

REFERAT By- og Kulturudvalget 2014-2017 d. 11-10-2016

Mødedato Tirsdag d. 11. oktober 2016 kl. 08:30

Mødested Slottet, Salen, Indgang C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Løbetidsforlængelse af garanterede lån i private andelsboligforeninger.....	3
Kommunegaranti ved finansiering af forbedringer i almene boligafdelinger finansieret med 50-årig	5
Administrationsgebyr for erhvervsaffald og husholdningsaffald 2017.....	9
Lukket:	11
Forslag til handleplaner for Natura 2000-områderne ved Odense Å og Odense Fjord.....	12
Ny biludstillingsbygning Rugårdsvej 140. Planforslag til offentliggørelse.....	16
Helhedsplan Odense Banegård Center nord - Beslutning om placering af busterminal.....	18
Evaluerings af teletaxa-ordning i Kirkendrup: Fremtidig betjening mellem Kirkendrup/Søhus og Tar	25
Forsøg med medtagning af cykler i bybusserne.....	28
Stopmønstre bybusser og regional kollektiv trafik.....	30
Opfølgning på ændringer ved køreplansskift august 2016.....	31
Trafik i Åløkke kvarteret.....	36
Prioritering af anlægsprojekter 2017.....	37
Navngivning af "Borgernes Hus".....	38
Busknodepunkt på Ejlskovsgade - Fornyelse af behandling.....	40
Orientering om forenkling af strategier i By- og Kulturforvaltningen.....	41
Orientering - diverse.....	42
Lukket:	43
Lukket:	44
Løsningsscenarier for trafik i Vindegade.....	45

Punkt 1: Løbetidsforlængelse af garanterede lån i private andelsboligforeninger

03.03.00-A00-1-16

Resume

Byrådet har igennem den seneste tid behandlet et antal sager med betydning for Odense Kommunes økonomiske engagement i den almene boligsektor og støttet byggeri mere generelt.

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at der vil komme flere lignende sager, og har derfor udarbejdet to baggrundsnotater, som er vedhæftet. Notaterne omhandler dels en risikovurdering af kommunens garantier til støttet byggeri og kommunens forpligtelser i forhold til alment byggeri.

Denne sag har en principiel karakter, idet to private andelsboligforeninger i Fraugde ønsker at forlænge løbetiden på deres realkreditlån. Da kommunen har garanteret for en del af lånet, skal låneomlægningen godkendes af kommunen. De to andelsboligforeninger er Skavgræsset og Risgræsset.

Foreningerne er oprindeligt finansieret med 20 % beboerindskud og 80 % realkreditlån. Halvdelen af realkreditlånet er afdragsfrit, mens den anden halvdel er et almindeligt annuitetslån, som afdrages over 30 år. En andelsboligforening betragtes som en erhvervsjendom, og der må derfor som udgangspunkt kun ydes realkreditlån op til 60 % af ejendomsværdien. Der kan dog ydes et større lån, hvis kommunen stiller garanti. I forbindelse med boligernes opførelse har Odense Kommune derfor stillet garanti for den del af realkreditgælden, der overstiger 60 % af ejendomsværdien.

Der resterer godt 23 år af løbetiden på den del af foreningernes lån, der afdrages. Foreningerne ønsker at forlænge løbetiden på denne del af gælden ved at omlægge til nye 30-årige lån. Den lavere ydelse på lånet ønskes anvendt til større opsparing til vedligeholdelse.

Odense Kommunes garanti omfatter ca. 11 % af restgælden for Skavgræsset og ca. 8 % af restgælden for Risgræsset. Ved låneomlægningen ændres størrelsen på kommunens garanti ikke, men den periode, hvor kommunens garanti er gældende, forlænges.

Der er tale om en meget begrænset garantiforpligtigelse, som ligger fuldt ud indenfor ejendommens værdi. Låneomlægningen påvirker ikke risikoen for, at garantien kan komme til udløsning. Denne risiko vurderes i forvejen som absolut minimal.

Hvis kommunen imødekommer foreningernes ønske, vil de kunne øge deres vedligeholdelsesopsparing, uden at andelshavernes boligafgift stiger. Andelenes værdistigning begrænses også, hvilket holder maksimumprisen for andelenes nede, og dette kan lette handlen med andelenes.

Hvis kommunen afviser låneomlægningen, vil foreningerne højst sandsynligt skulle øge den løbende boligafgift. Udviklingen i andelenes værdi vil fortsætte på det nuværende niveau.

Foreningerne vil frit kunne omlægge deres lån, så længe gælden ikke længere overstiger 60 % af ejendomsværdien. Med de nuværende lån forventes dette at ske i 2018 for Risgræsset og i 2020 for Skavgræsset.

Dette er det første tilfælde, hvor private andelsboligforeninger ansøger om løbetidsforlængelse. Den beskrevne finansieringsmodel var dog standard for private andelsboliger opført i midten af 00'erne. Det må derfor forventes, at der kommer flere tilsvarende ansøgninger i de førstkommande år. En forsigtig vurdering er, at der kan blive tale om ansøgninger fra 15-25 foreninger. Ansøgningerne vil så vidt muligt blive fremlagt til politisk behandling samlet. Der er ikke opført nye private andelsboliger med kommunegaranti siden 2007.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender vedståelse af garanti ved omlægning og løbetidsforlængelse af lån i andelsboligforening Risgræsset og Skavgræsset, idet garantiforpligtigelsen ligger fuldt ud indenfor ejendommens værdi.

Beslutning

Udvalgsmedlemmerne Peter Rahbæk Juel, Anders W. Berthelsen, Brian Dybro og Per Berga Rasmussen stemmer for.

Rådmand Jane Jegind, udvalgsmedlemmerne Lars Havelund og Pernille Bendixen stemmer imod.

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Text

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

Økonomi

Kommunes garantiforpligtigelse udgør henholdsvis 1,1 mio. kr. for Risgræsset og 1,6 mio. kr. for Skavgræsset. Værdien af kommunens garanti vil være uændret efter låneomlægningen, men perioden, hvor garantien er gældende, udvides.

Garantier til opførelse af private andelsboligforeninger påvirker ikke lånerammen, men Odense Kommune påtager sig en økonomisk risiko ved at yde garantien. Risikoen for, at garantien kommer i anvendelse, vurderes som absolut minimal.

Bilag

Kommunens økonomiske forpligtigelser til alment byggeri

Risikovurdering af kommunens garantier til støtte byggeri

Punkt 2: Kommunegaranti ved finansiering af forbedringer i almene boligafdelinger finansieret med 50-årige indekslån

03.02.10-Ø00-64-15

Resume

Byrådet har igennem den seneste tid behandlet et antal sager med betydning for Odense Kommunes økonomiske engagement i den almene boligsektor og støttet byggeri mere generelt.

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at der vil komme flere lignende sager, og har derfor udarbejdet to baggrundsnotater, som er vedhæftet. Notaterne omhandler dels en risikovurdering af kommunens garantier til støttet byggeri og kommunens forpligtelser i forhold til alment byggeri.

Denne sag har en principiel karakter, idet fire almene boligafdelinger har ansøgt om optagelse af realkreditlån med kommunegaranti til finansiering af nye døre og vinduer. Der er tale om almindelig nødvendig forbedring af boligerne, som normalt kan finansieres med realkreditlån, uden kommunen garanterer for lånene.

Afdelingerne er opført i 1990'erne, hvor man anvendte indekslån med en maksimal løbetid på 50 år til finansiering af nyt alment byggeri. Indekslån er lån, hvor restgælden løbende reguleres i takt med inflationen. Den lange løbetid kombineret med regulering af restgælden betyder, at afdelingerne kun i begrænset omfang har reduceret den oprindelige gæld. Dermed er afdelingernes friværdi så lav, at kreditforeningerne skal have kommunalgaranti for nye lån.

Ansøgningerne vedrører følgende afdelinger:
Boligforeningen Kristiansdal

- afd. 44, Volderslevhaven
- afd. 81, Søhustoft

Fyns almennyttige Boligselskab

- afd. 84, Sønderport
- afd. 85, Hammerparken

Udskiftningen af døre og vinduer er en del af den almindelige løbende forbedring af boligerne.

Hvis der ikke kan opnås garanti for finansiering af sådanne forbedringer, kan de kun gennemføres med lån fra boligorganisationen eller andre væsentlige dyrere lånetyper. Boligorganisationer har begrænsede midler til rådighed til udlån til afdelinger, og alternative finansieringskilder vil medføre meget store huslejestigninger. På den baggrund vurderer By- og Kulturforvaltningen, at en række afdelinger ikke vil kunne udskifte f.eks. vinduer og døre de næste 5-10 år, hvis kommunen ikke er villig til at stille garanti for finansiering af arbejderne.

Odense Kommune har tidligere stillet garanti ved almindelige forbedringer. Dette er dog de første sager, hvor indekslån er årsagen til, at der er behov for lånegaranti.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender et af følgende forslag:

1. Odense Kommune stiller garanti for realkreditfinansiering af udskiftning af vinduer og døre i følgende afdelinger (garantibeløb i parentes):

Boligforeningen Kristiansdal

- afd. 44, Volderslevhaven (3.804.000 kr.)
- afd. 81, Søhustoft (5.209.000 kr.)

Fyns almennyttige Boligselskab

- afd. 84, Sønderport (5.824.000 kr.)

- afd. 85, Hammerparken (837.000 kr.)

2. Odense Kommune afviser at stille garanti for finansiering til forbedringsarbejder.

Beslutning

Udvalgsmedlemmerne Peter Rahbæk Juel, Anders W. Berthelsen, Brian Dybro og Per Berga Rasmussen stemmer for indstillingens pkt. 1.

Rådmand Jane Jegind, udvalgsmedlemmerne Lars Havelund og Pernille Bendixen stemmer for indstillingens pkt. 2.

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingens punkt 1.

Sagsfremstilling

Almene boliger opført i 1990'erne har i dag en alder, hvor der opstår et almindeligt behov for forbedringer - eksempelvis nye døre og vinduer. Sådanne forbedringer finansieres normalt med realkreditlån uden kommunal garanti. I 1990'erne blev almene boliger dog finansieret med 50-årige indeksslån. Lånetypen medfører, at afdelingerne har meget begrænset friværdisværdi. Derfor kan der kun optages nye lån, hvis kommunen stiller garanti.

I Odense er ca. 40 almene boligafdelinger med i alt ca. 2.200 boliger opført i 1990'erne, og dermed finansieret med indeksslån. Det svarer til ca. 8 % af det samlede antal almene boliger i byen. Der er primært tale om små og mellemstore afdelinger med velfungerende boliger, som er nemme at udleje.

Aktuelle ansøgninger

By- og Kulturforvaltningen har modtaget ansøgning om garanti for optagelse af realkreditlån i fire almene boligafdelinger, der alle er finansieret med indeksslån. Det drejer sig om følgende:

Boligorganisation	Kristiansdal	Kristiansdal	FAB	FAB
Afdeling	Volderslevhaven	Søhustofte	Sønderport	Hammerparken
Antal boliger	40	105	173	20
Udført arbejde	Nye døre og vinduer	Nye døre og vinduer	Nye døre og vinduer	Nye vinduer (karnappartier)
Anskaffelsessum	3.804.000 kr.	5.209.000 kr.	11.155.000 kr.	1.278.000 kr.
Finansiering:				
Opsparing			3.100.000 kr.	281.000 kr.
Egen trækningsret			2.231.000 kr.	160.000 kr.
Lånebehov	3.804.000 kr.	5.209.000 kr.	5.824.000 kr.	837.000 kr.

