

# REFERAT By- og Kulturudvalget 2022-2025 d. 13-03-2024

**Mødedato** Onsdag d. 13. marts 2024 kl. 08:30

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

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Igangsætning af åbningstræk med løft af byrumskvalitet i implementeringen af Grøn Mobilitetsplan	4
Omprioritering af midler til fase 1 i kapacitetstilpasning i Vollsmose.....	11
Prioritering af trafikindsatser 2024.....	17
Lukket: Fornyelse af aftalegrundlag for risikodelingsmodel mv. for ODEON.....	21
B-sag: Etablering af hellested ved Odense Banegård Center.....	22
C-sag: Kommuneplan 2024 ekskursion: Byudvikling med omtanke.....	25
C-sag: Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.....	27
C-sag: Indledende drøftelse af anlægsønsker til budget 2025.....	33
D-sag: Byrums- og bylivsanalyse for Odense bymidte - foreløbige resultater.....	35
D-sag: Status på handleplan for Byggesag.....	38
D-sag: Status på håndtering af kolonihaver.....	44
D-sag: Status på servicetjek af procedurer og forretningsgange.....	46
D-sag: Aktuelle sager.....	48

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.04-P35-4-24

## **Resume**

Godkendelse af dagsordenen til By- og Kulturudvalgets møde den 13. marts 2024.

## **Beslutning**

By- og Kulturudvalget godkender dagsordenen.

## **Punkt 2: Igangsætning af åbningstræk med løft af byrumskvalitet i implementeringen af Grøn Mobilitetsplan**

01.30.10-P15-1-22

### **Resume**

Denne sag handler om implementeringen af Grøn Mobilitetsplan.

Odense skal være klimaneutral senest i 2030, og med Grøn Mobilitetsplan har Odense Byråd sat retningen for, hvordan mobilitetsområdet skal bidrage hertil. Grøn Mobilitetsplan har en dobbelt målsætning om, at CO2 udledningen fra trafikken skal reduceres med 46% senest i 2030 samtidig med, at 25% flere skal bo og færdes i bymidten som bidrag til et levende byliv.

Med denne sag foreslår Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen at igangsætte nye åbningstræk samtidig med, at byrumskvaliteten og inddragelsen i implementeringen af åbningstrækkene i Grøn Mobilitetsplan styrkes.

Kvaliteten og inddragelsen skal blandt andet styrkes gennem frigivelse af midler til tre konkrete åbningstræk. Bedre forhold for fodgængere og cyklister i Jernbanegade, sommergader/living streets samt forbedret tilgængelighed til parkeringsanlæg i bymidten. Midlerne skal gå til igangsætning af åbningstrækkene fra sommeren 2024.

Herudover foreslås det, at byrådet frigiver midler til projektledelse, rådgivning, analyser, inddragelse og højere byrumskvalitet i de allerede igangsatte åbningstræk under Klima- og Miljøudvalget på 6,0 mio. kr. og By- og Kulturudvalget på 5,0 mio. kr. i 2024.

Ydermere foreslår de 2 forvaltninger, at byrådet opretter en pulje til yderligere åbningstræk under henholdsvis Klima- og Miljøudvalget på 5,0 mio. kr. og By- og Kulturudvalget på 5,0 mio. kr.

Puljerne til yderligere åbningstræk under begge udvalg har til formål at lette implementeringen af åbningstrækkene i planen og give mulighed for at tiltag kan igangsættes hurtigere. Udvalgene kan herefter gennem udvalgsbeslutninger igangsætte åbningstræk.

Endelig foreslår Klima- og Miljøforvaltningen, at midler fra ”Anlægsrammen til Handlingsplan for Mobilitet og Byrum” under Klima- og Miljøudvalget fremadrettet ændres til ”Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet” under Klima- og Miljøudvalget, og at der med denne sag sikres midler til projektledelse, inddragelse og kommunikation af Grøn Mobilitetsplan i årene 2024-2027.

### **Effekt**

En klima- og miljøvenlig storby

Odense Kommunes grønne mobilitetsplan er med til at definere den strategiske retning for mobiliteten i Odense og er et afgørende middel til at indfri ambitionen om at være klimaneutral i 2030. Med denne sag igangsættes yderligere tiltag fra den grønne mobilitetsplan, hvilket bidrager til, at Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

## Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender:

1. Frigivelse af 5,5 mio. kr. til igangsætning af ”Bedre forhold for cyklister og gående i Jernbanegade” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, som fordeles med 1,5 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget og 4,0 mio. kr. flyttes og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
2. Frigivelse af 4,5 mio. kr. til igangsætning af ”P-henvisning til p-huse og p-kældre i bymidten inkl. kampagne” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, som fordeles med 1,5 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget og 3,0 mio. kr., som flyttes og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
3. Frigivelse af 5,0 mio. kr. til ”Partnerskab i Skibhuskvarteret” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, som fordeles med 2,0 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget og 3,0 mio. kr., som flyttes og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
4. Frigivelse af 2,5 mio. kr. til ”Cykelpassager i bymidten” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, som fordeles med 0,5 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget og 2,0 mio. kr., som flyttes og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
5. Frigivelse af 10,0 mio. kr. til oprettelse af ”Puljer til kommende åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, som fordeles med 5,0 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget og 5,0 mio. kr., som flyttes og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
6. Frigivelse af 3,0 mio. kr. til igangsætning af ”Sommergade / Living Street” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, som flyttes og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til Klima- og Miljøudvalget, at byrådet godkender:

7. Frigivelse af 3,5 mio. kr. til ”Projektledelse, inddragelse og kommunikation af Grøn Mobilitetsplan” i 2024 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget.
8. Ændring af ”Anlægsramme for Handlingsplan for mobilitet og byrum” under Klima- og Miljøudvalget til ”Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet”, hvor midlerne i perioden 2024-2027 anvendes som beskrevet i sagen.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingens punkt 1 til 6.

Rådmand Søren Windell og udvalgsmedlem Araz Khan stemmer imod de dele i indstillingspunkt 3, der omhandler lukning af Skibhusvej, og de dele i indstillingspunkt 4, der tillader cykling i gågaden, og som ikke er i overensstemmelse med Konservative og Venstres ændringsforslag til punkt 8 på byrådets dagsorden den 17. januar 2024.

Klima- og Miljøudvalgets møde den 13. marts 2024:

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Rikke Beider stemmer imod de dele i indstillingspunkt 3, der omhandler lukning af Skibhusvej, og de dele i indstillingspunkt 4, der tillader cykling i gågaden, og som ikke er i overensstemmelse med Konservative og Venstres ændringsforslag til punkt 8 på byrådets dagsorden den 17. januar 2024.

Udvalgsmedlem Rikke Beider stemmer imod indstillingspunkt 7, da vi ikke ønsker at bruge flere penge på administration.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

## **Sagsfremstilling**

På mødet den 19. december 2023 godkendte Odense Byråd Grøn Mobilitetsplan som en del af Klimahandleplan 2024.

Grøn mobilitetsplan har to overordnede målsætninger. For det første skal planen bidrage til at skabe en sammenhængende by, hvor borgernes hverdag i hele kommunen hænger sammen. Hvor byens liv udvikles, og det er attraktivt at drive forretning.

For det andet skal planen bidrage til målet om et klimaneutralt Odense i 2030 gennem en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten på 100.000 ton. Det skal ske ved, at flere cykler, går eller bruger kollektiv transport.

Med denne sag foreslår Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen igangsættes tre nye åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan. Herudover foreslår forvaltningerne, at åbningstrækkene samtidig bidrager til at styrke byrumskvaliteten, og at der sker interessentinddragelse i udviklingen og implementeringen af åbningstrækkene i Grøn Mobilitetsplan.

Fokus på kvalitet og inddragelsen skal blandt andet styrkes gennem frigivelse af yderligere midler til to åbningstræk, som allerede er igangsat.

Højere grad af inddragelse og kvalitet er ligeledes indtænkt i budgettet for de tre åbningstræk, som forvaltningerne foreslår igangsat med denne sag. Mens muligheden for højere hastighed i implementeringen kan sikres gennem oprettelse af en pulje til yderligere åbningstræk under henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget.

### **Igangsætning af tre nye åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan**

Med denne sag foreslår Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen, at der afsættes midler til igangsætning af nedenstående to åbningstræk under hovedområdet ”Klimavenlige byområder” og et åbningstræk under hovedområdet ”Elektrificering og parkering”.

#### **Åbningstræk: Bedre forhold for fodgængere og cyklister i Jernbanegade**

Af Grøn Mobilitetsplan fremgår det, at der skal skabes bedre forhold for fodgængere og cyklister i området mellem Odense Teater, Byens Bro og Jernbanegade. Konkret skal det ske ved at etablere cykelgade eller shared space (inspireret af Ny Vestergade) og fjerne kantstensparkering.

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at byrådet frigiver 5,5 mio. kr. til omdannelse af Jernbanegade fra Slotsgade til Byens Bro til et midlertidigt byrum, hvor fodgængere og cyklister prioriteres og der gøres plads til mere byliv gennem flere opholdsmuligheder, mere plads til udeservering og kulturelle events og installationer. Midlerne frigives fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget.

De midlertidige byrum forventes klar på en del af strækningen inden sommer 2024, og hele strækning klar med midlertidige greb fra august 2024 og skal evalueres i slutningen af 2025.

Den midlertidige udformning af strækningen skal konkret besluttes i Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget efter drøftelse i forligskredsen og inddragelse af borgere og erhvervsdrivende i området.

#### Åbningstræk: Sommergader/Living streets

Det fremgår af Grøn Mobilitetsplan, at Odense skal eksperimentere med sommergader/living streets på udvalgte gader i bymidten. Med denne sag frigives 3,0 mio. kr. til igangsætning af sommergade/living street i bymidten for at igangsætte en proces om mere byliv på en udvalgt central strækning i bymidten. Projektet vil tage afsæt i en involvering af byens og gadens centrale aktører herunder erhvervsdrivende. Formålet er at etablere midlertidige attraktive byrum et centralt sted i bymidten til sommer 2024.

Midlerne flyttes til By- og Kulturudvalget.

#### Åbningstræk: Tilgængelighed til parkeringsanlæg i bymidten

Det fremgår ligeledes af Grøn Mobilitetsplan, at det fortsat skal være muligt at komme til bymidten i bil, men at bilister fremadrettet primært skal parkere i bymidtens parkeringsanlæg i p-kældre og p-huse. Derfor skal adgangen til de store parkeringsanlæg i bymidten skiltes bedre og gøres mere tilgængelige. Formålet er, at bilister med et ærinde i bymidten altid let kan finde frem til den store parkeringskapacitet i p-huse og p-kældre, som bymidten rummer. Åbningstrækket indeholder udover skiltning og way finding til p-anlæg også en indsats om en informations- og nudgingkampagne, som tydeliggør mulighederne for at komme ind til bymidten og parkere. Dette er en opfølgning på beslutningen i Odense Byråd den 17. januar 2024.

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at byrådet frigiver 4,5 mio. kr. til projektet fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget.

#### Fokus på byrumskvalitet i allerede igangsatte åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan

Klima- og Miljøudvalget har indtil nu igangsat 19 ud af 60 åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan. Der er afsat 25,0 mio. kr. fra Budget 2024 til implementering af Grøn Mobilitetsplan i 2024. Strategien har indtil nu fokuseret på at igangsætte så mange åbningstræk som muligt indenfor budgettet. På baggrund af drøftelserne i forligskredsen den 28. februar 2024 indstiller Klima- og Miljøforvaltningen i samarbejde med By- og Kulturforvaltningen, at der prioriteres flere midler fra den eksisterende økonomiske ramme i 2024 til de allerede igangsatte åbningstræk, så kvaliteten højnes i de midlertidige byrum, som anlægges som en del af de igangsatte åbningstræk i henholdsvis Skibhuskvarteret og Cykelpassager i bymidten.

Konkret anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at der frigives yderligere 5,0 mio. kr. til Partnerskabet i Skibhuskvarteret og yderligere 2,5 mio. kr. til projektet om cykelpassager i bymidten. Formålet med at tilføre flere midler til disse to projekter er at sikre en højere kvalitet i de løsninger, som etableres, så byrummene fremstår mere attraktive.

På samme måde anbefaler forvaltningerne, at der i de kommende åbningstræk, som igangsættes, sikres lidt flere midler, så byrumskvaliteten af de fysiske rum højnes.

Prioriteringen af ekstra midler til øget kvalitet i de fysiske anlæg vil betyde, at der indenfor de eksisterende økonomiske rammer kan igangsættes færre åbningstræk i 2024, men at åbningstrækkene til gengæld vil have en højere kvalitet, som bidrager til en bedre oplevelse af bymidten og lokalområderne samtidig med, at de midlertidige anlæg vil kunne holde en længere. Et øget fokus på byrumskvalitet forventes tillige at bidrage til bymidtens samlede attraktivitet som destination og handelsby.

Midler til det samlede arbejde med Grøn mobilitetsplan

På mødet den 29. august 2023 godkendte Klima- og Miljøudvalget ansættelsen af seks årsværk til understøttelse af arbejdet med Grøn Mobilitetsplan og drøftede finansiering til de seks årsværk i 2024. Med denne sag følges der op på drøftelsen i Klima- og Miljøudvalget gennem med indstilling om, at byrådet frigiver 3,5 mio. kr. fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan i 2024 til projektledelse af åbningstræk, demokratisk samtale med byen, mobilitetsplanlægning, monitorering, evaluering og kommunikation.

