

REFERAT By- og Kulturudvalget 2018-2021 d. 21-05-2019

Mødedato Tirsdag d. 21. maj 2019 kl. 08:30

Mødested Slottet, Rosen, Indgang C

Indholdsfortegnelse

Boldklubben Marienlyst.....	3
Finansiering af kystbeskyttelse mod stormflod - opfølgning. Fornyet behandling.....	10
Gartnerbyen i Bolbro - etape 3. Forslag til ny lokalplan nr. 8-903 og kommuneplantillæg nr. 83 til o.....	19
Varmeforsyning af Demantsvej.....	23
Støjhandlingsplan 2018-2023.....	25
IFLA 2019 - International bibliotekskonference - deltagelse.....	29
Kommuneplan 2020-2032 - Bæredygtig mobilitet.....	31
Kommuneplan 2020-2032 - Erhvervsplanlægning.....	36
Budget 2020 - drøftelse af anlægsønsker.....	38
Forslag til Bynet 2021 - Opfølgning på offentlig høring.....	39
Udlejning af el-løbehjul fra offentligt vejareal.....	49
Status for kommunale ejendomme - Hverdagens rammer for velfærden.....	51
Aktuelle sager.....	56

Punkt 1: Boldklubben Marienlyst

18.00.00-G01-16-17

Resume

Denne sag handler om, i hvilket omfang og på hvilken måde Odense Kommune og Boldklubben Marienlyst kan afvikle deres økonomiske mellemværende.

Mellemværendet består af:

- Boldklubbens betaling af kommunens tilgodehavende på 3.048.318 kr., der knytter sig til en anlagt kunstgræsbane i forbindelse med etableringen af Marienlyst Tenniscenter.
- Dækning af et ekstraordinært underskud på driften af Marienlyst Tenniscenter på 901.919 kr. i perioden 1/1 2014 - 30/6 2018.

Boldklubben Marienlyst ønsker at gøre brug af en tidligere kommunal garanti til optagelse af et lån, der skal bruges til at betale kommunens tilgodehavende for den etablerede kunstgræsbane. Desuden har boldklubben anmodet kommunen om et ekstraordinært tilskud til dækning af underskuddet på driften af Marienlyst Tenniscenter i perioden 1/1 2014 - 30/6 2018.

På By- og Kulturforvaltningens foranledning har kommunens revisionsfirma, BDO, gennemgået boldklubbens samlede økonomi. På baggrund af revisionens redegørelse for boldklubbens nuværende økonomiske situation og formåen er det By- og Kulturforvaltningens anbefaling, at der ydes et rentefrit lån på i alt 3.950.000 kr. til Boldklubben Marienlyst, der afdrages over 30 år. Kommunen vil samtidig stille krav om fornøden sikkerhed for lånets tilbagebetaling.

Med den foreslåede løsning tages der både hensyn til, at kommunen skal handle økonomisk forsvarlig, da der skabes en løsning, der skal sikre, at kommunens tilgodehavende på 3.048.318 kr. kan tilbagebetales. Samtidigt tages der hensyn til boldklubbens fortsatte eksistens ved dels at yde et lån, der skal dække det ekstraordinære underskud på driften af Marienlyst Tenniscenter, dels ved at det samlede lån på 3.950.000 kr. får en afdragsperiode på 30 år.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af Odensemålene.

INDSTILLING

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

1. Tillægsbevilling på 0,9 mio. kr. i 2019 i form af lån til Boldklubben Marienlyst til finansiering af underskud på driften af Marienlyst Tenniscenter, der tilbagebetales til Odense Kommune over 30 år.
2. Boldklubben Marienlysts andel på 3,0 mio. kr. til finansiering af anlagt kunstgræsbane tilbagebetales over 30 år.
3. Odense Kommunes samlede tilgodehavende hos Boldklubben Marienlyst på 3.950.000 kr. ydes som rentefrit lån, der afdrages over 30 år med halvårlige ydelser på ca. 65.800 kr., hver ultimo juni og december termin, første gang i anden termin efter lånets udbetaling.
4. Lånet ydes på betingelse af, at der overfor Odense Kommune stilles fornøden sikkerhed for lånets tilbagebetaling. Lånet forfalder til fuld betaling, såfremt Boldklubben Marienlyst ikke overholder lånebetingelserne eller boldklubben ophører.

Beslutning

By- og Kulturforvaltningen oplyser, at der er tale om 2 forskellige juridiske enheder, der modtager lånene, hvorfor indstillingen korrigeres, så den afspejler dette. Indstillingen lyder herefter som følgende:

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

1. Tillægsbevilling på 0,9 mio. kr. i 2019 i form af lån til Marienlystcentret til finansiering af underskud på driften af Marienlyst Tenniscenter, der tilbagebetales til Odense Kommune over 30 år.
2. Boldklubben Marienlysts andel på 3,0 mio. kr. til finansiering af anlagt kunstgræsbane tilbagebetales over 30 år.
3. Odense Kommunes samlede tilgodehavende hos henholdsvis Marienlystcentret og Boldklubben Marienlyst på i alt 3.950.000 kr. ydes som rentefrit lån, der afdrages over 30 år med halvårlige ydelser på henholdsvis 15.000 kr. fra Marienlystcentret og ca. 50.000 kr. fra Boldklubben Marienlyst, hver ultimo juni og december termin, første gang i anden termin efter lånets udbetaling.
4. Lånene ydes på betingelse af, at der over for Odense Kommune stilles fornøden sikkerhed for lånenes tilbagebetaling. Lånene forfalder til fuld betaling, såfremt Marienlystcentret og/eller Boldklubben Marienlyst ikke overholder lånebetingelserne i deres respektive lån, eller Marienlystcentret og/eller Boldklubben Marienlyst ophører.

Rådmand Jane Jegind samt udvalgsmedlemmerne Claus Houden og Kristian Guldfeldt fremsætter følgende ændringsforslag som et nyt indstillingspunkt 5.

5. Marienlystcentret og Boldklubben Marienlyst undergives et skærpet økonomisk tilsyn af By- og Kulturforvaltningen med kvartalsvis afrapportering af deres økonomiske situation til forvaltningen.

By- og Kulturudvalget anbefaler By- og Kulturforvaltningens korrigerede indstilling samt det stillede ændringsforslag.

Udvalgsmedlem Anders W. Berthelsen deltog ikke i behandlingen af dette punkt på grund af inhabilitet.

Sagsfremstilling

Etablering og finansiering af Marienlyst Tenniscenter og kunstgræsbane til Boldklubben Marienlyst

Odense Byråd bevilligede den 8/10 2008 37,5 mio. kr. til opførelse af et tenniscenter i tilknytning til det eksisterende Marienlystcenter med henblik på at skabe synergi mellem de to centre. Med hensyn til driften af Tenniscenteret var det en forudsætning, at centret skulle drives uden yderligere driftstilskud fra Odense Kommune. Driften skulle alene finansieres gennem udlejning af tennisfaciliteter til odenseanske tennisklubber og tennisspillere fra Fyn og Syddanmark.

I forbindelse med etableringen af Marienlyst Tenniscenter besluttede Boldklubben Marienlyst, at der skulle etableres en kunstgræsbane som erstatning for den oprindelige opvisningsbane. Det indgik som led i kommunens aftale med Boldklubben Marienlyst om etableringen af tenniscenteret og kunstgræsbanen, at den økonomiske difference mellem anlæggelse af en græsbane og en kunstgræsbane skulle afholdes af Boldklubben Marienlyst.

Der foreligger et anlægsregnskab for byggeriet af tenniscenteret og etableringen af kunstgræsbanen fra oktober 2017, der viser at Boldklubben Marienlyst skylder 3.048.318 kr. til Odense Kommune for etableringen af kunstgræsbanen.

Resultatet af licitationen på tenniscenteret viste, at det ikke kunne lade sig gøre at opføre et tenniscenter inden for den afsatte anlægsbevilling med den nødvendige synergi til det eksisterende idrætscenter. Derfor tilbød Boldklubben

Marienlyst at forøge anlægsrammen med 3 mio. kr., så tenniscenteret kunne løfte behovet for tennisfaciliteter i Odense Kommune og bibeholde/forbedre faciliteterne for de mange idrætsbrugere i det lokale idrætscenter i Skibhuskvarteret.

Byrådet besluttede i december 2013 at yde en kommunal garanti på op til 3 mio. kr. til sikkerhed for et kreditforeningslån med en løbetid på op til 20 år til Boldklubben Marienlyst. Lånet skulle være med til at sikre opførelsen af tenniscenteret.

Denne kommunale garanti er aldrig blevet brugt, idet det efterfølgende viste sig, at der ikke var behov for at forøge anlægsrammen for at opføre tenniscenteret, da centeret kunne opføres inden for den anlægsramme, som byrådet oprindeligt havde afsat.

Boldklubben Marienlyst har været af den opfattelse, at den ovennævnte kommunale garanti kan anvendes i forbindelse med optagelse af et lån til brug for betalingen til Odense Kommune for etableringen af kunstgræsbanen. Det er imidlertid kommunens vurdering, at den ovennævnte garanti nu er bortfaldet på grund af forældelse.

På et møde i By- og Kulturudvalget den 14/11 2017 drøftede udvalget ovenstående. Udvalget bad forvaltningen undersøge økonomien i Boldklubben Marienlyst og på den baggrund at få forelagt:

- En skriftlig redegørelse, hvori det beskrives hvornår og hvorledes, der er givet tilladelse til at anvende den oprindelige kommunale garanti fra december 2013 til etablering af kunstgræsbanen, herunder ønsker udvalget, at det undersøges, hvorvidt Boldklubben Marienlyst havde det økonomiske fundament til at afdrage et lån af denne størrelse.
- En skriftlig redegørelse hvori der beskrives, hvilke konsekvenser det vil medføre, såfremt der hverken stilles en ny kommunal garanti eller indgås en afdragsordning med Boldklubben Marienlyst.

På den baggrund har kommunens revisionsfirma, BDO, gennemgået den samlede økonomi i Boldklubben Marienlyst. Der vedlægges en skriftlig redegørelse, der giver svar på ovenstående.

Konklusionen på redegørelsens første to punkter er:

- Boldklubben Marienlyst havde fået tilsagn fra Nykredit på et realkreditlån på 3.500.000 kr. På baggrund af bankens vurdering om, at boldklubben var i stand til at tilbagebetale et lån på 3.500.000 kr., vurderede Odense Kommune ikke yderligere på boldklubbens betalingsevne.
- Det vurderes, at boldklubben Marienlyst ikke her og nu kan betale en regning til Odense Kommune på 3.048.318 kr.

Sammenfattende på ovenstående er derfor, at hvis Boldklubben Marienlyst skal optage et kreditforeningslån med kommunal garanti for at kunne betale de 3.048.318 kr. til Odense Kommune, vil det være nødvendigt, at byrådet på ny godkender, at der ydes en kommunal garanti.

By- og Kulturforvaltningen skal dog gøre opmærksom på, at lånet vil relatere sig til etableringen af kunstgræsbanen, og i Odense Kommune ydes der normalt ikke kommunal garanti for lån til etablering af kunstgræsbaner.

Anbefaling

By- og Kulturforvaltningen anbefaler derfor, at der indgås en afdragsordning med Boldklubben Marienlyst på det skyldige beløb på 3.048.318 kr.

Ansøgning om ekstraordinært tilskud til drift af tenniscentret for 1/1 2014 – 30/6 2018

By- og Kulturudvalget besluttede i marts 2015 at yde et ekstraordinært tilskud på 350.000 kr. til Boldklubben Marienlyst til brug for driften af Marienlyst Tenniscenter. I forbindelse med ansøgningen til By- og Kulturudvalget vurderede boldklubben, at det ville tage 2-3 år inden tenniscenteret kunne forventes at være i bæredygtig drift. By- og Kulturudvalget besluttede, at sagen skulle forelægges udvalget igen, såfremt der blev behov for tilskud i 2016 og 2017.

Budget 2016 for tenniscenteret viste et driftsunderskud på 270.000 kr., hvorfor boldklubben søgte om et ekstraordinært tilskud til driften af tenniscenteret. By- og Kulturudvalget besluttede i januar 2016 at yde et ekstraordinært tilskud på 270.000 kr. Begrundelsen for det ekstraordinære tilskud var, at Boldklubben Marienlyst ville have behov for en indkøringsperiode, før det kunne forventes, at tenniscenteret ville være i bæredygtig drift.

Regnskabet for tenniscentret for 2016 viste et underskud på yderligere ca. 125.000 kr.

På mødet i By- og Kulturudvalgets den 14/11 2017 drøftede udvalget også en ansøgning fra boldklubben om et ekstraordinært tilskud på 352.000 kr. til driften af tenniscentret i 2017. Boldklubben havde fremsendt et opdateret budget for driften af tenniscenteret, hvori der blev budgetteret med et underskud på 497.500 kr. i 2017.

Udvalget besluttede at udsætte behandlingen af boldklubbens ansøgning indtil den ovennævnte redegørelse for boldklubbens økonomien forelå.

Boldklubben Marienlyst har i en henvendelse af 26/3 2019 (vedlægges sagen) foreslået, at der foretages en "bodeling", hvor det samlede resultat for tenniscentrets drift for perioden 1/1 2014 - 30/6 2018 indgår. Det samlede resultat viser et underskud på 901.929 kr. Der henvises til økonomiafsnittet, hvor der nærmere redegøres for det samlede resultat.

Boldklubben foreslår, at de regnskabsmæssige hensættelser på 331.157 kr. til vedligeholdelse og coating (det vil sige vedligeholdelse af belægningen på tennisbaner) i perioden 2014 - 2018 modregnes i det samlede underskud for 2014 - 2018, således at det samlede underskud for perioden 1/1 2014 - 30/6 2018 i alt andrager 570.772 kr.

Anbefalinger

By- og Kulturforvaltningen kan ikke anbefale, at henlæggelser til vedligeholdelse og coating for perioden 2014 - 2018 indgår i ovenstående "bodeling", da dette beløb så vil mangle i den fremtidige drift af tenniscentret.

På mødet i By- og Kulturudvalget den 14/11 2017 bad By- og Kulturudvalget forvaltningen om en skriftlig redegørelse, hvori det beskrives, hvorfra økonomien til et eventuelt ekstraordinært tilskud skal findes.

By- og Kulturforvaltningen kan ikke entydigt pege på, hvorfra et eventuelt ekstraordinært tilskud skal findes, da hele budgettet inden for Fritid og Eliteidræt er disponeret. Såfremt udvalget beslutter, at der skal ydes et ekstraordinært driftstilskud til Boldklubben Marienlyst, vil dette tilskud skulle dækkes inden for den fremtidige drift i Fritid og Eliteidræt.

Da ydelse af yderligere et ekstraordinært tilskud til Boldklubben Marienlyst desuden vil kunne danne præcedens over for andre foreninger, kan By- og Kulturforvaltningen ikke anbefale, at der ydes yderligere ekstraordinære tilskud til boldklubben.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler i stedet, at der ydes et rentefrit lån til dækning af underskuddet i Marienlyst Tenniscenter Odense.

Samlet anbefaling i relation til anlæggelse af kunstgræsbane og ekstraordinært tilskud

By- og Kulturforvaltningen samlede anbefaling i sagen er således, at der ydes et rentefrit lån på i alt 3.950.000 kr. til Boldklubben Marienlyst. Lånet skal bruges til finansiering af den anlagte kunstgræsbane samt til dækning af et ekstraordinært underskud på driften af tenniscenteret i perioden 1/1 2014 - 30/6 2018.

Det anbefales endvidere, at lånet får en løbetid på 30 år, hvorved der tages behørigt hensyn til Boldklubben Marienlyst økonomiske situation og formåen.

Lånet finansieres ved et kassetræk, og afdrages over 30 år med en halvårlig ydelse på ca. 65.800 kr.

Forvaltningen har forelagt ovenstående anbefaling for kommunens revision, BDO, der har godkendt, at der kan ydes et rentefrit lån til en folkeoplysende forening med en løbetid på 30 år. BDO har desuden vurderet, at det vil være muligt for Boldklubben Marienlyst at tilbagebetale lånet over 30 år.

Orientering om fremtidig drift af Odense Tennis Center

By- og Kulturudvalget har tidligere anbefalet, at tennismiljøet inddrages mere aktivt i driften af Odense Tennis Center.

Boldklubben Marienlyst har i mail den 10/7 2017 opsagt driftsaftalen med Odense Kommune. Det fremgår af mailen, at boldklubben fortsat er indstillet på at samarbejde om at finde en bæredygtig drift for tenniscenteret.

Med virkning fra 1/7 2018 har Odense Tennis Center overtaget driften af tenniscenteret. Odense Tennis Center er en forening bestående af alle tennisklubber i Odense Kommune samt Fyns Tennis Union. Alle parter har indskudt kapital i Odense Tennis Center svarende til 100 kr. pr. medlem i den indmeldte tennisklub på indmeldelsestidspunktet.

Odense Tennis Center har stået for driften af tennishallerne siden 1/7 2018. Regnskabet er netop afsluttet og viser, at det er i balance.

Der er udarbejdet en aftale mellem Boldklubben Marienlyst og Odense Tennis Center, der regulerer de bygningsmæssige og økonomiske snitflader mellem de to foreninger.