Der er i alle tilfælde tale om 100 % garanti.

Vedligeholdelseskonti i de fire afdelinger

Hver enkelt afdeling sparer op til vedligeholdelse efter en vedligeholdelsesplan, som dækker minimum 10 år. Dette gøres for at sikre, at beboerne betaler for det almindelige slid, der er på boligerne, mens man bor der. Der må ikke spares op til forbedringer, da forbedringer kun kommer de beboere til gode, som bor i boligen fremover. Forbedringer skal derfor lånefinansieres, og afdrages over de kommende års husleje.

Notat om skellen mellem vedligeholdelse og forbedring er vedlagt som bilag.

Opsparingen til vedligeholdelse i de fire afdelinger fremgår af nedenstående tabel. Tallene er fra det seneste afsluttede regnskabsår. Både den samlede opsparing på balancetidspunktet og den årlige opsparing er angivet. Herudover er der angivet benchmarks. Benchmark er landsgennemsnittet pr. m² i afdelinger opført i samme periode og med samme boligstørrelser. Benchmarktallene beregnes af Landsbyggefonden. Ingen af afdelingerne afviger så væsentligt fra deres benchmark, at det kommer til udtryk i den årlige styringsrapport genereret af Landsbyggefonden. Ingen af afdelingerne har mulighed for at finansierer arbejderne af deres opsparede midler til vedligeholdelse uden stort set at tømme opsparingen, hvilket vil fjerne muligheden for at gennemfører øvrige planlagte vedligeholdelsesarbejder.

	Samlet opsparing			Årets opsparing		
	I alt	Pr. m ²	Benchmark	I alt	Pr. m ²	Benchmark
Søhustofte	1.398.000	195	415	1.200.000	167	104
Volderslevhaven	1.106.000	343	377	552.000	171	93
Sønderport	9.831.000	823	388	743.000	62	104
Hammerparken	1.028.000	676	377	121.000	79	93

Generelt om garanti for forbedringer

Odense Kommune har tidligere stillet garanti ved almindelige forbedringer, hvor der ikke har kunnet optages realkreditlån på grund af høj gæld. Det er bl.a. tilfældet i afdelingerne langs Vollsmose Allé, hvor årsagen på den høje gæld er tidligere renoveringer. Dette er det første tilfælde, hvor indeksslån er årsagen til behovet for garantistillelse.

Der vil sandsynligvis komme yderligere ansøgninger om garanti i afdelinger med lange indeksslån end de fire ansøgninger, der er medtaget her. Det ikke muligt, at give et kvalificeret bud på omfanget, da der er for mange ukendte faktorer, blandt andet:

- Forbedringsbehovet i den enkelte afdeling.
- Lånebehovet i den enkelte sag.
- Restgælden i den enkelte afdeling.
- Tidsrammen for forbedringsarbejder.

Udskiftning af døre og vinduer og lignede forbedringer er en del af den almindelige løbende opgradering af boligerne. Hvis der ikke kan opnås garanti for finansiering af sådanne forbedringer, kan de kun gennemføres med lån fra boligorganisationen eller andre væsentlige dyrere låntyper som f.eks. banklån. Boligorganisationer har begrænsede midler til rådighed til udlån til afdelinger, og alternative finansieringskilder vil medføre huslejestigninger. På den baggrund vurderer By- og Kulturforvaltningen, at en række afdelinger ikke vil kunne udskifte f.eks. vinduer og døre de næste 5-10 år, hvis kommunen ikke er villig til at stille garanti for finansiering af arbejderne.

Fakta om indeksslån

Indeksslån med en maksimal løbetid på 50 år blev anvendt til finansiering af alment byggeri, der fik tilsagn om støtte i perioden fra 1/1 1990 til 31/12 1999. Indeksslån er lån, hvor restgælden løbende reguleres i takt med inflationen. På grund af den lange løbetid og indeksregulering er afdelingernes gæld kun nedbragt i begrænset omfang, selv om der løbende er betalt af på lånet.

Det er staten, der fastlægger hvilken type lån, der skal anvendes til nyt alment byggeri. Siden 2000 har man anvendt nominallån (lån med fast rente) eller rentetilpasningslån, som også anvendes i private boliger.

Lovhjemmel

Garanti kan gives med hjemmel i almenboliglovens § 98, hvorefter kommunen kan yde garanti for lån til ekstraordinære renoveringsarbejder. Selvom nye døre og vinduer ikke umiddelbart anses som ekstraordinære arbejder, er det i samråd med ekstern juridisk konsulent vurderet, at arbejderne er omfattet af bestemmelsen.

Generelt om kommunens økonomiske forpligtigelser vedr. alment byggeri

Denne og øvrige sager vedr. byens almene boliger har givet anledning til flere spørgsmål om kommunens økonomiske forpligtigelser i forhold til alment byggeri. På den baggrund har By- og Kulturforvaltningen udarbejdet et notat, der gennemgår de forskellige forpligtigelser, som kommunen har i forhold til alment byggeri samt, hvilke forpligtigelser

kommunen påtager sig ved godkendelse af nye projekter. Notat er vedlagt som bilag til orientering. Der er også vedlagt et kort notat, som gennemgår principperne for By- og Kulturforvaltningens vurdering af risikoen ved kommunale garantier til støttet byggeri.

Text

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

Økonomi

Det samlede garantibeløb for de fire afdelinger beløber sig til 15.674.000 kr.

Garantier til alment byggeri påvirker ikke lånerammen, men Odense Kommune påtager sig en økonomisk risiko ved at yde garantien. Risikoen for at garantien skulle komme i anvendelse, vurderes som absolut minimal. Lånene, til hvilke garantierne knytter sig, har en løbetid på 20 år, hvorfor lånene løbende vil blive indfriet frem mod år 2036.

Bilag

Kommunens økonomiske forpligtigelser til alment byggeri

Risikovurdering af kommunens garantier til støtte byggeri

Notat om skelnen mellem vedligeholdelse og forbedringer

Punkt 3: Administrationsgebyr for erhvervsaffald og husholdningsaffald 2017

07.01.00-G01-1174-16

Resume

Odense Kommune skal i henhold til miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen fastsætte og opkræve et gebyr hos alle husholdninger og virksomheder i kommunen til dækning af kommunens generelle administrationsomkostninger forbundet med affald, herunder udgifter til:

- Udarbejdelse af affaldsplaner og regulativer.
- Indsamling, registrering og kvalitetskontrol af affaldsdata.
- Konkrete anvisninger om affald.
- Vejledning og information om affald.
- Gebyr til Miljøstyrelsens nationale affaldsdatabaser.

By- og Kulturforvaltningen foreslår, at administrationsgebyret for erhvervsaffald 2017 nedsættes fra 385 kr. til 295 kr. pr. virksomhed (ekskl. moms).

By- og Kulturforvaltningen foreslår, at administrationsgebyret for husholdningsaffald for 2017 fastsættes til 1,5 % af renovationstaksten for husholdninger. Det er samme procentsats som i 2012 til 2016.

Administrationsgebyret for en husstand med en 190 liters affaldsspand bliver dermed knap 31 kr. i 2017 (inkl. moms).

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender forslaget om administrationsgebyr for husholdningsaffald og erhvervsaffald for 2017 på henholdsvis 1,5 % af renovationstaksten for husholdninger og 295 kr. pr. virksomhed (ekskl. moms).

Beslutning

By- og Kulturudvalget anbefaler indstillingen.

Sagsfremstilling

Odense Kommune skal i henhold til miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen fastsætte og opkræve et gebyr hos alle husholdninger og virksomheder i kommunen til dækning af kommunens generelle administrationsomkostninger forbundet med affald, herunder udgifter til:

- Udarbejdelse af affaldsplaner og regulativer.
- Indsamling, registrering og kvalitetskontrol af affaldsdata.
- Konkrete anvisninger om affald.
- Vejledning og information om affald.
- Gebyr til Miljøstyrelsens nationale affaldsdatabaser.

Det er princippet bag affaldsgebyrerne, at udgifter og indtægter over en årrække skal balancere.

Erhvervsaffald

Administrationsgebyret for erhvervsaffald blev for 2016 nedsat til 385 kr. pr. virksomhed efter, at det i en årrække (2012-15) har ligget konstant på 523 kr. pr. virksomhed grundet nogle år med udsving på såvel udgifts- som indtægtssiden. Dette har bevirket, at der ad åre er akkumuleret et større overskud.

Med nedsættelsen af administrationsgebyret for 2016 var det hensigten at få nedbragt overskuddet til virksomhederne over en årrække. Seneste regnskab viser dog en positiv udvikling i antallet af betalende virksomheder, hvorved indtægtssiden stiger i forhold til udgiftssiden, og overskuddet dermed ikke afvikles som planlagt.

Det er forventningen, at både indtægtssiden og udgiftssiden for erhvervsaffaldsgebyret fremadrettet vil være mere stabil, understøttet af nyt IT-system for behandling af sager, faktureringen er blevet digitaliseret, og der er den rette bemanning på området.

By- og Kulturforvaltningen foreslår på den baggrund, at administrationsgebyret for erhvervsaffald i 2017 fastsættes til 295 kr. pr. virksomhed (ekskl. moms). Gebyret skal betales for hver produktionsenhed (P-nummer) i virksomheden.

Der er således tale om yderligere en markant nedsættelse af gebyret på 90 kr. pr. virksomhed svarende til 23 %.

Til sammenligning ligger erhvervsaffaldsgebyret (2016) for landets største kommuner på:

København – 723 kr.

Aarhus – 200 kr.

Odense – 385 kr.

Aalborg - 610 kr.

Esbjerg - 196 kr.

Randers - 240 kr.

Odense Kommune opkræver ikke gebyret hos virksomheder, som fritages efter affaldsbekendtgørelsens bestemmelser om fritagelse for affaldsgebyr.

Administrationsgebyret for erhvervsaffald opkræves på særskilt regning og sendes med digital post.

Husholdningsaffald

By- og Kulturforvaltningen foreslår, at administrationsgebyret for husholdningsaffald for 2017 fastsættes til 1,5 % af renovationstaksten for husholdninger. Det er samme procentsats som i 2012 til 2016.

Administrationsgebyret for husholdningsaffaldet er ikke sammenligneligt kommunerne i mellem grundet forskellige opgørelsesmåder, dog tyder meget på, at gebyret i Odense Kommune ligger i den lave ende.

Der er balance mellem udgifter og indtægter for husholdningsaffaldet.

Administrationsgebyret for en husstand med en 190 liters affaldsspand bliver dermed knap 31 kr. i 2017 (inkl. moms).

Administrationsgebyret for husholdningsaffald opkræves som en del af husholdningens almindelige renovationstakst af Odense Renovation A/S på vegne af Odense Kommune.

Text

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

Økonomi

Forslaget medfører, at Odense Kommunes administrationsudgifter i forbindelse med husholdningsaffald og erhvervsaffald bliver dækket af gebyrer, hvilket er et lovkrav.