Tilsvarende godkendte byrådet den 8. november 2024, at der blev stillet 3,5 mio. kr. til rådighed for By- og Kulturudvalget til arbejdet med Grøn Mobilitetsplan i 2024.

Ændring af ”Anlægsramme for Handlingsplan for mobilitet og byrum” til ”Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet”

Med budgetforliget for 2022 besluttede byrådet at omlægge størstedelen af "Anlægsramme for Handlingsplan for mobilitet og byrum" til "Implementering af Grøn Mobilitetsplan". Det er Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at denne praksis gøres permanent, således at anlægsrammen fremadrettet kaldes: "Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet" under Klima- og Miljøudvalget.

Klima- og Miljøforvaltningens økonomi til implementeringen af Grøn Mobilitetsplan er primært finansieret af anlægsmidler.

Aktuelt er de seks årsværk i Klima- og Miljøforvaltningen, som beskrives i afsnittet ovenfor, lidt utraditionelt finansieret af etårige bevillinger. Dette anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen laves om i perioden 2025-2027, så ansættelserne fremadrettet sker fra "Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet" under Klima- og Miljøudvalget.

Odense Byråd afsatte i forbindelse med igangsætningen af Grøn Mobilitetsplan den 23. februar 2022 midler til ansættelse af en projektleder for den nye grønne mobilitetsplan med finansiering i 2022 og 2023. Med denne sag anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at finansiering af denne stilling ligeledes fremadrettet finansieres fra "Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet" under Klima- og Miljøudvalget.

Der er behov for at tilføre Klima- og Miljøforvaltningen yderligere to årsværk, der skal sikre, at det kvalitetsløft, der med denne sag anbefales implementeret, kan realiseres.

På trods af at størstedelen af "Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet" under Klima- og Miljøudvalget for 2024 er prioriteret, er der fortsat en mindre restpulje, der kan dække omkostningerne til de to ekstra årsværk samt den udestående finansiering af projektleder for den nye grønne mobilitetsplan for 2024.

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller forvaltningen, at frie midler fra "Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet" kan anvendes af forvaltningen til analyser, projektledelse, kommunikation, rådgivning, indkøb af data mv. på mobilitetsområdet i Klima- og Miljøforvaltningen i perioden 2024-2027.

#### Fremdrift i implementeringen af Grøn Mobilitetsplan

Frigivelse af midler til igangsætning af åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan kræver for nuværende en byrådsbeslutning. Dette risikerer i nogle tilfælde at forsinke igangsætningen af åbningstræk og dermed den samlede implementeringen af Grøn Mobilitetsplan.

Derfor foreslår Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen med denne sag, at byrådet frigiver et beløb til henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget til de kommende åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan.

På den måde kan Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget i udvalgene træffe beslutning om igangsætning af åbningstræk fra planen. Dette sikrer fremdrift og mulighed for hurtigere implementering af åbningstræk.

Konkret foreslår forvaltningerne, at der oprettes en pulje til åbningstræk på 5,0 mio. kr. under Klima- og Miljøudvalget, samt en pulje til åbningstræk på 5,0 mio. kr. under By- og Kulturudvalget.

Igangsætning af de enkelte åbningstræk vil fortsat ske på baggrund af beslutningssager i de kompetente fagudvalg med udgangspunkt i et bestiller-udfører princip. Forud herfor vil åbningstræk være behandlet i forligskredsen bag Grøn Mobilitetsplan.

Forvaltningerne forventer desuden, at en del af midlerne i de to puljer skal anvendes til eksterne analyser og rådgivning, der kan gå til vidensgrundlag, design og igangsætning af åbningstræk.

#### Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn Mobilitetsplan

Denne sag indeholder ingen vejlukninger, ingen hastighedsnedsættelser på eller uden for ring 2 med undtagelse af villaområder, ingen hastighedsnedsættelser til under 40 km i timen indenfor ring 2, ingen nul-emissionszoner og ingen tiltag omkring busbaner/busgader med undtagelse af Sdr. Boulevard.

Åbningstrækket omkring et bedre flow for fodgængere og cyklister i Jernbanegade kan dog eventuelt indeholde omdannelse af dele af strækningen til gågade med cykling tilladt.

## Økonomi

Realiseringen af de konkrete åbningstræk under Grøn Mobilitetsplan, der ydes støtte til gennem puljerne, vil blive behandlet i henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget på et senere tidspunkt. I den forbindelse vil økonomien til projektets gennemførelse samt afledt drift også blive beskrevet.

De frigivne midler til puljerne til igangsætning af Grøn Mobilitetsplan og opnormering i de to forvaltninger styres under en samlet bevilling, som underopdeles til bevillingen på hvert projekt, når de konkrete åbningstræk igangsættes formelt i de(t) relevante fagudvalg. Dermed sikres et agilt styringssetup, som man kender fra fx Handleplan for Mobilitet og Byrum og Klimahandleplanen.

#### Økonomi-overblik

	Under KMU	Under BKU
Bedre forhold for fodgængere og cyklister i Jernbanegade	1.500.000	4.000.000
Sommergade/Living street	0	3.000.000
P-henvisning til p-huse og p-kældre i bymidten inkl. kampagne	1.500.000	3.000.000
Partnerskab i Skibhuskvarteret	2.000.000	3.000.000
Cykelpassager i bymidten	500.000	2.000.000
Puljer til kommende åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan	5.000.000	5.000.000
Årsværk til projektledelse, inddragelse og kommunikation af Grøn Mobilitetsplan i 2024	3.500.000	0
<b>Total</b>	<b>14.000.000</b>	<b>20.000.000</b>

”Anlægsramme for Handlingsplan for mobilitet og byrum” omdøbes med denne sag til ”Anlægsramme for analyser, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet” under Klima- og Miljøudvalget og anvendes i perioden 2024-2027 som beskrevet i sagen, såfremt byrådet godkender indstillingspunkt 8.

	2024	2025	2026	2027
Midler til analyse, data, rådgivning og konkrete projekter indenfor mobilitetsområdet i Klima- og Miljøforvaltningen	2.482.834	8.691.417	10.941.417	10.941.417

Men denne sag frigives anlægsbevillinger for 14,0 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget samt flyttes 20,0 mio. kr. fra rådighedsbeløb under Klima- og Miljøudvalget til anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under By- og Kulturudvalget.

Sagen har en midlertidig kassepåvirkning idet der fremrykkes 10,8 mio. kr. af rådighedsbeløb fra 2025 til 2024.

Bevilling i 1.000 kr.	Styringsområde	Udvalg	2024	2025	I alt
Grøn Mobilitetsplan - BKF, frigivelse	Anlæg	BKU	20.000	0	20.000
Grøn Mobilitetsplan - KMF, frigivelse	Anlæg	KMU	14.000	0	14.000
"Grøn Mobilitetsplan - rådighedsbeløb	Anlæg	KMU	-23.160	-10.840	-34.000
Kassepåvirkning (fremrykning)	Finansposter	Intet udvalg	-10.840	10.840	0

Personalemæssige ressourcer, hvilket en større andel af finansieringen skal gå til, giver ikke anledning til afledt drift.

Afledt drift på åbningstrækkene finansieres af den afsatte afledte drift til Grøn Mobilitetsplan og ”Trafikprojekter” under Økonomiudvalget.

# Punkt 3: Omprioritering af midler til fase 1 i kapacitetstilpasning i Vollsmose

00.30.08-A00-2-24

## Resume

I Budget 2020 afsatte Byrådet i alt 125,0 mio. kr. til nye børnehuse og ny institutionsstruktur i Odense Kommunes dagtilbud, blandt andet for at bidrage til at fremtidssikre kommunens pladskapacitet, dvs. at sikre pladser nok til det kommende antal småbørn i daginstitutioner. Den 6. december 2023 bevilgede Byrådet 94 mio. kr. til fase 2 af kapacitetstilpasninger under bevillingen "Kapacitetstilpasning og institutionsstruktur".

Den samlede økonomiske ramme på bevillingen er udfordret, på grund af fordyrelser på projekterne, hvilket betyder at der mangler finansiering af 29,1 mio. kr.

I denne sag foreslås at ombygningsprojektet af Atlantis til legestue udgår af bevillingen og at der omprioriteres 2,2 mio. kr. fra andre rammer, til at finansiere en andel af fordyrelsen på 29,1 mio. kr.

Ydermere foreslås der med indeværende sag omprioritering og frigivelse af midler reserveret under Økonomiudvalget fra bevillingen "Nye børnehuse og ny institutionsstruktur" på 15,9 mio. kr.

## Effekt

Sagens karakter gør, at det ikke er relevant at vurdere effektskabende konsekvenser for Odensemålene.

## Indstilling

By- og Kulturforvaltningen og Borgmesterforvaltningen indstiller i samarbejde med Børn- og Ungeforvaltningen til respektive udvalg, at byrådet godkender:

1. Der flyttes 15,9 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Nye børnehuse og ny institutionsstruktur" under Økonomiudvalget til anlægsbevillingen "Kapacitetstilpasning- og institutionsstruktur" under By- og Kulturudvalget. Bevillingen frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget med 7,9 mio. kr. i 2024 og 8,0 mio. kr. i 2025.

By- og Kulturforvaltningen indstiller i samarbejde med Børn- og Ungeforvaltningen til By- og Kulturudvalget, at byrådet godkender:

2. Der flyttes 2,2 mio. kr. til anlægsbevillingen "kapacitetstilpasning- og Institutionsstruktur", som finansieres dels med 1,1 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Opretningsarbejder i kommunale bygninger" og dels med 1,1 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Midler overført fra BUF - drift ifm. regnskabsafslutning 2022" under By- og Kulturudvalget i 2025.

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

3. Delprojekt D. vedrørende børnehus Atlantis udgår af bevillingen "Kapacitetstilpasnings- og institutionsstruktur" (fase 1).

## **Beslutning**

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Søren Freiesleben stemmer imod.

Børn-og Ungeudvalgets møde den 12. marts 2024:

Børn- og Ungeudvalget anbefaler indstillingens punkt 3.

## **Sagsfremstilling**

I Budget 2020 afsatte byrådet i alt 125,0 mio. kr. til at håndtere Kapacitetstilpasning og institutionsstruktur i Vollsmose.

Formålet med anlægsbevillingen var at åbne Vollsmose over for det omkringliggende samfund og sikre, at børn med forskellig baggrund er i daginstitution sammen, implementering af ny lovgivning samt bidrage til fremtidssikring af kommunens pladskapacitet.

Den 24. juni 2020 frigav byrådet 109,1 mio. kr. til at håndtere fase 1 ud fra den daværende projektering, og reserverede restbudgettet på 15,9 mio. kr. under Økonomiudvalget, til finansiering af fase 2.

Den samlede løsningsmodel indeholder syv delelementer, hvor delelement A til E vedrører fase 1, mens delelement F og G vedrører fase 2. Delelementer A til G er følgende:

### Fase 1

- A. Flere vuggestuepladser i børnehuset Kildegården samt rekruttering af dagplejere.
- B. Ombygning af H.C. Andersen Skolen til integrerede børnehuse.
- C. Lukning af seks ud af de syv eksisterende børnehuse i Vollsmose samt legestue og gæstehus i dagplejen (Freja).
- D. Ombygning af Atlantis til legestue og gæstepleje i dagplejen.
- E. Etablering af nyt børnehus i Odense SV.

### Fase 2

- F. Etablering af tre børnehuse i områder med kapacitetsbehov (Odense C, Odense M samt børnehus i et ikke fastlagt område).
- G. Erstatningsbyggeri for lejede pavilloner i Pårup.

En række forhold har påvirket projektets økonomi siden 2020, herunder den markante inflation på bygge- og anlægsområdet. Et andet forhold som har været årsag til fordyrelser er etablering af nyt børnehus i Odense SV, hvor der var planer om en placering, som grundet en række uforudsete forhold, medførte at projektet ikke kunne realiseres.

Det vurderes på nuværende tidspunkt, at der skal findes yderligere finansiering for 29,1 mio. kr. for at komme i mål med fase 1 af Kapacitetstilpasning og Institutionsstruktur i Vollsmose på grund af fordyrelser på delprojekterne.

Status på delprojekterne i fase 1

Af tabel 1. fremgår sammenligning mellem oprindeligt budget og forventet/realiseret forbrug på de enkelte delprojekter, som i alt resulterer i en manglende finansiering på 29,1 mio. kr. i fase 1:

Tabel 1.

<b>Fase 1 i Kapacitetstilpasning og institutionsstruktur i Vollsmose</b>	<b>Budget</b>	<b>Forventet/realiseret forbrug</b>	<b>Merforbrug</b>
A. Kildegården	7.200.000	9.600.000	-2.400.000
B. H. C. Andersen Skolen	50.000.000	62.800.000	-12.800.000
C. Lukning af Børnehuse	-	-	0
D. Ombygning Atlantis	7.900.000	11.000.000	-3.100.000
E. Børnehus SV: Hobitten og Midgård	42.800.000	53.600.000	-10.800.000
Flytteudgifter	1.200.000	1.200.000	0
<b>I alt</b>	<b>109.100.000</b>	<b>138.200.000</b>	<b>-29.100.000</b>
<b>I alt bevilget budget 2020</b>	<b>109.100.000</b>	<b>109.100.000</b>	
	0	-29.100.000	

Note: + = mindreforbrug, - = merforbrug

I det følgende redegøres fordyrelserne på de enkelte projekter.