Det er By- og Kulturforvaltningens oplevelse, at samarbejdet mellem Boldklubben Marienlyst og Odense Tennis Center er godt og velfungerende, og det er samme melding, der kommer fra tennismiljøet.

Økonomi

Regnskabsresultaterne for drift af tenniscenteret i perioden 1/1 2014 – 30/6 2018 er følgende:

Periode	Resultat inkl. ekstraordinært tilskud	Ekstraordinært tilskud
1/1 – 31/12 2014	30.686 kr.	
1/1 – 31/12 2015	19.450 kr.	350.000 kr.
1/1 – 31/12 2016	-125.433 kr.	270.000 kr.
1/1 – 31/12 2017	-562.066 kr.	
1/1 – 30/6 2018	-264.748 kr.	
Samlet underskud	-901.929 kr.	

Det samlede lånebehov for Boldklubben Marienlyst kan opgøres således:

Merforbrug ved anlæg af kunstgræsbane	3.048.318 kr.
Samlet underskud for tenniscenteret i perioden 1/1 2014 - 30/6 2018	901.919 kr.
Samlet lånebehov i alt	3.950.247 kr.

Det anbefalede lån på i alt 3.950.000 kr., der er rentefrit, finansieres ved et kassetræk. Lånet afdrages over 30 år med halvårlige ydelser på ca. 65.800. kr., hver ultimo juni og december termin, første gang i anden termin efter lånets udbetaling.

Lånet ydes på betingelse af, at der over for Odense Kommune stilles fornøden sikkerhed for lånets tilbagebetaling. Det vil endvidere blive meddelt, at lånet vil forfalde til fuld betaling, såfremt Boldklubben Marienlyst ikke overholder lånebetingelserne eller boldklubben ophører.

Ydelse af lånet til Boldklubben Marienlyst på 3.950.000 kr. vil have følgende indflydelse på Odense Kommunes økonomi:

Beskrivelse	Styringsområde	Udvalg	2019	2020	2021	2022	2023
			Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Mellemværende vedr. kunstgræsbane (Odense Kommunes langfristede tilgodehavender forøges)	Balanceforskydninger Finansposter	Intet udvalg	3.048.100				
Udbetaling til Marienlyst	Balanceforskydninger Finansposter	Intet udvalg	901.900				

(tilgodehavende
forøges)

Afdrag af tilgodehavende, Marienlyst	Balanceforskydninger Finansposter	Intet udvalg	-65.800	-131.600	-131.600	-131.600	-131.600
Kassen	Finansposter	Intet udvalg	-3.884.200	131.600	131.600	131.600	131.600
I alt			0	0	0	0	0

Bilag

Anmodning om ekstraordinær bevilling

Redegørelse Boldklubben Marienlyst

Punkt 2: Finansiering af kystbeskyttelse mod stormflod - opfølgning. Fornyset behandling

04.18.00-P15-2-15

Resume

Sagen blev udsat på By- og Kulturudvalgets møde den 9/4 2019 med henblik på indsamling af yderligere oplysninger.

Som opfølgning på initiativretssag rejst af byrådsgrupperne Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti på byrådsmøde den 23/1 2019 skal By- og Kulturforvaltningen udarbejde en sag, der belyser alle relevante aspekter i forhold til, at Odense Kommune bidrager økonomisk til anlæggelsen af dige i Seden Strandby med 1/3 af omkostningen for at løfte en fælles samfundsopgave samt komme med anbefalinger hertil.

Desuden skal der redegøres for om andre områder i Odense Kommune står i en lignende situation, og/eller om forvaltningen har kendskab til andre områder i Odense Kommune, hvor beboerne har ønske om kommunal medfinansiering af klimatilpasningstiltag.

En eventuel kommunal medfinansiering med en udgift svarende til 1/3 af de samlede omkostninger skal gives under forudsætning af, at staten også medfinansierer det pågældende klimatilpasningstiltag i et ikke fastlagt omfang.

Efter lovgivningen på området hviler en kommunal og eventuel statslig medfinansiering udelukkende på en frivillighed fra den ydende part. Der findes ingen modeller for, hvad størrelsen af en eventuel kommunal medfinansiering kan være. Derfor afhænger størrelsen af en eventuel kommunal medfinansiering alene af den politiske villighed til at yde støtte. Der findes således ikke faglige argumenter til at understøtte fastsættelsen af størrelsen af en eventuel kommunal medfinansiering. I forslagene til kommunal medfinansiering nedenfor har forvaltningen derfor taget udgangspunkt i initiativretssagen, hvor der blev fremsat forslag om en kommunal medfinansiering på 1/3 af de samlede anlægsudgifter.

Frivilligheden til at yde støtte giver en udfordring i forhold til den indstillede finansieringskonstruktion, hvor en kommunal medfinansiering forudsætter en statslig medfinansiering.

Dette betyder, at en statslig medfinansiering bliver styrende for, hvorvidt der kan ydes en kommunal medfinansiering, og dermed kan gøre en eventuel kommunal finansieringsvilje illusorisk, såfremt en statslig finansieringsvilje ikke er til stede/mulig, og kan samtidig være med til at standse en kommende myndighedsgodkendelse af projektet.

Spørgsmålet om kommunal medfinansiering af kystbeskyttelse mod stormflod har tidligere været behandlet af byrådet den 21/6 2017. Byrådet godkendte på dette møde forvaltningens indstilling om afslag til at yde kommunal medfinansiering med den virkning, at kommunen alene ville bidrage i det omfang, det følger af en lovpligtig grundejerforpligtelse, og dermed ikke yde kommunal medfinansiering.

Effekt

Flere indbyggere i Odense

Med etablering af diget vil et udpeget risikoområde i forhold til stormflod blive sikret og dermed være med til at fremtidssikre og understøtte udvikling og vedligehold af bygninger, veje og faciliteter i Seden Strandby.

INDSTILLING

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

1. Odense Kommune meddeler afslag på at yde kommunal medfinansiering til projekter til sikring mod stormflod ud over den lovpligtige grundejerforpligtelse, da det alene er grundejers forpligtelse at sikre sin ejendom.

Eller

2. Odense Kommune meddeler tilsagn om kommunal medfinansiering på 1/3 af de samlede omkostninger til kystsikring af Seden Strandby, svarende til ca. 1,9 mio. kr. under forudsætning af, at staten også medfinansierer det pågældende klimatilpasningstiltag i et ikke fastlagt omfang.
3. Såfremt byrådet godkender indstillingspunkt 2, skal den kommunale medfinansiering på ca. 1,9 mio. kr. afholdes inden for udvalgets samlede anlægsramme. By- og Kulturforvaltningen vil forelægge en sag for byrådet med den faktiske omprioritering mellem anlægsrammerne.

Og/eller

4. Odense Kommune meddeler tilsagn om kommunal medfinansiering på 1/3 af de samlede omkostninger til kystsikring af Færgevej, svarende til ca. 0,25 mio. kr. under forudsætning af, at staten også medfinansierer det pågældende klimatilpasningstiltag i et ikke fastlagt omfang.
5. Såfremt byrådet godkender indstillingspunkt 4, skal den kommunale medfinansiering på ca. 0,25 mio. kr. afholdes inden for udvalgets samlede anlægsramme. By- og Kulturforvaltningen vil forelægge en sag for byrådet med den faktiske omprioritering mellem anlægsrammerne.

Og/eller

6. Odense Kommune skal arbejde for at fremme projektet vedrørende kystsikring med sluse ved Stige Ø. Byrådet vil få forelagt en særskilt sag vedrørende godkendelse af projektet samt forslag til finansiering af projektet, herunder om der skal meddeles tilsagn om kommunal medfinansiering på 1/3 af de samlede omkostninger af projektet, svarende til ca. 17 mio. kr. under forudsætning af, at staten også medfinansierer det pågældende klimatilpasningstiltag i et ikke fastlagt omfang.

Beslutning

By- og Kulturudvalget kan ikke anbefale By- og Kulturforvaltningens indstilling, men anbefaler i stedet følgende ændringsforslag over for byrådet:

1. Odense Kommune meddeler tilsagn om kommunal medfinansiering på 1/3 til kystsikring af Seden Strandby, dog maksimalt 1,9 mio. kr., og på 1/3 til kystsikring af Færgevej, dog maksimalt 0,25 mio. kr. Byrådet vil få forelagt en særskilt sag vedrørende den kommunale medfinansiering, indeholdende forslag til den faktiske omprioritering mellem By- og Kulturudvalgets samlede anlægsramme.
2. Odense Kommune skal arbejde for at fremme et kystsikringsprojekt ved Stige Ø. Byrådet vil få forelagt en særskilt sag vedrørende godkendelse af projektet, når By- og Kulturforvaltningen har udarbejdet et konkret projektforslag.
3. Der rettes henvendelse til Folketinget med opfordring til, at der også gives hel eller delvis statslig medfinansiering til kystsikrings projekter.

Sagsfremstilling

Byrådsgrupperne Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti fremsatte i henhold til forretningsordenens § 3 (initiativret) følgende forslag til sag om finansiering af klimatilpasning til optagelse på byrådets møde den 23/1 2019:

1. Borgmesteren, som medlem af bestyrelsen i Beredskab Fyn, anmoder beredskabet om at beskrive, hvilke investeringer, der skal foretages for bedre at være rustet til fremtidige stormflode og i højere grad hjælpe berørte borgere og at Odense Kommunes andel af disse investeringer indgår i budgetforhandlingerne for 2020
2. Odense Kommune bidrager til anlæggelsen af dige i Seden Strandby med 1/3 af omkostningen svarende til 1,9 mio. kr. for at løfte en fælles samfundsopgave og finansieres som angivet i dagsordenen
3. Borgmesteren på vegne af byrådet – under forudsætning af vedtagelse af pkt. 2 – skriver til de relevante udvalg i Folketinget med ønske om at staten også bidrager til løsning af en samfundsopgave ved medfinansiering på en 1/3 af omkostningen

Forslagene i initiativretssagen blev på byrådsmødet ikke vedtaget. Derimod blev der fremsat tre nye forslag til beslutning, som alle blev vedtaget, hvor alene indstillingspunkt 2 med nedenstående formulering skal forelægges By- og Kulturudvalget til behandling:

”Indstillingspunkt 2

Denne del af sagen oversendes til behandling i By- og Kulturudvalget.

By- og Kulturforvaltningen bedes således udarbejde en sag, der belyser alle relevante aspekter af forslagens punkt 2 og kommer med anbefalinger vedr. forslaget. I sagen bedes det indgå, om andre områder i Odense Kommune står i en lignende situation, og/eller om forvaltningen har kendskab til andre områder i Odense Kommune, hvor beboerne har ønske om kommunal medfinansiering af klimatilpasningstiltag.

I forhold til de økonomiske aspekter af sagen forudsætter eventuel kommunal medfinansiering, at staten også medfinansierer de pågældende klimatilpasningstiltag.

Sagens videre behandling herefter følger de almindelige kompetencefordelingsregler i styrelsesvedtægten og udvalgenes kompetencefordelingsplan.”

Indstillingspunkt 2 har sammenhæng med indstillingspunkt 3, der har følgende ordlyd:

”Indstillingspunkt 3

Denne del af sagen oversendes til behandling i økonomiudvalget.

Borgmesterforvaltningen bedes således udarbejde en sag, der belyser alle relevante aspekter af forslagens punkt 3 og kommer med anbefalinger vedr. forslaget. Der skal tages udgangspunkt i de allerede gennemførte public affairs indsatser på området.

Sagens videre behandling herefter følger de almindelige kompetencefordelingsregler i styrelsesvedtægten og udvalgenes kompetencefordelingsplan.”

Indstillingspunkt 3 bliver behandlet af Økonomiudvalget på mødet den 15/5 2019.

Baggrund

Odense Kommune vedtog i 2015 en Risikostyringsplan for Odense Fjord, som blev udarbejdet sammen med de øvrige fjordkommuner: Nordfyn og Kerteminde. Med Risikostyringsplanen peges der på konkrete udsatte områder, hvor der skal arbejdes for at fremme og etablere sikring mod stormflod for at beskytte mennesker og ejendom mod oversvømmelser f.eks. i form af diger.

De udpegede udsatte områder for Odense Kommune er, jf. Risikostyringsplan 2015:

- Seden Strandby
 - Færgevej
 - Sluse ved Stige Ø
- Gamle dele af Odense Havn samt lave arealer langs indre del af kanalen
- Ejendomme omkring Stige Havn
- Lumby inddæmning

Odense Kommune er på nuværende tidspunkt i gang med konkrete projekter i Seden Strandby og ved Færgevej, hvor der arbejdes for etablering af diger. Kommunen er indtrådt i projekterne efter anmodning om hjælp fra de berørte grundejere. Kommunens rolle i projekterne består i at understøtte og facilitere projekterne, da det er de lokale grundejere, der er projektejerne.

Særligt for digeprojektet i Seden Strandby skal bemærkes, at dette projekt sammentænkes med et naturgenopretningsprojekt beliggende øst for Seden Strandby. Naturgenopretningsprojektet indeholder bl.a. et tilbagetrukket dige, som genskaber nogle strandenge med mulighed for oversvømmelse samtidig med, at det sikrer Seden Strandby mod oversvømmelse fra øst. Naturgenopretningsprojektet finansieres ikke af borgerne i Seden Strandby, men af eksterne midler bl.a. fra Miljøstyrelsen. Det er vurderingen, at dette østlige dige sparer borgerne i Seden Strandby for en potentiel udgift på ca. 1 mio. kr.

Når de igangværende projekter er afsluttet, vil forvaltningen kunne bidrage til understøttelsen af arbejdet for en fælles løsning for de resterende udsatte områder i risikostyringsplanen, såfremt borgerne ligeledes har et ønske om kommunal understøttelse til processen for kystsikringens realisering. Det er vurderingen, at de resterende udsatte områder vil kunne håndteres/sikres ved en sluseløsning ved Stige Ø i kombination med sikringen af Lumby inddæmmede strand.

By- og Kulturforvaltningen har på nuværende tidspunkt ikke kendskab til yderligere områder, der vurderes som udsatte i forhold til stormflod, og hvor der skal arbejdes for kystsikring.

Finansiering - en grundejerforpligtelse

Kystbeskyttelsesloven fastslår, at formålet med kystbeskyttelsesforanstaltninger er at beskytte mennesker og ejendom mod nedbrydning fra havet, men der skal også tages hensyn til økonomiske og miljømæssige forhold. Det fremgår af Kystbeskyttelseslovens § 9a (bekendtgørelse af lov om kystbeskyttelse nr. 57 af 21/1 2019), at:

"Kommunalbestyrelsen kan i sin afgørelse efter § 3 om et projekt, der er igangsat efter § 1a, pålægge ejere af fast ejendom, som opnår en beskyttelse eller anden fordel ved foranstaltningen, en bidragspligt. Det enkelte bidrags størrelse fastsættes af kommunalbestyrelsen."

Fordeling af omkostninger, og hvad grundejere, kommunen og de enkelte parter skal bidrage med, er ikke forudbestemt. Kystbeskyttelsesloven fastlægger, at det som udgangspunkt er de grundejere, der har direkte nytte af beskyttelsen, som skal betale for den nødvendige kystbeskyttelse (stormflodssikring). Det vil sige de grundejere, hvis bolig og grund bliver sikret af stormflodssikringen mod vandindtrængning.

Kystbeskyttelsesloven begrænser imidlertid ikke kredsen af private ejendomsere, der kan pålægges bidragspligt, til ejerne af de direkte beskyttede ejendomme. Den medtager også ejendomme, som i øvrigt opnår en fordel ved foranstaltningen (har indirekte nytte), f.eks. får sikret tilgængelighed til ens ejendom, adgang til kysten mv.

Odense Kommune og forsyningsselskaber vil, som eventuel grundejer, på lige fod med private grundejere skulle bidrage økonomisk til stormflodssikringen. I de to aktuelle projekter i Seden Strandby og Færgevej vil Odense Kommune og forsyningsselskaber, som grundejer blive forpligtet i begrænset omfang. Derimod vil det mulige kommende projekt med sluseløsning givetvis forpligte såvel kommunen som forsyningsselskaber i højere grad som grundejer, grundet større grundejerinteresser i dette sikrede område.

Finansiering – veje og infrastruktur

Ud over bidrag som traditionel grund-/ejendomsere skal nytteværdien for kommunale veje og infrastruktur også værdisættes således, at der er en sammenhæng mellem de eventuelle omkostninger og skadevirkninger, en stormflod vil kunne have, og det bidrag kommunen skal yde for at få beskyttet sine veje. Veje kan i et vist omfang godt tåle at blive oversvømmet, hvorfor en sikring af vejnettet er af mindre betydning. Dog kan visse veje have funktioner af større og mindre betydning, f.eks. redningsveje mv., hvorfor der kan argumenteres for en differentieret værdisætning af de enkelte veje.

Den kommunale forpligtelse herfor er prissat til ca. 90.000 kr., hvilket der er redegjort for på udvalgmøde den 7/3 2017.

