er der i Danmark endnu ikke erfaringer med konsekvensen ved et skifte til letbane. Eventuelt passagerfracfald som følge af skifte i transportmiddel hænger dog også sammen med frekvensen på ruterne.

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at der indtænkes afkortede busruter i rutenettet, men at konsekvenserne skal klarlægges - såsom økonomisk besparelse og passagermæssige konsekvenser, når By- og Kulturudvalget skal vedtage rutenettet. Samtidig kan det undersøges, om nogle afkortede ruter ikke skal afkortes i ydertidspunkterne, hvor skiftemulighederne er dårligere, og hvor der er mindre trafik i centrum.

De regionale ruter planlægges af FynBus og Region Syddanmark, og deres rutenet skal derfor endeligt besluttes af

regionen. FynBus forventer ikke, at de regionale ruter skal afkortes. FynBus ønsker, at de regionale ruter i stedet skal køre til Odense Banegård Center for at undgå unødige skifte for passagererne.

Princip 5: Teletaxaordninger

Teletaxaordninger er et kollektiv trafik-tilbud for områder med for begrænset passagergrundlag til en traditionel busrute. Tilbuddet findes eksempelvis mellem Kirkendrup og Tarup Center og mellem Torpegården og Dalum Centeret. De eksisterende teletaxaordninger er opstået på grund af mistet bybusbetjening.

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at teletaxaordninger indtænkes i rutenettet for områder, hvor der ikke er passagergrundlag til at indsætte en bus.

Forvaltningen foreslår desuden, at rådgiver undersøger potentialet i at etablere en teletaxaordning for de mindre landsbysamfund i Odense Kommune, der ikke har busbetjening, der kan sikre opkobling til en bus. Dette for at øge adgangen til det kollektive rutenet.

Princip 6: Undersøge, om busserne fortsat skal orienteres imod centrum

I dag er rutenettet orienteret imod centrum. Busserne kører typisk fra ét område i kommunen, via centrum og til et andet område af kommunen. Et eksempel på dette er rute 61-62, der kører fra Lumby/Stige via centrum til Højby. Dette giver samlet set en stjernestruktur i byen, hvor alle ruter mødes i centrum ved Odense Banegård Center. Konsekvensen er, at der i centrum er høj dækning, mens afstanden mellem ruterne typisk er større væk fra centrum.

Rådgiver skal undersøge, om denne opbygning fortsat er optimal, når letbanen går i drift.

Høringssvar fra Ældrerådet og Handicaprådet

Handicaprådet anbefaler, at de afkortede ruter undersøges nærmere, men bemærker, at på steder, hvor der skal skiftes mellem bus og letbane, er det vigtigt, at der etableres gode fysiske forhold, hvor tilgængeligheden er god.

Ældrerådet anbefaler generelt ikke afkortede ruter, da det medfører skifte, der kan medføre at ældre fravælger den kollektive trafik. Dog ser Ældrerådet en mulighed for afkortede ruter til letbanens stationer i yderområder.

Ældrerådet pointerer, at for lang en gangafstand til stoppesteder medfører, at ældre vil fravælge bussen, og anbefaler derfor en afstand på højst 400 meter til nærmeste stoppested.

Handicaprådet anbefaler, at der etableres en generel teletaxaordning i kommunen, der tilbydes alle der bor mere end 400 meter fra nærmeste stoppested - og som kører til et bydelscenter. Dog noterer Handicaprådet, at teletaxaordninger kan være svær at benytte for brugere med rollator, barnevogn eller lignende.

Handicaprådet bemærker desuden, at teletaxaordninger er for dyre at benytte. En teletaxa i Odense skal forudbestilles 2 timer i forvejen, Ældrerådet ønsker at denne tid bliver forkortet.

Den videre proces

FynBus, Region Syddanmark og By- og Kulturforvaltningen udarbejder på baggrund af disse principper et udkast til et rutenet. Dette rutenet bliver fremsat i By- og Kulturudvalget i 2018 til drøftelse og beslutning.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Bilag

Høringssvar fra Handicaprådet

Høringssvar fra Ældrerådet

Punkt 13: Ansøgning om godkendelse af 3. bestillingskontor

00.15.00-G01-25-17

Resume

Taxi 4x27 Amager-Øbro har ved mail af 5/7 2017 fremsendt anmodning om at få godkendt et 3. bestillingskontor efter sommerferien samt godkendelse af ansvarlig leder i dette nye bestillingskontor.

Ansøgningen var vedlagt 7 vognmænds underskrevne medlemskontrakter. De 7 vognmænd har tilsammen 10 taxitilladelser i Odense Kommune.

Taxibranchen i Odense er på branchemøde den 21/8 2017 kommet med bemærkninger til ansøgningen, ligesom Taxi 4x27 Amager-Øbro ved mail af 24/8 2017 har fremsat sine bemærkninger til sagen.

Taxi 4x27 Amager-Øbro opfylder de formelle betingelser i lov om taxikørsel til at blive godkendt, hvorfor sag om godkendelse af bestillingskontor forelægges udvalget til afgørelse.

Såfremt udvalget godkender at fastsætte antallet af køretøjer, der skal være knyttet til et bestillingskontor, til mindst 10 vogne, vil Taxi 4x27 Amager Øbro blive godkendt som bestillingskontor.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af Odensemålene.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender fastsættelse af antallet af køretøjer, der skal være knyttet til et bestillingskontor, til mindst 10 vogne.