#### Delprojekt A. - Kildegården

Børnehuset Kildegården som er opgraderet til flere vuggestuepladser og afleveret i foråret 2022, har vist en fordyrelse på såvel rådgiverdelen som totalentreprisen, hvorfor projektet er overskredet med 2,4 mio. kr. i forhold til det oprindelige budget. Børnehuset blev realiseret til 9,6 mio. kr.

#### Delprojekt B. - H. C. Andersen Skolen

H.C. Andersen Skolen skal omdannes til integrerede børnehuse, med mulighed for at lave dagtilbud for op til 300 børn og var oprindeligt planlagt til 2022/2023. Entrepriseudbuddene oversteg det afsatte budget med 12,8 mio. kr. Det har ikke være muligt at finde nedskaleringer og besparelser.

H. C. Andersen Skolen var udbudt i fagentreprise i 2022, hvor budgettet ikke kunne holdes og der var for få bydende på enkelte entrepriser, hvorfor byggeudvalget besluttede at udskyde projektet. Herefter blev det aftalt, at projektet skulle udbydes i hovedentreprise, hvilket nu har givet et estimat på, hvad ombygningen koster.

Igangsættelse af omdannelsen af H.C. Andersen Skolen er besluttet med en udgift til 62,8 mio. kr. og forventes påbegyndt til marts 2024, men afventer afklaring om finansiering af fordyrelsen kan tilvejebringes i indeværende sag. Den forventes at være indflytningsklar medio 2025.

Delprojekt B. vedr. H. C. Andersen Skolen skal ses i sammenhæng med delprojekt C om lukning af børnehuse.

Delprojekt C. – Nedlukning af børnehuse

Delprojekt C vedrører lukning af seks ud af de eksisterende syv børnehuse i Vollsmose:

- Børnehuset Fyrretræet
- Børnehuset Verdenshuset/Diamanten
- Børnehuset Granparken
- Børnehuset Lærkeparken
- Børnehuset Bøgelund
- Legestue og gæstehus i dagplejen Freja.

Tidsplanen for nedlæggelsen af børnehuse hænger sammen med den overordnede plan for arealudvikling i Vollsmose, som er behandlet på By- og Kulturudvalgs mødet den 17. januar 2024.

Den aktuelle status for nedlæggelsen af børnehuse er, at børnehuset Verdenshuset er lukket ned og at børnehuset Fyrretræet lukkes ned i marts/april 2024.

De resterende børnehuse dvs. børnehuset Granparken, børnehuset Lærkeparken, børnehuset Bøgelund samt legestue Freja forventes lukket ned, når ombygningen af H.C. Andersen Skolen er færdig i forventeligt medio 2025. Her forventer man plads til op 300 børn og skal bestå af tre institutioner.

Delprojekt D. - Atlantis

Ombygning af Atlantis til legestue og gæstepleje i dagplejen er endnu ikke påbegyndt. Ombygningen forventer at overstige det afsatte budget med 3,1 mio. kr.

Forvaltningerne foreslår at delprojektet vedrørende Atlantis udgår, da kapacitetsbehovet for Atlantis endnu er uklart og derfor bør afvente til fase 1 er realiseret. Det betyder, at der med denne prioritering fjernes en udgift på 11,0 mio. kr. i budgettet til fase 1, hvilket reducerer den manglende finansiering på 29,1 mio. kr. til i alt 18,1 mio. kr.

Delprojekt E. – Nyt børnehus i Odense SV

Delprojekt E vedrører etablering af nyt børnehus i Odense SV. Der var tanker om en placering i Odense SV, men grundet en række forhold kunne projektet ikke realiseres og alle midler blev flyttet tilbage til bevillingen. For at imødekomme akut mangel på institutionspladser valgte man at prioritere modulbyggerier i børnehuse Hobitten og Midgård for derved at spare tid, idet det er hurtigere at etablere modulbyggerier.

Modulbyggerierne er igangsat, men har vist sig at blive dyrere end forventet. Udgiften er steget med 10,8 mio. kr. stigende fra 42,8 mio. kr. i budget 2022 til 53,6 mio. kr. i budget 2023.

I Hobitten pågår ibrugtagning i marts mens Midgård forventes indvendige arbejder, beklædning og tag udført til april. Byggeriet er tidsmæssigt bagud med den udvendige beklædning, hvilket håndteres under kontraktforhold, som er indeholdt i udgiften på 53,6 mio. kr.

Grundet akut kapacitetsbehov prioriteredes etablering af Børnehuse i Odense SV over den potentielle finansieringsudfordring for de kommende delprojekter.

Status på delprojekterne i fase 2

Delprojekt F. og G. - Udvidelser af tre eksisterende børnehuse i Søhus, Hjallesø og Pårup samt erstatningsbyggeri

Disse projekter håndteres særskilt under rammen ”Velfærdens Fundament – De mindste Børn – Kapacitetsudvidelser i Søhus, Hjallesø og Paarup” og ”Velfærdens Fundament – De mindste børn – Kapacitetsudvidelser i Odense N”.

Finansiering

Til at finansiere fordyrelsen af fase 1 i kapacitetstilpasning og institutionsstrukturen i Vollsmose på i alt 29,1 mio. kr. foreslår By- og Kulturforvaltningen, Borgmesterforvaltningen og Børn- og Ungeforvaltningen følgende løsningsmodel:

1. Frigivelse af rådighedsbeløb til fase 2 på 15,9 mio. kr. som oprindeligt indgik i Velfærdens Fundament under Økonomiudvalget og omprioriteres til fase 1.
2. Omprioritering af 2,2 mio. kr. til finansiering af en andel af fordyrelserne på delprojekterne i fase 1, med dels 1,1 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Opretningsarbejder i kommunale bygninger" og med dels 1,1 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Midler overført fra Børn- og Ungeforvaltningen - til drift i forbindelse med regnskabsafslutning 2022" i 2025.
3. Ombygning af Atlantis med en forventet udgift på 11,0 mio. kr. udgår fra bevillingen. Skulle kapacitetsbehovet vise sig igen at blive aktuelt i forbindelse med udvikling af Vollsmose, vil finansiering findes ved omprioritering indenfor anlægsporteføljen, på det tidspunkt.

Konsekvensen af ovenstående finansieringsforslag medfører at rammen til fase 1 balancerer, og at der er finansiering til realisering af alle delprojekter.

## Økonomi

Med denne sag frigives og omprioriteres de reservede midler fra bevillingen "Nye Børnehuse og ny institutionsstruktur" på 15,9 mio. kr. under Økonomiudvalget til at sikre finansiering til bevillingen "Kapacitetstilpasning og institutionsstruktur". Derudover omprioriteres 2,2 mio. kr. fra dels anlægsbevillingen "Opretningsarbejder i kommunale bygninger" med 1,1 mio. kr. og dels fra anlægsbevillingen "Midler overført fra Børn- og Ungeforvaltningen - drift i forbindelse med regnskabsafslutning 2022" med 1,1 mio. kr. i 2025.

I nedenstående tabel fremgår sagens økonomiske konsekvenser herunder for Odense Kommunes kassebeholdning:

Bevilling	Styrsområde	Udvalg	2024	2025	I alt
Bevillingen "Kapacitetstilpasning og institutionsstruktur"	Anlæg	BKU	7.900.000	10.200.000	<b>18.100.000</b>
Rådighedsbeløb til "Nye børnehuse og ny institutionsstruktur"	Anlæg	ØU	0	-15.900.000	<b>-15.900.000</b>
Bevilling til "Opretningsarbejder på kommunale bygninger"	Anlæg	BKU	0	-1.100.000	<b>-1.100.000</b>
Bevilling til "Midler overført fra BUF - drift i f.m. regnskabsafslutning 2022".	Anlæg	BKU		-1.100.000	<b>-1.100.000</b>
Kassepåvirkning	Finansposter	Intet udvalg	-7.900.000	7.900.000	<b>0</b>
I alt			0	0	<b>0</b>

Note: + = indtægter, - = udgifter

Ifm. med budget 2020 er der afsat afledt drift på 1,1 mio. kr. i 2021 stigende til 1,9 mio. kr. året fra 2022 og frem. Det er fortsat forventningen af den afledte drift kan holdes indenfor rammen.

## Punkt 4: Prioritering af trafikindsatser 2024

05.00.00-P00-7-23

### Resume

By- og Kulturforvaltningen fremlægger med denne sag forslag til trafikindsatser og projekter for i alt 7,7 mio. kr. der foreslås gennemført i 2024.

Forslagene er forvaltningens prioritering af de mange aktuelle behov for trafikindsatser samt projekter, der er beskrevet i det vedhæftede bilag.

### Effekt

Et sundere Odense og En klima- og miljøvenlig storby

Ved at sikre at trafikanter kan færdes mere trafiksikkert og trygt, kan bæredygtige transportformer, som cykel eller gang, blive mere attraktive og dermed bidrage til borgernes fysiske og mentale sundhed.

En storby i vækst

Ved at tilpasse infrastrukturen til byudviklingen kan Odense Kommune tiltrække nye borgere og virksomheder og øge livskvaliteten for indbyggere.

Byudvikling med kvalitet

Det er forventningen, at Odense Kommune danner grundlaget for at øge borgernes livskvalitet, samt danner rammerne for en attraktiv byudvikling ved at fokusere på trafiksikkerheden for alle trafikanter.

### Indstilling

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

1. Der flyttes 3,0 mio. kr. til anlægsbevillingen "Handlingsplan for Mobilitet og Byrum" i 2024 fra "Rammen til finansiering af Trafik og Mobilitetsplan" under By- og Kulturudvalget.

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

2. Forslag til udmøntning af rådighedsbeløb på 7,7 mio. kr. til trafikindsatser og projekter i 2024 under den løbende anlægsramme "Handlingsplan for mobilitet og byrum". Forslagene er nærmere beskrevet i sagsfremstillingen.

### Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingens punkt 1 og godkender indstillingens punkt 2.

### Sagsfremstilling

Efter oprettelsen af Klima- og Miljøforvaltningen i 2022 blev arbejdsopgaverne vedrørende trafik- og mobilitetsområdet opdelt mellem førstnævnte forvaltning og By- og Kulturforvaltning. Dermed er Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017 - 2024 ikke længere aktuel. Som følge heraf er der sket en opdeling af de forskellige indsatser i handlingsplanen mellem de to forvaltninger. I det vedhæftede bilag til denne sag er alle projekter, der hører til By- og Kulturforvaltningen oplistet.

Ud fra forvaltningens vurdering af de aktuelle behov for trafikindsatser og projekterne, der er beskrevet i handlingsplanen, har forvaltningen udarbejdet nedenstående forslag til prioritering i 2024:

Nr.:	Projekt:	Beløb i kr.
1	Restfinansiering af etablering af kantbaner på Højstrupvej	3.050.000
2	Projektering af udvidelse af erhvervsområde i Højme	1.200.000
3	Projektering af nyt signalanlæg i krydset Stenløsevej/Skt. Klemensvej/Dahlsvej	500.000
4	Fast pulje: Signaljusteringer	1.000.000
5	Fast pulje: Rådgivning og dataindsamling	500.000
6	Fast pulje: Trafiksaneringer	500.000
7	Nationale trafikikkerhedskampagner	500.000
8	Hævede overkørsler i rundkørsel Munkebjergvej/Østerbæksvej	200.000
9	Hævet overkørsel på Uglehøjen ved Svendborgvej	75.000
10	Skitseprojektering af ombygning af rundkørsel Læssøegade/Hunderupvej	200.000
11	Restpulje til senere fordeling	490.000

Beskrivelse af de trafikindsatser og projekter, som forvaltningen foreslår gennemført i 2024:

#### 1. Restfinansiering af etablering af kantbaner på Højstrupvej:

I 2021 vedtog By- og Kulturudvalget, at der skal etableres cykelkantbaner på Højstrupvej fra Rømersvej til Møllemarksvej. De smalle pladsforhold gør, at der etableres cykelkantbaner på 1,05 m, samt der skal omplaceres 25 træer, da der ikke bliver plads til vejtræer på strækningen. Træerne erstattes 1:2 i henhold til planen Danmarks grønneste storby.

Der blev i 2021 afsat 2,5 mio. kr. til etablering af kantbaner på Højstrupvej. Projektet blev først igangsat i 2023 i forbindelse med projekteringen blev det konstateret, at projektet er underfinansieret. Det nye anlægsoverslag for projektet er 5,6 mio. kr. der er derfor en underfinansiering på 3,1 mio. kr. Forvaltningen foreslår, at restfinansieringen sker fra anlægspuljen til trafikindsatser.

#### 2. Projektering af udvidelse af erhvervsområde i Højme

Der arbejdes med en udvidelse af erhvervsområdet ved Logistikvej i Højme. Forvaltningen foreslår, at der bevilliges 1,2 mio. kr. til rådgiverudgifter til opgaven.