Kommunal medfinansiering

Kystbeskyttelseslovens § 9a, stk. 2 åbner dog op for, at kommunen kan bidrage med beløb (medfinansiering), selvom kommunen ikke er grundejer eller opnår nytte af projektet. Med denne hjemmel i kystbeskyttelsesloven kan kommunen altså yde støtte til kystsikring i et ubegrænset omfang.

Selvom det ikke fremgår eksplicit af lovgivningen, kan staten på lige fod med kommuner bidrage til finansiering af kystsikring i et ubegrænset omfang, hvilket dog kræver, at der er afsat statslige midler hertil. Se yderligere i nedenstående afsnit.

Lovgivningen forholder sig på ingen måde til i hvilket omfang, der kan ydes en kommunal medfinansiering. Der findes heller ikke nogen modeller for, hvad størrelsen af kommunal medfinansiering kan/bør være, og praksis har eksempler fra 0 til 100 %. Størrelsen af en kommunal medfinansiering hviler derfor alene på en politisk vilje, og der findes ikke faglige argumenter til at understøtte fastsættelsen af størrelsen heraf. På denne baggrund tager den indstillede størrelse på eventuel kommunal medfinansiering udgangspunkt i det fremsatte finansieringsforslag på 1/3 af de samlede anlægsudgifter i initiativretssagen.

Spørgsmålet om kommunal medfinansiering af kystbeskyttelse mod stormflod har tidligere været behandlet af byrådet den 21/6 2017. Byrådet godkendte på dette møde forvaltningens indstilling om afslag til at yde kommunal medfinansiering med den virkning, at kommunen alene ville bidrage i det omfang, det følger af en lovpligtig grundejerforpligtelse, og dermed ikke yde kommunal medfinansiering.

Finansieringens sammensætning

Det er kommunalbestyrelsen, der træffer beslutning om, hvorledes et projekt til sikring mod stormflod igangsæt efter kap. 1a i kystbeskyttelsesloven samlet skal finansieres, herunder hvordan udgiftsfordelingen skal være mellem de

bidragspligtige. Bidragspligtige kan være såvel bygningsejere med en grundejerforpligtelse (som ovenfor beskrevet), som det kan være kommuner og eventuelt staten, som yder en medfinansiering til det konkrete projekt.

Udgiftsfordelingen fastlægges ved en fordelingsnøgle. Fordelingsnøglen kan fastlægges ud fra forskellige saglige principper om, f.eks. bygninger og grundarealers højdekote, nærhed til kysten, om der ydes kommunal medfinansiering mv. Udgiftsfordelingen kan således sammensættes på mange forskellige måder.

Det er i den forbindelse vigtigt at påpege, at den kommunale kompetence til at fastlægge og pålægge en betalingsforpligtelse, alene strækker sig til private og juridiske personer med en grundejerforpligtelse, altså ejere af fast ejendom med en direkte eller indirekte nytte af kystsikringen, jf. kystbeskyttelseslovens § 9a.

Dette betyder samtidig, at en kommunal og eventuel statslig medfinansiering alene hviler på frivillighed fra den ydende part. Denne frivillighed giver en udfordring i forhold til byrådets beslutning om, at en kommunal medfinansiering (initiativretssagen) forudsætter en statslig medfinansiering. Herved bliver en statslige medfinansiering styrende for, hvorvidt der kan ydes en kommunal medfinansiering, og dermed kan gøre en eventuel kommunal finansieringsvilje illusorisk, såfremt en statslig finansieringsvilje ikke er til stede/mulig.

Finansieringen af digeprojekter og sammensætningen af deres udgiftsfordeling indgår som et af flere væsentlige elementer i den politiske godkendelse af det samlede digeprojekt. Det er således et krav efter kystbeskyttelsesloven, at der er fuldstændig gennemsigtighed i forhold til udgiftsfordelingen for de berørte grundejere.

Med initiativretssagen er der rejst muligheden for en ny finansieringsmodel for kystsikringsprojekterne i kommunen, og dermed foreligger der ikke for indeværende en afklarethed omkring kystsikringsprojekternes udgiftsfordeling. Det bevirker sammenholdt med kystbeskyttelseslovens krav om fuldstændig økonomisk gennemsigtighed, at projekter ikke kan lægges op til politisk godkendelse før end, der er fuld klarhed omkring udgiftsfordelingen, og dermed kommer til at virke som en stopklods for godkendelsen af projektet.

Konkret rammer dette Seden Strandby, som er så langt i processen, at en fremlæggelse til politisk godkendelse af projektet er nært forestående. Projektet har med den nuværende rene grundejerforpligtelse som grundlag for udgiftsfordelingen, som har været i høring hos de berørte grundejere, fuld gennemsigtighed i forhold til udgiftsfordelingen for de berørte grundejere, og dermed mere eller mindre klar til politisk behandling.

Det skal bemærkes, at der p.t. ikke er nogen åbne statslige puljer, der kan ansøges i forhold til stormflodsikring, som sikringen af Seden Strandby og Færgevej omhandler. Der forventes en statslig pulje i 2020 og 2021, som dog alene omhandler kysterosion og mellemkommunale projekter, hvorfor projekterne i Odense heller ikke forventes at kunne komme i betragtning til disse statslige midler.

Projekter for udsatte områder i Odense Kommune

Som anført ovenfor fremgår de udsatte områder i Odense Kommune af Risikostyringsplanen fra 2015, og betragtes dermed som de primære områder, hvor der skal arbejdes for at fremme og etablere sikring mod stormflod. Herudover er der ikke kendskab til yderligere udsatte områder, eller områder med en mindre risiko for oversvømmelse, som ikke allerede favnes af, og sikres af anførte projekter.

Af de anførte projekter har forvaltningen på nuværende tidspunkt alene modtaget anmodning om kommunal medfinansiering fra borgerne i Seden Strandby og Færgevej, som tidligere er blevet afvist af byrådet den 21/6 2017. Dette

skal dog ses i lyset af, at forvaltningen har prioriteret og fremmet disse to projekter, som værende de mest udsatte, hvorimod det resterende samlede projekt ikke er opstartet endnu, og alene har været underlagt en indledende screening.

Dette betyder også, at økonomien for projekterne for Seden Strandby og Færgevej er så langt i sagsbehandlingen, at der er et klart billede af økonomien, hvorimod økonomien for de øvrige projekter hviler på et foreløbigt estimat, og dermed er forbundet med en vis usikkerhed.

I nedenstående skema er anført de kendte kystsikringsprojekter i forhold til sikring mod stormflod. Projekternes samlede økonomi er medtaget i skemaets kolonne længst til højre, som samtidig viser den fulde grundejerforpligtelse, der følger indstillingspunkt 1. Udgiftsfordelingen i de øvrige kolonner tager sit udgangspunkt i det i initiativretssagens fremsatte finansieringsforslag på 1/3 af de samlede anlægsudgifter for henholdsvis kommunal- og statslig medfinansiering dels i forhold til det enkelte projekt og dels i forhold til den samlede estimerede økonomi.

(beløb i mio. kr. inkl. moms)	1/3 kommunal medfinansiering*	1/3 grundejerforpligtelse/ statslig medfinansiering	1/3 statslig medfinansiering	Samlet projekt økonomi
Seden Strandby	1,9	1,9	1,9	5,7
Færgevej	0,25	0,25	0,25	0,75
Sluse ved Stige Ø inkl. dige ved Lumby inddæmning	17	17	17	51
Total	19,15	19,15	19,15	57,45

*Angivne beløb er ekskl. en eventuel kommunal lovpligtig grundejerforpligtelse (som ejendomsejer og/eller vejejer).

Med den opstillede økonomi for kystsikringsprojekter i Odense Kommune er vurderingen, at den samlede økonomi til sikring af ejendomme og værdier i Odense Kommune til en kote 2,4-2,5 meter over daglig vande vil beløbe sig til ca. 57-58 mio. kr. Med forudsætningen om en kommunal medfinansiering på 1/3 af de samlede anlægsudgifter, vil det f.eks. udløse en samlet kommunal medfinansiering på ca. 19 mio. kr. for samtlige kommende kystsikringsprojekter i Odense Kommune, og forudsætte en lignende medfinansiering fra staten og grundejere.

Begrundelsen for en kommunal medfinansiering kan variere fra projekt til projekt, hvorfor det ikke kan siges entydigt om, der ud fra det forvaltningsretlige lighedsprincip påhviler kommunen en forpligtelse til at stille samtlige digeprojekter lige økonomisk. En kommunal medfinansiering til et projekt vil dog kunne skabe en forventning om, at samtlige projekter til stormflodssikring skal stilles lige, og dermed støttes af kommunen.

Forudsætninger

Hvis der ønskes kommunal medfinansiering, er det vigtigt at være opmærksom på, at der til en bevilliget medfinansiering skal lægges en eventuel kommunal grundejerforpligtelse (som ejendomsejer og/eller vejejer). Dette betyder, at en samlet

kommunal økonomisk forpligtelse i det enkelte projekt, grundet en eventuel grundejerforpligtelse, vil kunne overstige de angivne beløb i ovenstående skema, som alene omhandler en frivillig kommunal medfinansiering.

Ligeledes vil en eventuel medfinansiering alene være udtryk for den kommunale økonomiske forpligtelse i forbindelse med etableringen af den fysiske sikring mod stormflod, men ikke for det efterfølgende driftsansvar, hvor kommunen alene kan forpligte sig i det omfang, den har grundejerforpligtelse (som ejendoms ejer og/eller vejejer).

I forbindelse med en eventuel kommunal medfinansiering er det vigtigt at holde sig for øje, at finansieringsbehovet vil fordele sig over en længere årrække, hvor det økonomisk tungeste projekt (sluse ved Stige Ø) end ikke er konkretiseret endnu. Ydermere er planlægningsfasen frem til realiseringen af de enkelte projekter oftest en lang proces. Konkret vurderes finansieringsbehovet for projekterne i Seden Strandby og ved Færgevej først at blive aktuelt tidligst i 2020, hvorimod et sluseprojekt vil ligge flere år frem i tiden (4-8 år), hvorved der vil være grundlag for en bevillingsmæssig periodisering over en længere årrække.

Lånemuligheder

Kommunen er som beskrevet ovenfor facilitator på projekter til sikring mod stormflod, idet den egentlige projektejer er grundejerne, hvilket er fastlagt i kystbeskyttelsesloven.

Når projekter til sikring mod stormflod går fra idé- og projektfasen, og skal realiseres, bliver projektet forankret i en juridisk enhed, et digelag, som står for etableringen og den efterfølgende drift. Finansiering af projektet sker ved optagelse af et lån af digelaget, som dækker finansieringsbehovet, og vil som udgangspunkt udgøre den samlede grundejerforpligtelses størrelse og dermed afhænge af, om der ydes kommunal og statslige medfinansiering (som lemper grundejerforpligtelsen, jf. ovenfor).

Det følger af lånebekendtgørelsens § 3, stk. 2, nr. 3, at kommunen kan stille kommunal garanti for lån til digelag til kystbeskyttelsesforanstaltninger. En sådan garantistillelse påvirker ikke den kommunale låneramme og dermed likviditet, og vil samtidig give digelaget mulighed for at optage et 25-årigt lån i KommuneKredit på favorable vilkår. Denne låneadgang er således medvirkende til at give bidragsyderne (medlemmerne af digelaget) en så lav ydelse som mulig. Kommunen påtager sig med garantistillelsen en begrænset risiko, som er beskrevet nedenfor under afsnittet økonomi.

Odense Byråd har den 21/6 2017 tilkendegivet at ville stille kommunal garanti for lån til samtlige digelag til etablering af stormflodssikring.

Økonomi

Odense Kommune kan som grundejer og vejejer have en økonomisk forpligtelse i kystbeskyttelsesprojekter, hvilket kan variere fra projekt til projekt afhængig af omfang af kommunale ejendomme og vejarealer i det beskyttede område. Denne forpligtelse er obligatorisk, hvor Odense Kommune på lige fod med andre grundejere skal bidrage til finansieringen. Denne lovpligtige finansiering må sikres fra projekt til projekt med en konkret bevilling.

Konkret for Seden Strandby er Odense Kommune som grund- og vejejer forpligtet på et mindre beløb (ca. 90.000 kr.) og et beskedent årligt beløb til afledt drift. Der vil i de øvrige projekter ligeledes komme kommunale grundejerforpligtelser samt udgifter til afledt drift i varierende omfang, som ligeledes skal finansieres via konkrete bevillinger. Størrelsen af disse kendes ikke på nuværende tidspunkt.

En eventuel kommunal medfinansiering, som beskrevet ovenfor, kræver ligeledes en bevilling af kommunale midler. Størrelsen af en eventuel bevilling over tid vil dog afhænge af, i hvilket omfang kommunen ønsker at stille samtlige projekter lige økonomisk, og kan dermed variere fra 250.000 kr. (Færgevej alene) og op til ca. 19 mio. kr. (samtlige beskrevne projekter).

Odense Kommune påtager sig en økonomisk risiko ved at stille en kommunal garanti for digelaget. Samlet vurderes risikoen dog begrænset, da der er bidragspligt til digelagets aktiviteter, som vil blive sikret gennem tinglysning inden for digelagets område og på ejendomsniveau.

Kommunen har i henhold til Kystbeskyttelsesloven mulighed for at yde støtte til projektet, hvorfor kommunegarantien ydes uden at opkræve garantiprovision.

Kommunal garantistillelse til KommuneKredit for digelaget til optagelse af lån til kystbeskyttelsesforanstaltninger vil ikke påvirke den kommunale låneramme, jf. lånebekendtgørelsens § 3, stk. 2, nr. 3.

Slutteligt skal anføres, at ud over ovenstående anlægsmidler vil der også komme en kommunal løbende udgift til drift af kystsikringen (diger og sluse). Størrelsen på den kommunale forpligtelse til drift afhænger af den forholdsmæssige kommunale grundejerforpligtelse i det konkrete projekt.

Punkt 3: Gartnerbyen i Bolbro - etape 3. Forslag til ny lokalplan nr. 8-903 og kommuneplantillæg nr. 83 til offentlig høring

01.01.00-P15-3-19

Resume

By- og Kulturudvalget besluttede den 22/1 2019 at igangsætte 2 ugers forudgående høring med henblik på at ændre kommuneplanens rammer, således at der kan etableres plejehjem i Gartnerbyens nordvestlige område, som i dag er udlagt til boliger. Ændringen giver mulighed for etablering af offentlig og privat service og sker på baggrund af grundejers ønske. Med høringen blev ny lokalplanlægning for dette og dermed sidste etape af Gartnerbyen samtidig igangsat.

Forslag til kommuneplantillæg nr. 83 og forslag til lokalplan nr. 8-903 for Gartnerbyen - etape 3 er udarbejdet for at muliggøre en videreudvikling af en ny bydel med boliger, erhverv og service på den tidligere GASA-grund ved Middelfartvej og Lavsenvænget i Bolbro.

Lokalplanen muliggør opførelse af op til cirka 400 boliger i form af byhuse/rækkehuse og etagebyggeri samt ændrer anvendelsen i områdets nordvestlige del fra boligformål til også at omfatte serviceformål.

Effekt

Flere indbyggere i Odense

Lokalplanområdet har en attraktiv placering tæt på Odense bymidte og kommende letbanestationer, og er samtidig forsynet med gode cykelstiforbindelser til by og natur. Området vil med et varieret udbud af boliger være attraktivt for alle aldersgrupper, som unge, familier med børn og ældre.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at forslag til lokalplan nr. 8-903 og kommuneplantillæg nr. 83 offentliggøres i 8 uger i henhold til planlovens bestemmelser.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Baggrund

I 2017 blev der udarbejdet kommuneplantillæg og lokalplan for 1. etape af det tidligere GASA i Bolbro. Der blev samtidig udarbejdet en helhedsplan "Gartnerbyen, Byens grønne hjerte" for den fulde udbygning af området til en helt ny bydel med flere hundrede boliger, service og et lokalcenter. Lokalplan nr. 8-890 for områdets 2. etape blev vedtaget i byrådet 6/3 2019. Med lokalplanen for Gartnerbyens 3. etape vil hele området være planlagt til bebyggelse.

I Gartnerbyen er der mulighed for opførelse af cirka 140.000 m² brutto etageareal, hvoraf cirka 80.000 m² ligger indenfor 1. etape og 28.550 m² indenfor 3. etape. Det øvrige areal fordeles på områderne indenfor 2. etape.

Gartnerbyen er delt op i 3 forskellige kvarterer: Havekvarteret, Parkkvarteret og Bykvarteret og bindes sammen af kvarterparken, der er en grøn nord-sydgående akse igennem Parkkvarteret. Kvarterparken indgår primært i lokalplanen for 2. etape, og en mindre del indgår i lokalplanen for 3. etape.

Lokalplanen for 3. etape omfatter den vestlige del af Havekvarteret og Parkkvarteret, og viderefører de overordnede principper i lokalplanerne for 1. og 2. etape af Gartnerbyen. Lokalplanen erstatter dele af lokalplanen for 2. etape, således der skabes mulighed for opførelse af byggeri til offentlig og privat service i den nordlige del.