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

Punkt 4: Lukket:

05.01.02-G01-2865-15

Punkt 5: Forslag til handleplaner for Natura 2000-områderne ved Odense Å og Odense Fjord

01.05.12-P17-1-16

Resume

Forslag til nye handleplaner for hvert af Natura 2000-områderne:

- Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å
- Odense Fjord

Fremlægges hermed til beslutning om udsendelse i offentlig høring.

Handleplanerne for de 2 Natura 2000-områder beliggende i Odense Kommune er udarbejdet på baggrund af statens Natura 2000-planer for perioden 2016-2021, som blev offentliggjort den 20/4 2016. Handleplanerne beskriver nærmere, hvordan målsætningerne i statens Natura 2000-planer opnås lokalt, og med hvilken prioritering kommunerne vil gennemføre indsatsen.

Handleplanerne er lavet i samarbejde med de øvrige berørte kommuner.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender udsendelsen af forslag til handleplanerne for Natura 2000-områderne ved Odense Å og Odense Fjord i 8 ugers offentlig høring fra den 14/10 2016.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

På baggrund af EU's habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiv er der i Danmark udpeget 252 natura 2000-områder, nogle af Danmarks største og mest værdifulde naturområder.

I Odense Kommune er der udpeget 2 Natura 2000-områder:

- Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å
- Odense Fjord

Begge områder strækker sig ud over kommunegrænsen.

De 2 områder er udpeget, da de indeholder en række særlige naturtyper eller arter, der på europæisk plan er sjældne, truede eller karakteristiske.

Odense Å er bl.a. udpeget, da området indeholder de artsrige kalkholdige mosetyper kildevæld samt rigkær, og er levested for odder og den i Europa meget sjældne tykskallet malermusling.

Odense Fjord er bl.a. udpeget, da området med dets store arealer med strandenge og lavvandede flader med bugt, vade og rev er et vigtigt levested for en række trækfugle som knopsvane, sangsvane og blishøne og for ynglefugle som klyde, splitterne, fjordterne, havterne og havørn.

Staten har den 20/4 2016 offentliggjort nye Natura 2000-planer for Natura 2000-områderne. Natura 2000-planerne er den overordnede ramme for, hvad Natura 2000-områderne skal beskytte, og hvad der skal gøres for at forbedre naturtilstanden.

Kommunerne skal som følge af statens Natura 2000-planer udforme og vedtage en handleplan for hvert Natura 2000-område. Handleplanerne udmønter de statslige naturplaner. Handleplanerne beskriver, hvordan Natura 2000-planernes indsatsprogram skal gennemføres lokalt, og hvordan kommunalbestyrelsen vil prioritere indsatsen.

Natura 2000-handleplanerne er bindende for anden offentlig planlægning som f.eks. kommuneplanen samt for administration af anden lovgivning. Natura 2000-handleplanerne har derfor karakter af overordnede planer, og er ikke en forvaltningsplan.

Der er lavet forslag til én naturhandleplan for hvert Natura 2000-område. Forslag til naturhandleplanen for Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å er lavet i samarbejde med Faaborg-Midtfyn Kommune og Assens Kommune. Handleplanen for Odense Fjord er lavet i samarbejde med Kerteminde Kommune og Nordfyns Kommune.

Odense Kommune er ansvarlig for at gennemføre de dele, der vedrører kommunens geografiske udstrækning og den fordeling af opgaver, der er i de enkelte planer.

Nuværende indsats (status for naturhandleplan for perioden 2009-2015)

De to handleplaner er opfølgning på de nuværende handleplaner, der blev endelig godkendt i 2012. By- og Kulturforvaltningen har siden godkendelsen af disse, aktivt arbejdet på gennemførelse af målsætningen med planerne.

Odense Å

Ved Odense Å har By- og Kulturforvaltningen i samarbejde med yderligere 5 fynske kommuner og Naturstyrelsen Fyn i 2012 rejst midler fra EU, 15. juni Fonden og Willum-fonden til et naturprojekt, der sikrer og forbedre mulighederne for naturpleje af hovedparten af Natura 2000-området ved Odense Å. Naturprojektet afsluttes i 2018 og omfatter således den nuværende og kommende planperiode. På nuværende tidspunkt har naturprojektet i Odense Kommune bl.a. resulteret i følgende:

- Frivillige aftaler med 22 lodsejere om pleje af 72 ha. naturarealer i Odense Å-dal. Herunder er der indgået aftale om udlægning af 26 ha. til ny natur. På nuværende tidspunkt er ca. 54 ha. færdiggjort til afgræsning (hegn, drikkevandsfaciliteter, tilslutning af strøm) og afgræsning af arealerne er begyndt. Afgræsning af naturområder er vigtig, da det sikrer områderne mod tilgroning og skaber flere levesteder for områdets dyr- og plantearter.
- Forbedre mulighederne for naturpleje i området og styrke samarbejdet mellem de enkelte dyreholdere/lodsejere. Der er bl.a. lavet aftale om udlån af en fælles kreaturvogn (kobussen) og en fælles mobil fangfold.
- Etablering af en offentlig tilgængelig bålhytte/formidlingsbase i samarbejde med den lokale skole med information om Natura 2000-området og aftaler om offentlig adgang på en del af de private arealer ved Odense Å.
- Opstart af tværkommunalt samarbejde omkring naturpleje samt opstart af netværk for naturplejere på hele Fyn gennemført i samarbejde med Centrovic.

Odense Fjord

Ved Odense Fjord har By- og Kulturforvaltningen forbedret mulighederne for pleje af naturarealerne på de kommunalt ejede arealer. Dette omfatter bl.a. et kommunalt ejt areal ved Hindehøjen, der omfatter 65 ha., og som er blevet udlagt til helårsgræsning.

By- og Kulturforvaltningen har været i dialog med en del af de private lodsejere med henblik på at håndtere udfordringerne med stigende vandstand og oversvømmelser ved Seden Strand i kombination med en indsats for fjordens strandenge, der ligeledes er truet af højere vandstand og manglende pleje. By- og Kulturforvaltningen har på denne baggrund ansøgt EU om et klima-projekt, hvor disse problemstillinger håndteres i en del af området. Ansøgningen er udarbejdet i samarbejde med Århus Kommune og flere øvrige europæiske byer.

Prioritering af indsatsen i handleplanen for perioden 2016-2021

I statens natura 2000-planer 2016-2021 er der særligt fokus på følgende:

- Sikring af naturpleje

- Færdiggørelse og sikring af indsats fra planperioden 2009-2015
- Sammenhæng i naturen
- Levesteder for ynglefugle og bekæmpelse af invasive arter.

By- og Kulturforvaltningen foreslår, at indsatsen i de to Natura 2000-områder i Odense Kommune prioriteres på følgende vis:

Odense Fjord

- By- og Kulturforvaltningen vil prioritere at koble indsatsen for de lysåbne våde naturtyper og indsatsen for forbedring af levesteder for klyde og områdets øvrige eng- og vadefugle med indsatsen mod klimaforandringer.
- By- og Kulturforvaltningen vil prioritere en indsats, der forbedrer levestederne for områdets eng- og vadefugle. Herunder vil kommunen prioritere at sikre og skabe størst mulig sammenhæng mellem områdets naturtyper.
- Indsatsen prioriteres løst gennem samarbejde og dialog med lodsejere og andre relevante parter omkring realisering af Natura 2000-handleplanen. Som del heraf gennemføres en opsøgende/faciliterende indsats med henblik på at øge og fastholde græsningsindsatsen. Denne indsats skal medvirke til at sikre en ekstensiv pleje af de lysåbne naturtyper og skabe sammenhæng mellem disse samt øge arealet med lysåbne habitatnaturtyper.

Odense Å

- Som en del af det igangværende EU Life-projekt prioriteres det, at fortsætte og afslutte indsatsen fra 1. planperiode med forbedring af mulighederne for pleje, herunder afgræsning, af de lysåbne naturtyper og forbedre den hydrologiske tilstand i områdets kildevæld og rigkær.
- Det prioriteres at fortsætte samarbejdet med lodsejere omkring en sikring og fortsættelse af en hensigtsmæssig pleje af de lysåbne naturtyper. Herunder vil By- og Kulturforvaltningen prioritere at sikre og skabe størst mulig sammenhæng mellem områdets naturtyper.
- Det prioriteres at sikre levestederne, herunder mulighed for spredning af odder i hele området.

Lovgrundlag

Statens naturplan og de kommunale handleplaner er lavet på grundlag af miljømålsloven samt tilknyttede bekendtgørelse om kommunalbestyrelsens Natura 2000-handleplaner. Det fremgår af sidstnævnte bekendtgørelses § 2, at kommunalbestyrelsen skal lave en handleplan for hver planperiode.

Statens arbejde med naturplanerne foregår parallelt med statens arbejde med vandplanerne, hvor plan for anden planperiode også er udsendt. I modsætning til på naturområdet er der ikke krav til, at kommunerne skal lave handleplaner på vandområdet.

Den videre proces

Efter vedtagelsen af forslag til naturhandleplaner igangsættes offentlig høring i 8 uger fra den 14/10 2016. Efter høringen samles og vurderes de indkomne bemærkninger. På baggrund heraf udarbejdes de endelige naturhandleplaner til politisk vedtagelse senest den 14/10 2017.

Text

Flere borgere er betydningsfulde deltagere i fællesskaber

Gennemførelse af målene i handleplanerne betinger, at flere borgere (grundejere såvel som brugere) er involveret i indsatsen. Kogræsserlaug står for pleje af arealerne enkelte steder. Andre steder sker det i et samarbejde mellem flere grundejere, hvor By- og Kulturforvaltningen hjælper denne indsats på vej.

Flere indbyggere i Odense

Gennemførelse af handleplanerne vil flere steder medvirke til at forbedre de rekreative muligheder gennem øget adgang til naturen. Samtidig vil bedre tilstand af de udpegede naturtyper skabe bedre muligheder for at opleve sjælden natur tæt på Odense.

Økonomi

Byrådet skal sikre, at de dele af handleplanerne, kommunen er ansvarlig for, er gennemført inden udgangen af 2021. Dette fremgår af miljømålsloven.

Gennemførelse af indsatserne er overvejende baseret på frivillige aftaler. Finansieringen af disse er baseret på tilskudsordninger inden for Landdistriktsprogrammet, der administreres af Naturerhvervstyrelsen. Lodsejerne eller kommunen kan søge ordningerne. Desuden skal EU's Life-program bidrage til indsatsen på en række naturtyper. En del af det kommunale ansvar for at gennemføre handleplanerne vil være at hjælpe tilskudsordningerne på vej, herunder anvende Life-programmet.

Opgaven forventes løst ved statens DUT-bevillinger til kommunerne. DUT-forhandlingerne er på nuværende tidspunkt ikke afsluttet.