#### 3. Projektering af nyt signalanlæg i krydset Stenløsevej/Skt. Klemensvej/Dahlsvej

Ved dialogmøder om fremtidig boligudbygning i Skt. Klemens er der rejst et stort ønske fra beboerne i Skt. Klemens, at der etableres et signalanlæg i krydset Stenløsevej/Skt. Klemensvej/Dahlsvej. De oplever især i myldretiden, at det er vanskeligt at komme ud fra Skt. Klemensvej og Dahlsvej til Stenløsevej.

Der er i perioden 2018-2022 sket 6 politiregistrerede materielskadeuheld. Der er ikke sket personskadeuheld i perioden. Krydset vurderes ikke til at være uheldsbelastet. Et nyt signalanlæg skønnes derfor primært at forbedre trafikafviklingen i krydset.

Forvaltningen foreslår, at borgerønsket efterkommes, og signalanlægget projekteres i 2024, med henblik på etablering i 2025.

Det nye signalanlæg vil give en bedre trafikafvikling i krydset.

#### 4. Fast pulje: Signaljusteringer.

Der er 226 signalanlæg i Odense Kommune. Da trafikmønsteret på vejnettet er i konstant forandring, er der løbende behov for at regulere på indstillingerne på signaler og udføre tekniske ændringer og moderniseringer. Puljen bruges til at finansiere disse justeringer af signalanlæggene.

#### 5. Fast pulje: Rådgivning og dataindsamling

Puljen bruges primært til teknisk rådgivning og dataindsamling i forbindelse med foranalyser til kommende projekter eller større trafikale analyser.

#### 6. Fast pulje: Trafiksanereringer

Puljen bruges til mindre trafiksanereringer som skiltning, afstribning og mindre trafikreguleringer. Tiltagene gennemføres typisk på baggrund af henvendelse fra andre afdelinger, institutioner og borgere.

#### 7. Nationale trafiksikkerhedskampagner

Trafikanternes adfærd er i op mod 90% af samtlige uheld en væsentlig årsag til uheldet. Derfor holdningspåvirkning af trafikanterne et vigtigt element for at nedbringe antallet af trafikuheld.

Forvaltningen foreslår, at Odense Kommune deltager i Rådet for sikker trafiks 8 landsdækkende færdselskampagner.

#### 8. Hævede overkørsler i rundkørsel Munkebjergvej/Østerbæksvej

Der er sker løbende trafikuheld, hvor cyklister bliver påkørt af bilister. Forvaltningen foreslår, at der etableres hævede flader på benene ind i rundkørslen for at sænke bilisternes hastighed yderligere. Den lavere hastighed skal give bilisterne bedre tid til at orientere sig i rundkørslen, så risikoen for at overse cyklister minimeres.

#### 9. Hævet overkørsel på Uglehøjen ved Svendborgvej

Krydset har et uheldsbillede, hvor bilister fra Uglehøjen overser cyklister på cykelstien langs Svendborgvej.

Forvaltningen foreslår at der etableres en hævet overkørsel på Uglehøjen for at sænke hastigheden og skærpe bilisternes opmærksomhed på cykelstien.

#### 10. Skitseprojektering af ombygning af rundkørsel Læssøgade/Hunderupvej

Rundkørslen Læssøgade/Hunderupvej har i en årrække haft et klart trafikuheldsbillede med cyklister, der køres ned af bilister.

Rundkørslen er af flere omgange blevet reguleret med heller og ændret opstribning for at forbedre trafiksikkerheden for cyklisterne. De tidligere tiltag har ikke haft den ønskede effekt og der sker fortsat trafikuheld med cyklister i rundkørslen.

Forvaltningen foreslår, at der afsættes midler til en skitseprojektering af en mere gennemgribende ombygning af krydset Læssøgade/Hunderupvej, med henblik på at hindre de nuværende cyklistuheld.

#### 11. Restpulje til senere fordeling

Forvaltningen foreslår, at fordelingen af restbeløbet på 0,5 mio. kr. udskydes til senere på året. Forventeligt til august-mødet i udvalget.

Forvaltningen gennemfører en analyse af uheldsdata og sygehusregistrerede uheld for at få et bedre overblik over uheldsbelastede kryds og strækninger. Samtidigt er forvaltningen i gang med udarbejdelse af en procedure for håndtering af de mange borgerønsker om trafiksanereringer, som ikke er begrundet i trafikuheld men utryghed. Det kunne i den sammenhæng overvejes at afsættes midler til at arbejde med denne utryghed.

## Økonomi

Med sagen udmøntes rådighedsbeløb på 7,7 mio. kr. af den samlede pulje på 8,2 mio. kr. til trafikindsatser og projekter i 2024 under den løbende anlægsramme "Handlingsplan for mobilitet og byrum". Ud af de 7,7 mio. kr. finansieres 3,0 mio. kr. i 2024 fra "Rammen til finansiering af Trafik og Mobilitetsplan".

I nedenstående tabel fremgår sagens økonomiske konsekvenser herunder Odense Kommunes kassebeholdning.

Bevilling	Styringsområde	Udvalg	2024	I alt
Ramme til "Handlingsplan for mobilitet og byrum"	Anlæg	BKU	2.958.000	<b>2.958.000</b>
Rådighedsbeløb fra "Ikke bevilget ramme til finansiering af trafik og mobilitetsplanen"	Anlæg	BKU	-2.958.000	<b>-2.958.000</b>
Midlertidig kassepåvirkning	Finansposter	Intet udvalg	0	<b>0</b>
I alt			0	<b>0</b>

Note: + = indtægter, - = udgifter

Afledt drift finansieres via rammen til trafikprojekter.

## Bilag

Projektliste fra Handlingsplan for mobilitet og byrum

## **Punkt 5: Lukket: Fornyelse af aftalegrundlag for risikodelingsmodel mv. for ODEON**

82.00.00-G01-11-24

## **Punkt 6: B-sag: Etablering af hellested ved Odense Banegård Center**

02.00.00-A00-1-24

### **Resume**

Sagen var forelagt på By- og Kulturudvalgets møde den 28. februar 2024 og blev udsat, idet udvalget ønskede sagen yderligere belyst. Sagen forelægges herefter på ny.

Med denne sag skal udvalget godkende placering af hellested ved Odense Banegård Center.

I budget 2023 blev der afsat 1,6 mio. kr. til etablering af et nyt trygt hellested tæt på byens liv. Formålet var at skabe et byrum, der fremmer gode og trygge møder mellem forskellige mennesker og aktører, der bruger byens rum. Dette af hensyn til den uro og utryghed for både borgere og forbipasserende, der var opstået omkring Banegårdspladsen. Løsningen med et hellested for byens udsatte borgere ved Odense Banegård Center, var en del af en løsning med tre greb, som skulle skabe øget tryghed og et godt byliv igen omkring Banegårdspladsen:

1. Etablering af først et midlertidigt og senere et permanent hellested.
2. En opsøgende indsats fra Beskæftigelses- og Socialforvaltningens gadeplansmedarbejdere.
3. Et forbud mod indtagelse af alkohol på Banegårdspladsen.

De tre greb blev drøftet på byrådsmødet den 22. februar 2023, hvor byrådet traf beslutning om at iværksætte processen med at etablere skiltning med alkoholforbud på Banegårdspladsen.

By- og Kulturforvaltningen og Beskæftigelses- og Socialforvaltningen havde inden byrådsmødet etableret et midlertidigt hellested til udsatte borgere på det kommunale vejareal ved Odense Banegård Center. Det åbnede den 31. december 2022.

I byrådssagen fremgår det, at beslutningen om placering af hellestedet vil blive forelagt til godkendelse i By- og Kulturudvalget og Beskæftigelses- og Socialudvalget. Forvaltningerne indstiller til godkendelse, at hellestedet placeres på samme placering som det midlertidige hellested ved Odense Banegård Center.

Sagen behandles også i Beskæftigelses- og Socialudvalget den 27. februar 2024. Sagerne er gensidigt afhængige af hinanden, og det er derfor en forudsætning, at sagerne bliver godkendt i begge udvalg.

### **Effekt**

Byudvikling med kvalitet

I Odense arbejdes der målrettet med at være en inkluderende by. Det vil sige en by, hvor der skal være plads til alle, og hvor alle skal føle sig trygge. Hellestederne er en vigtig del af arbejdet med den inkluderende by, jf. Strategi for Den Inkluderende By og Housing First. Et hellested er en mindre afgrænset plads, som er indrettet og placeret, så udsatte borgere kan mødes og være en del af byens rum på en god måde. Hellestedet skal give tryghed for både udsatte og alle andre mennesker, der færdes i området.

### **Indstilling**

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at et hellested etableres ved Odense Banegård Center på samme placering, som der siden 31. december 2022 har været et midlertidigt hellested.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

En tryk Banegårdsplads

Alkoholforbuddet på Banegårdspladsen trådte officielt i kraft den 8. marts 2023, da Odense Kommune med godkendelse fra Fyns Politi satte to skilte op, som fortæller, at man ikke længere må drikke alkohol på pladsen. De tre greb for at skabe øget tryghed på og omkring Banegårdspladsen har således på nuværende tidspunkt været afprøvet sammen i næsten et år (ud over alkoholforbud var de to øvrige greb etablering af et midlertidigt hellested samt en opsøgende indsats fra gadeplansmedarbejdere). Beskæftigelses- og Socialforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen vurderer, at det er lykkedes at skabe et trykt byliv igen på og omkring Banegårdspladsen.

Fra midlertidigt hellested til etablering af hellested

Placeringen af det midlertidige hellested ved Odense Banegård Center blev besluttet af By- og Kulturforvaltningen og Beskæftigelses- og Socialforvaltningen efter dialog og samarbejde med lokale organisationer, som udfører en social indsats for den omtalte gruppe af borgere. Ligesom det har været drøftet med Udsatterrådet, som også afgav et høringssvar om placeringen.

Det midlertidige hellested ved Odense Banegård Center består af nogle bænke og en skraldespand, så borgerne kan opholde sig på arealet, et midlertidigt toilet og nogle blomsterkummer, der afgrænser området med bænkene og friholder en ganglinje langs cykelstien. Arealet er afgrænset af en betonmur med et solidt stålhegn mod jernbanen.

Forvaltningerne har på baggrund af erfaringerne med det midlertidige hellested fået en rådgiver til at tegne et projektudkast til et permanent hellested på den samme placering. Forvaltningerne anerkender, at placeringen ikke kan efterleve alle ønsker fra de involverede borgere og organisationer. Det er forvaltningernes vurdering, at den nuværende placering er den bedst mulige placering for et hellested tæt ved Odense Banegård Center. Hellestedet skal fungere i samspil med den sociale indsats til målgruppen og i samspil med borgernes brug af de øvrige byrum i området. Forvaltningerne har haft en involverende proces om hellestedets indretning for at lykkes med at etablere et hellested, som så godt som muligt matcher borgernes behov. Bilag 1 viser et billede af placeringer, der blev vurderet i forbindelse med etablering af det midlertidige hellested, samt et billede der viser placeringen for etableringen af hellestedet, samt projekttegninger for indretning af hellestedet.

Projektudkastet indeholder, at der plantes en lav hæk og et træ for at indramme hellestedet, give læ og samtidig sikre, at forbipasserende i et passende omfang kan se ind på hellestedet. Der etableres en overdækning mod jernbanen, så man kan sidde i læ og skærmet for indkik fra Banegård Centeret. Der opstilles faste og mobile bænke og skraldespande. Der opstilles et midlertidigt toilet. Projektet har stor fokus på at etablere et hellested, hvor der både er afskærmet for indkik, når man sidder, men også har en åbenhed, der giver tryghed for alle.

I september 2023 holdt forvaltningerne et borgermøde for at få borgernes inputs til projektudkastet. Der var en drøftelse af, hvad der var vigtigt for borgerne, når der skal etableres et hellested med denne placering ved Odense Banegård Center.

På baggrund af borgernes inputs vil højden på hækkene blive endelig fastlagt, når bænkene er opstillet. Ligesom der på baggrund af borgernes ønske også tilføjes et opslagsskab, hvor foreninger, tilbud og borgere kan orientere om

arrangementer mv.

Hellestedet vil efter godkendelse i Beskæftigelses- og Socialudvalget og By- og Kulturudvalget blive projekteret færdigt, de nødvendige tilladelser vil blive indhentet, og hellestedet vil blive anlagt. Det forventes at være færdigt i slutningen af juni 2024.

Etableringen af hellestedet har været i høring ved Udsatterådet. Rådet ser hellestedet som et godt supplement til øvrige offentlige arealer i nærområdet. Rådet er positive overfor, at der i processen for indretningen er blevet lyttet til borgernes ønsker. Rådet efterspørger en afklaring i forhold til borgernes ønske om kameraovervågning. For at kunne understøtte implementeringen efterspørger rådet en plan for åbning/implementering af hellestedet. Rådets høringssvar er vedhæftet som bilag 2.

## **Økonomi**

Der er i Budget 2023 afsat og udmøntet 1,6 mio. kr. til etablering af hellestedet for byens udsatte borgere. Der er desuden afsat afledt drift.