Forslag til lokalplan

Lokalplanområdet omfatter et areal på cirka 2,4 ha. Lokalplanområdet ligger på begge sider af den fremtidige nordlige adgangsvej fra Lavsenvænget og på begge sider af eksisterende administrationsbygning. Området afgrænses af regnvandsbassin mod nord, af Lavsenvænget mod vest og af adgangsvej til området og et kommende centerområde mod syd. Mod øst afgrænses området af den kommende kvarterpark og kommende boliger.

Se afgrænsningen af lokalplanområdet nedenfor.



Oversigtskortet viser lokalplanområdet med rødt og øvrige lokalplanområder i Gartnerbyen

Lokalplanen giver mulighed for opførelse af boliger og byggeri til offentlig og privat service.

Bebyggelsens arkitektur

Bebyggelse i Havekvarteret må opføres som byhuse/rækkehuse eller etageboligbyggeri i fritliggende rækker i højst 3 etager. Plejecenter må etableres som karrébebyggelse med åbninger i form af gennemlyste mellembygninger med glasfacader.

Bebyggelse i den sydlige del af lokalplanområdet, som udgør en del af Parkkvarteret må opføres som etagebyggeri eller byhuse i mindst 2 og højst 5 etager og i en åben karréstruktur med gårdrum i midten. Mod vest, nærmest Lavsenvænget, må bebyggelse opføres som punkthuse i op til 6 og 7 etager.

Det grønne

Lokalplanen sikrer, at der etableres grønne opholdsarealer i tilknytning til bebyggelsen. Kvarterparken beplantes med træer, buske og anden beplantning.

Forslag til kommuneplantillæg

Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser vedrørende områdets anvendelse. Der er derfor udarbejdet forslag til kommuneplantillæg, der ændrer anvendelsen af den vestlige del af området i Havekvarteret fra boligområde til bolig- og serviceområde. Samtidig ændres kommuneplanens rækkefølgeplan for boligudbygning fra 2. prioritet til 1. prioritet med mulighed for opførelse af boliger før 2020.

By- og Kulturforvaltningen har i den forbindelse afholdt en lovpligtig foroffentlighedsfase i perioden 23/12 2018 – 7/2 2019 for at indhente idéer og forslag til den kommende planlægning. I løbet af høringsperioden indkom ingen høringssvar.

By- og Kulturforvaltningens vurdering af planforslaget

Forvaltningen vurderer, at lokalplanen giver mulighed for et varieret udbud af boliger i et område med en attraktiv placering tæt på Odense bymidte, kommende letbane og med god stiadgang til både natur og by. Samtidig rummer lokalplanen også mulighed for etablering af andre funktioner som offentlig og privat service, som kan bidrage positivt til et blandet byliv i området.

Etablering af et eventuelt plejecenter i lokalplanområdets nordlige del kan betyde et mere massivt byggeri end ved etablering af boliger, da der kan være funktionskrav til interne sammenhænge og hermed behov for en højere grad af sammenbygning samt øget bygningsdybde end ved boliger. For at sikre et lettere bygningsudtryk indeholder lokalplanen derfor bestemmelser om, at institution eller plejecenter ved sammenbygning skal have mindst to gennemlyste mellembygninger med glasfacader.

I punkthusbebyggelsen nærmest Lavsenvænget ønsker grundejer at etablere cirka 150 ét-værelsesboliger. Med denne type bebyggelse vil der være boliger, som hovedsageligt er orienteret mod nord. For optimering af sollysindtag i lejlighederne indeholder lokalplanen bestemmelser om minimum afstand mellem de enkelte punkthuse.

Miljøvurdering af planen

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at lokalplan og kommuneplantillæg ikke medfører væsentlige indvirkninger på det omkringliggende miljø. Det betyder, at der ikke skal udarbejdes en miljøvurdering af planen i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af aktuelle projekter (VVM).

Miljøvurdering af det konkrete projekt (VVM)

I forbindelse med udarbejdelse af en helhedsplan for hele Gartnerbyen og lokalplan nr. 8-811 i 2017 for 1. etape er der foretaget en VVM-screening (VVM: Vurdering af virkning på miljøet) af den nye bydels indvirkning på miljøet. Det blev på daværende tidspunkt vurderet, at projektet ikke ville medføre en væsentlig indvirkning på miljøet, og at der på denne baggrund ikke skulle udarbejdes en miljøvurdering af det konkrete projekt (VVM). 3. etape af Gartnerbyen afviger ikke væsentligt fra det tidligere vurderede, hvorfor der ikke er foretaget en ny VVM-screening.

Lovgrundlag

- Forslag til lokalplanen er udarbejdet i henhold til Planlovens kapitel 5.
- Forslag til kommuneplantillægget er udarbejdet i henhold til Planlovens kapitel 4.
- Screening for miljøvurdering er gennemført i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af aktuelle projekter (VVM).

Handlemuligheder

By- og Kulturudvalget kan:

- Vælge at vedtage planforslagene og fremlægge dem i offentlig høring i minimum 8 uger.
- Vælge at komme med ændringer til planforslagene, som kan indarbejdes af forvaltningen, hvorefter planforslagene sendes i høring. Alternativt kan planforslagene med ændringer forelægges By- og Kulturudvalget igen.
- Vælge ikke at vedtage planforslagene til offentliggørelse.

Økonomi

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

Bilag

Lokalplanforslag 8-903 Gartnerbyen - etape 3

Forslag til kommuneplantillæg nr. 83. Gartnerbyen - etape 3

Punkt 4: Varmeforsyning af Demantsvej

13.03.01-P19-3-18

Resume

Der skal tages stilling til om projektforslag fra Fjernvarme Fyn A/S om fjernvarmeforsyning af Demantsvej 12 skal godkendes. Odense Kommune har modtaget ansøgning fra Fjernvarme Fyn A/S om etablering af varmeforsyning i henhold til lokalplan 5-868 for Demantsvej 12. Der skal opføres 25 boliger i området. Lokalplan 5-868 Boliger på Demantsvej (Zachariasvej/Iver Vinds Vej) blev godkendt af byrådet den 6/2 2019.

Odense Kommune er myndighed for varmeforsyning efter Varmeforsyningsloven. Projektet har været i høring hos Gartnernes Fjernvarmeforsyning. Der er ikke indkommet kommentarer i høringsperioden 13/3-10/4 2019.

Kommunen skal foretage en energimæssig, samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af projektet. Investeringer i projektet forventes at være 104.000 kr. for distributionsnet og stikledninger. Der er et samfundsøkonomisk overskud på 220.000 kr. i forhold til referencen med etablering af luft til vand varmepumper for en 20-årig periode. Der vil være en selskabsøkonomisk fordel på 250.000 kr. Der vil være en brugerøkonomisk meromkostning ved projektet på 8.000 kr. i forhold til referencen med en luft til vand varmepumpe.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for et eller flere af Odensemålene.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender projektkodkendelsen til Fjernvarme Fyn A/S "Udkast til projektkodkendelse til Demantsvej 12".

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Odense Kommune har den 9/8 2018 modtaget projektforslag og modtaget nye beregninger igen 20/2 2019 om fjernvarmeforsyning af boligområde ved Demantsvej 12.

Projektet, som omhandler lokalplan 5-868 for Demantsvej, lægger op til etablering af 25 boliger på 2528 m². Der skal etableres 26 m distributionsledning DN25 og ca. 30 m distributionsledning DN20.

Odense Kommune er varmeplanmyndighed. Hvis et varmeforsyningsselskab ønsker ændringer i varmeforsyningen, skal de indsende projektforslag, som kommunen skal godkende. Odense Kommune har pligt til at sikre, at det lovmæssige grundlag for projektforslaget er til stede, herunder høring af projektforslaget og eventuel godkendelse. For at kunne meddele godkendelse skal der være foretaget en energimæssig, samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af projektet.

Projektet har været i høring hos Gartneres Fjernvarmeforsyning i Odense Nord ApS fra 13/3-10/4 2019. Der er ikke kommet kommentarer til projektforslaget i høringsperioden.

I henhold til bekendtgørelse om godkendelse af projekter for kollektivt varmeforsyningsanlæg skal det samfundsøkonomisk mest fordelagtige projekt vælges.

Anlægsudgiften for projektet er estimeret til 104.000 kr. ekskl. moms. Der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger for projektet, som viser et overskud på ca. 220.000 kr. i forhold til referencen med etablering af luft til vand varmepumper over en 20-årig periode. Der er positiv selskabsøkonomi for Fjernvarme Fyn i projektforslaget på 250.000 kr. Der vil være en brugerøkonomisk merpris på 8.000 kr. ved projektet.

Lovgrundlag

Varmeforsyningsloven LBK nr. 64 af 21/01 2019.

Projektbekendtgørelsen BEK 1792 27/12 2018.

Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) LBK nr. 1225 af 25/10 2018.

Økonomi

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

Bilag

Projektgodkendelse til Demantsvej 12

VVM-screeningsafgørelse - Demantsvej 12

Punkt 5: Støjhandlingsplan 2018-2023

09.00.00-P00-189-16

Resume

Odense Kommune skal hvert 5. år udarbejde en støjkortlægning og en støjhandlingsplan baseret på kortlægningen. Kortlægningen og handlingsplanen omhandler støj fra kommunens veje, enkelte industrivirksomheder og andre kilder samt muligheden for såkaldte stilleområder. Et forslag til støjhandlingsplan for perioden 2018-2023 skal sendes i offentlig høring i 8 uger, før den kan vedtages endeligt.

Kortlægningen viser, at mange boliger og personer er støjbelastede i Odense. Problemet er forværret siden sidste kortlægning.

Det fremgår af handlingsplanen, at Odense Kommune allerede i dag på flere måder arbejder for at begrænse støjbelastningen fra veje, og at dette arbejde fortsættes. Handlingsplanen indeholder ikke konkrete projekter for støjbekæmpelse. Etableringen af eventuelle støjdæmpende foranstaltninger vil dog blive koordineret med og indarbejdet i fremtidige projekter, der kan medføre øget støj.

Effekt

Flere borgere er sunde og trives

Støjhandlingsplanen understøtter Odensemålet, støjbekæmpelse forbedrer således befolkningens sundhed.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at støjhandlingsplanen sendes i offentlig høring i 8 uger med henblik på endelig vedtagelse.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Støjkortlægning og støjhandlingsplan

Ifølge Støjbekendtgørelsen skal Odense Kommune hvert 5. år udarbejde en støjkortlægning og en tilhørende støjhandlingsplan. Bekendtgørelsen sætter krav om støjkortlægning og handlingsplaner. Der er dog ikke krav om, at der skal udføres støjdæmpning af generende støjkilder. Det er op til de myndigheder, der er ansvarlige for de enkelte støjkilder, om der skal afsættes midler til støjdæmpning. Det er derfor op til Odense Kommune, om der skal ske støjdæmpning ved kommunevejene mv.

Støjhandlingsplan 2018-2023 er den tredje støjhandlingsplan udarbejdet af Odense Kommune. Kortlægning og handlingsplan omfatter nu hele kommunens område. Tidligere var det alene byområdet, som var omfattet. Der er især fokus på vejstøj. Der ses dog også på støj fra enkelte industrivirksomheder og fra andre kilder samt på muligheden for såkaldte stilleområder.

Kortlægningen viser, at der i Odense ligesom i andre større byer er støjproblemer langs mange af de kortlagte veje. Der er således tale om store overskridelser af de vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

I Odense Kommune er der omkring 33.000 boliger og 63.000 indbyggere, der udsættes for støjbelastninger, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende udendørs støjgrænse for boliger på 58 dB. Det betyder, at ca. 33 % af boligerne og 31 % af indbyggerne i kommunen må betragtes som støjbelastede. Boliger og indbyggere, der belastes med over 68 dB, betragtes som stærkt støjbelastede. I kommunen er ca. 6 % af boligerne og 5 % af indbyggerne stærkt støjbelastede.

Siden forrige støjkortlægning er antallet af støjbelastede boliger og indbyggere i byområdet steget med omkring 4.300 boliger og 8.500 indbyggere. Dette svarer til en stigning på 16 % i antallet af støjramte boliger og 17 % i antallet af støjramte indbyggere. Stigningen i antallet af stærkt støjbelastende boliger og indbyggere er 12 %. Det vurderes, at stigningen i støjbelastning må betegnes som væsentlig.

Stigningen skyldes formodentlig en stigning i trafikken. Hertil kommer Odense Kommunes byudvikling, der indebærer, at der bl.a. bygges nye boliger langs kommunens støjende veje.

Stigningen er dog reelt mindre end kortlagt. Det skyldes, at kortlægningen, i overensstemmelse med Støjbekendtgørelsen, fastlægger støjbelastningen ud fra det udendørs støjniveau på bygningernes facade. Kortlægningen sammenholder herefter støjbelastningen med Miljøstyrelsens støjgrænse for boliger udendørs ved boliger.

I Odense Kommune er der imidlertid mange eksempler på, at nye boliger langs støjende veje etableres med afskærmning mod støj i facaden. Det sker f.eks. ved anvendelse af særlige vinduesløsninger. Samtidig skærmes udendørs opholdsarealer også mod støj. Herved sikres, at Miljøstyrelsens grænseværdier for indendørs støj og på opholdsarealer overholdes. Disse nye boliger bør således ikke betragtes som støjbelastede. Heller ikke selv om de i støjkortlægningen optræder som belastede. Der findes dog ingen opgørelse over boliger med afskærmning mod støj i facaden.

Støjdæmpende tiltag i dag

Odense Kommune har allerede igangsat flere tiltag, der kan virke dæmpende på vejstøjen. I overensstemmelse med kommuneplanen sikrer Odense Kommune f.eks., at grænseværdierne for vejstøj overholdes, når der skal etableres nye støjfølsomme funktioner, som f.eks. boliger langs vejene. Tilsvarende tilstræbes grænseværdierne overholdt, når der etableres nye veje, når veje ombygges og ved større trafikale ændringer. Overholdelse sikres f.eks. med støjvolde og støjskærme eller isolering af bygningers facader mod støj.

Odense Kommune vurderer også løbende, om der kan/bør udlægges støjreducerende asfalt ved vejvedligeholdelse og ved anlæg af nye veje. Vurderingen falder dog kun i meget få tilfælde ud til fordel for støjreducerende asfalt. Det skyldes, at der ikke er afsat driftsmidler i Odense Kommune til anvendelse af støjreducerende asfalt. Odense Kommune etablerer desuden hastighedsdæmpende tiltag, der også kan have en støjbegrænsende effekt. Det fremgår af handlingsplanen, at Odense Kommune vil fortsætte med disse tiltag.

Støjdæmpende tiltag fremover

Siden sidste støjhandlingsplan er der gennemført store ændringer i Odense Kommunes trafikstruktur.

I 2014 er der åbnet en forbindelse over Odense Kanal. Thomas B. Thriges Gade er blevet lukket for gennemkørende biltrafik. Desuden er Munkebjergvej forlænget til motorvejen med henblik på betjening af området omkring et nyt OUH.

Ændringerne i trafikstrukturen fortsætter. 1. etape af Odense Letbane fra Tarup over bymidten og det nye OUH til Hjallesø Station tages således i brug i 2021. Der arbejdes endvidere for en 2. etape af letbanen fra Odense ZOO over bymidten og Vollsmose til Odense NØ.

De nævnte projekter medfører, sammen med byens forventede udvikling med flere nye trafikmål, store ændringer i kommunens trafikbillede. Mange af de nuværende støj kortlagte veje vil således få ændret deres trafik væsentligt. Nogle veje vil få væsentligt mere trafik. Andre vil få væsentligt mindre – med tilsvarende konsekvenser for vejenes støjbelastning.

Det er vurderet, at det kun giver begrænset mening at udarbejde en detaljeret støjhandlingsplan med konkrete projekter for støjbekæmpelse ud fra den udførte støj kortlægning. Det skyldes, at støj kortlægningen er baseret på den hidtidige trafikstruktur og den nuværende by og ikke på de fremtidige ændringer af trafikstrukturen og planerne om Odenses byudvikling.

Etablering af støj dæmpende foranstaltninger ud fra kortlægningen risikerer at indebære en forkert prioritering af, hvor foranstaltningerne bør udføres. I stedet vil etableringen af eventuelle støj dæmpende foranstaltninger blive koordineret med og indarbejdet i de konkrete projekter, der skal føre trafikændringerne ud i livet.

Motorvejsstøj

Det bemærkes, at motorvejene omkring Odense bidrager med en del af belastningen med vejstøj i Odense Kommune. Motorvejene er imidlertid statsveje, og det er dermed Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ved Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at begrænse støjgenerne fra disse veje.

Odense Kommune har i forbindelse med Vejdirektoratets støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023 udtalt, at man er tilfreds med, at Vejdirektoratet forventer at gennemføre støj dæmpende foranstaltninger langs motorvejsnettet ved Odense – dels i forbindelse med motorvejsudvidelsen mellem Nr. Åby og Odense V og dels i forbindelse med en fremrykket støjafskærmning ved Sanderum i form af en 1600 m lang afskærmning, der løber langs nordsiden af motorvejen fra Assensvej til Holkebjergvænget. Afskærmningen ved Sanderum forventes at medføre en væsentlig begrænsning af motorvejsstøjen bag afskærmningen.