Bilag

Bilag til dagsordenspunkt 11/10-2016 - Forslag til Natura 2000-handleplan Odense Å 2016-2021

Bilag til dagsordenspunkt 11/10-2016 Forslag til Natura 2000-handleplan for Odense Fjord 2016-2021

Punkt 6: Ny biludstillingsbygning Rugårdsvej 140. Planforslag til offentliggørelse

01.02.00-P16-4324-15

Resume

Lokalplanforslag nr. 8-795 Rugårdsvej 125 og 140 m.fl., Erhvervsområde, er udarbejdet på baggrund af et ønske fra ejerne af Autohuset Kronsberg om opførelse af ny biludstillingsbygning på ca. 1.500 m² i tilknytning til deres eksisterende virksomhed.

Lokalplanen skal sikre det planmæssige grundlag for anvendelse af lokalplanområdet til erhverv med butik, der forhandler biler, med tilhørende værksteds- og lagerfaciliteter.

Lokalplanområdet omfatter alle virksomhedens arealer på begge sider af Rugårdsvej. Lokalplanen giver, udover ny biludstillingsbygning, mulighed for tilbygning til eksisterende værkstedsbygning samt ny bebyggelse nord for Rugårdsvej. Arealet, hvorpå den nye biludstillingsbygning ønskes opført, bruges i dag til udendørs udstilling af biler, der er til salg.

Lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanen.



Lokalplanområde

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at lokalplanforslag nr. 8-795 Rugårdsvej 125 og 140 m.fl., Erhvervsområde, offentliggøres i 8 uger i henhold til planlovens bestemmelser.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Lokalplanområdet må kun anvendes til erhvervsformål og butikker med særligt pladskrævende varegrupper. Der må kun etableres butikker, der forhandler biler med tilhørende værksteds- og lagerfaciliteter. Anvendelsen begrænses til bilforhandler, da udbygningen sker som en naturlig udvidelse af en virksomhed, som har ligget i området i mange år. Det vurderes, at øvrige pladskrævende varegrupper, såsom tømmer, betonvarer m.m. vil virke visuelt dominerende i forhold til indplacering i området.

Lokalplanen muliggør opførelse af ny biludstillingsbygning beliggende langs Rugårdsvej samt tilbygning til eksisterende værkstedsbygning og opførelse af ny bebyggelse nord for Rugårdsvej.

Lokalplanområdet er omgivet af villabebyggelse og grønne arealer. Terrænet falder mod syd. Sydøst for området ligger det tidligere tekstilindustriområde, Rugårdsvej 115, samt Pakhusgården. Lokalplanen har særligt fokus på, at den nye biludstillingsbygning i udformning og materialevalg indpasses områdets omgivelser, terræn og eksisterende bebyggelse. Bygningen skal udformes med referencer til industribyggeriet i nærområdet, som den tidligere fabriksbygning på Rugårdsvej 115 samt tidligere industribygninger i den nærliggende Pakhusgården.

Lokalplanen fastsætter beplantning af enkeltstående træer langs Rugårdsvej og Tarup Engvej samt lavtvoksende beplantning mod Rugårdsvej.

Lovgrundlag

Lokalplanen er udarbejdet jf. Planlovens kap. 5 og er i overensstemmelse med kommuneplanen, som udlægger området til erhverv og til butikker med særligt pladskrævende varegrupper med tilhørende værksteds- og lagerfaciliteter.

Lokalplanområdet ligger inden for skovbyggelinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 17. Skovbyggelinjen vil blive søgt ophævet i forbindelse med fremlæggelse af lokalplanforslaget.

Handlemuligheder

- By- og Kulturudvalget kan vedtage forslag til lokalplan og fremlægge det i offentlig høring.
- By- og Kulturudvalget kan vælge at komme med ændringer til lokalplanforslaget, som kan indarbejdes af forvaltningen, hvorefter forslaget sendes i høring. Alternativt forelægges By- og Kulturudvalget igen.
- By- og Kulturudvalget kan vælge ikke at vedtage forslag til lokalplan.

By- og Kulturforvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer at opførelse af ny bebyggelse mod Rugårdsvej, der i udformning og materialevalg indpasses områdets omgivelser, terræn og eksisterende bebyggelse skaber sammenhæng og struktur i området.

Text

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

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

Økonomi

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

Bilag

Lokalplanforslag 8-795 Rugårdsvej 140_erhverv_rev 2809

Punkt 7: Helhedsplan Odense Banegård Center nord - Beslutning om placering af busterminal

01.00.00-G01-1-16

Resume

Odense Banegård Center (OBC) skal udvides med en ny busterminal med plads til 10 busser samtidigt nord for OBC. Denne sag vil belyse fordele og ulemper ved 5 forskellige placeringer af denne terminal. De 5 scenarier er indtegnet på et luftfoto i bilag 1. By- og Kulturudvalget skal på denne baggrund beslutte, hvilken placering der ønskes.

Udvidelsen skal ske, da antallet af buspassagerer forventes at stige fremadrettet, på grund af indførelsen af timemodellen på togdriften, etablering af letbanen og en generel forbedring af busdriften på Fyn. Endvidere vil letbanens placering på Østre Stationsvej medføre, at flere busser skal flyttes. Busterminalen er en del af en helhedsplan for området bag OBC, der har til formål at åbne området op, skabe øget tilgængelighed for alle og sikre effektiv afvikling af den kollektive trafik.

By- og Kulturforvaltningen har på baggrund af tidligere sager for By- og Kulturudvalget (senest 10/5 2016) undersøgt fem placeringer af en fremtidig busterminal i området nord for OBC. By- og Kulturudvalget har bedt By- og Kulturforvaltningen om, at:

1. Undersøge nødvendigheden af at benytte området nord for OBC til busbetjening og vurdere decentrale busterminaler forskellige steder uden for bymidten i forhold til én central busterminal omkring OBC.
2. Sætte en videre undersøgelse i gang af den tidligere postterminal med henblik på at finde ud af, om der kan etableres en busterminal i denne bygning.
3. Afdække bussernes fremkommelighed i fem scenarier.

Ad 1: By- og Kulturforvaltningen anbefaler at tage området bag banegården i brug til busbetjening. Det skyldes, at letbanen skal indpasses på Østre Stationsvej, hvilket kræver en omorganisering af trafikken – inklusiv busserne. Forvaltningen anbefaler ikke en eller flere decentrale busterminal(er) uden for bymidten, da passagererne så i større omfang skal skifte transportmiddel. Jo flere skift en passager skal foretage på en rejse fra A til B, jo større er risikoen for fravalg af offentlig transport.

Ad 2: By- og Kulturforvaltningen har i samarbejde med Rambøll undersøgt postterminalens bygningskonstruktion og anbefaler på den baggrund ikke at indpasse en fremtidig busterminal i denne bygning. Dette begrundes med, at der kun kan indpasses 6-7 busser samtidigt, og terminalen derfor ikke har den ønskede kapacitet, hvor 10 busser kan holde samtidigt. Ydermere skal der foretages ombygninger af bærende konstruktioner, og den ønskede forbindelse til Thomas B. Thriges Gade kan ikke etableres, på grund af den store forskel i terræn mellem bygning og vej. Der skal endvidere påregnes væsentlige udgifter til indretning af en indbydende og tilgængelig terminal.

Ad 3: by- og Kulturforvaltningen har i samarbejde med FynBus og ViaTrafik udarbejdet en fremkommelighedsanalyse, der beskriver bussernes køretid i de 5 forskellige scenarier. Yderligere har FynBus beregnet de årlige udgifter til buskørsel. Analysen viser, at bussernes køretid er kortest, og at udgifterne er lavest ved scenarie 4 og 5, hvor kørslen foregår over jernbanemuseets sporareal. Den korte køretid og de lave udgifter forudsætter, at jernbanemuseet ikke rangerer tog samtidig med, at busserne skal passere sporarealet. De dage, hvor tograngering forekommer samtidig med, at busserne skal passere museets sporarealer, vil køretiden være op til 20 minutter længere for busserne og derved også for passagererne. Dette skyldes, at det forventeligt tager 20 minutter at rangere et tog fra ét spor til et andet. Løsningen vil således indeholde store spontane forsinkelser på op til 20 minutter med muligt passagerfrafald til følge. Scenarie 1 har den længste kørselstid og derved også de højeste udgifter til buskørsel. Øvrige scenarier har stort set samme køretid og derved også samme udgifter.

Der er ikke afsat anlægsmidler til en ny busterminal.

Anbefaling

På baggrund af undersøgelserne anbefaler By- og Kulturforvaltningen, at en fremtidig busterminal etableres som en vendeterminale på den tidligere rutebilstation (scenarie 1). De øvrige løsninger har enten for lidt kapacitet, er udfordret teknisk eller er meget omkostningstunge på grund af ombygning eller passage over sporarealer.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. En fremtidig busterminal placeres som foreslået i scenarie 1, på den tidligere rutebilstation med ud- og indkørsel fra Dannebrogsgade, og at scenarie 2 kan indgå i det videre arbejde som en mulig ekstrakapacitet.
2. By- og Kulturforvaltningen arbejder videre med en helhedsplan for området nord for OBC på baggrund af beslutningen i indstillingspunkt 1.
3. By- og Kulturforvaltningen undersøger mulighederne for finansiering af realisering af helhedsplanen herunder også en busterminal.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen med den tilføjelse, at By- og Kulturforvaltningen undersøger mulighederne for, om - og i givet fald hvordan - man hurtigst muligt kan få skabt en løsning på Odense Banegård Center, der kan erstatte den nuværende busløsning på Ejlskovsgade.

Udvalgsmedlem Lars Havelund stemmer imod indstillingen og ønsker i stedet scenarie 4 og 5.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

Omorganisering af trafik og byrum omkring OBC

Når letbanen etableres på Østre Stationsvej, omorganiseres trafikken omkring OBC. Dette påvirker også busserne og kræver derfor etablering af en ny busterminal. Med baggrund i Statens forventninger om vækst i den kollektive trafik, forventes en årlig vækst på 2,5 % for busserne fremadrettet. Denne forventede vækst er indarbejdet i FynBus' trafikplan fremadrettet og giver et krav om plads til betjening af 10 busser samtidigt i en fremtidig busterminal nord for OBC. Ydermere forventes 50 % flere passagerer til og fra Odense Banegård frem mod 2030, grundet indførelse af timemodellen, etablering af Odense letbane og indsættelse af nye bussystemer på Fyn. By- og Kulturforvaltningen har derfor igangsat udarbejdelse af en helhedsplan for området, hvor en placering af en fremtidig busterminal indgår som et væsentligt element i planen. Helhedsplanen skal medvirke til, at nordsiden af OBC bliver en ny åbning til byen. Der skal skabes øget tilgængelighed for alle, effektiv trafikafvikling og attraktive byrum, der inspirerer til mødet med Odense. Foruden en busterminal, vil helhedsplanen indeholde forslag til en fremtidig placering af taxaholdepladser, cykelparkering, bilparkering, afsætningspladser (Kiss & Ride), fodgænger- og cykelforbindelser, vente- og opholdsfaciliteter mv.

By- og Kulturforvaltningens undersøgelser

Forvaltningen har igangsat en række undersøgelser siden den sidste politiske behandling, herunder argumenter for at tage området nord for OBC i brug til busbetjening, en vurdering af decentrale busterminaler, en undersøgelse af den tidligere postterminal og en fremkommelighedsanalyse for busserne. I det følgende beskrives disse undersøgelser.