Beslutning

Udvalgsmedlem Anders W. Berthelsen stemmer imod. Udvalgsmedlem Per Berga Rasmussen tager forbehold.

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Anker Boye deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

Efter taxibekendtgørelsens § 18, stk. 1 kræver oprettelse og drift af et bestillingskontor godkendelse af kommunalbestyrelsen. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at der til hvert bestillingskontor skal være knyttet det antal køretøjer, kommunalbestyrelsen bestemmer, dog mindst 10.

Efter styrelsesvedtægten varetager By- og Kulturudvalget den umiddelbare forvaltning af taxilovgivningen. Efter kompetencefordelingsplanen er sagsbehandling efter taxilovgivningen, herunder tilladelser til taxikørsel delegeret til forvaltningen.

Afgørelse om minimumsantallet af vogne tilknyttet et bestillingskontor henhører derfor under By- og Kulturudvalgets kompetenceområde.

Både Odense Taxa og Odense Mini Taxi er oprettet før den nugældende lovgivning trådte i kraft i 1999.

Taxi 4x27 Amager-Øbro har i forbindelse med ansøgningen dokumenteret opfyldelse af taxibekendtgørelsens regler i § 18, herunder reglerne om ansvarlig leder og indholdet af vedtægt for bestillingskontoret.

Branchemødets bemærkninger

På branchemødet den 21/8 2017 anførte branchen bl.a., at det med et selskab med 46 vogne kan være vanskeligt at dække byen, hvorfor det er branchens opfattelse, at det er meget vanskeligt for et bestillingskontor med alene 10 vogne, og at kunderne således vil kunne opleve længere ventetider, længere fremkørsel og dermed dårligere rentabilitet i forhold til tomkørsel og miljøet.

Herudover blev det nævnt, at et bestillingskontor med 10 vogne ikke kan byde på udbud med så få vogne, så konkurrencen fra det 3. bestillingskontor vil alene være på gadeture. Det er oplyst fra branchen, at udbud oftest kræver flere vogne end 10, hvorfor det er branchens opfattelse, at Taxi 4x27 Amager-Øbro ikke vil kunne byde på eventuelle udbud.

Deltagerne nævnte endvidere, at ture i Odense oftest er telefonbestilte modsat Århus, der har mange ture, der starter på gaden.

Sluttelig nævnes, at udkastet til den nye taxilov har medført usikkerhed om fremtiden i branchen.

På den baggrund indstiller branchen, at antallet af vogne fastsættes til 30.

Bemærkninger fra Taxi 4x27 Amager-Øbro

Taxi 4x27 Amager-Øbro har ved mail af 21/8 2017 bl.a. anført, at:

”Det er forventeligt at konkurrenter vil sætte antallet af vogne hos en ny konkurrent så højt så adgang til markedet hindres/besværliggøres, da en ny aktør vil påvirke økonomien i de eksisterende forretninger, især da prisen for at køre i et bestillingskontor i Odense er meget dyrt for vognmanden. En konkurrent med lavere priser, effektive systemer og en

international app, er naturligvis en trussel og tabet af en vognmand koster på bundlinien”, og at ”Kunderne vil naturligvis være opmærksomme på leveringstiden, og hvis de ikke kan acceptere den, vælger de et andet alternativ. Men vi tilbyder en række fordele (app, betalingsmuligheder osv.) som vi naturligvis forventer, vil opveje en forlænget ventetid”.

Og de fortsætter ”Et andet argument for at få et nyt bestillingskontor i Odense/Fyn er at det, efter min opfattelse, er alt for dyrt at være vognmand og drive taxiforretning i Odense, hvor pladslejen ligger på knap 9.000,- kr. og hvor bestillingskontoret i øvrigt også tjener penge på at betale mindre til vognmanden, end man har opkrævet af visse kontraktkunder. Der er således også en stor skjult pladsleje oven i den i forvejen høje pladsleje. Derfor vil etableringen af et alternativ for vognmanden være til fordel både for vognmænd og kunderne, da der kan gives bedre priser uden at forringe vognmanden situation”.

Der henvises til vedhæftede bilag for yderligere.

By- og Kulturforvaltningens bemærkninger

Alle taxitilladelser i Odense Kommune er udstedt med krav om tilmelding til et af Odense Kommune godkendt bestillingskontor. Det vil med andre ord sige, at såfremt bestillingskontoret ikke godkendes må vognmændene tilmelde sig et af de to godkendte bestillingskontorer eller opføre med at drive taxivirksomhed i Odense.

Det bemærkes, at der efter ønske fra branchen vil blive forelagt en sag for udvalget om nedsættelse af antallet af taxier i Odense Kommune med 10 vogne, idet det nævnes, at der ikke er nok at lave for branchen med det nuværende antal.

Aarhus Kommune har umiddelbart før sommerferien godkendt Taxi 4x27 Amager-Øbro som et 3. bestillingskontor i Aarhus med 10 taxier tilknyttet.

På baggrund af ovenstående finder forvaltningen ikke grundlag for at fastsætte et højere antal taxier tilknyttet et bestillingskontor end taxibekendtgørelsens minimumskrav. By- og Kulturforvaltningen anbefaler på den baggrund, at der i lighed med Aarhus godkendes bestillingskontor med 10 taxier tilknyttet. Det skal i den forbindelse bemærkes, at de 10 vogne hovedsageligt forventes at udføre gadeture.