Odense Kommune gør dog også Vejdirektoratet opmærksom på, at problemerne med støj fra statens veje i Odense Kommune ikke er løst ved de nævnte tiltag. Der er efter kommunens opfattelse behov for en yderligere og hurtig indsats mod støjen fra statens veje i Odense Kommune. Odense Kommune ønsker, at udvidelsen af motorvejen syd om Odense og videre mod øst bør gennemføres hurtigst muligt, og de nødvendige støj dæmpende foranstaltninger gennemføres som led i udvidelsesprojekterne. Hvis motorvejsudvidelserne ikke forventes gennemført indenfor få år, bør der hurtigst muligt foretages støj dæmpende foranstaltninger, uden at afvente udvidelserne, svarende til hvad der allerede er besluttet ved Sanderum.

Økonomi

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

Bilag

Bilag - Støjhandlingsplan.2018.3 - 1

Punkt 6: IFLA 2019 - International bibliotekskonference - deltagelse

21.00.00-G01-2-19

Resume

International Federation of Libraries and Association and Institutions (IFLA) afholder sin årlige generalforsamling og internationale bibliotekskonference i Athen, Grækenland den 24-30/8 2019.

Overskrift for konferencen og hovedtemaet er: "Libraries: dialogue for change"

Udfoldelse af temaet "Libraries: dialogue for change" - ("Bibliotekerne og dialogen om forandring"):

Konferencen dagsordensætter og inviterer på internationalt niveau til dialog med det globale netværk og dets institutioner bestående af biblioteker og andre eksperter inden for informationsvidenskab rettet mod borgerne.

Målet er at diskutere, realitetstjekke, gentænke, udvikle idéer, inspirere og genfortolke bibliotekernes opgaver i det moderne samfund. Bibliotekerne er en af drivkræfterne i lokalsamfundenes udvikling og forandring. Dialog mellem fagpersoner og beslutningstagere (og brugere) er det optimale udtryk for demokrati.

Bibliotekerne understøtter lokalsamfundene med fri og lige adgang til informationer og viden, og fungerer i dag også som byernes åbne mødesteder for borgerne og mødet med deres politikere og beslutningstagere.

I en tid med hastige og talrige forandringer og med store ændringer i de socioøkonomiske og teknologiske forhold, bør bibliotekerne hele tiden definere og opdatere deres rolle som formidlere af kerneopgaverne, inkl. læsefærdigheder og de andre samfundsnødvendige services, der er brug for i et moderne (lokal)samfund.

Bibliotekerne og det omgivende samfund må konstant indgå i en åben og dialogbaseret relation. Det skal føre til en velunderbygget proces og udvikling af samfundet. I denne proces kan også den internationale dagsorden - FNs agenda for bæredygtige samfund med bidrag til de løsninger der kan skabes i dialog og samskabelse med borgerne inden for alle relevante områder i lokalsamfundet og det lokale demokrati.

Blandt de centrale temaer i en dansk sammenhæng er:

- FNs verdensmål - herunder dialog på internationalt niveau af bl.a. Odense-målene, DBs ditto.
- Udveksling af både de strategiske og faglige udviklingstiltag, der sker på biblioteksområdet - herunder nye måder at møde og inddrage brugerne på samt håndtering af nye målgrupper.
- Faglige og biblioteksstrategiske tendenser via seminarer, sessioner og møder om bibliotekernes rolle i lokalsamfundet.
- Ny tiltag inden for udveksling og håndtering af data og nye teknologiske servicefelter.

Under denne internationale konference afholdes et "lukket topmøde" mellem IFLA's præsident og ledelse, politiske og faglige beslutningstagere fra bl.a. Odense, København og Aarhus samt Danmarks Biblioteksforening. Her drøftes bibliotekernes strategiske udviklingsmuligheder og de danske/nordiske vinkler herpå.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler derfor politisk deltagelse i konferencen.

Det overordnede program fremgår af følgende link: <https://2019.ifla.org/conference-programme/>

Effekt

Flere borgere er sunde og trives

Bibliotekets aktiviteter - både dem der omfatter kulturel aktivitet og læring - understøtter folks (mentale) trivsel og sundhed.

Børn lærer mere og er mere kompetente

Biblioteket tilbyder en række direkte og indirekte læringsorienterede og målrettede læseaktiviteter samt aktiviteter, der omfatter adgang til digitale tjeneste og bøger, der understøtter børns kompetencer. Disse aktiviteter tilbydes både børnene selv og i samarbejde med skoler, pædagogiske institutioner og f.eks. læsekonsulenter.

Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

Bibliotekets virksomhed og aktiviteter opererer i stigende omfang med direkte involvering af brugerne selv både i forbindelse med tilrettelæggelse og afvikling af arrangementer og andre aktiviteter. Frivillige inddrages i stigende omfang.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget udpeger et udvalgsmedlem til at deltage i konferencen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen og udpeger rådmand Jane Jegind til at deltage i konferencen.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

Udgifter til konferencen er beregnet til ca. 15.000 kr. pr person, som dækkes af budgetområde 2.3. Fritid og Kultur.

Punkt 7: Kommuneplan 2020-2032 - Bæredygtig mobilitet

01.02.03-P15-1-18

Resume

Dette er et af de dagsordenpunkter, der går forud for kommuneplan 2020-2032, og som blev orienteret om på By- og Kulturudvalgets møde den 11/12 2018.

Med sagen udfoldes en række dilemmaer, der knytter sig til storbyen Odenses transformation herunder fremkommelighed og bæredygtig mobilitet.

Sagen fremlægges med henblik på en drøftelse af principperne for det videre arbejde med mobilitet og trafik i forbindelse med kommuneplanrevision 2020-2032.

Forvaltningen indstiller, at By- og Kulturudvalget tager en retningsgivende drøftelse.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Kommuneplanprocessen for revision 2020-2032 er i gang. Med denne sag præsenterer forvaltningen de væsentligste temaer for revisionen af Mobilitet- og trafikafsnittet med henblik på en drøftelse i By- og Kulturudvalget. Drøftelsen skal sætte retning for By- og Kulturforvaltningens videre arbejde med mobilitet og trafik i kommuneplan 2020-2032.

I sagen præsenterer forvaltningen de dilemmaer, der knytter sig til at fremme de mulige løsninger for fremtidens mobilitet i storbyen Odense. Eksperter forventer, at trængslen i de største danske byer fremadrettet vil stige i takt med den øgede byfortætning, og dette vil ske, hvor netop vejkapaciteten i forvejen er belastet og begrænset.

Det er altså både det voksende antal odenseanere, indpendlere og en stigende andel af oplandets borger, der har ærinder i Odense i fremtiden samtidig med, at bilejerskabet generelt stiger, der udfordrer fremkommeligheden i en by med begrænset plads til nye vejarealer. Dette medfører kamp om den eksisterende vejkapacitet, og vil medføre, at borgerne vil opleve et øget tidsforbrug på den daglige transport i bil og bus.

Nøgletal for udvikling de sidste 10 år:

- Befolkningstilvækst i Odense 8,5 %.
- Bilejerskab steget med 21 % svarende til 12.500 flere biler.

- Indpendling fra oplandskommuner er steget med 13 %.

Odenses transformation og byfortætning er altså i fuld gang. Det betyder, at mange odenseaneres vaner og forventninger til fremkommelighed i Odense tager udgangspunkt i den generelle vestlige verdens by- og trafikplanlægning, hvor bilejerskab i et historisk perspektiv er et statussymbol for fremgang og vækst. Disse vaner og forventninger møder nu fremtidens by med dens tæthed og tilhørende trængsel. Fremtidens odenseanere som storbyboere forventes at transportere sig anderledes ved at gøre brug af gang, cykel, kollektiv trafik, deleløsninger og smart mobilitet i højere grad, end det er tilfældet i 2019.

Bæredygtig mobilitet er et af fem temaer i Bystrategien, og er derfor også et centralt tema i Kommuneplan 2020-2032, hvor Bystrategiens overordnede fokus på bæredygtig mobilitet skal udfoldes og sikres i den fremtidige fysiske planlægning.

Baggrund

Kommuneplan 2016-2028 indeholder mål for mobilitet (herunder mål for mobilitet, vejnettet, trafiksikkerhed, kollektiv transport, parkering og tilgængelighed). Kommuneplan 2016-2028 blev udarbejdet sideløbende med By- og Kulturudvalgets beslutning om at reducere antallet af strategier og planer. Forvaltningen har fortsat fokus på dette. Derfor blev de meget konkrete mobilitetsmål indarbejdet i kommuneplanen og eksisterende sektorplaner indenfor trafik- og mobilitetsområdet erstattet af en samlet Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024.

Med Kommuneplan 2020-2032 anbefaler By- og Kulturforvaltningen, at målene for mobilitetsplanlægning tages ud af kommuneplanen, og at der i afsnittet om bæredygtig mobilitetsstruktur primært fokuseres på mål, der er relevant for den fysiske planlægning.

Dette vil medføre behov for, at mobilitetsmålene fremadrettet skal indarbejdes i Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024.

Bystrategiens mål om bæredygtig mobilitet skal omsættes til de konkrete elementer, der juridisk set kan optages bestemmelser om i en kommuneplan. Det drejer sig hovedsageligt om arealreservationer med tilhørende retningslinjer og rammer for lokalplaner.

Gældende kommuneplan 2016-2028 indeholder principielt samme mål for bæredygtig mobilitet, som Bystrategi 2019.

By- og Kulturudvalgets effektmål om øget fremkommelighed, hvor der skal skabes en moderne storby og kommune, som understøtter borgernes hverdag med fokus på en effektiv, sammenhængende sikker og bæredygtig mobilitet, kan alene realiseres, hvis det lykkes at flytte en andel af lokale bilture til ture til fods, på cykel, med bus eller letbane, og flere indpendlere samkører, og flere odenseanere benytter delebil og el- og hybridbiler. Løsningerne fremgår af Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024. Mange af disse løsninger omhandler adfærd og ikke kun fysisk planlægning.

På By- og Kulturudvalgets møde 11/12 2018 blev der varslet delsager til kommuneplan 2020. Dette er en af disse delsager.

Lovgivning

Kommuneplanen skal ifølge Planlovens § 11a nr. 4 indeholde retningslinjer for beliggenhed af trafikarealer.

”Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægning” beskriver planlovens krav mere konkret. Den gældende kommuneplan 2016-2028 indeholder derfor reservation af arealerne for udvidelser af E20 og den nye vestfynske jernbane.

Fakta

Bæredygtig Mobilitet er et af fem temaer i oplægget til Bystrategien, hvor der står:

"Hele Odense skal bindes sammen af let og bæredygtig mobilitet. Det bæredygtige og sunde transportvalg skal være det nemme valg, og skiftet mellem transportformer skal fungere til fordel for både fremkommeligheden og livet i byens rum. Vi skal også være imødekommende for fremtidens bæredygtige mobilitetsløsninger og udvikle en samlet vision for den kollektive transport, så byen bindes bedre sammen på tværs og får en stærkere opkobling til Fyn, Danmark og resten af verden."

Bystrategien tager sit udgangspunkt i og er koordineret med Byregion Fyns Infrastrukturstrategi 2017-2035.

Bystrategien har opsamlet følgende væsentligste mål for mobiliteten med konkrete bestillinger til kommuneplan 2020-2032:

- Bæredygtig mobilitet og det sunde transportvalg skal være det nemme valg.
- God fremkommelighed for biler på overordnede trafikveje ved primært at udnytte den eksisterende vejkapacitet smartere og bedre.
- Vurdering af aktuelle interessezoner - Ring 3 vest (inklusive Rugårdsvejs forlægning) og omfartsvej ved Birkum.
- Arealudlæg til letbanens etape 2.
- Supplere letbanen med et højklasset busnet i de primære korridorer.
- Trafikale knudepunkter.
- Parkeringsstrategi.

Bæredygtig mobilitet og det sunde transportvalg

For at motivere flere til at cykle og gå er der en række forskellige adfærdsregulerende tiltag, som er beskrevet i Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024. En forudsætning for at øge andelen af cykel og gåture er, at Odense Kommune fortsat prioriterer trafiksikkerhed og cykelinfrastruktur herunder sikre forbindelser til skole / fritidsaktiviteter og i områder med uddannelsesinstitutioner og større arbejdspladser. I Kommuneplan 2020-2032 opdateres samtidigt kortet med oversigt over stier i kommunen.

God fremkommelighed for biler

I oplægget til Bystrategien ønskes god fremkommelig for biler på de overordnede trafikveje. Bilfremkommeligheden er generelt udfordret af stigende bilejerskab, stigning i ind- og udpendling i bil og befolkningstilvækst. Samtidig fastholdes den eksisterende vejkapacitet på kommuneveje med enkelte undtagelser.

God fremkommelig for biler øges først og fremmest af temaets øvrige tiltag ved at motivere flere til at benytte omstigning til andre transportmidler og i stigende grad benytte cykel og kollektiv trafik som primært transportmiddel. Bilfremkommelighed kan også påvirkes ved signaljustering og mindre vejjusteringer.

Virksomhedernes behov for fremkommelighed i forhold til det overordnede vejnet herunder mulighed for nye tilslutningsmuligheder til motorveje skal undersøges.

Interessezoner

I Kommuneplan 2016-2028 er der udlagt flere interessezoner for nye veje. Om de stadig er relevante, skal vurderes med kommuneplan 2020-2032. Det er to interessezoner i den gældende kommuneplan, som endnu ikke er projekteret:

- Ring 3 vest med tilhørende forlægning af Rugårdsvej nord om Korup.
- Omfartsvej vest om Birkum.

Kollektiv trafik

I Bystrategien bestilles reservation af areal til letbanens etape 2 og et højklasset busnet, som supplement til letbanen i de primære korridorer. Letbanens etape 2 kan umiddelbart tages med i Kommuneplan 2020-2032. Men letbanens etape 2 vil både i forbindelse med anlæg og efterfølgende drift formentligt nedsætte fremkommeligheden for biler på de berørte veje. Det videre arbejde i forbindelse med letbanens etape 2 bør bero på en analyse af reduktion i fremkommelighed for øvrige trafikanter for eksempel i forbindelse med en VVM-undersøgelse.

Et højklasset busnet i de primære korridorer kan gøres på mange måder for eksempel gennem prioritering af busser i signaler og fremrykkede stoppesteder i vejbanen. Men det kan også etableres, så busser får egen kørebane, og dermed ikke holder i kø med bilerne. Forvaltningen arbejder aktuelt med prioritering af busser i signaler på udvalgte veje, og Bynet 2021 (det fremtidige kollektive busrutenet) har lige været i offentlig høring. Derudover kan der med fordel ventes, til letbanens første etape er i drift, før der laves analyser af muligheden for et højklasset busnet. Forvaltningen vurderer derfor ikke, at det er aktuelt at udlægge arealreservationer til et højklasset busnet i kommende kommuneplan 2020-2032.

Trafikale knudepunkter

I bystrategien er der fokus på, at det skal være nemt at skifte mellem transportformer, så indpendlere i bil kan parkere billigt / gratis i udkanten af Odense og fortsætte rejsen med bus, letbane, cykel eller samkørsel. Der er i Kommuneplan 2016-2028 udpeget 16 knudepunkter af forskellig karakter alt efter areal, funktion og beliggenhed. Forvaltningen vurderer, at der er behov for at reservere yderligere arealer til formålet.

Parkeringsstrategi

I Kommuneplan 2016-2028 er der ønsket udarbejdelse af en ny parkeringsstrategi med mål for hvilken løsning, der skal understøtte løsning af parkeringsbehovet i storbyen. Der er ikke udarbejdet en strategi / politik for parkering, men vedtaget en "Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024", som delvist adresserer parkeringsudfordringer i den udvidede bymidte.

Problematikken om parkering og kampen om parkeringsarealerne i storbyen er kompleks, og nye løsninger skal fremover findes indenfor adfærdsregulerende incitamenter (for eksempel ladestandere og delebilspadser) og hos private udbydere af parkeringspladser. Det er muligt at fastholde rammer for løsning af parkering lokalt i forbindelse med den opfølgende planlægning for kommende byudviklingsområder gennem blandt andet rammer for lokalplaner.

Parkering er principielt rettet mod tre forskellige parkeringsbehov:

- Ærindeparkering – korttidsparkering i bymidten.
- Beboerparkering – langtidsparkering enten på egen grund eller på vejareal.
- Pendlerparkering – dagsparkering på vejareal i randen af bymidten – når parkering ikke løses på egen grund ved arbejdsplads / uddannelsesinstitution.

De forskellige typer parkering konkurrerer om samme areal, som kan afvejes gennem en parkeringsstrategi gennem arealudlæg, principper for prioritering og takster.

Drøftelsespunkter

By- og Kulturudvalget bedes drøfte og udstikke retning for forvaltningens videre arbejde med mobilitet og trafik i kommuneplanen:

- Principper for fremkommelig i primære korridorer (både indfaldsveje og ringveje) herunder prioritering af forskellige transportformer på disse.
- Er der behov for en selvstændig strategi for løsning af storbyens komplekse parkeringsbehov – eventuelt indarbejdet i den kommende revision af Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024?

Videre politisk proces

I efteråret 2019 vil By- og Kulturudvalget få forelagt en beslutningssag om ambitionsniveau for principperne for udarbejdelse af forslag til kommuneplanens mobilitets- og trafikafsnit.