## **Bilag**

Bilag 1 - Billeder af placering og projekttegning

Bilag 2 Høringssvar fra Udsatterådet

# Punkt 7: C-sag: Kommuneplan 2024 ekskursion: Byudvikling med omtanke

01.02.03-P15-3-22

## Resume

Dette er den sidste af fire temature om Kommuneplan 2024-2036. Turen, der afholdes som fællesmøde med Klima- og Miljøudvalget, har overskriften "Byudvikling med omtanke".

Tematuren har til formål at opridse centrale temaer og dilemmaer i arbejdet med at afveje de forskellige arealinteresser på forskellig skala. Der er særligt fokus på temaerne natur, skov, klimatilpasning, parker og grøn mobilitet. Gennem faglige indspark og besigtigelse af udvalgte steder i byen sikres videndeling og dialog om de beslutninger, der sidenhen skal træffes, og som rammesætter arbejdet med arealplanlægning både i det åbne land, i forstæderne og i bymidten.

Programmet for tematuren fremgår af sagsfremstillingen. En nærmere introduktion til turens tema fremgår af programhæftet, der er vedlagt som bilag.

## Indstilling

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Maria Brumvig deltog ikke i behandlingen af punktet.

## Sagsfremstilling

By- og Kulturudvalget har den 14. december 2022 godkendt en plan for den politiske proces for kommuneplan 2024-2036. En del af denne plan er fire temature i form af ekskursioner, hvor By- og Kulturudvalget afsætter et helt møde til at drøfte udvalgte temaer i kommuneplanarbejdet. Tematurene afvikles som ekskursioner med besigtigelser af relevante steder i Odense Kommune.

Den fjerde og sidste af de fire temature om Kommuneplan 2024-2036 har overskriften "Byudvikling med Omtanke" og handler om fremtidens arealanvendelse med fokus på skov, klimatilpasning, parker og grøn mobilitet. Tematuren er et fællesmøde for By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget.

Programmet for tematuren er:

- 08.30-09.00: Velkommen og introduktion til dagens temaer (lokale: Rosen, Slottet)
- 09.00-10.15: Fremtidens arealanvendelse i det åbne land
- 10.15-11.15: Grøn mobilitet og klimatiltag i forstæderne
- 11.15-12.15: Prioritering af pladsen i bymidten

- 12.15-12.30: Afrunding og retur til slottet

Se nærmere i vedlagte programhæfte.

Tematuren har til formål at opridse centrale temaer og dilemmaer i arbejdet med at afveje de forskellige arealinteresser på forskellig skala. Der er særligt fokus på temaerne skov, klimatilpasning, parker og grøn mobilitet. Gennem faglige indspark og besigtigelse af udvalgte steder i byen sikres videndeling og dialog om de beslutninger, der sidenhen skal træffes, og som rammesætter arbejdet med arealplanlægning både i det åbne land, i forstæderne og i bymidten.

Drøftelserne på tematuren skal sætte retning for By- og Kulturforvaltningens arbejde med forslag til Kommuneplan 2024, der i sidste ende skal afspejle en politisk prioritering og afvejning af hensyn i arealplanlægningen.

På et senere By- og Kulturudvalgsmøde vender By- og Kulturforvaltningen tilbage med en opsamling på dialogen på tematuren, som kan drøftes og godkendes i By- og Kulturudvalget.

Da tematuren er en fælles tur med Klima- og Miljøudvalget, har de samme dagsordenspunkt.

## **Økonomi**

Da sagen er en drøftelsessag, har den ingen økonomiske konsekvenser, herunder for kommunens kassebeholdning.

## **Bilag**

Programhæfte - Tematur 4 om Kommuneplan 2024 - Byudvikling med omtanke

## **Punkt 8: C-sag: Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard**

05.00.00-G01-95-23

### **Resume**

Denne sag handler om at forbedre vilkårene for den kollektive transport i Odense.

Odense Byråd har med Grøn Mobilitetsplan sat en ambition om, at den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen for flere. Det betyder konkret høj frekvens, mere direkte kørsel og bedre fremkommelighed for busser i trafikken på de ruter, hvor der er størst passagergrundlag.

I planen er det beskrevet, at der skal etableres busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard. Konkret skal de eksisterende fire spor ændres til to spor for biltrafik og to spor for busser, hvilket vil give bedre busfremkommelighed og forbedre rejsetiden for brugere af den kollektive trafik.

Klima- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 29. august 2023 at igangsætte projektet, samt at afsætte 1,5 mio. kr. hertil.

Siden har Odense Kommune fået tilsagn om økonomisk støtte fra Trafikstyrelsen til dele af projektet.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøfte den konkrete udformning af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at udvalgene drøfter den konkrete udformning af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

### **Beslutning**

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

### **Sagsfremstilling**

På mødet den 20. december 2023 godkendte Odense Byråd en ny grøn mobilitetsplan for Odense.

Grøn mobilitetsplan har to overordnede målsætninger. For det første skal planen bidrage til at skabe en sammenhængende by, hvor borgernes hverdag i hele kommunen hænger sammen. Hvor byens liv udvikles, og det er attraktivt at drive forretning.

For det andet skal planen bidrage til målet om et klimaneutralt Odense i 2030 gennem en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten på 100.000 ton. Det skal ske ved, at flere cykler, går eller bruger kollektiv transport.

Med Grøn Mobilitetsplan har byrådet vedtaget, at der skal etableres busbaner og busprioritering i signalerne på Sdr. Boulevard.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøfte den konkrete udformning af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard med henblik på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Konkret vil busbaner og busprioritering give et løft til den kollektive trafik gennem forbedret fremkommelighed og kortere rejsetid for passagerer i den kollektive trafik, samtidig med at det vil forbedre driftsøkonomien.

På baggrund af udvalgenes drøftelser forventer forvaltningerne at kunne præsentere en beslutningssag om busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard i april 2024.

#### Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard

I Grøn Mobilitetsplan er det konkret beskrevet, at de eksisterende fire vejspor på Sdr. Boulevard skal ændres til to spor for biltrafik og to spor for busser.

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at busbanerne etableres i højre vognbane på strækningen af Sdr. Boulevard mellem Filosofgangen og Gustav Johannsens Vej. Samt at signalerne på strækningen alle indstilles med høj busprioritering, der sikrer, at bussen stort set altid kommer igennem, når bussen ankommer.

Disse ændringer vil kunne give busserne en kortere rejsetid, bedre mulighed for at overholde køreplaner og en økonomisk driftsbesparelse for Odense Kommune. FynBus estimerer, at busbanen vil betyde en økonomisk, kommunal driftsbesparelse på ca. 1,1 mio. kr. pr. år.

FynBus vurderer ligeledes, at der kan forventes en mindre passagertilvækst som følge af en reduceret køretid samt forbedring af rettidigheden.

#### Mulige trafikale konsekvenser af busbanerne

Etablering af busbaner på strækningen vil få konsekvenser for fremkommelighed for den øvrige trafik, parkering, renovation og taxakørsel. Nedenfor er disse emner beskrevet nærmere.

#### Fremkommelighed for busser og den øvrige trafik

På strækningen af Sdr. Boulevard mellem Filosofgangen og Gustav Johannsens Vej er der i dag mulighed for at foretage højresving flere steder. Ved etablering af busbaner i højre vognbane vil højresvingende biler skulle krydse busbanen. Dette kan forsinke bussernes fremkommelighed. Derfor anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at der i forbindelse med etablering af busbaner tages stilling til eventuelt svingrestriktioner på strækningen.

Udvalgene vil på mødet få en præsentation, der tager afsæt i mulighederne i de konkrete kryds på strækningen. Nedenfor fremgår Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling i de respektive kryds på strækningen.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Gustav Johannsens Vej (ved Odense Zoo)

I krydset ved Gustav Johannsens Vej anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at der fortsat er højresving tilladt i sydgående retning samt venstresving tilladt i nordgående retning. I sydgående retning anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving foretages fra samme bane som ligeudkørende biler.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Krügersvej

I krydset ved Krügersvej anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving i sydgående retning forbydes. Dette vil sikre fremkommeligheden for ligeudkørende biler og øge trafikikkerheden for cyklister og gående i krydset.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Ringvejen

I krydset ved Ringvejen anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving fortsat er tilladt i egen bane både i sydgående og nordgående retning. Med denne løsning skal højresvingende bilister krydse busbaner. Klima- og Miljøforvaltningen vurderer dog, at det er muligt, fordi højresvingsbanen starter i god afstand til krydset.

Krydset ved Sdr. Boulevard og J. B. Winsløvs Vej (ved OUH)

I krydset ved J. B. Winsløvs Vej anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving fortsat tillades i begge retninger. I sydgående retning anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving tildeles egen bane, mens ligeudkørende og venstresving kan dele bane. Herudover at den nuværende højresvingsbane omdannes til cykelbane. I nordgående retning anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving foretages fra samme bane som ligeudkørende biler.

Krydset ved Hunderupskolen

I krydset ved Hunderupskolen anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving i sydgående retning forbydes. Dette vil sikre fremkommeligheden for ligeudkørende biler, og øge trafikikkerheden for cyklister og gående i krydset.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Kastanievej

I krydset ved Kastanievej anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at højresving i nordgående retning forbydes. Dette vil sikre fremkommeligheden for ligeudkørende biler og øge trafikikkerheden for cyklister og gående i krydset.

Parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen

Der er i dag ca. 20 parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen.

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at disse pladser nedlægges i forbindelse med etablering af busbaner i højre vognbane. Nedlæggelse af parkeringspladserne vil sikre både bussernes og bilisters fremkommelighed samt trafikikkerhed, når biler ikke skal på tværs af busbanen ved parkering og igangsætning.

For beboere på strækningen, bliver der ikke ændret i gældende overkørselstilladelser, og det vil derfor fortsat være muligt at køre til og fra sin ejendom.

Udrykning, renovation og taxakørsel

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at udrykningskøretøjer tillades i busbanerne hele døgnet, mens renovation tillades i busbanerne efter kl. 9:00. På den måde kan der fortsat udføres renovation på strækningen, men med begrænset påvirkning af busdriften, særligt i forhold til morgentrafikken.

Træffes der beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser nord for Ringvejen, er det forvaltningens forslag, at renovationen benytter disse lommer, og derved forstyrrer busdriften mindst muligt.

Det er samtidig Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at det på strækningen ikke tillades for taxaer at benytte busbanerne med hensyn til at sikre bussernes fremkommelighed.

#### Anlægsomkostninger for busbaner og busprioritering

Klima- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 29. august 2023 at afsætte 1,5 mio. kr. til projektet omkring busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard. Dette beløb var afsat på baggrund af et samlet budget til projektet på 2,8 mio. kr. samt en forhåbning om tilskud fra Trafikstyrelsen på det resterende beløb.

Trafikstyrelsen har siden givet tilsagn om økonomisk støtte til projektet på ca. 1,1 mio. kr.

Den endelige omkostning forbundet med busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard afhænger af den konkrete udformning heraf. På baggrund af denne drøftelsessag vil udvalgene blive præsenteret for en konkret beslutningsag indeholdende budget herfor.

#### Forslag til yderligere delprojekter på strækningen

I forbindelse med arbejdet omkring busbaner på Sdr. Boulevard har Klima- og Miljøforvaltningen identificeret tre yderligere tiltag, der vil kunne optimere forholdene på strækningen. Forvaltningen anbefaler alle tre tiltag.

Nedenfor er de tre tiltag skitseret. Rækkefølgen af tiltagene er ikke udtryk for en prioritering og tiltagene kan realiseres uafhængigt af hinanden.

#### Tilvalg 1: Fremskudt stoppested, Ansgar Anlæg

Ved Ansgar Anlæg anvender både busser og cyklister samme areal. For at forbedre forholdene foreslår forvaltningen at etablere et fremskudt stoppested og gennemført fortov over højresvingsbanen fra Ansgargade. Dette vil adskille cyklister og busser samt forbedre adgangsforholdene til stoppestedet.

Dette projekt er estimeret til ca. 0,9 mio. kr. i forventet udgift. Trafikstyrelsen har tidligere givet Odense Kommune tilsagn om knap 0,4 mio. kr. i medfinansiering, specifikt til dette stoppested. Der udestår derfor ca. 0,5 mio. kr. til finansiering af projektet.

#### Tilvalg 2: Fremskudte stoppesteder ved Ahlmannsvej, Gustav Johannsens Vej og nord for Ringvejen i østsiden

Yderligere tre stoppesteder på Sdr. Boulevard er i øjeblikket udfordret på plads, hvor buspassagerer enten stiger af på en smal perron eller direkte ud på cykelstien.

Ved at inddrage den eksisterende buslomme til perron øges sikkerheden for både buspassagerer og cyklister. Desuden forbedres passagerens komfort, da bussen ikke skal svinge ind i en buslomme.

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at der etableres fremskudte stoppesteder ved Ahlmannsvej, Gustav Johannsens Vej og nord for Ringvejen i østsiden.

Dette projekt er estimeret til ca. 1,0 mio. kr. Trafikstyrelsen har givet Odense Kommune tilsagn om 50% medfinansiering. Der udestår således ca. 0,5 mio. kr. til projektet.

Tilvalg 3: Cykelsti på den sydlige side af J. B. Winsløvsvej

I øjeblikket benytter cyklister, busser og biler højresvingbanen på J. B. Winsløvsvej, hvilket medfører, at højresvingende busser og bilister skal afvente cyklister, der kører ligeud.