Såfremt udvalget godkender at fastsætte antallet af køretøjer, der skal være knyttet til et bestillingskontor, til mindst 10 vogne, vil Taxi 4x27 Amager Øbro blive godkendt som bestillingskontor.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Bilag

Referat fra branchemøde 21/8 2017

Bemærkninger fra Taxi 4x27 Amager-Øbro

Punkt 14: Orientering om ny planlov 2017

01.00.00-K04-1-16

Resume

Baggrund

Et bredt udsnit af Folketinget har 1/6 2017 vedtaget en ny planlov med ikrafttræden den 15/6 2017.

Planloven skal sikre, at arealfordelingen i Danmark sker i henhold til formålet, som er, at det sker med hensyntagen til de mange forskellige samfundsinteresser i blandt andet byudvikling, bæredygtig udvikling, landområder og for eksempel natur og drikkevandsbeskyttelse. Med planloven reguleres anvendelse af arealer i et hierarki af planer ud fra et princip om en laverestående plan ikke strider mod en overliggende plan f.eks. en central landsplanudmelding. Lokalplaner er det eneste planniveau med retsvirkning for den enkelte grundejer.

Planloven er oprindeligt fra 1992 med jævnlige revisioner.

Planloven fastlægger overordnet, hvad planer kan og skal indeholde bestemmelser om, hvilke høringsfrister der skal overholdes, rettigheder for borgere og ejere med videre.

Planloven regulerer i meget begrænset omfang fysiske planers detaljerede indhold, dog undtaget indholdet af planer for detailhandel og tilladelser til ændret anvendelse i landzone.

Byens transformation

Byrådet har besluttet, at Odense skal transformeres fra stor dansk by til dansk storby. En transformation, der skal skabe en levende, konkurrencedygtig, tæt og tilgængelig storby. En storby, der samtidig skal være Danmarks grønneste storby og bygge videre på byens eksisterende fællesskaber.

En bæredygtig storby i menneskelig skala, der bygges indefra og ud, og hvor vi bor tættere for at skabe grundlag for mere liv og bedre butiks- og kulturliv, og vi bygger med kvalitet i byfortætningen. Byens transformation og fremtidens fortætning af Odense betyder, at der fremover vægtes bæredygtige mobilitetsløsninger, hvor andelen af borgere, der benytter andre transportmidler, eksempelvis letbanen, end bil bliver større.

Ny planlov – indhold

Den nye planlov har overordnet fokus på at skabe gode vækstvilkår for erhvervsudvikling i hele landet. I formålsbestemmelsen er vægten mellem miljø og produktion nu med revisionen skubbet i retning af produktion med fokus på øget velstand og vækst.

På den ene side er det hensigten med planlovsreformen at give mere fleksible rammer for kommunernes planlægning med hensyn til bl.a. principper for byvækst, detailhandelsregler, regulering af arealanvendelse i landzone og kortere høringsfrister.

På den anden side begrænses kommunernes ret til at planlægge for miljøfølsomme anvendelser – for eksempel kontorerhverv - i nogle erhvervsområder af hensyn til beskyttelse af produktionserhverv.

Det betyder, at staten reducerer sine nationale interesser i den kommunale planlægning til fire nationale interesseområder:

- Vækst og erhvervsudvikling.
- Natur- og miljøbeskyttelse.
- Kulturarvs- og landskabsbevarelse.
- Hensyn til nationale og regionale anlæg.

Syv fokusområder for planlovsreformen

Planlovsreformen indeholder syv fokusområder, som understøtter de ovennævnte hensyn til udvikling i landdistrikter, produktion og friere konkurrence:

1. Nye udviklingsmuligheder for kystnær turisme og sommerhuse.
2. Nye udviklingsmuligheder for bosætning og erhverv i landdistrikter.
3. Sikring af produktionserhverv og transportvirksomheder.
4. Bedre udviklingsmuligheder for detailhandel.
5. Friere rammer og administrative lettelser for kommunerne.
6. PlansystemDK.
7. Grønt Danmarkskort styrkes.

Heraf har de fremhævede fokusområder størst betydning for Odense Kommune.

Ad 1, 2, 6 og 7)

De ikke fremhævede ovenstående fokusområder er primært rettet mod at lempe adgangen til udvikling til bl.a. turismeaktiviteter i kystområder og tilladelser efter landzonebestemmelserne i landdistrikter med eksempelvis befolkningstilbagegang. Disse er ikke så relevante for Odense som storbykommune i vækst med begrænset kystzone.

Det kan nævnes, at stuehuse og boliger i landzone nu som udgangspunkt kan tillades op til 500 m² uden landzonetilladelse, og at der nu også er mulighed for at indrette visse erhverv i andre overflødiggjorte bygninger end landbrugsbygninger.

Derudover er ændringer omkring krav til PlansystemDK (digitalt statsligt plan-styringssystem) primært af administrativ karakter med henblik på at understøtte Skats digitale ejendomsvurdering.

Styrkelse af Grønt Danmarkskort sigter mod koordinering af kommunernes landskabsplanlægning på tværs af kommunegrænserne.

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at disse fokusområder har meget begrænset betydning for Odense Kommunes planlægning generelt. Styrkelse af Grønt Danmarkskort sigter mod koordinering af kommunernes planlægning for landskaberne på tværs af kommunegrænserne. Det grønne Danmarkskort sikres indarbejdet via tværkommunalt fælles fynsk plansamarbejde.