- Nødvendigheden af brug af området nord for OBC: By- og Kulturforvaltningen vurderer, at det er nødvendigt at tage området nord for OBC i brug til busbetjening. Dette skyldes, at den eksisterende busterminal ved OBC fremadrettet skal bruges til biltrafik, når letbanen etableres. Busserne flyttes derfor til Østre Stationsvej, hvor der ikke er kapacitet til alle busser, når letbanen også etableres på denne vej. På Østre Stationsvej vil der primært være plads til bybusser. Området nord for OBC er derfor nødvendigt at tage i brug til primært regionale busser. Yderligere forventes antallet af busser at stige som følge af timemodel på togdriften og en opgradering af bustrafikken på Fyn. Dette skaber et yderligere behov for at tage området nord for OBC i brug til busbetjening.
- Decentrale busstationer understøtter ikke brugen af kollektiv trafik: Odense Banegård Center er ideelt placeret i Odenses bymidte, og placeringen understøttes desuden af fortætning i bymidten, langs letbanen, på havnen og i City Campus. Adgangen til og fra banegården foregår til fods, på cykel, med kollektiv trafik og i bil. Det er derfor vigtigt, at disse transportformer placeres stationsnært, så der opnås bedst mulig sammenhæng mellem de forskellige transportformer og til byen. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at placering af en eller flere busterminal(er) decentralt bevirker, at passagererne i større omfang skal skifte transportmiddel. En decentral busterminal, er en terminal, der placeres udenfor bymidten, f.eks. ved Hjallese Station i forbindelse med et letbanestop, hvorfra passagerer skal tage letbanen til bymidten. Dette vil bevirke, at passagerer skal skifte transportmiddel flere gange.

Jo flere skift en passager skal foretage på en rejse fra A til B, jo oftere vil passageren fravælge kollektiv trafik, ofte til fordel for bil og derved mere trængsel på vejene.

- Fra postterminal til busterminal – By- og Kulturforvaltningens undersøgelser: Forvaltningen har i samarbejde med Rambøll foretaget en undersøgelse af den tidligere postterminalbygning. Bygningens kælderplan (p-kælder) og stueplan (nuværende posthal) er undersøgt, da disse to plan umiddelbart er vurderet til at have et potentiale i forhold til indpasning af en busterminal. Undersøgelserne viser, at der både i p-kælderen og i stueplan skal foretages en række større indgreb i bygningskonstruktionen, hvis en busterminal skal indpasses.
 - I p-kælderen skal bærende søjler flyttes og nye skal etableres. Forstærkning af konstruktionerne i stueetagen skal etableres for at omfordele belastningen til de nye søjler.
 - I stueplan skal den eksisterende rampe hæves og forlænges for at udligne højdeforskellen til de eksisterende læsseramper. Yderligere skal hovedbjælker i stueetagen ændres for at skaffe tilstrækkelig frihøjde til busserne.
 - I både kælderen og i stueplan skal der foruden ændringer i bygningskonstruktionen forventes væsentlige udgifter til indretning af selve terminalen, ventilation, brandsikkerhed, publikumsfaciliteter, trafikikkerhed, omlægning af veje, forbindelse til omgivelser, fortov mv. Dagslysindtag i stueplan gør denne etage mere anvendelig til busterminal end p-kælderen.

By- og Kulturforvaltningen har ikke prissat, hvad det vil koste at købe eller leje et areal af postterminalen til busterminal, da en sådan prisfastsættelse skal ske i en forhandling med ejerne af bygningen, Nordicom A/S.

- Bussernes fremkommelighed: By- og Kulturforvaltningen har i samarbejde med FynBus og ViaTrafik udarbejdet en fremkommelighedsanalyse med tilhørende beregning af de årlige udgifter til kørsel. Hvert scenarie har sin egen rute forbi banegården, hvor det måles, hvor hurtigt bussen kommer frem. Yderligere har FynBus, på baggrund af hvad en køreplantime for busserne koster, beregnet hvor mange udgifter, der forventes til køreplantimer årligt i hvert scenarie. Analysen viser, at busserne kommer hurtigst frem i scenarie 4 og 5, hvis der ses bort fra jernbanemuseets aktiviteter på deres sporarealer. Ligeledes er de årlige udgifter lavest for disse scenarier (4 og 5), hvis der igen ses bort fra jernbanemuseets aktiviteter. I scenarie 1 er fremkommeligheden lavest, dvs., at busserne her har den længste køretid, og derfor også har de højeste udgifter til kørsel pr. år. For scenarie 2 og 3 er køretiden stort set ens, ligesom udgifterne er det.

Analysen bygger på det eksisterende rutenet for busserne, da et rutenet for 2020 endnu ikke kendes. I analysen er udvalgt en række af de ruter, der kører nord om banegården, for at teste køretiden for disse ruter og derved give et bud på fremkommeligheden for busserne fremadrettet. Bussernes kørselstid er testet i løbet af et helt hverdagsdøgn, for at give et fyldestgørende billede af busafviklingen i løbet af et døgn. Tallene i skemaet nedenfor angiver derfor den tid (i timer pr. hverdagsdøgn), det tager en række relevante busruter at køre forbi banegården i løbet af et helt hverdagsdøgn. Yderligere er de årlige udgifter til buskørsel indskrevet i skemaet for de 5 scenarier.

	Bussernes Fremkommelighed	Udgift til køreplantimer pr. år
Scenarie 1	48 timer/hverdag	9.735.600 kr.
Scenarie 2	42 timer/hverdag	8.518.650 kr.
Scenarie 3	43 timer/hverdag	8.721.475 kr.
Scenarie 4	29 timer/hverdag + ca. 20 min.,	5.881.925 kr. + ukendt beløb,
Scenarie 5	når busserne forsinkes hver gang jernbanemuseet skal rangere tog	når busserne forsinkes 20 min. hver gang jernbanemuseet skal rangere tog

Da busterminalen er en del af en helhedsplan, har By- og Kulturforvaltningen i alle 5 scenarier udover ovenstående kigget på: Busterminalernes kapacitet, sammenhæng til by og øvrig trafik for kunderne, skifteforhold til anden offentlig trafik, mulige byrumsmæssige kvaliteter i forbindelse med busterminalen og økonomi. Disse emner er beskrevet nedenfor, da de sammen med fremkommelighedsanalysen har betydning for en endelig beslutning om, hvor en fremtidig busterminal skal placeres. Yderligere er disse emner beskrevet med henblik på at kunne synliggøre fordele og ulemper ved de 5 scenarier.

- Busterminalens kapacitet: Inden for bustrafikken, forventes en årlig vækst på 2,5 % fremadrettet. Denne vækst er indskrevet i FynBus' trafikplan fremadrettet. En årlig vækst på 2,5 % giver et behov for, at 10 busser kan holde samtidig i en fremtidig busterminal. Skemaet viser antallet af busser, der kan holde samtidigt i busterminalen i de forskellige scenarier.

	Busterminalens kapacitet
Scenarie 1	10 busser
Scenarie 2	4 busser
Scenarie 3	p-kælder: 6 busser Stueplan: 7 busser
Scenarie 4	10 busser
Scenarie 5	

- Sammenhæng til by og øvrig kollektiv trafik: Generelt er der i området nord for OBC gode fysiske forbindelser mod syd, gennem OBC eller gangtunnel til midtbyen. Mod nord findes få forbindelser, da jernbanemuseets sporarealer ikke kan passeres til henholdsvis Lerchesgade og Kottesgade. Byens Bro forbinder området mod nord og syd via togperronerne. I skemaet nedenfor er der for de 5 scenarier, beskrevet sammenhænge til by og øvrig kollektiv trafik.

	Sammenhæng til by og øvrig kollektiv trafik.
Scenarie 1	Scenarie 1 giver gode muligheder for at skabe god tilgængelighed. Der er god sammenhæng til banegårdsbygningen, fortov, gangtunnel og Byens Bro, der forbinder terminalen til byen. Dog er forbindelserne mod nord begrænset til primært Byens Bro, grundet jernbanemuseets rangéareal.
Scenarie 2	Terminalen placerer sig centralt i området og der kan derved skabes tilgængelige og logiske forbindelser mellem busterminal, banegårdsbygning, anden trafik og den omgivende by.
Scenarie 3	Da busterminalen placerer sig inde i en bygning, vil det kræve en række tiltag at skabe god tilgængelighed, herunder tydelig skiltning og en åbning af postterminalens facade mod vest for at tydeliggøre forbindelsen mellem busterminal, banegård og den øvrige by.
Scenarie 4 Scenarie 5	Samme som scenarie 1. Og derudover skabes forbindelse mod nordlige bydele for busserne via Kottesgade, over jernbanemuseets sporarealer.

- Skifteforhold til anden kollektiv trafik, sammenlignet med i dag: Da regionalbusserne flyttes nord for OBC, vil der generelt blive længere skiftevej for passagerer. Skemaet nedenfor viser hvor lang tid det tager at skifte til fods mellem forskellige kollektive trafikformer.

	Skifteforhold
Scenarie 1	<u>Tog-regionalbus:</u> 1 min. (i dag 3 min) <u>Bybus-regionalbus:</u> 3,5 min (i dag 10-15 sek.) <u>Letbane-regionalbus:</u> 3,5 min
Scenarie 2	<u>Tog-regionalbus:</u> 4 min. (i dag 3 min) <u>Bybus-regionalbus:</u> 5 min (i dag 10-15 sek.) <u>Letbane-regionalbus:</u> 5 min
Scenarie 3	<u>Tog-regionalbus:</u> 4 min. (i dag 3 min) <u>Bybus-regionalbus:</u> 5 min (i dag 10-15 sek.) <u>Letbane-regionalbus:</u> 5 min
Scenarie 4 Scenarie 5	Samme som scenarie 1

- Byrumsmæssige kvaliteter i forbindelse med busterminalen: De 5 forskellige scenarier indeholder forskellige muligheder for etablering af byrum, pladser, ophold mv., i forbindelse med en fremtidig busterminal, alt efter hvor i området en terminal placeres. I skemaet nedenfor beskrives de forskellige byrumsmæssige kvaliteter i de forskellige scenarier.