Økonomi

Da sagen er en drøftelsessag, er der ingen økonomiske konsekvenser, herunder for kommunens kassebeholdning. De økonomiske konsekvenser for en senere beslutningssag vil fremgå af denne.

Punkt 8: Kommuneplan 2020-2032 - Erhvervsplanlægning

01.02.03-G01-7-18

Resume

Dette er et af de dagsordenspunkter, der går forud for den nye Kommuneplan 2020-2032. By- og Kulturudvalget blev orienteret om forløbet på udvalgsmødet den 11/12 2018.

Erhvervsplanlægningen er en af de mest centrale emner, der skal behandles, når en kommuneplan revideres. Dels skal kommuneplanen sikre, at det eksisterende erhvervsliv kan udvikles og udbygges klogt, dels at der er fysiske områder til helt ny erhvervsudvikling.

I udkastet til Bystrategi 2019 er det foreløbigt beskrevet, at i Odense Kommune skal byens virksomheder understøttes.

Strategien tegner "Fremtidens erhverv i fremtidens by" på denne måde:

- Iværksættere, der er med til at skabe fremtidens arbejdspladser, skal have gode muligheder for at indgå i innovationsmiljøer og fællesskaber.
- Virksomheders behov er under forandring, mange stiller nye krav til deres placering. Nogle har brug for at ligge tættere sammen med andre virksomheder af samme type. Nogle har behov for at ligge tæt på motorvejen, og andre har brug for urbane omgivelser i nærhed af caféer, kollektiv trafik og den tætte bys dynamik og idéudveksling, hvor de samtidig kan bidrage til at skabe et godt bymiljø og bæredygtig byudvikling.
- Hvis arbejdspladser og boliger er blandet, er der liv og oplevelser på flere tider af døgnet.
- Meget erhverv omdannes til boliger, mens antallet af ledige erhvervslejemål er faldende.
- Odense skal være "Verdens bedste robotby".
- Odense bliver en by, hvor teknologivirksomheder ønsker at drive forretning netop på grund af kommunens bæredygtighedsfokus.

I Bystrategien er der oplyst følgende konkrete opgaver, Kommuneplan 2020-2032 skal løfte:

- Arbejde for at skabe bedre plads til de kreative græsrodder i byens transformation. Det kræver, at vi gennem vores planlægning friholder urbane og rå miljøer for boligbyggeri.
- Undersøge, om der er behov for at optimere vores planlægning for placering af virksomheder. Det skal imødekomme virksomhedernes behov og sikre bæredygtig erhvervsudvikling. Det kan eksempelvis være gennem placering i letbanekorridoren.
- Sikre, at der er gode muligheder for placering af produktionserhverv i områder, hvor de ikke er i konflikt med en mere miljøfølsom anvendelse, som f.eks. boliger.

Til denne drøftelsessag vil forvaltningen holde et oplæg, som beskriver:

- Baggrund for den gældende erhvervsplanlægning og hvilke principper, der hidtil har været bærende for at sikre muligheder for eksisterende og kommende erhverv.
- Hvilken lovgivning, der er gældende for området, og hvilke nye krav, der er kommet.
- Hvilke trends og tendenser, der er i erhvervsudviklingen – i Odense, og alle andre steder.
- Hvilke erhvervsområder, der er udlagt i dag, og hvilke muligheder, der skal være for en fremtidig udvikling af Odenses erhvervsliv i en kommuneplankontekst.
- Præsentation af forvaltningens 1. oplæg til principper til erhvervsplanlægning i Kommuneplan 2020.

For at kvalificere planlægningen vil forvaltningen tage kontakt til repræsentanter for erhvervslivet. Det gøres i foroffentlighedsfasen, som forløber i perioden 13/5 til 7/7 2019.

Forvaltningen vil efter sommerferien fremlægge deciderede principper for, hvordan Kommuneplan 2020 skal behandle erhvervsplanlægningen. Dette vil blive fremlagt som beslutningssag.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

Da sagen er en drøftelsessag, er der ingen økonomiske konsekvenser, herunder for kommunens kassebeholdning. De økonomiske konsekvenser for en senere beslutningssag vil fremgå af denne.

Punkt 9: Budget 2020 - drøftelse af anlægsønsker

00.30.00-S00-9-19

Resume

I forbindelse med Økonomiudvalgets rammeudmelding for Budget 2020 blev udvalgenes rammer fastlagt, og der blev bestilt forskellige bidrag fra udvalgene.

Udvalgets bidrag består af:

- Beskrivelse af By-og Kulturudvalgets andel af:
 - Effektiviseringskravet på 0,5 % af servicerammen til Budget 2020.
 - Administrationsbesparelsen på 60 mio. kr. til Budget 2020.
 - Øvrige omprioriteringer til velfærd på 140 mio. kr. til Budget 2020.
- Udvalgets budgettal og bemærkninger.
- Forslag til anlægsønsker.
- Forslag til revideret budget på de konjunkturfølsomme anlægsområder.

I denne sag skal udvalget drøfte forslag til anlægsønsker til Indblik - Anlæg, som er en del af udvalgets budgetbidrag. Der bliver mulighed for at drøfte anlægsønskerne på udvalgets møde den 4/6 2019, hvorefter udvalgets endelige budgetbidrag godkendes den 25/6 2019.

Anlægsønsker vil blive fremlagt med henblik på drøftelse til Budget 2020

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter forslag til anlægsønsker, som vil være en del af udvalgets budgetbidrag.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Anlægsønsker vil blive fremlagt med henblik på drøftelse til Budget 2020

Økonomi

Sagen indgår i de videre drøftelser om Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2020. De økonomiske konsekvenser herunder for kommunens kassebeholdning opgøres derfor ikke særskilt for denne sag.

Punkt 10: Forslag til Bynet 2021 - Opfølgning på offentlig høring

13.05.16-A00-28-17

Resume

Forslaget til det fremtidige rutenet, Bynet 2021, har været i offentlig høring i fire uger. Der er indkommet 310 svar, herunder mange indsigelser til den manglende busbetjening af Allesø, Lumby og Brændekilde samt nedlæggelsen af Citybussen.

Forvaltningen har bedt rådgiver COWI regne ud, hvad det vil koste at betjene Allesø, Lumby og Brændekilde og at indføre citybussen som betalingsbus. City- og Havnebussen kostede i 2018 5,85 mio. kr., hvoraf citybussen afholdt langt størstedelen af udgiften.

Resultaterne er beskrevet i sagsfremstillingen.

Flere institutioner, organisationer og råd har også afgivet svar, som kan læses i bilagene.

Forslaget til Bynet 2021, som har været i høring, kan ses på [dette link](#). Beskrivelsen af forslaget er også vedlagt sagen som bilag.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter, om forslaget til Bynet 2021 og de indkomne høringssvar giver anledning til væsentlige ændringer.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Baggrunden for arbejdet med Bynet 2021 er, at det med budget 2017 blev vedtaget, at antallet af bussernes køreplantimer reduceres, når letbanen går i drift. Det betyder, at der fra 2019 til 2021 sker en reduktion i budgettet fra 133 mio. kr. til 96 mio. kr. Den skal findes ved at fjerne timer i køreplanen for bybusser. Det gøres for eksempel ved at skære ned på antal ruter og afgang og rette andre ruter ud eller korte dem af.

Forslaget til Bynet 2021 er blevet til i workshops med en projektgruppe, der består af Odense Kommune, Odense Letbane, FynBus og rådgiver COWI. Dertil har der været afholdt møder med interessenter, lavet en markedsanalyse og en offentlig høring. Rammen for arbejdet har været at skabe den bedst mulige betjening for flest mulige borgere indenfor den nye økonomiske ramme med udgangspunkt i syv planlægningsprincipper, som By- og Kulturudvalget vedtog i september 2017.

Forslaget til Bynet 2021 har været i offentlig høring i perioden 27/3 – 24/4 2019.

I perioden er der afholdt borgermøde på Seniorhuset samt møder med Uddannelsesforum, Ældrerådet og Handicaprådet.

Høringen blev annonceret i en pressemeddelelse på Odense Kommunes Facebook-side og som banner på Odense.dk. Høringen har desuden også været omtalt på TV2 Fyn, Fyens Stiftstidende og P4 Fyn.

Der er afgivet 275 høringssvar til forslaget til Bynet 2021 gennem Odense Kommunes høringsportal. Høringssvarene er samlet i en pdf-fil, der er vedlagt som bilag. Læseren bør være opmærksom på, at mange af høringssvarene indeholder vedhæftninger, der fremstår som links. Dertil er der sendt seks høringssvar på mail, som fremgår af et samlet bilag.

Der er også givet 29 kommentarer via Remix, som er vedlagt som bilag. De borgere, der kan identificeres ud fra deres kommentarer, er blevet kontaktet og oplyst om databehandling i forbindelse med offentlig høring. Der er ingen, der i den forbindelse har svaret, at de ikke ønsker at fremgå af den offentlige høring. Kommentarer givet gennem Remix er en del af opgørelsen nedenfor.

I skemaet nedenfor kan man se, hvilke områder og temaer, svarene berør. Nogle svar omtaler flere områder. I skemaet er også fremhævet nogle af de pointer, der går igen.

Der er kommet høringssvar fra følgende foreninger, institutioner, offentlige instanser og råd:

Forskerparken, Region Syddanmark, Syddansk Universitet, grundejerforeningerne Kanefart, Utzons Allé, Grønløkken, Duedalen, Åsumparken, Åsumvej Stengrav, Aasum Bylaug, Aasum Idrætsforening, Aasum Sogns Beboerforening, Ejerforeningen Klosterbakken, Nordfyns Kommune, Lumby Skole, Mobil i Odense, Seniorhuset, Syddansk Erhvervsskole, Kristiansdal Boligforenings afdelingsbestyrelse afd. 40, Mulernes Legatskole, Holmstrup Beboerforening, Allesø Forsamlingshus, Lumby og Omegns Borgerforening, Ældrerådet, Handicaprådet, Sct. Knuds Gymnasium, FGU Fyn, Busbanden 5462 - Morud Lokalråd, afdelingsbestyrelsen i Elmelunden og Odinsparken.

Der er lavet en underskriftsindsamling blandt borgere i Brændekilde. Underskrifterne kan desværre ikke vedlægges sagen, da det strider imod EUs lovgivning om datahåndtering. Forvaltningen kan bekræfte, at der er indsamlet 220 underskrifter, som afsender har gennemgået for dubletter etc. Indsamlingen er vedlagt uden underskrifter, da den indeholder væsentlige kommentarer til høringen.

Der er også givet svar om letbanen og de regionale ruter. De er ikke taget med i oversigten nedenfor, da letbanen og de regionale busser ikke er en del af høringen. Svarene fremgår stadig af de samlede høringssvar.

Ensydende høringssvar, der er indsendt flere gange af samme afsender, er ikke talt med i opgørelsen nedenfor, men fremgår stadig af udskriften af de samlede høringssvar.

Odense Vest-Nord-Nordvest	Mange gør indsigelser mod, at bybussen ikke betjener Kirkendrupvej/Fuglekvarteret. Her	Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har
---------------------------	--	---

<p>Allesø, Næsby, Næsbyhoved-Broby, Lumby, Anderup, Stige, Søhus, Kirkendrup, Snestrup, Morud, Bolbro, Tarup, Villestofte, Ejlstrup</p>	<p>ligger blandt andet en andelsboligforening, hvor der bor en del ældre, gangbesværede og personer med handicap. Dette blev også omtalt på mødet på Seniorhuset.</p>	<p>vedtaget er, at frekvens skal tilpasses passagergrundlag. Det er i første omgang vurderet, at der ikke er passagerer nok på strækningen til, at man kan forlænge ruten ad hele Kirkendrupvej.</p>
<p>157 omtaler</p>	<p>14 omtaler stoppestedet i Lumby på Otterupvej, der er svært tilgængeligt især for gangbesværede. Dette blev også omtalt på mødet på Seniorhuset.</p>	<p>Forvaltningen er opmærksomme på stoppestedet på Otterupvej. Når der er truffet endelig beslutning om det fremtidige rutenet, går forvaltningen ruterne igennem for at imødekomme udfordringer som denne.</p>
	<p>Flere påtaler, at borgere i Kirkendrup og Allesø bliver koblet af Næsby, hvor der er fritidstilbud, apotek, lægehus og indkøb.</p>	<p>Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at frekvens skal tilpasses passagergrundlag. I de sidst kendte tal for påstigere, havde Allesø 34 daglige påstigninger. Det er i første omgang vurderet for lidt til at opretholde fast busdrift</p>
	<p>40 gør indsigelser mod den manglende betjening af Allesø.</p>	
	<p>Nogle borgere i Snestrup og Bolbro ønsker en direkte forbindelse til OBC i stedet for omstigning til letbanen.</p>	<p>Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at der skal tænkes i afkortede ruter, der bringer passagerer til letbanen i stedet for til OBC.</p>
	<p>Afdelingsbestyrelsen i Elmelunden beklager, at der er tvungen omstigning til letbanen.</p>	
	<p>39 gør indsigelser mod den manglende betjening af Lumby, herunder Grundejerforeningen Kanefart og Lumby Skoles skolebestyrelse og flere fremmødte ved mødet på Seniorhuset.</p>	<p>Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at frekvens skal tilpasses passagergrundlag. I de sidst kendte tal for påstigere, havde Lumby 37 daglige påstigninger. Det er i første omgang vurderet for lidt til at opretholde fast busdrift.</p>
	<p>Busbanden 5462 - Morud Lokalråd er overvejende tilfredse med forslaget og ønsker at bidrage til planlægning og kommunikation.</p>	

<p>Odense Nordøst Åsum, Seden, Bullerup, Agedrup, Vollsmose</p>	<p>Der er indgivet et samlet svar fra en lang række foreninger i Åsum, der ønsker bedre busbetjening.</p>	<p>Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at nuværende byområder og korridorer fastholdes. Der er derfor ikke oprettet mere betjening af Åsum/Utzons Allé eller en rute over Odins Bro i forslaget.</p>
<p>32 omtaler</p>	<p>28 ønsker betjening af Åsum og navnlig Utzons Allé.</p>	
	<p>Tre ønsker forbindelse over Odins Bro, herunder Mulernes Legatskole, der ikke er tilfredse med betjeningen af deres adresse på Gillestedvej.</p>	
	<p>Syddansk Erhvervsskole ser forslaget som en mindre forringelse af betjeningen af deres adresse på Risingsvej.</p>	<p>Rammen for forslaget er, at busdriften skal reduceres med 30 %. Der vil derfor være områder, hvor det ikke er muligt at opretholde den nuværende betjening.</p>
	<p>Tre mener, det er uhensigtsmæssigt, at stamruten kører af Vollsmose Bygade i stedet for Åsumvej.</p>	
<p>Odense M-Sydøst</p>	<p>Fem beklager, at der ikke er betjening af Blangstedgård.</p>	<p>Da høringen blev offentliggjort, modtog forvaltningen i løbet af den første dag fire kommentarer om Blangstedgård. Buslinjen (den ene af ringrutens to varianter), der betjener Blangstedgård, ikke var tydelig nok i Remix. Det blev rettet op straks, og siden er der kommet meget få kommentarer til området.</p>
<p>Blangstedgård, Fraugde, Tornbjerg, Birkum, Neder Holluf, Over Holluf, SDU, Kragbjerg, Munkebjerg</p>		
<p>20 omtaler</p>	<p>Flere ønsker betjening af Forskerparken, herunder Erhvervshus Fyn, MedCom og Forskerparken selv.</p>	<p>Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at nuværende byområder og korridorer fastholdes. Der er derfor ikke planlagt betjening af Forskerparken.</p>

Syddansk Erhvervsskole påtaler i deres høringssvar, at deres adresse på Munkebjergvej får utilfredsstillende betjening.

Sct. Knuds Gymnasium er meget utilfreds med forslaget.

SDU er bekymret for, at forslaget medfører dårligere forbindelser og rejsetid især for passagerer, der skal fra oplandet syd for Odense og til SDU

Tornbjerg Gymnasium ser fordele og ulemper ved forslaget, men er især bekymrede for, at skolen fremover ikke får direkte forbindelse til OBC.

Et forældrepar i Blangstedgård er utrygge ved deres børns transport til Rosengårdskolen

SDU har konstateret at uddannelsesruter og særafgange med de regionale ruter, ikke fremgår af Remix.

Mobil i Odense bemærker, at der ikke er busbetjening af genoptræningscentret i Hollufgård.

Rammen for forslaget er, at busdriften skal reduceres med 30 %. Der vil derfor være områder, hvor det ikke er muligt at opretholde eller opgradere den nuværende betjening. Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at flest mulige borgere skal have højst 400 m i fugleflugt til nærmeste busstop. I forslaget er ruterne derfor søgt lagt så bredt udover byen som muligt.

Når der er truffet endelig beslutning om det fremtidige rutenet, går forvaltningen ruterne igennem, og tager stilling til udfordringer som denne.

Forvaltningen har haft kontakt med SDU vedr. uddannelsesruter og særafgange med de regionale ruter. Disse indgår ikke i høringen, og er ikke lagt i Remix. Der er ingen ændringer på disse ruter.

Forvaltningen tager bemærkningen til efterretning.