Ad 3) Sikring af produktionserhverv og transportvirksomheder

Større hensyn til produktionsvirksomheder

Med den nye planlov skal det større hensyn til egentlige "produktionsvirksomheder" sikres for at begrænse miljøkonflikter mellem virksomhederne, boliger og lignende. Der stilles krav til kommunerne om at udpege særlige erhvervsområder for "produktionsvirksomheder" (fabrikker, værksteder og lignende) i kommuneplanen, som beskyttes af områder, hvor der ikke planlægges for ændringer i anvendelsen, som kan forringe vilkårene for virksomheder i de udpegede erhvervsområder. Disse områder benævnes "konsekvenszoner".

Indenfor disse områder er perspektivet i forhold miljøbeskyttelsen i planlægningen vendt således, at der fremover skal redegøres for, at ændret anvendelse i et planområde ikke forhindrer virksomhedernes nuværende aktiviteter eventuelt fremtidige vækstbehov. Der er endvidere anvisninger til afholdelse af dialog med produktionsvirksomhederne.

Desuden er miljøbegrebet med den nye planlov udvidet til at omfatte ikke kun støj, men også lugt, støv og anden luftforening.

Der kan dog udpeges op til to særlige "transformationszoner" indenfor de udpegede konsekvenszoner omkring de såkaldte "produktionsvirksomheder", hvor der kan tillades miljøfølsom arealanvendelse, for eksempel boliger opført som "støjskærm", som permanent skal tåle at blive påført op til 5dB større støjpåvirkning på en facade.

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at sikring af hensyn til produktionserhverv kan tilgodeses i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision.

Lokalisering af transporttunge erhverv

Den nye planlov stiller som noget nyt krav om, at erhvervsarealer langs motorvejene skal forbeholdes lokalisering af transporttunge virksomheder.

Odense by gennemskæres af E20 og størstedelen af vores erhvervsområder er motorvejsnære. Flere af disse er forbeholdt andre lettere erhvervstyper, som eksempelvis den kommende "Odense Erhvervspark" på Roulunds tidligere arealer.

Der er plads nok til nye transporttunge virksomheder i årene fremover i de øvrige erhvervsområder som eksempelvis det kommende erhvervsområde ved Højme og fortsat mulighed for at udlægge nye arealer, hvis behovet opstår.

By- og Kulturforvaltningen vurderer på baggrund af dialogen med Erhvervsstyrelsen om principper for lokalisering af transporttunge erhverv i planlægningen for "Odense Erhvervspark", at kravet fremover ikke forventes at give Odense Kommune begrænsninger i forhold til disponering af vores erhvervsarealer.

Ad 4) Bedre udviklingsmuligheder for detailhandel

Den nye planlov slækker delvist på den generelt stramme styring af kommunernes detailhandelsplanlægning.

Det sker ved at give mulighed for planlægning for større butikker:

- Kommunen kan frit på baggrund af planlægning fastsætte størrelsen på udvalgs varebutikker, der med undtagelser tidligere var begrænset til 2000 m².
- Der er mulighed for at planlægge for marginalt større dagligvarebutikker efter følgende ramme:

Dagligvarebutiklokalisering	Tidligere planlov maks. str.	Ny planlov maks. str.
Enkeltstående butikker og lokalcentre	1000 m ² + personalefaciliteter	1200 m ² inkl. personalefaciliteter
Bymidter og bydelscentre	3500 m ² + personalefaciliteter	5000 m ² + personalefaciliteter
Aflastningscentre (SØ og Rosengårdcentret)	3500 m ² + personalefaciliteter	3900 m ² + personalefaciliteter

Den nye planlov indeholder fortsat bestemmelser for afgrænsning af områder til detailhandel.

I forhold afgrænsning af bymidter og bydelscentre er der nu metodefrihed til at fastlægge afgrænsningen, idet der dog gælder visse principper om ”indefra og ud”.

Her var der i den gamle lov fastlagt matematisk stringente krav til den geografiske afgrænsning på grundlag af tilstedeværelse af bestemte typer centeranvendelse for eksempel butikker eller skoler og matematisk beregning af bufferzoner ud fra disse.

Der kan som en ny frihedsgrad planlægges for nye og udvidelse af eksisterende "aflastningscentre", som områder uden for bymidten f.eks. butikcentre, IKEA mv. Der er fastlagt præcise procedurer og krav til indholdet af de ledsagende redegørelser, som kan godtgøre, at der fortsat med detailhandelsplanlægningen er sikret et varieret butiksliv i bymidten.

Med den nye planlov er der givet et lokalt råderum til at fastlægge, hvad der er kategoriseret som ”særligt pladskrævende” butikker modsat den tidligere lov, der fastlagde en udtømmende opstilling.

Det er By- og Kulturforvaltningens vurdering, at det i praksis betyder, at der ud over møbelbutikker, som er optaget på listen, nu også ville kunne etableres køkkenmøbelbutikker i disse særligt udpegede erhvervsområder som for eksempel området ved Tagtækkervej.

Det er væsentligt at iagttage, at den nye planlov har fastholdt hovedformålet om, at en kommuneplan skal indeholde en detailhandelsstruktur med fordeling af butiksområderne, og at den skal understøtte, at detailhandel principielt skal ske i bykernen.