	Byrumsmæssige kvaliteter i forb. med busterminalen
Scenarie 1	Opholdsarealer ved busterminalen kan holdes trafik- og parkeringsfri til gavn for byrumskvaliteten i de stationsnære områder. Opholds- og ventefaciliteter kan ligesom grønne elementer integreres i og omkring busterminalen og bidrage til at skabe et indbydende byrum. I den kommende helhedsplan kan området ved den eksisterende parkeringsplads i Dannebrogsgade og den eksisterende trappe til Ejlskovsgade forbedres. Der kan skabes et bedre byrum og trappen til Ejlskovsgade kan bearbejdes, så der skabes bedre tilgængelighed fremadrettet. En stiforbindelse til Lerchesgade, mod City Campus og Havnen, forhindres af jernbanemuseets sporarealer.
Scenarie 2	Hvis cykelparkeringen v. banegårdsbygningen flyttes eller udformes anderledes, kan der etableres en forplads med opholdsmuligheder og stationsnær busbetjening. Som i scenarie 1, kan den eksisterende p-plads ved Dannebrogsgade og trappen til Ejlskovsgade forbedres fremadrettet i arbejdet med en helhedsplan.
Scenarie 3	Busterminalens placering i en bygning gør det svært at skabe byrum i forbindelse med busterminalen. Opholds- og ventefaciliteter skal etableres inde i bygningen. Derfor er det i dette tilfælde ekstra vigtigt at få lavet en tryk terminal. Passagerer kan vente i tørvejr, indendøre, hvilket betragtes som en fordel, hvis omgivelserne er trygge. Ved dette scenarie bidrager busterminalen ikke til, at de udendørs arealer aktiveres. Dog kan der fortsat etableres en plads mellem postterminal og OBC med opholdsmuligheder, cykelparkeirng mv.
Scenarie 4	For dette scenarie gælder de samme forhold som i scenarie 1. Der ud over giver dette scenarie mulighed for en vejforbindelse mellem stationsområdet og City Campus for busserne ved passage til Kottesgade over jernbanemuseets sporarealer. For fodgængere og cyklister vil terminalen dog fortsat have få stiforbindelser mod nord.
Scenarie 5	For dette scenarie gælder de samme forhold som i scenarie 1. Der ud over giver dette scenarie mulighed for en vejforbindelse langs baneterræn mellem stationsområdet og City Campus for busserne. For fodgængere og cyklister, vil terminalen dog fortsat have få stiforbindelser mod nord.

Opsamling

På baggrund af By- og Kulturforvaltningens undersøgelser af en række scenarier nord for OBC, konkluderes følgende om de 5 omtalte scenarier:

- Scenarie 1: By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med denne løsning. Dette begrundes med, at der opnås den ønskede kapacitet i terminalen, at der er gode skifteforhold til tog og løsningen er anlægsteknisk tilgængelig.

En vendeterminale på den tidligere rutebilstation er en mulig løsning. Der kan indpasses op til 10 busser, hvis det nuværende område med taxaer inddrages, og taxaerne placeres et andet sted i nærområdet. Opholds- og ventefaciliteter kan tænkes sammen med busterminalen i uderummet, og der er gode forbindelser til både andre trafikarter og til byen via fodgængertunnel, Banegård Center og Byens Bro. Dog er der kun få gang- og cykelforbindelser på terræn til City Campus og Havnen mod nord, på grund af jernbanemuseets sporareal. Løsningen kræver, at busserne skal vende, hvilket i fremkommelighedsanalysen giver en længere køretid. Økonomisk vurderes løsningen at være én af de billigste af de 5 scenarier set i forhold til anlægsomkostninger. Dog vil den ekstra kørselstid medføre ekstraomkostninger til busdriften.

- Scenarie 2: By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at denne løsning kan indgå i det videre arbejde som en mulig ekstrakapacitet.

En forkortet vendeterminale ved brug af den eksisterende rundkørsel i Dannebrogsgade kan indeholde op til 4 busser samtidig. Denne løsning kan derfor ikke stå alene og betragtes kun som en mulig ekstrakapacitet, f.eks. til brug for turistbusser, langtursbusser eller lign. Sammenhængen til byen og andre trafikarter er relativ god på dette sted, hvor du som passager har et godt overblik over området. Byrum med ophold kan etableres i tilknytning til busterminalen. Løsningen vurderes, sammen med scenarie 1, at være en af de billigste løsninger, set i forhold til anlægsomkostninger, da store dele af løsningen allerede er etableret i dag.

- Scenarie 3: By- og Kulturforvaltningen vurderer på baggrund af undersøgelserne, at en busterminal i postterminalbygningen ikke er en hensigtsmæssig løsning. Desuden bevirker en busterminal i

postterminalbygningen, at området ved den tidligere rutebilstation formentlig fortsat vil bruges til DSB's pendlerparkering og derved ikke vil tilføre området bag banegården det ønskede byrumsmæssige løft.

- a. Kælderen betragtes ikke som en relevant mulighed, da der kun kan indpasses 6 busser. Desuden skal bærende konstruktioner ændres og væsentlige ombygninger skal foretages, for at opnå en indbydende, tryk terminal for passagererne. En vejforbindelse fra kælderen til Thomas B. Thriges Gade er ikke mulig på grund af markante niveauforskelle mellem bygning og vej. Udligning af denne terrænforskel vil kræve så drastiske ændringer i bygningskonstruktionen, at det vurderes urealistisk.
- b. Stueplanet har flere potentialer med dagslysindtag og bedre mulighed for en fodgængerforbindelse på terræn til Odense Banegård Center. Dog kan der kun indpasses 7 busser, hvilket ikke lever op til de forventede kapacitetskrav på 10 busser. Desuden skal hovedbjælker ændres for at skabe nok loftshøjde til busserne.

En fremtidig busterminal i postterminalbygningen, Dannebrogsgade 2, udnytter bygningen på en ny og anderledes måde, men da den ønskede kapacitet på 10 busser ikke kan opnås ved ændring af den eksisterende bygningskonstruktion, anbefales denne løsning ikke. Løsningen kræver væsentlige indgreb i bygningskonstruktioner og installationer i bygningen, ligesom løsningen er omkostningstung, da Odense Kommune skal erhverve sig areal i bygningen til busterminal. Herudover skal pålægges udgifter til indretning af selve busterminalen med perroner, publikumsfaciliteter, adgangsforbindelser mv. Visuel og fysisk sammenhæng til området og byen er begrænset på grund af placeringen inde i en bygning. Dette gør det yderligere svært for passagerer at orientere sig om placeringen af andre trafikarter ved skift mellem f.eks. bus og tog eller bus og letbane. Bussernes mulighed for at manøvrere i bygningen vil til trods for en ombygning udfordres af søjler og bjælker og derved give ekstra kørselstid.

- Scenarie 4 og 5: By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at der ikke arbejdes videre med disse scenarier, grundet væsentlige spontane forsinkelser for busserne ved krydsningen af jernbanemuseets spor.

I disse scenarier placeres terminalen samme sted som ved scenarie 1 og der er ligeledes plads til 10 busser, hvis området til taxabetjening inddrages til busterminal og etableres et andet sted i nærområdet. Forskellen ligger i, at busserne skal passere jernbanemuseets sporarealer for at opnå gennemkørsel til henholdsvis Kottesgade (scenarie 4) eller langs baneterrænet (scenarie 5). En sådan overkørsel over sporarealer på dette sted, kræver opsætning af et bomanlæg, som på grund af placeringen på et rangérområde kun kan styres manuelt. Det vil sige, at museet skal betjene bomanlægget ved at trykke på en knap, hver gang busserne skal passere skinnerne. Desuden kører jernbanemuseets veteranog ikke efter en fast køreplan, og det kan således ikke planlægges på forhånd, hvornår museet skal køre eller rangere deres tog. Rangering af tog på museets rangérområde kan tage op til 20 minutter. Denne usikkerhed for bussernes køreplaner er så stor, at scenariet ikke vurderes relevant, selvom fremkommelighedsanalysen viser, at busserne opnår den hurtigste fremkommelighed og de laveste udgifter, når der ikke tages hensyn til veteranogskørsler og rangering af tog. Etablering af opholds- og ventefunktioner kan integreres i terminalen. Sammenhængen til by og til anden kollektiv trafik er som i scenarie 1 fin mod syd og begrænset mod nord. Økonomisk skal der foruden etableringen af busterminalen, forventes udgifter til opsætning af bomanlæg og væsentlige sikkerhedsforanstaltninger ved sporkrydsning.

Text

Flere indbyggere i Odense

Hurtig og nem adgang til de væsentligste trafikale knudepunkter er afgørende for bosætning. En helhedsplan for OBC Nord, herunder også en indpasning af en fremtidig busterminal, bidrager til at udvikle Odense Banegård Center til et væsentligt regionalt og trafikalt knudepunkt med effektiv afvikling af kollektiv og privat trafik.

Der skabes flere virksomheder og arbejdspladser

Hurtig og nem adgang for pendlere til og fra virksomheder i Odense er vigtig for at tiltrække virksomheder og skabe arbejdspladser. En helhedsplan for OBC Nord bidrager til dette ved at optimere et stationsnært område.

Økonomi

By- og Kulturforvaltningen har ikke prissat anlægsomkostningerne for indretning af de forskellige busterminaler, da scenarierne ikke er detaljeteget og derfor ikke kan prissættes på nuværende tidspunkt. Skemaet nedenfor angiver derfor en økonomisk forholdsmæssig vurdering scenarierne imellem. I forvaltningens kommende arbejde med helhedsplanen, vil muligheder for finansiering af projektet blive undersøgt, herunder både selve busterminalen og den resterende del af helhedsplanen.

	Økonomi
Scenarie 1	Vurderes til at være blandt de billigste løsninger, sammen med scenarie 2
Scenarie 2	Vurderes til at være blandt de billigste løsninger, sammen med scenarie 1, da dele af terminalen eksisterer i dag.
Scenarie 3	Vurderes til at være den dyreste løsning, da der skal foretages væsentlige indgreb i bygningskonstruktionen, opkøbes areal til busterminal i bygningen, indrettes en indbydende terminal og etableres forbindelser fra bygningen til OBC og byen generelt.
Scenarie 4	Vurderes til at være de næstdyreste løsninger, da der foruden etablering af selve busterminalen, skal etableres bomanlæg og sikkerheds-foranstaltninger ved passage over sporarealer ved jernbanemuseet.
Scenarie 5	

Bilag

Bilag 1, oversigtskort over bussernes forløb i scenarie 1-5

Punkt 8: Evaluering af teletaxa-ordning i Kirkendrup: Fremtidig betjening mellem Kirkendrup/Søhus og Tarup Center efter Rismarksbroens åbning

13.05.16-G01-34-16

Resume

I 2015 blev Rismarksbroen lukket for større køretøjer grundet renovering, hvilket medførte, at busforbindelserne mellem Tarup Center og Kirkendrup-Søhus blev nedlagt. By- og Kulturudvalget besluttede derfor på møde den 28/4 2015, at indsætte en teletaxaordning på strækningen. Denne ordning evalueres i denne sag.

By- og Kulturudvalget skal beslutte, om forbindelsen mellem Kirkendrup-Søhus og Tarup Center fortsat skal betjenes med teletaxa, eller der skal indsættes en bus, når Rismarksbroen igen åbnes for større køretøjer.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at forbindelsen mellem Kirkendrup-Søhus og Tarup Center fortsat opretholdes med Teletaxaordningen.

Ældrerådet vurderer, at forbindelsen mellem Kirkendrup-Søhus og Tarup Center er nødvendig (høringssvaret er vedhæftet som bilag). Handicaprådet har ingen kommentarer.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at forbindelsen mellem Kirkendrup-Søhus og Tarup Center fortsat opretholdes med teletaxaordningen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

Baggrund:

Tidligere var Kirkendrup/Søhus forbundet med Tarup Center via rute 11 og 71. I gennemsnit lå påstigningstallet i området nord for Rismarksbroen på ca. 4–8 personer pr. afgang. Om lørdagen var påstigningstallet en smule lavere.