Selvom der er en højresvingpil mod Sdr. Boulevard, opleves ikke 'frit flow', da banen deles med cyklister. Derfor anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at der anlægges en 100 meter lang cykelsti på sydsiden af J. B. Winsløvsvej med henblik på at forbedre fremkommeligheden for bussen og sikkerheden for cyklisterne.

Dette projekt er estimeret til ca. 0,8 mio. kr.

Billede: Viser etablering af cykelsti på den sydlige side af J. B. Winsløvsvej. Cykelsti markeret med blå.



Tidsplan for projekterne

Afhængig af den videre politiske proces forventer forvaltningen, at busbanerne og busprioriteringen kan være færdig i første kvartal af 2025.

Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn mobilitetsplan

Denne sag indeholder ingen vejlukninger, ingen hastighedsnedsættelser på eller uden for ring 2 med undtagelse af villaområder, ingen hastighedsnedsættelser til under 40 km i timen indenfor ring 2, ingen nul-emissionszoner og ingen tiltag omkring busbaner/busgader med undtagelse af Sdr. Boulevard.

## **Økonomi**

Da sagen er en drøftelsessag, er der ingen økonomiske konsekvenser, herunder for kommunens kassebeholdning. De økonomiske konsekvenser af både anlæg og afledt drift vil fremgå af en senere beslutningssag.

## **Bilag**

2024.03.13 Sdr. Boulevard - bilag V2

# Punkt 9: C-sag: Indledende drøftelse af anlægsønsker til budget 2025

00.00.00-A30-1-24

## Resume

Med denne sag indleder udvalget drøftelsen af anlægsønsker til budget 2025.

Færdige anlægsønsker behandles og godkendes i udvalget i forbindelse med budgetbidragssagen i juni 2024.

## Indstilling

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter eksisterende og eventuelle nye forslag til anlægsønsker, som forvaltningen kan arbejde videre med.

## Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

I Økonomiudvalgets rammeudmelding den 21. februar 2024 har udvalgene som vanligt fået mulighed for at bidrage med anlægsønsker til den kommende budgetforhandling.

I bestillingen fremgår det, at for at et anlægsønske kan indgå i budgetmaterialet skal det have en vis volumen, som ikke umiddelbart vil kunne finansieres inden for udvalgets egen ramme.

Herudover skal det opfylde et eller flere af nedenstående kriterier:

- Anlægsønsket skal være opstået som følge af et fagligt ønske, der understøtter et eller flere af Odensemålene.
- Anlægsønsket er opstået som følge af et akut behov for renovering, påbud og stærk nødvendig renovering.
- Anlægsønsket skal sikre, at Odense Kommune har den fornødne kapacitet i rette tid til at følge med den demografiske udvikling både i forhold til bygningsmasse og infrastruktur.

Forvaltningen arbejder nu med at opdatere nye og eksisterende forslag til anlægsønsker til By- og Kulturudvalgets budgetbidrag til den kommende budgetforhandling. Det vil sige, at listen over anlægsønsker, som udvalget bedes drøfte med denne sag, er i udkastform og dermed ikke fuldt belyst endnu.

Listen over anlægsønsker er vedlagt som bilag. Økonomien til anlægsønskerne er endnu ikke kvalificeret.

Den færdige udgave af anlægsønsker behandles i udvalget i forbindelse med budgetbidragssagen i juni 2024.

## **Økonomi**

Sagen indgår i de videre drøftelser om By- og Kulturudvalgets budgetbidrag og herefter Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2025.

De økonomiske konsekvenser herunder for kommunens kassebeholdning opgøres derfor ikke særskilt for denne sag.

## **Bilag**

BKU anlægsønsker i udkast til budget 2025\_130324

# Punkt 10: D-sag: Byrums- og bylivsanalyse for Odense bymidte - foreløbige resultater

01.00.00-G01-19-23

## Resume

Byrådet har med Budget 2023 besluttet, at der skal udarbejdes en byrums- og bylivsanalyse, der kan give bud på, hvordan fremtidens bymidte bindes bedre sammen og gøres mere levende. Analysearbejdet er i sin afsluttende fase og By- og Kulturudvalget orienteres derfor om en række foreløbige analyseresultater og anbefalinger forud for analysens færdiggørelse og forberedelse af næste udviklingsfase.

Byrums- og bylivsanalysen tager temperaturen på bymidten i dag, og samtidig udgør den et vidensgrundlag for at drøfte og beslutte hvordan bymidten kan udvikles i fremtiden. Byrums- og bylivsanalysen vil blive fulgt op af en samlet helhedsplan for bymidten, der angiver fælles retning for den videre udvikling af bymidten, og viser hvordan byens mange potentialer udfoldes og handlingsmuligheder realiseres.

Den samlede plan for fremtidens bymidte vil medtage politiske ambitioner for og beslutninger om bymidten i øvrigt, herunder blandt andet målsætninger i relation til Grøn Mobilitetsplan, hvor flere skal bo og færdes i bymidten i fremtiden.

By- og Kulturudvalget har på møder den 19. april og den 21. juni 2023 drøftet rammer og ambitionsniveau for en byrums- og bylivsanalyse. På baggrund heraf har forvaltningen tilrettelagt og gennemført et inddragelses- og analysearbejde, der løbende er blevet orienteret om på By- og Kulturudvalgsmøderne den 4. oktober og den 22. november 2023.

Byrums- og bylivsanalysen peger samlet set på, at Odense bymidte har nogle stærke grundsten at bygge videre på, at Odense bymidte er i positiv udvikling og samtidig har mange spændende potentialer og muligheder for at udvikle nye lag til fremtidens attraktive bymidte med særligt og styrket fokus på kultur, oplevelser og det grønne foruden en fortsat udvikling af handelslivet.

## Baggrund for Byrums- og bylivsanalysen

Store investeringer i bymidten har medvirket positivt til Odenses ambition om at skabe en levevenlig, oplevelsesrig og sammenhængende bymidte og har styrket Odense som destination.

Forligspartierne udtrykker ved budget 2023, at der fortsat er plads til forbedringer omkring pladser og rum i bymidten, der mangler liv, sjæl og funktion. Forligspartierne ønsker at få de glemte byrum og pladser frem i lyset og fylde bymidten med liv og handel. Derfor blev der i forbindelse med Budget 2023 afsat midler til en byrums- og bylivsanalyse.

## Analysens strategiske ophæng

Byrums- og bylivsanalysen tager sit primære afsæt i både Grøn Mobilitetsplan og Bystrategi 2023. I Bystrategi 2023 er arbejdet med fremtidens bymidte udpeget som ét af kommunens bystrategiske projekter, hvor Byrums- og bylivsanalysen indgår som led heri. Bymidten skal udvikles med særlige oplevelseskvaliteter, der giver lyst til at gå på opdagelse. Bymidten skal samtidig være Odenses dagligstue og vindue til verden, der er attraktiv for alle odenseanere og besøgende (Bystrategi, 2023). Grøn Mobilitetsplan har foruden en målsætning om CO2-reduktion, ligeledes en målsætning om, at 25% flere skal bo og færdes inden for ring 1 i 2030. Udviklingen af en attraktiv bymidte er af væsentlig betydning for opfyldelse af denne målsætning.

Foruden visioner og målsætninger fra Grøn Mobilitetsplan og Bystrategi (2023), er Kulturpolitikken (2022) sammen med en kommende ny turismestrategi helt centrale og medvirker begge til at understøtte en levende bymidte, skabe attraktive oplevelser og destinationer med både lokal forankring og internationalt udsyn og tiltrækningskraft. En ny Erhvervs- og Vækstpolitik er undervejs. Erhvervs- og Vækstpolitikken 2021-2024 understøtter ligeledes bymidtens udvikling med fokus på, at byudviklingen skal bidrage som vækstmotor for erhvervsudvikling og medvirke til at styrke rammerne for erhvervslivet, særligt også iværksætttermiljøerne. Byrums- og bylivsanalysen er således tæt koblet til centrale strategier og politikker, hvilket igennem næste fase af arbejdet med bymidten, vil afspejle sig i en samlet plan for fremtidens bymidte, der både sætter retning for bymidtens udvikling overordnet set og konkretiserer hvordan potentialer udfoldes og realiseres igennem nye tiltag og samarbejder.

### Borger-, aktør- og interessentdialog

Som led i at tage temperaturen på bymidtens aktuelle stade, har forvaltningen tilrettelagt et inddragelsesforløb med deltagelse af borgere, aktører og interessenter. Der er afholdt en række interviews og dialogmøder med udvalgte aktører og interessenter i og omkring bymidten, ligesom der er afholdt et større offentligt dialogmøde, hvor byrumsekspert Jan Gehl gav inspiration til visioner for fremtidens bymidte og workshops med deltagelse af både borgere, aktører og interessenter, bragte kvalificerede bidrag til og viden om bymidtens potentialer og udfordringer. Supplerende hertil, er der inddraget viden fra Borgerpanelundersøgelse 2022 og Velfærdens Fundament (Vesterbro og Bymidten 2023).

På tværs af bidrag fra inddragelsesprocessen, peges der på særligt fire temaer, der går igen:

- Mere grønt i byen
- Udvikling af passager og forbindelser
- Kunst og kultur skal fylde mere i byen
- Et levende handelsliv
- Flere tilbud til børn og familier
- Mere plads til de unge

Borgere, aktører og interessenter peger således i høj grad på de kvaliteter, der allerede kendetegner Odense og hvor en videreudvikling af disse tematikker på nye måder, potentielt kan medvirke til at skabe en mere attraktiv bymidte i fremtiden og byde flere målgrupper velkommen.

### Analysens foreløbige resultater

Byrums- og bylivsanalysen tager sit afsæt i eksisterende viden og data, suppleret med nye registreringer af byliv og geografiske kortlægninger. Dette giver sammen med inddragelse af borgere, aktører og interessenter et både kvantitativt og kvalitativt indblik i bymidtens aktuelle stade.

Analysen angiver en række foreløbige resultater og anbefalinger, der angives i overskrifter herunder og præsenteres på By- og Kulturudvalget.

Analysen peger overordnet på:

- at Odense er i en positiv udvikling, der også afspejler sig i bymidten
- at Odenses eksisterende kvaliteter er et stærkt udgangspunkt for at gøre bymidten endnu mere levende
- at bymidten foruden at være et stærkt handelscentrum, også er et mødested og en destination, der fylder mere i fremtiden
- at kultur og oplevelser gør bymidten oplevelsesrig og er vigtige bidrag til en levende bymidte i fremtiden
- at bymidtens mange og lidt gemte passager og baggårde indeholder unikke udviklingsmuligheder og kan være nye forbindelser
- at Odenses grønne kvaliteter kan gøres mere synlige i bymidten og styrke attraktiviteten

- at bymidten er kendetegnet ved en ung befolkning, der kan kalde på tiltag til en mere varieret demografi, herunder også med fokus på at skabe en attraktiv bymidte for børn og familier
- at unge i mindre grad opholder sig i de centrale strøggader, hvilket kan kalde på tiltag der inviterer unge til at bruge den helt centrale del af bymidten mere

Analysen peger samlet set på, at Odense bymidte har nogle stærke grundsten at bygge videre på, at Odense bymidte er i positiv udvikling og samtidig har mange spændende potentialer og muligheder for at udvikle nye lag til fremtidens attraktive bymidte med særligt og styrket fokus på kultur, oplevelser og det grønne.

### Foreløbige anbefalinger

Byrums- og bylivsanalysen opsummerer med seks foreløbige anbefalinger til styrkelse af fremtidens bymidte:

- Skab mere kultur i byens rum
- Styrk det særlige og styrk samarbejde og synergi
- Få plads til flere grønne og blå åndehuller
- Skab et mere fintmasket og oplevelsesrigt fodgængernetværk
- Skab en mere oplevelsesrig bymidte for lokale og turister
- Brug byens rum som dagligstue

Anbefalingerne angiver ud fra analysens resultater, et foreløbigt bud på, hvad der skal styrkes og arbejdes videre med i fremtiden for at skabe en mere levende og oplevelsesrig bymidte.

Der orienteres på mødet om analysens foreløbige resultater, der giver afsæt for de videre drøftelser af rammesætning frem mod en samlet plan for bymidten, der kan svare på og illustrere 'hvordan' der helt konkret kan sikres mere byliv i bymidten.

## **Beslutning**

Orientering givet.

# Punkt 11: D-sag: Status på handleplan for Byggesag

24.00.00-A21-1-22

## Resume

### Indledning

Med denne sag orienteres om status og afslutning på "Handleplan for Byggesag", som er godkendt i By- og Kulturudvalget den 28. september 2022. Seneste status blev forelagt udvalget den 21. juni 2023.

Byggesag igangsatte primo 2022 en analyse af arbejdsgange i byggesagsbehandlingen, som grundlag for en handleplan med udgangspunkt i følgende tre succeskriterier; at nedbringe sagsbehandlingstiden, at styrke den oplevede service og øge trivlsen og fastholdelsen af medarbejdere.

Byggesag oplever en positiv fremgang ud fra de opstillede succeskriterier. Sagsbehandlingstiden forventes at blive nedbragt i 2024, den oplevede service er forbedret, da tiltag i Byggesag har skabt øget tilgængelighed og synlighed for borgere og virksomheder, ligesom trivselsmålinger i kontoret viser en øget trivsel og jobtilfredshed hos medarbejderne.