Samtidigt er den nye planlov suppleret med friere bestemmelser om, at det er afgørende for placering af områder til detailhandel, at de er placeret, hvor transportafstande i forbindelse med indkøb er begrænsede, og at detailhandelsstrukturen skaber rammer for velfungerende markeder med effektiv butiksstruktur, som fremmer konkurrence og giver forbrugerne billigere varer.

Det er By- og Kulturforvaltningens vurdering, at de nye muligheder for f.eks. centerudvidelser og deres betydning for Odense Kommunes planlægning skal vurderes nærmere i forbindelse med analysegrundlaget for den kommende planstrategi 2019 og kommuneplanrevision 2020-2032.

Ad 5) Friere rammer og administrative lettelser for kommunerne

Administrative lettelser

Den nye planlov indeholder mulighed for at forkorte høringsfristerne for planforslag fra udgangspunktet på 8 uger.

Høringsfristerne i den reviderede lov er følgende:

- Kommuneplaner, større kommuneplantillæg og visse større lokalplaner 8 uger.
- Mindre kommuneplantillæg og lokalplaner generelt 4 uger.
- Mindre lokalplaner ned til 2 uger.

Hvis der vælges at bruge de forkortede høringsfrister, kan beslutningen påklages til Planklagenævnet som et retligt spørgsmål.

Forvaltningen lægger senere på året en sag om forslag til implementering af nye kortere høringsfrister i Odense Kommune for By og Kulturudvalget.

Dispensation til midlertidig anvendelse

Den nye planlov indeholder nu mulighed for, at der undtagelsesvist kan dispenseres til midlertidig anvendelse i for eksempel ubenyttede bygninger eller arealer, selvom det strider mod en gældende lokalplans formåls- og anvendelsesbestemmelser. Tilladelsen kan meddeles for op til 3 år, og for studieboliger kan der undtagelsesvist dispenseres i op til 10 år.

Det er hensigten med den nye bestemmelse, at der for eksempel kan etableres midlertidige boliger til studerende og håndværkere på endnu ikke udnyttede arealer til for eksempel tekniske anlæg udlagt i en lokalplan.

Det er en forudsætning, at den midlertidige anvendelse ikke strider mod uforenelige hensyn for eksempel i forhold til støj eller nærhed til risikovirkomheder, og at den midlertidige anvendelse ikke i sig selv er lokalplanpligtig. Der kan ikke etableres anlæg af varig karakter, og som er omkostningstunge at fjerne igen.

Det er By- og Kulturforvaltningens vurdering, at der i begrænset omfang vil være behov for at tage de nye muligheder for at tillade midlertidig anvendelse i Odense Kommune.

Øvrige forhold

Byvækst

Den reviderede planlov indeholder som et nyt element principper for kommunernes arealudlæg til ny byvækst.

- Det bliver muligt at omfordele af allerede udlagte byvækstarealer.

- Ny byzone skal fortsat udlægges efter ”inde fra eksisterende byzone og ud” princippet.
- Derudover skal behovet for nye arealudlæg dokumenteres efter en standardiseret metode, som indarbejdes i planforslagernes redegørelser.

Det er By- og Kulturforvaltningens vurdering, at de beskrevne metoder og principper i store træk allerede indgår som grundlag i Odense Kommunes planlægning.

Der er indskrevet muligheder for, at Erhvervsministeren i særlige tilfælde kan tillade fravigelse af reglerne i forbindelse med tiltrækning af udenlandske investeringer. Som eksempler kan nævnes udlæg til store datacentre med særlige beliggenhedskrav.

Der er yderligere givet mulighed for, at eksisterende virksomheder i landzone af en vis størrelse kan tillades udlagt i byzone med nødvendige udvidelsesmuligheder.

Som eksempel fra Odense Kommune kan her nævnes, at der er igangsat en planlægning for Hauge Gruppen ved Stige.

Evaluering af planloven

Der er aftalt, at planlovens nye muligheder skal evalueres i form af en årlig redegørelse til forligskredsen og en samlet evaluering til Folketinget inden 2020.

Modsætninger med den reviderede planlov i forhold til Planstrategi 2015 og Kommuneplan 2016

Den nye planlov lægger en større del af ansvaret for detailhandelsplanlægningen over til kommunerne. Det sker blandt andet gennem nye muligheder for at etablere nye aflastningscentre og tillade udvidelse af eksisterende aflastningscentre, som for eksempel Odense SØ, og giver mulighed for at udvide arealgrænserne for detailhandelsstrukturen.

Der kan komme større butiksspredning i periferien som følge af planlovens nye målsætninger om at sikre konkurrencesituationen for forbrugerne gennem den fysiske planlægning og øge butiksudbuddet, især hvor det også er tilgængeligt for biltrafik.

De ovenstående nye virkemidler om friere konkurrencevilkår for butikkerne kan uden styring føre til spredning af detailhandelsstrukturen, og kan modvirke både planstrategiens og kommuneplanens målsætninger om at understøtte og styrke bymidtens detailhandelsudbud og sætte bymidtens relative styrkeposition under yderligere pres i forhold til Odense SØ og bydelscentre.

Nye handlemuligheder for Odense Kommune

Den nye planlov indeholder en række nye muligheder, som kan indarbejdes i det fremtidige plangrundlag og de administrative procedurer omkring selve planudarbejdelsen for at kunne nyttiggøres, hvis der er politisk ønske herom.