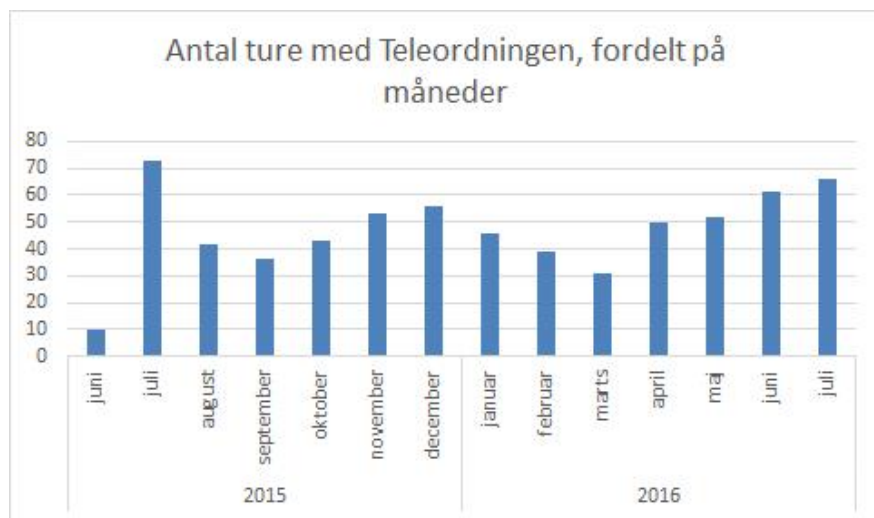
Renovering af Rismarksbroen har betydet, at busruterne 11 og 71 ikke kunne opretholdes på strækningen mellem Tarup Centret og Kirkendrup-Søhus. Derfor besluttede By- og Kulturudvalget i forbindelse med strategitiltag for 2015 at indsætte en teletaxaordning mellem Kirkendrup-Søhus og Tarup Center. Ordningen blev igangsat i sommeren 2015. I forbindelse med handleplan 2016 har By- og Kulturforvaltningen besluttet at evaluere teletaxa-ordningen i år.

Med den teletaxaordning kan der køres fra hjemadressen til Tarup Center og omvendt. Teletaxaen skal bestilles 2 timer før afgang. Der er 4 afgange på hverdage og 2 i weekenden. Det koster 25 kr. at køre med teletaxaen, og 12 kr. for børn.

Personer med DSB-billet, periodekort og ungdomskort kan gratis benytte strækningen.

Brug af ordningen

Antallet af rejser siden opstart har været svingende, men generelt kan spores en stigning i antallet af rejser. Der har i snit været 47 rejser om måneden. Generelt siger erfaringerne, at det fulde potentiale af merkørsel tidligst viser sig efter 2 år, hvilket By- og Kulturforvaltningen også vurderer gældende i dette tilfælde.



Der har igennem perioden været kørsel fra ca. 40 adresser i Kirkendrup-Søhus til Tarup Center. Der er et stort spænd i, hvor meget de enkelte kunder har brugt ordningen. Nogle kunder har brugt ordningen ofte, mens andre kun har brugt ordningen få gange. Generelt bruges ordningen igennem hele dagen, men der er en tendens til, at ordningen benyttes mere på afgang om formiddagen end resten af dagen og meget få, der benytter afgangene fra 15-17.

Flere af de brugere, der har rejst mest med ordningen har et pendlerkort, hvilket betyder, at de har kørt gratis med teletaxaen.

Erfaringerne siger, at kørslen med teletaxa ligger markant under brugen af bussen, hvilket formentlig skyldes den barriere, som kravet om forudbestilling udgør. De foreløbige erfaringer fra Kirkendrup viser også, at der er færre, der benytter denne teletaxa-ordning end bus.

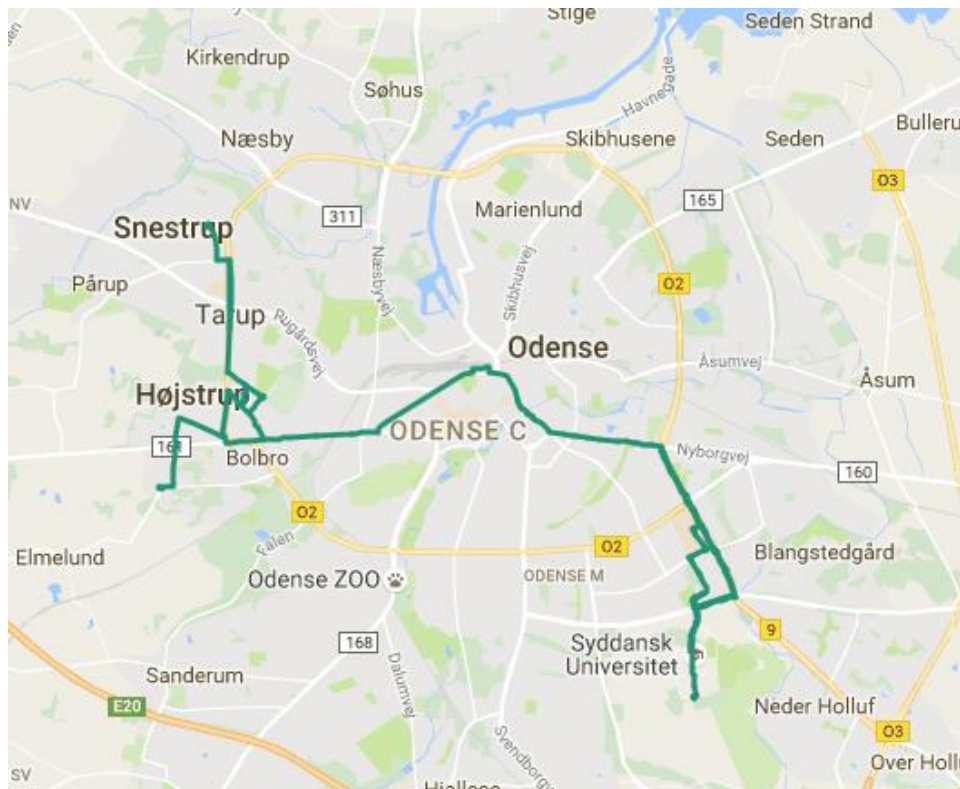
De henvendelser FynBus har modtaget om ordningen, handler om, at brugere i området mener, at den er ufleksibel, ikke dækker hele Næsby, at den er for dyr og mindre attraktiv end en bus samt ønsker om at erstatte den med en bus.

By- og Kulturforvaltningens anbefaling

Forvaltningen har bedt FynBus vurdere omkostningerne ved at oprette busforbindelse mellem Kirkendrup-Søhus og Tarup Center. FynBus vurderer, at der er tre muligheder. At lade en bus køre mellem:

1. Kirkendrup og Tarup Center (på strækning tidligere betjent af rute 11). Dette vil koste ca. 0,8 mio. kr. om året.
2. Søhus og Tarup Center (på strækning tidligere betjent af rute 71). Dette vil koste ca. 0,8 mio. kr. om året.
3. Søhus-Kirkendrup til Tarup Center. Det vil koste ca. 1,3 mio. kr. om året.

FynBus har desuden undersøgt, om rute 42 kan forlænges til Kirkendrup og Søhus. FynBus vurderer, at dette ikke er en god løsning, da ruten køres med ledbusser, der vil have svært ved at køre ad de smalle veje i Kirkendrup. Rute 42 kører på letbanestrækningen fra Syddansk Universitet til Tarup Center og ender i Snekstrup.



FynBus vurderer således, at de ovenstående muligheder er bedre alternativer, såfremt der skal indsættes en bus på ruten.

Til sammenligning har teletaxa-ordningen fra januar til og med juli i år medført en udgift for Odense Kommune på ca. 55.000 kr.

By- og Kulturforvaltningen og FynBus anbefaler ikke, at der indsættes en bus mellem Kirkendrup/Søhus og Tarup Center, da antallet af passagerer på ruten ikke ventes at stå mål med udgiften hertil. FynBus vurderer, at området er for lille til, at der er potentiale for at oprette en sådan busrute. Dette også set i betragtning af, at teletaxa-ordningen har haft kørsler til 40 adresser i Kirkendrup/Søhus.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler i stedet, at teletaxa-ordningen fortsætter mellem Kirkendrup/Søhus og Tarup Center. Med teletaxa-ordningen kan borgere blive kørt direkte fra deres hjem og til Tarup Center, og vurderes derfor at udgøre et godt tilbud for borgere i området. Yderligere skal det bemærkes, at der i forvejen er busbetjening i Kirkendrup/Søhus, så beboere i området har yderligere den mulighed, at de med skifte i centrum kan komme til Tarup Center med bus.

Text

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

Økonomi

Med strategi for kollektiv trafik tilføres rammen for den kollektive trafik i 2017 4.000.000 kr. ekstra. Såfremt By- og Kulturudvalget ønsker at oprette busforbindelse mellem Kirkendrup/Søhus og Tarup Center, skal midlerne findes indenfor denne ramme. Letbanearbejdets konsekvenser for driftsøkonomien i den kollektive trafik i 2017 kendes ikke endnu. Hvorvidt der skal omprioriteres som følge af det letbaneforberedende arbejde, er derfor også endnu uafklaret.

Konsekvenserne af letbanearbejdet i forhold til den kollektive trafik præsenteres for By- og Kulturudvalget, når konsekvenser for driftsøkonomien kendes.

Bilag

Høringssvar_Teletaxa i Kirkendrup_Ældrerådet

Punkt 9: Forsøg med medtagning af cykler i bybusserne

13.05.16-G01-32-16

Resume

FynBus har bedt om Odense Kommunes holdning til et forsøg med gratis medtagning af cykler i busser på Fyn, og om dette også skal gælde for bybusserne i Odense. FynBus foreslår, at det bliver gratis for alle passagerer at medbringe cykel i bussen udenfor morgenmyldretiden (efter kl. 9.00). Forsøget vil vare et år. By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at forsøget også indføres for bybusserne i Odense.

Kompetencen til at beslutte denne forsøgsordning ligger hos FynBus' bestyrelse. FynBus' bestyrelse har dog besluttet, at sagen skal drøftes med Odense Kommune før eventuel igangsætning af forsøget.

Ældrerådet og Handicaprådet har haft sagen i høring. Svarene er summeret op i sagsfremstillingen. De fulde høringssvar er vedlagt som bilag.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget anbefaler til FynBus' bestyrelse, at forsøg med gratis medtagning af cykler i busserne også igangsættes i Odense.

Beslutning

By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

FynBus foreslår, at gennemføre et etårigt forsøg med gratis medtagning af cykler udenfor morgenmyldretiden i busserne på Fyn og dermed også Odenses bybusser.

Cykelmedtagning bliver med forsøget ikke tilladt før kl. 9.00 af hensyn til driftsafviklingen i myldretiden. FynBus vurderer ikke, at det er nødvendigt med spærretid om eftermiddagen eller i weekenden. På forespørgsel fra By- og Kulturforvaltningen vurderer FynBus, at der ikke vil være problemer i at begrænse spærretiden på hverdage til tidsrummet kl. 6.00-9.00.