Odense Syd-
Sydvest

Højby,
Sanderum,
Brændekilde,
Hjallese

39 omtaler

Flere ønsker kortere rejsetid og mere direkte ruter mellem Højby og OBC.

Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at flest mulige borgere skal have højst 400 m i fugleflugt til nærmeste busstop. Radialrute 1 er tilrettelagt, så den betjener flere tæt beboede kvarterer i eksempelvis Højby og Dalum, samtidig med, at den

giver mulighed for omstigning til letbane, regionaltog og en række andre knudepunkter.

Der er lavet en underskriftsindsamling i Brændekilde, hvor 220 underskrivere protesterer mod forslaget om, at busdriften til Brændekilde bliver nedlagt. Der er indkommet i alt 10 høringssvar om Brændekilde, hvor busdriften foreslås nedlagt.

Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at frekvens skal tilpasses passagergrundlag. I de sidst kendte tal for påstigere, havde Brændekilde 23 daglige påstigninger. Det er i første omgang vurderet for lidt til at opretholde fast busdrift.

FGU Fyn er bekymrede for, at flere elever får flere skift, fordi skolen ikke har en direkte forbindelse til OBC.

Forvaltningen har været i dialog med FGU Fyn og vil forsøge at undersøge, hvordan elevernes nuværende rejsestrømme er.

Der er indkommet otte høringssvar om Sanderum, der overvejende handler om fraværet af en direkte rute til OBC og tidsrummet, der køres i.

Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at der skal tænkes i afkortede ruter, der bringer passagerer til letbanen i stedet for til OBC. Dertil skal frekvens tilpasses passagergrundlag. Det er ofte svært at opretholde busdriften i ydertimerne, fordi der er færre passagerer.

Odense C
15 omtaler

Tre borgere og Ældrerådet har gjort indsigelser mod nedlæggelse af Citybussen. Dette blev også omtalt på mødet på Seniorhuset.

Rammen for forslaget er, at busdriften skal reduceres med 30 %. En gratis citybus er derfor ikke taget med i forslaget.

To stiller forslag til, hvor de små citybusser fremadrettet kan bruges.

Fire beklager, at der ikke genetableres busdrift på den inderste del af Læssøegade.

Seniorhuset er glade for radialrute 4, og at der påtænkes et stoppested ved deres adresse. De ser gerne, at

forbindelserne til Seniorhuset optimeres.

Tre påtaler, at radialrute 3 ikke stopper på OBC, og at det er usikkert, at færdes/vente på Dannebrogsgade om aftenen. Dette blev også omtalt på mødet på Seniorhuset.

Når der er truffet endelig beslutning om det fremtidige rutenet, går forvaltningen ruterne igennem og tager stilling til udfordringer som denne.

Generelt
58 omtaler

14 ønsker både tidligere og senere afgang, især i weekenden. Dette blev også omtalt på mødet på Seniorhuset.

Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at frekvens skal tilpasses passagergrundlag. Det er ofte svært at opretholde busdriften i ydertimerne, fordi der er færre passagerer.

15 påtaler, at det ikke er ønskværdigt med en generel forringelse af busbetjeningen.

Flere påtaler, at midtbyen tilgodeses på bekostning af forstæderne.

Andet

Syddansk Erhvervsskole og Mulernes Legatskole foreslår kommunale uddannelsesruter, der betjener henholdsvis Munkebjergvej og Risingsvej/Gillestedvej

Et par borgere foreslår betjening af HCA Airport.

Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at nuværende byområder og korridorer fastholdes. Der er derfor ikke planlagt betjening af HCA Airport.

Både Ældre- og Handicaprådet retter opmærksomhed på teletaxi, som bør gentænkes, fordi anvendeligheden af den nuværende ordning ikke er god nok til at supplere det foreslåede

Et af de syv planlægningsprincipper, By- og Kulturforvaltningen har vedtaget er, at Teletaxaordninger indtænkes i rutenettet for områder i Odense

rutenet. Dette blev også omtalt på mødet på Seniorhuset.

Kommune med begrænset passagergrundlag til en bus. Når der er truffet endelig afgørelse om det fremtidige rutenet, vil forvaltningen se på, hvordan teletaxaordningen kan anvendes bedst muligt.

Beregninger af ekstra udgifter

På baggrund af de indkomne høringssvar har forvaltningen bedt rådgiver regne ud, hvilke omkostninger, der vil være forbundet med at betjene Allesø, Lumby, Brændekilde og at genindføre citybussen som betalingsbus.

Rådgiver har lavet en pakke hvori:

- Radialrute 4 forlænges til Allesø på hver anden afgang, og alle afgang forkortes til OBC, så bussen ikke længere kører en løkke i city. Dette ville koste 1,9 mio. kr. mindre end den foreslåede rute i Bynet 2021.
- Citykørslen foretages nu i stedet af Citybussen, der kører med 20 minutters mellemrum, og nu er en betalingsbus. Dette vil koste 1,6 mio. kr. mere end i forslaget, hvor citybussen blev foreslået nedlagt.
- Stambussen forlænges én gang i timen, så den kører helt til Brændekilde. Dette vil koste 0,3 mio. kr. mere end i forslaget, hvor stamruten kun kører til Bellinge.
- Lumby får én afgang i timen på hverdage i en ny buslinje ("radialrute 3,5"). Forslaget til ruten [kan ses her](#). Dette vil koste 2,2 mio. kr. mere end i forslaget, hvor der ikke er foreslået busdrift til/fra Lumby.

Hvis alle fire dele af pakken anvendes, vil det give i alt 2,2 mio. kr. i merudgifter og anslået 133.700 flere passagerer. Den samlede pakke ville derfor ikke kunne indeholdes i det nuværende budget for Bynet 2021. By- og Kulturudvalget kan vælge at implementere dele af pakken.

Rådgivers samlede beregninger kan ses i bilaget.

Antal daglige påstigninger i november 2016 (sidst tilgængelige opgørelse):

Allesø: 34

Lumby: 37

Brændekilde: 23

Når Bynet 2021 indføres, vil der ske en reduktion i antallet af køreplantimer og i antallet af kørende busser. FynBus skal i den forbindelse forhandle den eksisterende kontrakt med operatøren og gennemgå de nærmere betingelser for udfasning af busserne. Det kan ikke på nuværende tidspunkt vurderes, om der vil komme afledte konsekvenser heraf.

Baggrund

I budget 2017 blev det vedtaget, at antallet af bussernes køreplantimer reduceres med omtrent 40 mio. kr., når letbanen går i drift. På grund af letbanens varslede forsinkelse er der dog i rammeudmeldingen for Budget 2020 tilført 17,9 mio. kr. til busbudgettet i 2020.

COWI vandt udbuddet om at blive rådgiver på opgaven, og har siden januar 2018 afviklet fire workshops med en projektgruppe, der består af Odense Kommune, Odense Letbane og FynBus. Dertil har der været afholdt møder med interessenter, lavet en markedsanalyse og en offentlig høring. Hele tidsplanen findes nedenfor.

Det store forarbejde har resulteret i én anbefaling til et samlet rutenet: Bynet 2021.

By- og Kulturudvalget blev orienteret om anbefalingen og høringen den 26/3 2019.

Tidslinje for arbejdet med Bynet 2021

- September 2017 By- og Kulturudvalget vedtager syv planlægningsprincipper.
- Oktober 2017 Budget 2017.
- Januar 2018 Workshop 1: Opstart.
- Juni 2018 Workshop 2: Udvikling af scenarier.
- September 2018 Workshop 3: Godkende scenarier.
- September 2018 By- og Kulturudvalget drøfter de tre scenarier.
- Oktober 2018 Offentlig høring af to scenarier.
- December 2018 By- og Kulturudvalget orienteres om høringssvar.
- Januar 2019 Workshop 4: Endeligt busnet.
- Marts 2019 By- og Kulturudvalget orienteres om anbefaling og rådgivers rapport.
- Marts - april 2019 Offentlig høring og møder med borgere og andre interessenter.
- Maj 2019 By- og Kulturudvalget drøfter anbefaling og høringssvar.
- Juni 2019 By- og Kulturudvalget tager endelig beslutning om Bynet 2021.
- Juni 2019 - --> FynBus og Odense Kommune planlægger nettet i detaljer.

I september 2017 vedtog By- og Kulturudvalget 7 planlægningsprincipper, som skulle bruges i arbejdet med designet af det nye busnet.

De 7 planlægningsprincipper er:

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.
7. Udvikling omkring førerløse busser tænkes med ind i planlægningen, afstemt med det teknologiske stade.

Økonomi

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

Bilag

Kommentarer fra Remix Bynet 2021

Høringssvar fra mail Bynet 2021

Bemærkninger fra Mobil i Odense

Noter fra møde med Uddannelsesforum

Noter fra informationsmøde på Seniorhuset

Beregning af merudgift til yderligere betjening

Høringssvar OBS link til vedhæftninger II

Underskriftsindsamling Brændekilde uden underskrifter

Skriftligt høringsmateriale (2)

Punkt 11: Udlejning af el-løbehjul fra offentligt vejareal

05.14.00-P21-2-19

Resume

Regeringen har ønsket at fremme mulighederne for anvendelse af små motoriserede køretøjer og hermed give befolkningen bedre muligheder for at anvende fleksible transportformer. Det er derfor i januar blevet lovligt via en forsøgsordning at køre på el-løbehjul.

I umiddelbar forlængelse af lovliggørelsen er København, Aarhus og Odense kommuner blevet kontaktet af flere firmaer, der ønsker at leje el-løbehjul ud. Fælles for deres forretningskoncept er, at el-løbehjulene kan tilgås forskellige steder i byen, således at det er nemt for kunden at finde et ledigt el-løbehjul, samt kunden har mulighed for at aflevere løbehjulet vilkårlige steder i nærheden af deres destination. Brugerne lejer el-løbehjulene via en app, hvor deres betalingskort er koblet til tjenesten. Der opkræves et startgebyr (p.t. 10,5 kr. hos Tier og Voi) plus en minutpris (p.t. 1,5 kr. hos Tier og Voi).

Udlejningen kan således blandt andet ske fra vejarealer, såsom pladser, fortov m.m. Der har derfor været lidt forvirring omkring, hvordan kommunerne skulle håndtere dette. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gennemførte derfor i april en workshop med henblik på at diskutere vejlovens regler i forhold hertil, da udgangspunktet var, og stadig er, at det kræver en tilladelse i henhold til vejlovens § 80. I henhold til vejlovens § 80, stk. 1 kræver det en tilladelse fra vejmyndigheden at råde over vejarealer ved at anbringe/parkere køretøjer med henblik på salg eller udlejning.

København, Aarhus og Odense kommuner deltog i workshoppen sammen med fire udlejningsfirmaer. Udgangspunktet i vejlovens § 80 er, at der skal gives en tilladelse, medmindre der er trafikale, byrums eller bylivsforhold, der taler imod dette. Det er således nødvendigt at foretage en konkret vurdering for alle de ansøgte steder.

Firmaerne kan frit udleje deres el-løbehjul fra private arealer, så længe forhold varetaget af byggeloven og planloven respekteres. I den forbindelse vil tilstedeværelsen af el-løbehjulene på vejarealerne være at sidestille med private cykler, og kan derfor parkere på samme vis på vejarealerne, kun reguleret af færdselslovens almindelige regler, hvorfor håndhævelsen skal ske af politiet.

Baggrund

I det følgende orienteres By- og Kulturudvalget om forvaltningens forventede håndtering af ansøgninger om udlejning af el-løbehjul på vejarealer.

Forvaltningen er positiv overfor et samarbejde omkring udlejning af el-løbehjul fra vejarealer, da forvaltningen i forbindelse med en tilladelse kan stille vilkår om "geofencing" - altså udpegning af geografiske områder, hvor der eksempelvis ikke kan standses, parkeres eller køres hurtigt (20 km/t). På den måde kan forvaltningen have en konstruktiv dialog med firmaerne omkring indsamling af el-løbehjul hver aften eller i særlige områder løbende, ligesom dette kan være et vilkår i deres tilladelse. Forvaltningen forventer, at el-løbehjulene kan supplere den kollektive trafik, både busser og letbanen. Erfaringerne fra de øvrige lande, hvor el-løbehjulene allerede er indført, er, at brugerne oftest tager el-løbehjulet fra det kollektive transportmiddel til den sidste del af rejsen eller omvendt.

Forvaltningen vil derfor stille krav til firmaerne om, at deres ansøgninger om tilladelse efter vejlovens § 80 indeholder beskrivelse af antal, håndtering af indsamling og placering af opladningssteder samt kortlægning af deres "geofencing". Forvaltningen vil derefter forhandle med firmaerne og stille konkrete vilkår i forbindelse med deres tilladelser.

Forvaltningen forventer, at tilladelseerne bliver tidsbegrænset til et år ad gangen, således at forvaltningen kan forhandle ændringer af vilkårene i forhold til Odenses transformation samt som en afspejling af, om el-løbehjulene kun er lovlige via en forsøgsordning. Forvaltningen vil arbejde på, at operatøerne bidrager med undersøgelser af brugerne og deres transportvaner.

Forvaltningen har haft møde med to firmaer, der begge har tilkendegivet, at efterspørgslen forventes at være 1 el-løbehjul pr. 500 indbyggere. Begge firmaer ønsker for nuværende at opstille ca. 200 el-løbehjul. Forvaltningen forventer ikke at indgå eksklusivaftaler med nogle af firmaerne. Dette vurderes ikke umiddelbart at være i overensstemmelse med vejlovens § 80, samt kræver et udbud med særlige kriterier.

Aarhus Kommune har gennemført et udbud, og har derfor kun aftale med et firma. Forvaltningen vurderer, at fordelene ved et udbud i forhold til blot at lade de almindelige markeds kræfter råde, ikke kan opveje ressourceforbruget på nuværende tidspunkt. Forvaltningen vurderer, at et udbud eventuelt kan komme på tale næste år eller om to år, hvis presset fra udlejningsfirmaerne bliver markant. Uanset følger det af vejloven, at forvaltningen skal behandle alle ansøgninger og konkret vurdere, om der er trafikale, byrums- eller bylivsforhold, der kan sagligt begrunde et afslag. Det vil derfor være de første ansøgere, der får de bedste muligheder og størst sandsynlighed for en tilladelse.

Forvaltningen forventer at kunne have sagsbehandlet de to første firmaers ansøgninger i maj/juni, således at de første ca. 400 el-løbehjul, vil kunne opstilles i Odense omkring maj/juni 2019. Forvaltningen forventer, at der kommer yderligere firmaer med interesse i Odense. Forvaltningen vil løbende vurdere kapaciteten, herunder særligt tage stilling til den almindelige fremkommelighed for fodgængere.

Økonomi

Administrationen af § 80-tilladelseerne til el-løbehjulene vil kræve ekstra ressourcer til både sagsbehandlingen og tilsyn. Det forventes, at afklaring af brugerbetaling i forhold til kommunens administrative udgifter ved alle § 80-tilladelse til kommerciel brug, herunder også arrangementer og udeservering vil blive fremsendt i en selvstændig sag.

Punkt 12: Status for kommunale ejendomme - Hverdagens rammer for velfærden

00.01.00-Ø00-297-17

Resume

Status på "Hverdagens rammer"

Med denne sag orienteres By- og Kulturudvalget om udviklingen i vedligeholdelsen af kommunale ejendomme. Sagen kommer som en årlig tilbagevendende status på "Hverdagens rammer".

De centrale budskaber er følgende:

- De politiske effektmål og FN's verdensmål er overordnede rammer for drift af kommunale ejendomme.
- Kommunale ejendomme er hverdagens rammer for flere generationer.
- Vedligeholdsmidlerne prioriteres til at sikre funktionsdygtige ejendomme.
- Det forsømte vedligeholdsbehov er fortsat stort dog med et svagt fald.
- Anlægsbevillingerne gør en forskel for hverdagens rammer.

Nedenfor uddybes de centrale budskaber.

Politiske effektmål og FN's verdensmål

Når der arbejdes med kommunale ejendomme, er der fokus på at understøtte den fælles kommunale kerneopgave og bevare værdien af bygninger. Forvaltningen af kommunale ejendomme rammesættes også af den økonomiske virkelighed og en række politikker, strategier, politiske effektmål og FN's verdensmål. De overordnede rammer for ejendomsafdelingen er derfor en integreret del af kerneopgaven og opgaveløsningen i hverdagen.