By- og Kulturudvalget har allerede truffet første beslutning om at igangsætte planlægningen for Hauge Gruppen ved Stige, som konsekvens af den reviderede planlov. Herudover kan der igangsættes særskilte handlinger afledt af den nye planlov på følgende områder

- De nye kortere høringsfrister indarbejdes i en særlig udvalgsdagsorden for implementering af muligheder af planloven, som forelægges By- og Kulturudvalget senere på året.
- De friere rammer i planloven for reguleringen af detailhandelen, den faktiske udvikling i forbrugernes hastigt voksende e-handelsandel og ikke mindst den blomstrende vækst i cafe og serviceerhverv i byen betyder, at der er behov for en ny detailhandelsundersøgelse.

En undersøgelse der ud fra et bredere begreb kan kortlægge status af byens kommercielle liv, og som kan skabe grundlag for at træffe kvalificerede proaktive beslutninger om byens kommercielle liv, som kan implementeres i Planstrategi 2019 og omsætte planlovens nye liberale rammer for detailhandel i forbindelse med Kommuneplan 2020-2032.

Der gives en særskilt orientering på By- og kulturudvalgsmødet, som uddyber rammen for undersøgelsens afsæt og hovedsigte.

- Der er i forbindelse med igangværende byggeprojekter fremsat ønsker om at udnytte den nye planlovs muligheder for at øge størrelsen af discountbutikkerne til 1200 m².

Det kan forventes, at der opstår ønsker herom i forhold til de rammer, der er fastlagt i kommuneplans detailhandelsbestemmelser.

Det er muligt at imødekomme ønskerne gennem et mindre kommuneplantillæg, der som redaktionel ændring bringer dagligvarebutiksstørrelser i overensstemmelse med ny planlov.

Et sådant afgrænset kommuneplantillæg vil lette tidspresset for ændring af kommuneplanens detailhandelsstruktur generelt, så dette kan afvente den ordinære kommuneplanrevision. Det vil herefter være muligt at dispensere fra gældende lokalplaners bestemmelser om dagligvarebutikker maksimale størrelse på 1000 m² til 1200 m².

- Den ny planlov stiller nye krav til indholdet af kommuneplanlægningen med hensyn til arealudlæg for erhverv i forhold til erhvervsområder forbeholdt produktionsvirksomheder og områder til transporttunge erhverv.

Disse forhold kan indarbejdes i forbindelse med en revision af erhvervsarealplanlægningen i forbindelse med kommuneplan 2020-2032.

- Der skal i den sammenhæng vurderes, om det er aktuelt at udnytte muligheden for at udpege op til to transformationszoner til boligbebyggelser.

Punkt 15: Orientering om trafikale ændringer i Vesterbrokvarteret

05.01.02-G01-4120-15

Resume

Vesterbrokvarteret er et af de steder, der bliver væsentligt berørt af letbanens etablering. I det færdige projekt lukkes vejadgange fra Kingosgade og Thorsgade ud til Vestre Stationsvej, og derudover kommer der flere svingrestriktioner, som også begrænser den fremtidige adgang til området. Derfor har der været et behov for at se på, hvordan trafikken fremover bedst afvikles inde i området under hensyntagen til, at mange af gaderne er ensrettet for at få plads til mest mulig parkering.

By- og Kulturforvaltningen har valgt tidligt i processen at inddrage borgerne i området i en fremtidig løsning. Forvaltningen er yderst bevidst om, at beboerne er eksperterne, og den bedste løsning findes ved at lytte til dem, der færdes der dagligt. Yderligere bidrager den tidlige inddragelse også til at afbøde potentiel utryghed og utilfredshed.

Inddragelsen startede med en workshop i marts 2016, hvor der deltog ca. 80 borgere. Efterfølgende blev der nedsat en arbejdsgruppe, som arbejdede videre med inputtene i samarbejde med embedsmænd fra forvaltningen.

Inddragelsen i Vesterbroprojektet har foregået som et pilotprojekt, hvor der er afprøvet nye tilgange til måden at inddrage på. Det har været afgørende i processen at skabe endnu større ejerskab og medansvar, og forvaltningen har derfor taget en mere tilbagetrædende rolle som vejleder. Borgerne har udtrykt stor tilfredshed med processen. Tanken bag har været at samle erfaringer, som kan bruges fremadrettet eventuelt i andre naboer, som også bliver berørt af letbanen.

Arbejdsgruppens løsningstese har været, at det skal være så vanskeligt som muligt at køre igennem kvarteret. Herved undgås smutvejskørsel, men det betyder også mere intern kørsel for beboerne. Selvom By- og Kulturforvaltningen ikke er forpligtet rent lovmæssigt til at sende forslaget ud i en formel høring ved alle beboerne, så har det været en vigtig forudsætning, at det er en naturlig del af processen. Herved sikres, at der ikke er overset noget, hvilket erfaringsmæssigt fremmer en stor robusthed omkring løsningen.

Den nye løsning forventes sendt i høring i efteråret 2017. Her vil de fremtidige restriktioner som følge af letbanen også fremgå. På trods af at disse restriktioner har været kommunikeret ud tidligere, er det forvaltningens erfaring, at det først går op for mange, når det kommer så tæt på som nu.