Analysen blev udarbejdet med hjælp fra konsulentfirmaet Deloitte. Analysen har kortlagt arbejdsgange, afsøgt erfaringer fra andre kommuner og belyst automatiseringsmuligheder. Dette resulterede i en handleplan med i alt 35 handlemuligheder.

Flere af handlemulighederne forudsatte en større ressourceindsats og/eller havde økonomisk betydning for enten budgetterede indtægter eller udgifter. Byggesag opstillede tre scenarier ud fra handlingernes ressourcemæssige og økonomiske konsekvenser og forelagde en sag for udvalget, som besluttede, at Byggesag skulle arbejde videre med 26 af de 35 mulige handlinger. Herudover besluttede udvalget at styrke byggesagsbehandlingen med to årsværk i to år.

Udover de 26 handlinger iværksatte Byggesag en række "her og nu tiltag", som omhandlede øget tilgængelighed og service for borgerne, en optimering af interne arbejdsgange til forbedring af trivlsen, samt merarbejde med henblik på at nedbringe sagsbehandlingstiden.

### Status på driften i byggesagsbehandlingen

Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for byggesager er blevet længere i 2023 sammenholdt med 2022. Stigningen i sagsbehandlingstiden skyldes bl.a. implementering af handlinger, lange svartider fra andre kontorer og en stigning i antallet af lovliggørelsessager, som følge af nye ejendomsvurderinger.

Antallet af sager, der afventer sagsbehandling, er dog blevet mindre. Det forventes, at sagsbehandlingstiden vil blive forbedret i 2024, da der er færre sager, der afventer sagsbehandling og dermed forventeligt vil have en kortere liggetid.

Primo 2022 var den gennemsnitlige sagsbehandlingstid på hjemmesiden oplyst til at være på 24 uger. I efteråret 2023 lå den gennemsnitlige sagsbehandlingstid på ca. 13 uger. Den aktuelle gennemsnitlige sagsbehandlingstid er på ca. 15 uger. Der forventes at ske en positiv udvikling i 2024, så den gennemsnitlige sagsbehandlingstid nedbringes.

Sagsbehandlingstiden er påvirket af flere faktorer.

- I 2023 har den gennemsnitlige sagsbehandlingstid været let påvirket af de ressourcer, som iht. udvalgets beslutning om Handleplanen for Byggesag har været prioriteret til forbedringsarbejder.
- I 2023 har der været fokus på at nedbringe ”sagsbunken”, hvor mange sager har haft en lang liggetid. Når disse sager afsluttes, tæller den lange liggetid med i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid og får direkte effekt på servicemålet. Det kan have væsentlig betydning for opgørelse af gennemsnit og det vil formodentligt og som ventet vise udslag i de nationale målinger for 2023.
- I 2023 er der sket ændringer i byggelovgivningen, som tilfører yderligere opgaver til kommunens byggesagsbehandling.
- Under byggesagsbehandlingen skal øvrig lovgivning sikres overholdt. En del af øvrig lovgivning varetages i andre kontorer og forvaltninger, hvor der ofte er lange svar tider. Det har direkte effekt på sagsbehandlingstiden. Se desuden afsnittet ”Effekt af Handlinger”.
- I forbindelse med udrulningen af de nye ejendomsvurderinger har BBR i 2023 modtaget et stort antal henvendelser fra borgere om nye BBR-registreringer. Dette har medført en stigning i antallet af lovliggørelsessager, der skal håndteres via byggesagsbehandling. Se desuden afsnittet ”Effekt af Handlinger”.

#### Status på handleplanen

Implementeringen af de 26 handlinger, som udvalget på møde den 28. september 2022 besluttede, at Byggesag skulle arbejde med, blev påbegyndt ultimo 2022.

På udvalgsmødet forelagde Byggesag forslag til implementeringstakt af handlinger under hensynet til fortsat effektivitet i sagsbehandlingen. Af implementeringstakten fremgik, at alle 26 handlinger skulle være igangsat inden udløbet af 2023, hvilket Byggesag er lykkedes med.

De konkrete handlinger, som er henholdsvis gennemførte og igangsatte, fremgår af bilag 1.

I det følgende fremhæves eksempler på handlinger, som Byggesag vurderer, har haft særlig effekt:

#### Indførelse af kundetilfredshedsmålinger #20

Handlingens fokus var at opnå bedre viden om borgernes og virksomhedernes oplevelser i deres møde med Byggesag.

Undersøgelserne giver et indblik i, hvad ansøgerne synes om deres sagsbehandlingsforløb og giver input til løbende forbedringer.

Målingerne foretages tre gange årligt. På nuværende tidspunkt har Byggesag modtaget to målinger. Resultatet opgøres på en skala fra 1-5, hvor 5 er bedst.

Første måling viste en gennemsnitlig generel tilfredshed på 3,9. Anden måling viste et resultat på 3,4. Selvom der er et lille fald fra første til anden måling, viser det samlede billede en overvejende tilfredshed med Byggesags samlede sagsbehandling.

Handlingen har haft særlig effekt på succeskriteriet "Den oplevede service", da den giver ansøger en oplevelse af at blive hørt og medinddraget i sagsbehandlingen.

#### Forbedring af indhold i mangelbreve #21

Udgangspunktet for opgaven var en opdatering af sproget og læsevenligheden i "mangelbreve", som fremstod tekniske og komplekse.

Byggesag har i processen haft fokus på nutidigt og mindre byggeteknisk sprog i brevskeletter og i kommunikation generelt. Arbejdet har resulteret i mere moderne og ensartet struktur og sprog i brevskeletterne. Der er samtidig foretaget en kritisk gennemgang af alle brevskeletter og antallet er blevet reduceret fra 92 til 60 brevskeletter, som giver et mere overskueligt omfang af skabeloner og en større sikkerhed for korrekt anvendelse heraf.

Handlingen har haft særlig effekt på succeskriteriet "Den oplevede service", da kommunikationen i brevene fra Byggesag er bedre og mere tydelig.

#### Undersøge behov for yderligere ressourcer til byggesagsbehandling #24

Baggrunden for handlingen udspringer af, at analysen fra Deloitte viser høj produktivitet hos sagsbehandlerne sammenholdt med andre kommuner. Undersøgelsen viser, at sagsbehandlerne har oplevelsen af ikke at kunne følge med.

I forlængelse af undersøgelsen besluttede Byrådet på møde den 22. september 2022 om budget 2023, at Byggesag skulle have tilført ekstra ressourcer i form af to midlertidige fuldtidsstillinger i to år med udløb i december 2024. Det kan i den forbindelse desuden oplyses, at der over to omgange har været tilbudt frivilligt merarbejde i afgrænsede perioder, hvor henholdsvis 6 og 4 sagsbehandlere i Byggesag har ydet en ekstra indsats.

Handlingen har haft særlig effekt på succeskriterierne "Sagsbehandlingstid" og "Trivslen/fastholdelse", da flere sagsbehandlere har været i stand til at løse flere opgaver og dermed nedbringe sagsbehandlingstiden og samtidig lette arbejdspresset på den enkelte sagsbehandler.

#### Effekt af handlinger

De gennemførte handlinger er målrettet tre ting: kortere sagsbehandlingstider, styrket medarbejdertrivsel/fastholdelse og en forbedret oplevet service for borgere og virksomheder. Tilsammen har de tre kriterier stor betydning for kommunens erhvervsservice og dermed for de vækstvilkår virksomhederne har, ligesom de påvirker hinanden.

Succeskriterier i handleplanen opfyldes i overvejende grad.

Byggesag har skabt en øget tilgængelighed for borgerne og virksomhederne, ligesom begge grupper oplever en bedre og tydeligere vejledning. Dette har skabt synlige resultater på den oplevede service og trivslen blandt medarbejderne. Dog er sagsbehandlingstiden i den senest opgjorte periode blevet længere, hvilket blandt andet skyldes interne "flaskehalse" og ekstra tilførsel af sager fra BBR grundet nye ejendomsvurderinger.

## Sagsbehandlingstid

Nedenstående skema viser, hvordan den gennemsnitlige sagsbehandlingstid pr. måned fordeler sig på hver af de fem kategorier.

Kategori	Nationale servicemål (dage)	Gennemsnitlig sagsbehandling 2021 (dage)	Gennemsnitlig sagsbehandling 2022 (dage)	Gennemsnitlig sagsbehandling 2023 (dage)
Simple konstruktioner	40	58	93	89
Enfamiliehuse	40	59	86	98
Industri og lagerbygninger	50	101	89	152
Etagebyggeri, Erhverv	55	72	76	84
Etagebyggeri, Boliger	60	84	105	133

Det fremgår, at der fra udvalgsrådet den 22. februar 2023 til i dag er sket et fald i sagsbehandlingstiden for kategorien "Simple konstruktioner", hvorimod øvrige kategorier er steget. Stigningen i sagsbehandlingstiden skyldes bl.a. implementering af handlinger, lange svartider fra andre kontorer og en stigning i antallet af lovliggørelsessager, som følge af nye ejendomsvurderinger.

Byggesag forventer at se effekten af handlingerne på sagsbehandlingstiderne over et længere tidsperspektiv. På nuværende tidspunkt er antallet af sager, der afventer sagsbehandling på 189, hvilket er det laveste niveau siden opgørelsen heraf blev påbegyndt i juni 2022, hvor 506 sager afventede behandling. Af de 189 sager er 50 sager indenfor servicemålkategorierne. Se bilag 2.

Sagsbehandlingstiderne bliver udfordret af interne "flaskehalse" i egen og andre forvaltninger. Ved behandlingen af byggesager skal "øvrige lovgivning" sikres overholdt.

Byggesag er derfor afhængig af at indhente bidrag til sagsbehandlingen fra andre myndighedsområder i kommunen, fx hos spildevand og trafik. Byggesags sagsbehandlingstider er derfor også afhængige af disse områders sagsbehandlingstider.

Øvrige forhold der påvirker sagsbehandlingstiden:

- Sammenhæng til BBR og de nye ejendomsvurderinger:

Den 16. juni 2021 udsendte skatteministeriet meddelelse om nye ejendomsvurderinger. Der manglede primo 2023 fortsat at blive udsendt ca. 700.000 ejendomsvurderinger for hhv. parcel- og rækkehuse, og 850.000 ejendomsvurderinger for sommerhuse og ejerlejligheder.

Det betyder at kommunerne modtager mange henvendelser fra borgere om nye BBR-registreringer. Forvaltningen modtager mellem 20 og 100 henvendelser om dagen mod tidligere 2 til 20 henvendelser. Flere af de nye registreringer bliver til lovliggørelsessager, som skal håndteres gennem byggesagsbehandling. Byggesag anslår at det drejer sig om, at

cirka 5 % af sagerne kan ende i en lovliggørende byggesag. Betydningen for den gennemsnitlige sagsbehandlingstid er ikke kendt, men det drejer sig potentielt om 500 ekstra sager til Byggesag fra december 2022 til dato.

- Kolonihavesager:

Klima- og Miljøudvalget har med udgangen af 2022 besluttet ikke at videreføre det såkaldte kolonihaveteam og dermed det opsøgende arbejde med lovliggørelse af kolonihaver. Byggesag har haft myndighedsopgaven med byggesagsbehandlingen, men kolonihaveteamet har tidligere blandt andet taget sig af kontakt og rådgivning af haveejere og havelodsselskabet. Nedlæggelse af kolonihaveteamet har derfor medført flere arbejdsopgaver i Byggesag, bl.a. i forhold til den lovliggørende sagsbehandling, hvilket påvirker kontorets sagsbehandlingstid. Der henvises til anden sag på denne dagsorden, hvori der orienteres om håndtering af kolonihaveområdet.

## Oplevet service

Den oplevede service hos borgerne og virksomhederne afhænger af flere forhold og påvirkes blandt andet af sagsbehandlingstiden.

Udover handlingerne nævnt ovenfor, har Byggesag iværksat en række andre handlinger sammen med ”Her og nu” tiltag, som har direkte positiv indvirkning på den oplevede service.

”Her og nu” tiltagene skaber øget tilgængelighed og synlighed for borgerne. Det er sket gennem en udvidelse af telefontiden og sikring af returopkald, ligesom der er etableret ny arbejdsgang med indledende dialog og screening.

Byggesag formidler desuden information til borgere og virksomheder på forskellige platforme, herunder Odense.dk, via Webinarer, dialogmøder og dialog gennem Ejendomsnetværk Odense, hvor borgerne får seneste nyt om udviklingen i byggesagsbehandlingen.

Ovennævnte effekter understøttes af kundetilfredshedsmålingen, som beskrevet ovenfor under ’Status på handleplanen’.

Cirka 25 % af byggesagerne kan pålægges byggesagsgebyr. Disse sager prioriteres forud for de resterende cirka 75 % af sagerne, hvor der ikke kan opkræves gebyr, da Byggesag ellers vil have sværere ved at nå indtjeningsmålet på 4,2 mio. kr. om året. Det betyder, at de sagstyper, hvor der ikke kan opkræves gebyr, kan opleve længere sagsbehandlingstid end andre sager. Det vil typisk opleves som en dårligere service.