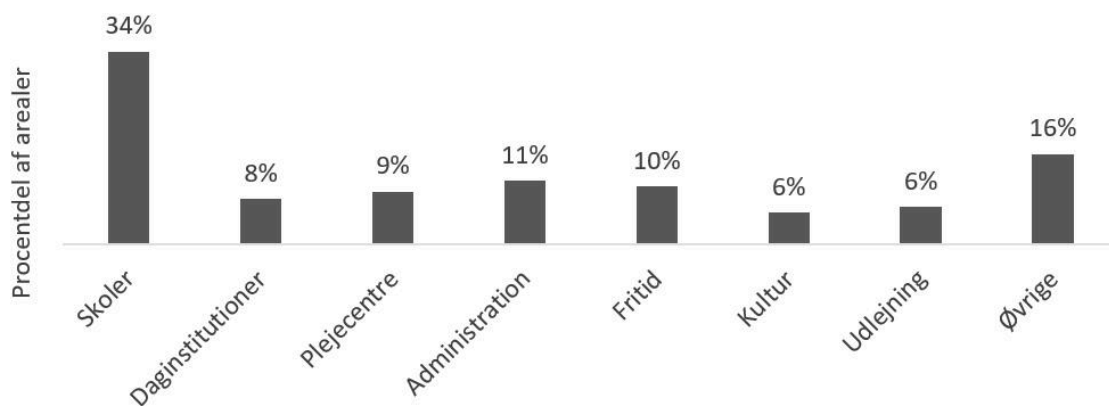
De særlige fokuspunkter er kerneopgaven, bæredygtige løsninger, miljørigtigt byggeri, energiledelse, effektive udbud og opgaveløsning, udnyttelse af teknologi, social ansvarlighed, reduktion af arealer m.fl.

Drift og udvikling af kommunale ejendomme har eksempelvis effekt på følgende målsætninger:

- Fremtidssikret udvikling af bygninger og faciliteter.
- Udvikling af Odense med kvalitet og bæredygtighed.
- Børn lærer mere og er mere kompetente.
- Flere funktionsdygtige ældre og handicappede.
- Flere borgere er sunde og trives.
- FN's verdensmålene: Bæredygtig energi, Innovation og infrastruktur samt Ansvarlig forbrug.

Hverdagens rammer huser flere generationer

Odense Kommune har omkring 1 mio. m² bygningsareal fordelt på forskellige områder:



Øvrige: botilbud, offentlige toiletter, krematorier, serviceforanstaltninger m.fl.

Kommunale ejendomme er hverdagens rammer for omkring 75.000 daglige brugere, og huser flere generationer fra vugge til grav. Det er et samlingspunkt for spædbørn, børn, unge, voksne og ældre.

Kommunale ejendomme er en forudsætning for, at kommunen kan lykkes med sine kerneopgaver:

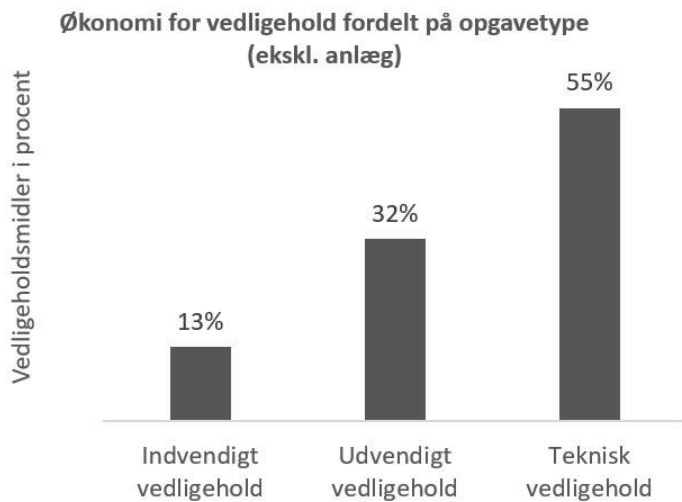
- Vuggestuer, børnehaver, skoler og ungeindsats.
- Biblioteker, haller, svømmehaller, museer, kulturhuse og civilsamfundsindsatser.
- Borgerservice, beskæftigelsesindsatser og administration.
- Sociale-, sundheds- og handicapindsatser.
- Vækst, udvikling og oplevelser i byen.
- Ældrepleje mv.

Drift og vedligehold af hverdagens rammer har fokus på, at alle kommunale kerneopgaver lykkes.

Funktionsdygtige ejendomme

De eksisterende vedligeholdsmidler forsøges brugt så effektivt, som det kan lade sig gøre. Hovedparten af vedligeholdsmidlerne går til lovpligtige og akutte opgaver. Det primære fokus er, at kommunale ejendomme er funktionsdygtige og lever op til den givne lovgivning og arbejdsmiljøregler. De nødvendige opgaver kan f.eks. være udskiftning af utætte tage, døre, vinduer og vandrør eller nedslidte brandalarmer og elinstallationer. Det betyder, at vedligeholdsmidlerne ikke rækker til at løse alle planlagte eller forebyggende vedligeholdelsesopgaver.

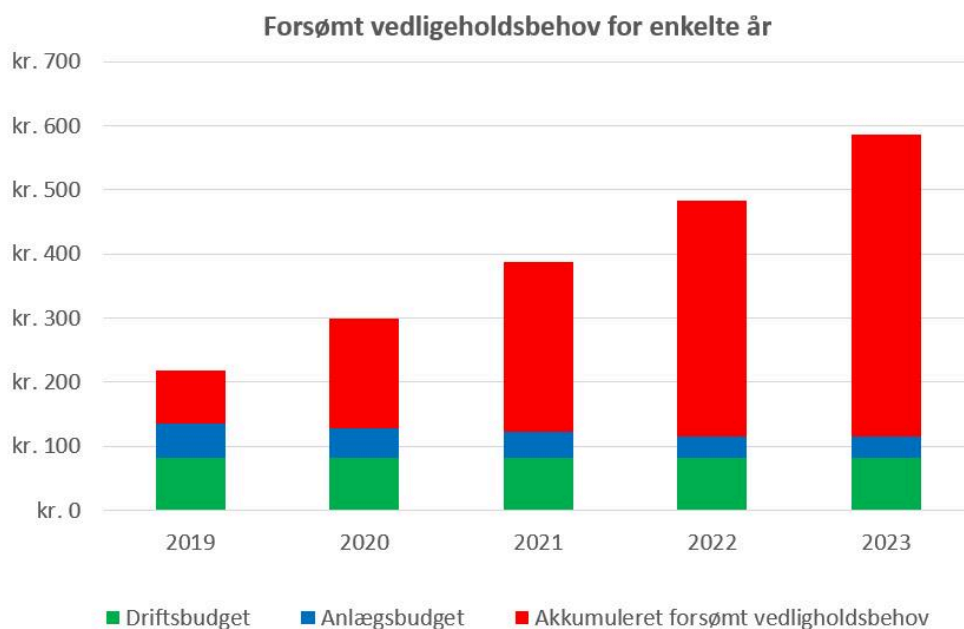
Nedenfor vises, at størstedelen af midlerne går til vedligeholdelsen af tekniske installationer og klimaskærm.



Forsømt vedligeholdsbehov

Det forsømte vedligeholdsbehov for kommunale ejendomme er fortsat stort dog med et svagt fald sammenlignet med sidste år.

Forsømt vedligeholdsbehov beskriver forskellen mellem det nuværende budget og bygningernes vedligeholdsbehov. Nedenstående diagram viser størrelsen på driftsbudgettet (grøn), anlægsbudgettet (blå) og gabet mellem budget og det reelle vedligeholdsbehov – også kaldet forsømt vedligeholdsbehov (rød).



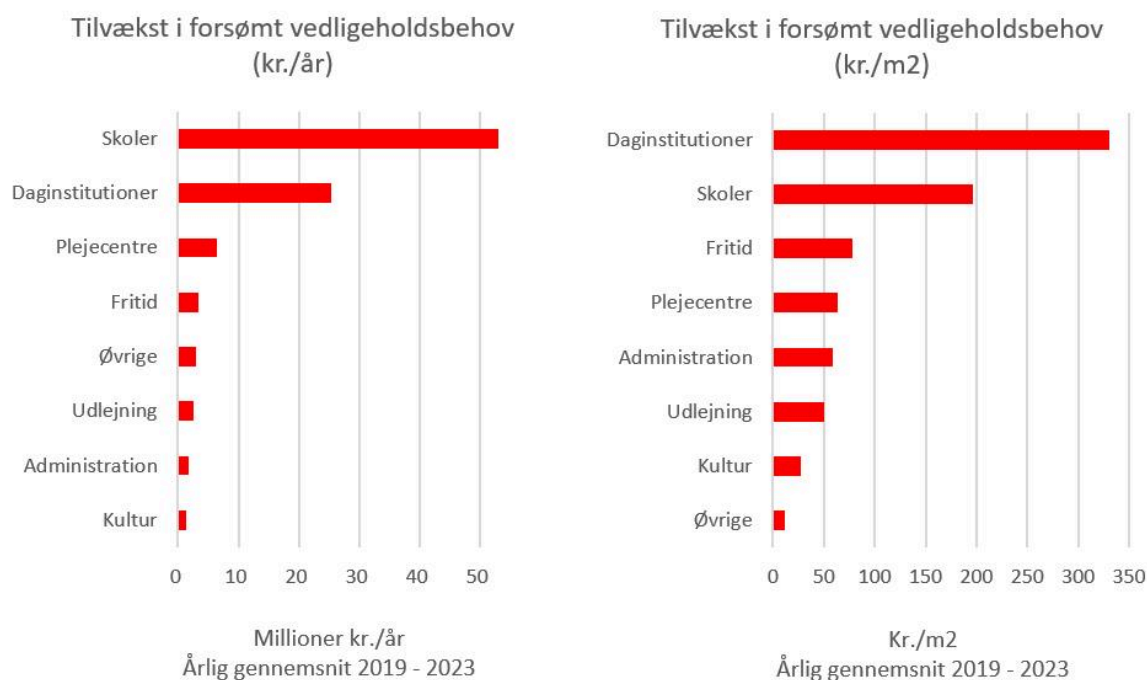
Opgørelsen i 2018 viste, at tilvæksten for det forsømte vedligeholdsbehov for perioden 2018 – 2022 var i gennemsnit 103 mio. kr. om året. Opgørelsen i 2019 viser, at anlægsbevillinger som f.eks. opgradering af indeklima og nedrivning af midlertidige pavilloner på børne- og ungeområdet vil have en positiv effekt. Tilvæksten for det forsømte vedligeholdsbehov for perioden 2019 – 2023 er i gennemsnit reduceret til 94 mio. kr. om året.

I praksis betyder det, at der fortsat undlades at vedligeholde for 94 mio. kr. om året. Det forsømte vedligeholdelsesbehov overføres fra det indeværende år til det kommende år og frem. Frem til 2023 vil det forsømte vedligeholdelsesbehov vokse til 470 mio. kr. og om 10 år til ca. 1 mia. kr.

Ovenstående diagram tager udgangspunkt i akkumuleret gennemsnitsværdi for det forsømte vedligeholdelsesbehov over 10 år. Reelt set er det forsømte vedligeholdelsesbehov i 2019 ca. 282 mio. kr.

På ejendomsområdet findes der ikke en økonomisk toleranceværdi for, hvornår det forsømte vedligeholdelsesbehov kan blive til en akut udfordring. Erfaringerne viser, at det forsømte vedligeholdelsesbehov bliver kritisk, når ejendomme ikke længere er funktionsdygtige til at kunne understøtte kerneopgaverne. Standen i ejendomme har en afsmittende effekt på kvalitet i løsning af kerneopgaver, værdien af ejendomme og udgifter til forbrug, teknisk service samt rengøring.

Det forsømte vedligeholdelsesbehov er ikke lige fordelt på alle ejendomstyper. Nedenfor kan det ses, at forsømt vedligeholdelsesbehov i kroner er størst på skoler. Når det handler om kroner pr. m², er det daginstitutioner, der har det største behov.



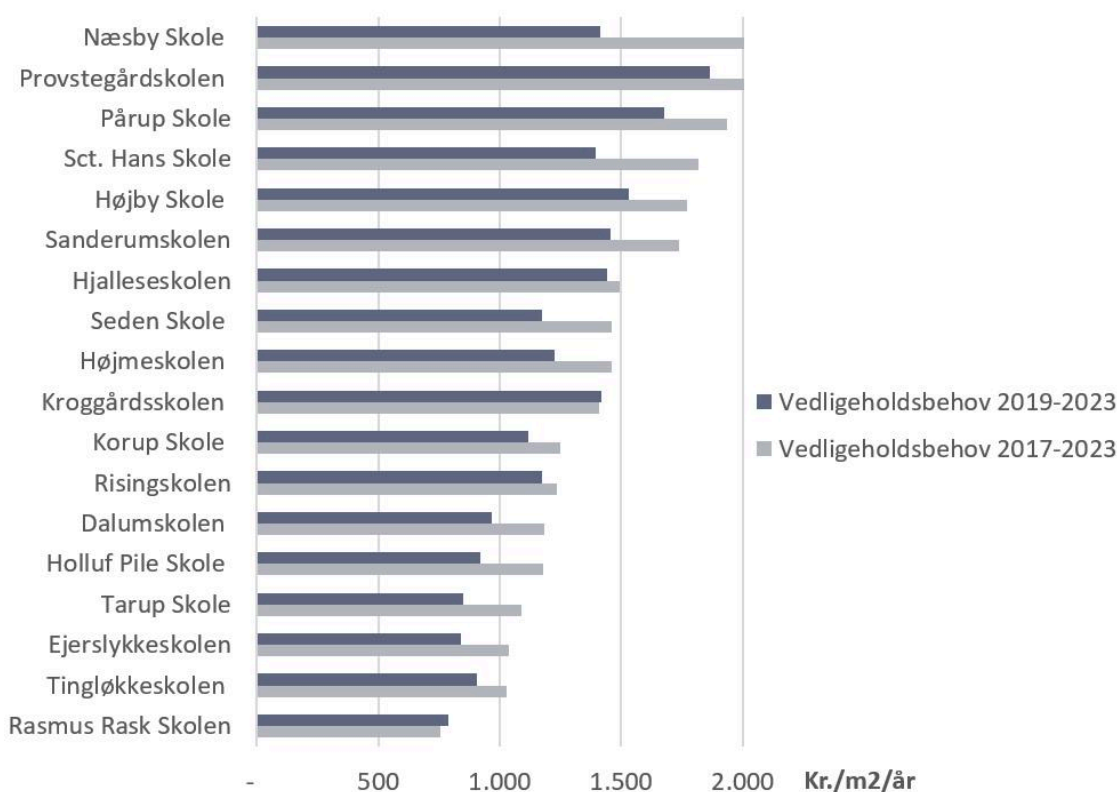
Anlægsbevillinger gør en forskel

Når vedligeholdelsesbudgetter ikke afdækker de reelle vedligeholdelsesbehov, er det anlægsbudgetterne, der er med til at sikre funktionalitet og udvikling i hverdagens rammer. De løbende anlægsbevillinger konsoliderer vedligeholdelsesmidlerne og giver mulighed for at imødegå de nødvendige vedligeholdelsesopgaver.

Det er også anlægsbevillingerne, der sikrer kvalitetsløft og udvikling af hverdagens rammer for kommunale kerneopgaver. Anlægsbevillingerne har også en positiv afsmittende effekt på vedligeholdelsesbehovet i de udvalgte ejendomme.

Nedenfor vises som et eksempel, hvordan anlægsbevillingerne til folkeskoler er med til at imødekomme en del af det planlagte vedligeholdelsesbehov i skolebygninger.

Vedligeholdsbehov før og efter moderniseringsprojekter på folkeskoler



Anlægsbevillingerne som "Fremtidens Skoler og Dagtilbud", "Opgradering af indeklima" og "Nedrivning af midlertidige pavilloner" er med til at løfte kvaliteten i skolebygninger. Skolerne får eksempelvis renoveret og moderniseret klasseværelser, faglokaler eller nye klimaanlæg.

Men disse moderniseringsprojekter understøtter også almindelige vedligeholdelsesopgaver, og dermed konsoliderer de eksisterende vedligeholdelsesmidler.

Faktaboks

Hvad koster det at vedligeholde kommunale ejendomme?

- Normalt koster det omkring 140 kr. pr. m² om året at vedligeholde nybyggede og nyrenoverede ejendomme. (Kilde: Nøgletal fra Byggeriets Videnscenter V&S data).

Hvad bruger Odense Kommune på at vedligeholde kommunale ejendomme?

- Omkring 75 kr. pr. m² om året jf. kommunens driftsbudget.
- Omkring 105 kr. pr. m², om året hvis driftsbudget og løbende anlægsrammer lægges sammen.

Hvordan opgøres vedligeholdelsesbehovet i Odense Kommune?

- Vedligeholdelsesbehov er summen af en systematisk registrering af bygningsdele, som beskriver økonomi for hvad, hvor og hvornår, der skal udskiftes og vedligeholdes i kommende 10 år.

Hvor stor er Odense Kommunes vedligeholdelsesbudget?

- Omkring 81 mio. kr. i driftsbudget, når alle økonomiske kræfter lægges sammen.
- Omkring 33 mio. kr. i løbende anlægsrammer, når alle økonomiske kræfter lægges sammen.

Hvad er forsømt vedligeholdelsesbehov?

- (sum af vedligeholdelsesbehov) – (samlede budgetter) = forsømt vedligeholdelsesbehov
Forsømt vedligeholdelsesbehov er de aktiviteter, som ikke kan gennemføres på grund af manglende økonomi, og overføres til næste år.

Punkt 13: Aktuelle sager

00.22.00-P35-16-18

Resume

Orientering om følgende aktuelle sager.

- Tilbage melding fra borgermødet den 14/5 2019 vedrørende Pakhusgrunden ved Åløkkeskoven.
- Oprensning af Odense Å i forhold til Odense Aafarts sejlads.
- Nedtagning af EP-valgplakater.