Den nye løsning, som er tilpasset de fremtidige forhold, forventes etableret i januar 2018. Dette er koordineret med opstarten af letbanens Civil Works arbejde på Vestre Stationsvej, som starter op i januar 2018, og løber frem til december 2018.

Efterhånden som arbejdet rykker frem på Vestre Stationsvej, vil vejlukningerne og svingforbud blive etableret, og derfor er det vigtigt, at den nye løsning i Vesterbrokvarteret er på plads, så der ikke opstår problemer for trafikanterne og beboerne.

Punkt 16: Orientering om pulje til ombygning af køkkener på plejecentre

27.36.24-P20-1-17

Resume

Ældre- og Handicapforvaltningen har søgt og modtaget tilskud fra køkkenpuljen fra finansloven for 2017. Formålet med køkkenpuljen er at forbedre og forny køkkenerne på plejecentre, så det bliver muligt at lave og tilberede flere måltider på plejecentrene. Midlerne skal være brugt i 2017.

By- og Kulturforvaltningen står for byggeprojekterne på plejecentrene. Lige nu pågår revidering af budgetterne for byggeprojekterne på de enkelte plejecentre.

Budgettet til renovering bliver stillet til rådighed for By- og Kulturforvaltningen gennem kontoplanen for projektet. Budgettet til renovering er på 24,9 mio. kr. Midlerne bliver brugt til renovering af køkkener på 16 Leve-bo plejecentre.

Projektlederen fra de to forvaltninger samarbejder om projekterne gennem hele forløbet. Ældre- og Handicapforvaltningen er projektansøger, og har ansvaret over for Sundheds- og Ældreministeriet.

Baggrund

Køkkenpuljen blev første gang slået op i marts 2017. Her søgte Ældre- og Handicapforvaltningen midler til renovering af køkkenet på Havebæk Plejecenter. Kort efter blev puljen genopslået, fordi der var restmidler, som kommunerne fik mulighed for at søge.

I anden ansøgningsrunde udfordrede Ældre- og Handicapforvaltningen kriterierne for tildeling, og søgte derfor om midler til at renovere køkkenfaciliteter på alle plejecentre med leve/bo enheder.

Punkt 17: Baltic Pipe. Energinets planlægning for gasledning mellem Norge og Polen

01.01.01-P17-1-17

Resume

Odense Kommune har administrativt haft møde med repræsentanter fra Energinet om Energinets projekt omkring ny gasledning over Fyn.

Projektet

Projektet omfatter en underjordisk gasledning, koblet på en norsk rørledning i Nordsøen, ført hen over Jylland, Fyn, Sjælland og videre over Østersøen til Polen. Der er tale om en ca. 600 km lang strækning, heraf ca. 19 km igennem Odense Kommune. Energinet forventer, at gasledningen i Odense Kommune etableres fra kommunegrænsen vest for Bellinge syd om Odense og til kommunegrænsen syd for Langeskov. På omtrent halvdelen af strækningen vil gasledningen forløbe parallelt med den eksisterende gasledning Lillebælt-Storebælt. Det er hensigten, at gasledningen skal være etableret i oktober 2022.

Det endelige projekt er endnu ikke modtaget, og der er fortsat uklarhed om, hvorvidt det skal gennemføres. Ved en gennemgang af den foreliggende strækning på mødet, blev det umiddelbart vurderet, at ingen af de kommende byudviklingsområder i Kommuneplan 2016-2028 vil blive berørt af projektet. Derimod vil projektet berøre en lang række fredede områder og naturområder, herunder Natura 2000 områder, kildevæld, diger, dræninger, grusgravninger mv.

Kommende proces

Plangrundlaget udgøres enten af en anlægslov eller et landsplandirektiv, hvilket betyder, at Staten ”pålægger” de enkelte kommuner det givne projekt. Der udarbejdes en såkaldt Vurdering af Virkninger på Miljøet for henholdsvis projektet på vand og på land. VVM-arbejdet efterfølges formentlig af dispensationer og tilladelser efter særlovgivningen og af ekspropriationer. Såfremt alle tilladelser og dispensationer gives af staten, skal Odense Kommune ikke foretage en myndighedsbehandling. Der skal formentlig indarbejdes kommuneplanretningslinjer i kommuneplanen, hvor relevante sikkerhedsafstande omkring den kommende gasledning skal fremgå, præcis som for den eksisterende over Fyn.

Der igangsættes en proces mellem Energinet, Odense Kommune og øvrige berørte kommuner for at sikre, at kommunernes lokale viden kan bidrage til at give projektet den optimale placering og at varetage naturhensyn mv. på den mest optimale måde eksempelvis ved, at særligt udpegede områder skånes ved at skyde gasledningen under jorden. Der skal gennemføres arkæologiske forundersøgelser.

Energinet forventer, at såfremt projektet skal gennemføres, så skal plangrundlaget behandles på af Folketinget med henblik på gennemførelse af 1. offentlighedsfase i september 2017. I den forbindelse planlægges der 3 offentlige møder, hvoraf det ene forventes afholdt i Middelfart.

Punkt 18: Forslag om fredning af Hesbjergkilen ved Hesbjerg

01.05.15-K08-1-16

Resume

Orientering om Danmarks Naturfredningsforenings forslag om Fredning af Hesbjergkilen ved Ernebjerg, Hesbjerg og Øghaven i Assens Kommune og Odense Kommune.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har i juni 2017 henvendt sig til Assens Kommune og Odense Kommune med en opfordring til at samarbejde om et fredningsforslag for området kaldet Hesbjergkilen (omfatter Ernebjerg, Hesbjerg og Øghaven).