## Trivsel/fastholdelse

Trivslen i Byggesagsteamet er forbedret i den periode, hvor arbejdet med handleplanen har foregået. Det viser sig blandt andet i trivselsmåling i september 2023. Målingen viser, at teamet i forhold til 2022 har haft fremgang i 10 ud af 16 temaer og at den overordnede jobtilfredshed er forbedret.

I perioden 2020-2021 fandt 6 sagsbehandlere nye jobs i det private. Det var cirka 30% af medarbejdergruppen. Det har betydet et farvel til en række erfarne kolleger, men også goddag til nye kræfter på teamet, som er blevet oplært. Siden har der været en stabilitet i gruppen, hvor alene én medarbejder har fundet nyt arbejde.

Målingen hos medarbejderne viser, at medarbejderne generelt oplever større tilfredshed i arbejdet på baggrund af implementeringen af handlingerne. Arbejdsgangene i sagsbehandlingen er blevet lettere og både det fysiske og mentale arbejdspress er blevet mindsket.

### Byggesagsbehandling fremadrettet

De af udvalget besluttede indsatser er nu afsluttet. Byggesag vil fortsætte med de tiltag, der nu er implementeret og som har god effekt.

I 2024 vil Byggesag desuden afdække, hvordan kunstig intelligens og robotter kan bidrage i forhold til byggesagsbehandlingen, jf. budgetbestilling i budget 2024.

På baggrund af initiativretssag om hurtigere sagsbehandling for klimavenligt byggeri forelagt på By- og Kulturudvalgets møde den 8. november 2023 vil Byggesag endvidere undersøge muligheden for, at ansøgninger om byggetilladelser angående klimavenlige byggerier, der frivilligt lever op til lav-emissionsklassen, kan garanteres en gennemsnitlig kortere sagsbehandlingstid på de enkelte kategorier omfattet af de nationale servicemål. Formålet er at motivere bygherrer til at bygge mere klimavenligt og derigennem bidrage til at nedbringe CO2-udledningen ved at lade disse byggesager komme foran i køen til sagsbehandling.

Der er et stadigt stigende antal arrangementer i byen. Det er godt for byen. Da flere af disse kræver tilladelse, betyder det opgaver i Byggesag. Der ansøges ofte tæt på afviklingsdato for arrangementet og med svingende kvalitet i ansøgningsmateriale. Byggesag har derfor udarbejdet en eventguide til arrangører, som findes på kommunens hjemmeside, afholdt informationsmøde og afholdt webinarer om ansøgningsproces. Byggesag vil løbende opdatere og videreudvikle kommunikationen på området. Byggesag arbejder herudover med muligheden for at styrke det samlede eventområde yderligere gennem vejledning til arrangører og optimering af rammer og vilkår, hvilket skal give en mere smidig sagsbehandling.

Sager på kolonihaveområdet har tidligere været forankret i Klima- og Miljøforvaltningen, hvor et særligt kolonihaveteam har håndteret opgaven. Kolonihaveteamet er blevet nedlagt og håndteringen af kolonihavesager varetages derfor af Byggesag. Dette medfører flere nye sager, hvilket forventes at få indvirkning på sagsbehandlingstiderne. Se desuden afsnittet ”Effekt af Handlinger”.

Byggesag vil fremover fremlægge en statussag årligt i 1. kvartal vedrørende sagsbehandlingstider for byggesager, løbende forbedringstiltag samt beskrivelse af fremadrettede handlinger.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Bilag**

Bilag 1 - Statusskema - Handlemuligheder

## Punkt 12: D-sag: Status på håndtering af kolonihaver

01.12.00-G01-50-23

### Resume

By- og Kulturudvalget og Beskæftigelses- og Socialudvalget behandlede henholdsvis den 7. og 8. november 2023 et initiativretsforslag fra Beskæftigelses- og Socialudvalgsmedlem Mads Thomsen (A) og By- og Kulturudvalgsmedlem Claus Skjoldborg (A) om øget kommunalt tilsyn med kommunens kolonihaver, navnlig i forhold til ulovlig helårsbeboelse.

Beskæftigelses- og Socialudvalget besluttede, at forvaltningen skulle undersøge, hvilke muligheder Kontrolgruppen har i forbindelse med at mindske de ulovlige helårsbeboelser i kolonihaverne. Derudover ønskede udvalget også en status på eventuel ny lovgivning.

Beskæftigelses- og Socialudvalget blev på mødet den 27. februar 2024 orienteret om Kontrolgruppens muligheder og status på ny lovgivning.

By- og Kulturudvalget besluttede på mødet den 8. november 2023 at afvente udfaldet af et fælles møde i Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer og Indenrigsudvalget den 24. januar 2024. På dette møde havde borgmestrene i Ballerup og Vejle foretræde for udvalgene, med henblik på at drøfte relevante problematikker vedrørende kolonihaver, herunder ulovlig helårsbeboelse samt behovet for ny lovgivning på området.

Denne sag redegør således for status på følgende:

1. Ny lovgivning på kolonihaveområdet.
2. Indsatser i By- og Kulturforvaltningen.

Ny lovgivning på kolonihaveområdet

By- og Kulturforvaltningen har fra Ballerup Kommune den 7. februar 2024 modtaget en statusopdatering på kommunens lobbyarbejde for ny lovgivning på kolonihaveområdet, herunder orientering om udfaldet af mødet i Udvalget for Landdistrikter og Øer og Indenrigsudvalget den 24. januar 2024.

Ballerup Kommune oplyser, at de to folketingsudvalg alt i alt tog positivt imod kommunens initiativer på kolonihaveområdet, og at formanden for Udvalget for Landdistrikter og Øer efterfølgende har stillet en række spørgsmål til By-, Land- og Kirkeminister Morten Dahlin (V) om ministerens holdning til dels informationerne fra kommunerne, dels mulige løsninger.

Ministeren har oplyst, at problematikkerne på kolonihaveområdet er komplekse, og at der er et behov for et forudgående analysearbejde inden, der fremsættes nye lovforslag på området. Det kan derfor ikke forventes, at der vil blive fremsat lovforslag om ændring af kolonihaveloven i denne folketingssamling.

Indsatser i By- og Kulturforvaltningen

I Odense Kommune er der 33 kolonihaveforeninger (ca. 4000 havelodder), hvor af de 31 er varige haver, der som udgangspunkt ikke kan nedlægges eller ændres til andet formål. De 33 haveforeninger er placeret på kommunale arealer på nær to, som er beliggende på privatejede arealer samt to, som er beliggende på areal tilhørende Odense Havn. Disse to sidstnævnte er ikke varige haver.

Alle 31 varige haveforeninger er reguleret af lokalplaner. Herudover er 7 haveforeninger (herunder en privat haveforening) ligeledes reguleret af en fredningskendelse, da disse er beliggende langs Odense Å. For alle haveforeninger, som er beliggende på kommunale arealer, er disse desuden reguleret af en lejekontrakt mellem Odense Kommune og Odense Havelodsselskab.

Forvaltningen har over det sidste årti arbejdet med kolonihaveområdet, herunder navnlig med overbebyggelse i kolonihaveforeningerne. Denne særlige indsats blev varetaget af et Kolonihaveteam, finansieret ved en særbevilling. Kolonihaveteamet nåede inden teamets ophør i december 2022 at gennemgå alle 30 haveforeninger i forhold til overbebyggelse. I de resterende tre foreninger var teamet startet på én af de tre, men måtte sætte arbejdet i bero.

Efter kolonihaveteamets ophør indgår opgaverne med kolonihaveområdet nu igen i den almene drift. Byggesagskontoret har herved overtaget opgaven med regulering af overbebyggelse i kolonihaver og forventer at genoptage dette arbejde i denne ene haveforening i løbet af foråret. Der henvises til anden sag på dagsordenen om "Status på handleplan for Byggesag". Øvrige overbebyggelsessager i andre haveforeninger håndteres i forbindelse med klager el.lign.

Håndhævelse af ulovlig helårsbeboelse kræver med det nuværende lovgrundlag en uforholdsmæssig stor indsats i forhold til kommunens bevissikring og efterfølgende succes med gennemførelse af håndhævelse. Forvaltningen handler derfor kun på klager eller sager, hvor beviset er klart som fx ejers egne oplysninger om at bebo et kolonihavehus helårs.

En generel øget tilsynsindsats på kolonihaveområdet i Odense vil kræve en koordineret indsats på tværs af flere forvaltninger samt flere ressourcer. Det er dog usikkert om helårsbeboelsen kan mindskes, selv med flere ressourcer, da den nuværende kolonihaveloven ikke giver tilstrækkeligt grundlag herfor. Det anbefales derfor, at der fortsat afventes eventuel ny og skærpet lovgivning på området, der vil gøre det muligt for kommunerne af håndhæve ulovlig anvendelse af kolonihaver.

## **Beslutning**

Orientering givet.

# Punkt 13: D-sag: Status på servicetjek af procedurer og forretningsgange

85.00.00-K01-1-23

## Resume

Den 7. juni 2023 blev udvalget orienteret om, at forvaltningen igangsatte et servicetjek af procedurer og forretningsgange indenfor områderne ejendomsadministration, byggeri og vedligeholdelse. Servicetjekket foretages med hjælp fra Odense Kommunes revisor (BDO).

Denne sag giver en status på dette servicetjek, der udover at sikre hensigtsmæssige arbejdsgange, bedre overblik og prioritering også taler ind i analysen af kommunens eksekvering på anlægsområdet, der blev igangsat i efteråret 2023. Anlægseksekveringen følges der op på i forbindelse med årsberetningen, som bestilt af byrådet i budget 2024.

Selve servicetjekket er inddelt i 4 spor, der naturligt overlapper hinanden i varierende grad:

1. Projektmodel og projektering,
2. Praxis- og opgavefordeling inden for ældreboligområdet,
3. Styringsdialog i det kommunale almenboligområde, samt
4. Praxis- og ansvarsfordeling i alment boligbyggeri hvor Odense Kommune er bygherre.

På nuværende tidspunkt er servicetjekket af spor 1 færdiggjort, spor 2 og 3 afventer afrapportering af anbefalinger og arbejdet med spor 4 er pågående.

I det følgende orienteres om delresultatet for spor 1 vedrørende projektmodel og projektering.

Der er samlet set givet 54 anbefalinger, som omsættes til ni overordnede handlinger inden for syv temaer.

Temaerne:

1. Anlægsstyringsmanual (2 handlinger)
2. Arbejdsgange, standarder og retningslinjer (1 handling)
3. Organisation og roller (1 handling)
4. Risikostyring (1 handling)
5. Budget og økonomistyring (1 handling)
6. Godkendeshierarki og kvalitetssikring (2 handlinger)
7. Dokumentation og systemer (1 handling)

De 54 anbefalinger er kategoriseret efter om anbefalingerne adresserer arbejdsgange og procedurer, der er i gang med at blive implementeret, eller om det er anbefalinger der adresserer arbejdsgange og procedurer, der endnu ikke er beskrevet eller bliver praktiseret og dermed ikke er implementeret.

Ud af de 54 anbefalinger er 26 i gang med at blive implementeret.

Et eksempel er, at det anbefales, at projektlederkompetencen samles i én enhed i stedet for at være delt ud på flere enheder. Denne anbefaling er imødekommet med omorganiseringen af forvaltningen i efteråret 2023, hvor projektudvikling og projektledelsen er blevet samlet i Byggeri.

Et andet eksempel er, at roller, ansvar og sammensætning af bygge- og anlægsudvalg anbefales at følge en og samme model for alle projekter, hvilket taler ind i en overordnet handling om at professionalisere bygge- og anlægsudvalgene. Dette er beskrevet i den aktuelle anlægsstyring, men praktiseringen udestår stadig i den generelle anvendelse af bygge- og anlægsudvalgene. Det er en handling, der involverer alle forvaltninger, før selve professionaliseringen af bygge- og anlægsudvalg er implementeret.

De resterende 28 anbefalinger udestår til bearbejdning og implementering.

Et eksempel på dette er, at det anbefales at anvende en risikomodel indenfor anlægsstyring, der beskriver den fælles tilgang til hvordan risici identificeres, vurderes/rangeres, kapitaliseres og rapporteres. På nuværende tidspunkt arbejder forvaltningen ikke med risici som konkret styringsmodel.

Inddeling af 54 anbefalinger fra revisionen til spor 1 om projektmodel og projektering

7 temaer	9 handlinger	54 anbefalinger
Anlægsstyringsmanual	2	13
Arbejdsgange, standarder og retningslinjer	1	7
Organisation og roller	1	8
Risikostyring	1	4
Budget og økonomistyring	1	11
Godkendeshierarki og kvalitetssikring	2	5
Dokumentation og systemer	1	6

Forvaltningen arbejder aktuelt på en samlet prioritering med henblik på at realisere anbefalingerne i de ni overordnede handlinger.

Så snart anbefalingerne til spor 2, 3 og 4 er udarbejdet og afrapporteret, planlægges implementeringen af disse og udvalget får en samlet orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Punkt 14: D-sag: Aktuelle sager**

00.22.04-P35-4-24

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

- Orientering om dagsorden for Arkitekturrådets møde den 20. marts 2024.
- Status på byggeriet på Kelsbjergvej.
- Status på fortovsrenoveringen på Brogårdsvej.

### **Beslutning**

Orientering givet.