DN ønsker området fredet (jf. naturbeskyttelseslovens § 6) for at sikre naturværdier samt bedre adgangsmuligheder til området, som ligger ca. 10 km væk fra Odense centrum. Kommunens borgere forventes at kunne få gavn af en fredning i form af bedre adgangsmuligheder for rekreativt brug.

Området, som forventes omfattet af fredningsforslaget, har et areal på ca. 480 ha, der primært er skov. Af fredningsforslagets samlede areal, er de ca. 434 ha beliggende i Odense Kommune. Arealerne i Odense Kommune består af både skov, beskyttet natur samt ekstensivt og intensivt dyrkede arealer. Der er 54 lodsejere, der bliver berørt af fredningsforslaget.

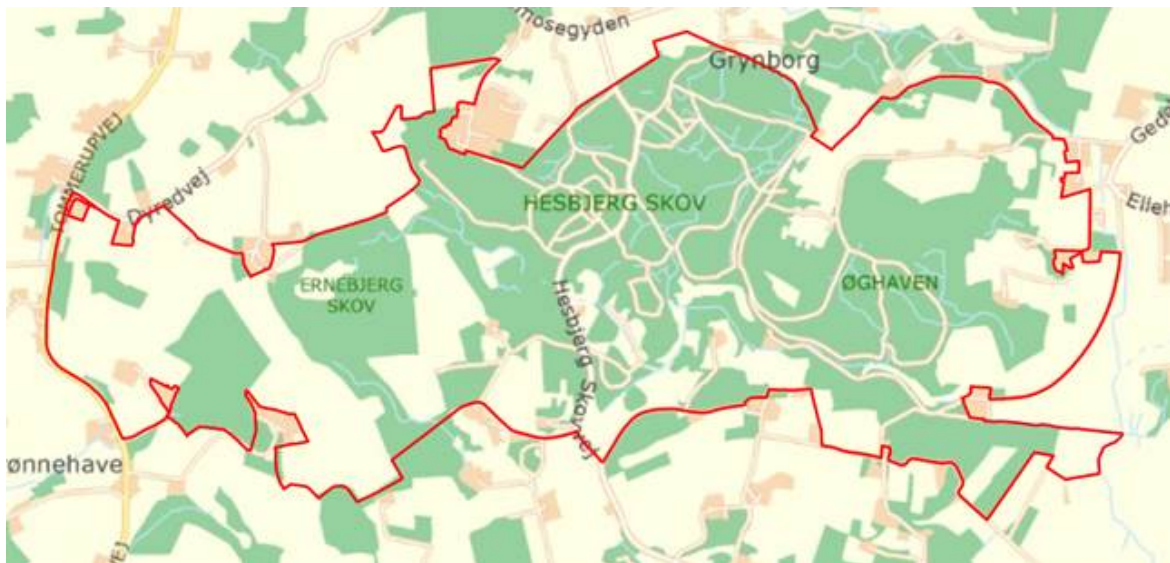
Skovarealerne ønskes på sigt konverteret til løvskov, og de lysåbne arealer ønskes bevaret til gavn for bl.a. den truede Engperlemorssommerfugl.

Da DN kan vælge at rejse en fredning, selvom kommunen ikke ønsker at være med, har forvaltningen valgt at indgå i et samarbejde med henblik på at hjælpe med at kvalificere et fredningsforslag, så der bliver taget hensyn til både lodsejere, andre borgere, naturen og den efterfølgende administration af en fredning. Odense Kommune afholder blandt andet møder med de lodsejere, der har behov for det.

En beslutning om Odense Kommune eventuelt skal være medrejser i en fredning forventes at komme på udvalgmøde og byrådsmøde i januar/februar 2018. DN vil uafhængigt af kommunernes deltagelse efterfølgende indsende fredningsforslaget til fredningsnævnet. Herefter er fredningsnævnet myndighed på sagen, og det forventes, at de vil foretage besigtigelse og høring af berørte lodsejere. Fredningssagen forventes at tage ca. 4 til 5 år.

DN afholdte informationsmøde torsdag den 24/8 2017 for indbudte lodsejere. Repræsentanter fra både Assens Kommune og Odense Kommune deltog. Mødet fandt sted i den indledende fase af udarbejdelse af fredningsforslaget, og lodsejeres bemærkninger fra mødet tages derfor i betragtning til det endelige fredningsforslag. De fleste bemærkninger drejede sig om adgangsf forhold og stier, mens enkelte handlede om økonomiske forhold.

Der er inviteret til en offentlig besigtigelse af fredningsområdet den 28/9 2017. Efter lodsejermødet og den offentlige besigtigelse fortsættes dialogen mellem lodsejere, kommunen og DN. Fredningsforslaget justeres i videst muligt omfang efter ønskerne.



Punkt 19: Aktuelle sager

00.22.00-P35-2-17

Resume

Orientering om aktuelle sager.

- Status på Borgernes Hus.
- Status på Tag over hovedet garanti.
- Orientering om nye retningslinjer for valgplakater og bannere.
- Orientering fra møde med Støjgruppen.
- Bicykler.
- Status vedrørende byggesag.
- Orientering om møde med Torvehandlerforeningen.