Forsøget er en fortsættelse og udvidelse af et tidligere forsøg, der har forløbet fra 2011 til nu, hvor gratis medtagning af cykler har været tilladt i bybusrute 81-83 (Skibhusene - Neder Holluf/Fraugde) samt 91-92 (Herluf Trolles Vej - Allesø/Lumby). Forsøget havde til formål at styrke muligheden for kombinationsrejser. Dette forsøg har været ledsaget af en række markedsføringstiltag såsom reklamer i busserne, ved stoppestederne samt målrettet information til campingpladser og lignende. Før dette forsøg har det ikke været tilladt at medbringe cykler i bybusserne i Odense. På baggrund af forsøget vurderes et potentiale for op til 20.000 flere kunder i bybusserne årligt, som følge af muligheden for at medtage cykler gratis.

På de regionale ruter er der i dag mulighed for at medtage sin cykel mod en betaling på 25 kr. Det vil også blive gratis at medbringe en cykel i de regionale ruter i forsøgsperioden.

Ifølge FynBus er kunderne generelt positive overfor ordningen på de ruter, som aktuelt medtager cykler.

På baggrund af det aktuelle forsøg, peger chauffører på, at der kan være konflikter mellem cykler, barnevogne og andre passagerer. For at undgå konflikter vil FynBus udarbejde et regelsæt for medtagning af cykler samt gennemføre adfærdskampagner. På sigt samarbejder FynBus med de øvrige trafikselskaber på at udvikle et reservationssystem, hvilket vil give mulighed for at garantere en plads i bussen til f.eks. cykel eller barnevogn.

FynBus har drøftet forslaget med udvidelsen til alle bybusruter med tillids- og arbejdsmiljørepræsentanter i Keolis, der er entreprenør på bybuskørslen i Odense. Derudover har sagen været forelagt Keolis' samarbejdsudvalg.

Chaufførernes bemærkninger indeholder følgende:

- Det skal klart fremgå af rejseregler, under hvilke forudsætninger det er muligt at medtage cyklen i bussen, herunder at det skal fremgå, hvor cyklen skal placeres i bussen.
- Det er passagerernes ansvar at sikre, at cyklen er fastgjort. Keolis oplyser i den forbindelse, at busserne vil blive udstyret således, at cyklerne kan fastspændes forsvarligt.
- Såfremt der skulle opstå uheld, skal det fortsat være Keolis' ansvarsforsikring, der træder ind. Keolis oplyser, at dette er normal praksis.
- Det anbefales, at begrænse cykler i myldretiden, så vi sikrer at flest mulige kan rejse, og forhindrer cykler i en fyldt bus, hvilket også kan medvirke til at undgå unødigt forsinkelse.

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at forsøget vil øge kombinationsrejser cykel-bus-cykel, både i forbindelse med transport til/fra arbejde og fritidsinteresser samt give en oplevelse af større fleksibilitet i transportmuligheder i ydertidspunkterne, hvor der ikke kører busser lige så ofte som i dagtimerne.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at forsøget igangsættes på ovenstående præmisser i Odense for at forbedre muligheden for at kombinere rejser med kollektiv trafik og cykel.

Ældrerådet forholder sig positivt til forsøget men pointerer, at det er vigtigt med et reservationssystem. Derudover bemærker de, at forsøget ikke må gå ud over tilgængeligheden og muligheden for at medtage rollator i bussen. Handicaprådet mener tilsvarende, at det er vigtigere med plads til kørestole, rollatorer, el-scootere og barnevogne end cykler og stiller spørgsmålstejn ved, om der overhovedet er plads til at medbringe cykler i bussen på grund af passagerer og bagage.

Ældrerådet og Handicaprådet fremhæver i deres høringssvar nogle potentielle problemstillinger. Dog forventer By- og Kulturforvaltningen, at en del af problematikkerne skal kunne håndteres ved regelsættet og på sigt reservationssystemet. Desuden er det vigtigt, at det bliver evalueret efter et år, således at der bliver fulgt op på de problemstillinger, der opstår.

FynBus arbejder på nuværende tidspunkt på at udarbejde et regelsæt med entydige regler, så eventuelle konfliktsituationer håndteres. Reservationssystemet er under udvikling, men når ikke at blive klar til dette forsøgsprojekt.

Text

Flere indbyggere i Odense

Forsøget kan underbygge muligheden for at vælge bæredygtige transportmidler på rejser i Odense.

Økonomi

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

Bilag

Ældrerådet_Høringssvar_Cykelmedtagning i bybusserne i Odense.doc

Handicaprådet_Høringssvar_Cykelmedtagning i bybusserne i Odense.doc

Punkt 10: Stopmønstre bybusser og regional kollektiv trafik

13.05.16-G01-2199-16

Resume

Direktør Carsten Hyldborg, FynBus, har foretræde for By- og Kulturudvalget med henblik på at fremlægge eventuel fremtidig koordinering af stopmønstre for den kollektive trafik i Odense herunder bybusser og regionale ruter.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget på baggrund af fremlæggelsen drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

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

Punkt 11: Opfølgning på ændringer ved køreplansskift august 2016

13.05.16-G01-35-16

Resume

By- og Kulturudvalget har på møde den 6/10 2015 vedtaget et nyt rutenet til indførsel pr. 7/8 2016 samt at afsætte midler til etablering af et knudepunkt i Ejlskovsgade.

By- og Kulturforvaltningen orienterede på møde den 16/8 2016 om konsekvenser ved ændringerne ved køreplansskiftet. På samme møde bad udvalget om en opfølgning på køreplansskiftet. Denne sag indeholder denne opfølgning.

Ældrerådet forholder sig negativt overfor de forringelser i form af nedlagte ruter, der er kommet ved køreplansskiftet 7/8 2016. Handicaprådet har ingen kommentarer.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

Formålet med justering af køreplansskiftet, der er gennemført 7/8 2016, er at indføre et rutenet, der understøtter den kommende letbane. Bl.a. er der nu oprettet en rute, der kører på letbanestrækningen fra Tarup til SDU.

Køreplanen er opbygget omkring følgende principper:

- Højest mulig frekvens på de centrale strækninger, da erfaringen er, at høj frekvensens øger antallet af passagerer.
- At rutenettet er det samme henover døgnet, ugen og året.
- Videreførelse af det dobbeltradiale princip. Hvilket betyder, at bydelene i forskellige ender af i Odense bliver bundet sammen af samme rute.

Generel vurdering af køreplansskiftet

Til trods for, at passagererne har skulle vænne sig til de nye holdepladser, nye rutenumre og nye ruteføringer vurderer FynBus, at køreplansskiftet er gået godt.

Generelt viser FynBus' erfaringer, at et køreplansskift medfører kundereaktioner. Selv ved mindre køreplansskift, hvor FynBus justerer i afgangstidspunkterne, får FynBus henvendelser.

Frem mod køreplansskiftet har FynBus forberedt en større kommunikationsindsats, der skal hjælpe passagererne i dagene op til og i de første uger med den nye køreplan, for at hjælpe passagererne igennem køreplansskiftet. Dette inkluderer en lang række tiltag såsom pressemeddelelser, annoncering, samt øget bemanning på Facebook og telefoner. Derudover var der personale til stede ved de tre terminaler ved Odense Banegård Center (OBC) til at vise passagerer vej og svare på spørgsmål både før og efter køreplansskiftet er trådt i kraft.

FynBus har opgjort kundehenvendelserne medio september. Disse er inddraget i nedenstående.

3 holdepladser ved Odense Banegård Center (OBC) og nye radialsammenbindinger

Med køreplansskiftet blev bussernes holdepladser ved OBC fordelt på OBC Østre Stationsvej (hvor busserne holdt samlet før køreplansskiftet 7/8 2016), Dannebrogsgade (den gamle rutebilstation) og knudepunktet i Ejlskovsgade. Ruterne, der er flyttet til Ejlskovsgade og Dannebrogsgade, er udvalgt med henblik på at sikre færrest mulige gener i det samlede kollektive trafiksystem.

Grunden til, at busserne pr. 7/8 2016 er fordelt over tre terminaler, er, at letbanearbejde på Østre Stationsvej betyder, at det ikke længere er muligt at få alle busserne ind og ud af terminalen ved Østre Stationsvej uden, at det vil medføre markante forsinkelser.

Af de henvendelser FynBus har modtaget fra kunder, drejer en forholdsvis stor del sig om bussernes fordeling på de tre holdepladser. Der udtrykkes i disse henvendelser generel utilfredshed med, at busserne holder forskellige steder samt den øgede gangafstand. FynBus har konstateret, at nogle passagerer skifter bus andre steder på turen end ved Odense Banegård Center.

Nogle henvendelser drejer sig om, at kunder oplever at rejsetiden øges, da korrespondancen er gået tabt. Det drejer sig primært om afgang på ruterne i Ejlskovsgade.

Hvis frekvensen fuldstændig skulle opretholdes terminalerne imellem, vil det kræve et meget langt ophold, hvilket ville forlænge rejsetiden for de passagerer, der skal videre på ruten end OBC. Derudover vil dette medføre en ekstraudgift. Desuden vurderer FynBus, at der ikke er plads på terminalerne, til at busserne kan have så lange ophold, da de dermed tager pladsen fra de busser, der kan komme efterfølgende. En del af forklaringen på den øgede rejsetid skyldes desuden, at der er lagt ekstra tid ind i køreplanen for de busser, der kører på strækninger med vejarbejde. Dermed får chaufførerne bedre mulighed for at overholde køreplanen, selvom vejarbejdet medfører forsinkelser. Derfor vil kunder opleve, at turen, også i køreplanen, tager længere tid end tidligere, men også at køreplanen overholdes.

Med køreplansskiftet er en del bydele bundet sammen på nye måder med ruterne. Dette er gjort for at optimere ruterne køreplanmæssigt. FynBus har modtaget en del henvendelser fra kunder, der er utilfredse med de nye sammenbindinger af bydele, idet den har medført, at de skal skifte bus undervejs på rejsen.

Det er naturligt, at nye sammenbindinger af bydele kan medføre, at nogle passagerer vil skulle foretage et skift. Det er samtidig værd at bemærke, at det for andre kunder har betydet, at de undgår et skift på deres rejse.

Med køreplansskiftet er nogle ruter nedlagt. Disse vil blive kommenteret i det nedenstående.

Torpegården

Den tidligere rute 11 har generelt været kendetegnet ved, at have få passagerer. Mens der i det overordnede kollektive transport-system i gennemsnit har været 38 passagerer pr. køreplantime (altså pr. time, hvor en busrute har medtaget passagerer), har rute 11 haft et snit på 13 passagerer pr. køreplantime på hele ruten Skt. Klemens-Torpegården-Kirkendrup.

Som følge af nedlæggelsen af rute 11 er busbetjeningen på Sommerfuglevej i Torpegården nedlagt. Passagerdata fra FynBus viser, at der var ca. 5-10 påstigninger pr. dag i Torpegården. På den øvrige strækning, hvor rute 11 har kørt, er der fortsat betjening ved andre ruter, som er vist på kortet. De røde strækninger viser, hvor der er busbetjening i dag, og den hvide stiplede linje er den tidligere rute 11.



Som følge af nedlæggelsen af rute 11 er busbetjeningen på Sommerfuglevej i Torpegården nedlagt. Passagerdata fra FynBus viser, at der var ca. 5-10 påstigninger pr. dag i Torpegården. På den øvrige strækning, hvor rute 11 har kørt, er der fortsat betjening ved andre ruter, som er vist på kortet.

Passagerer i Torpegården kan i dag benytte den regionale rute på Volderslevvej, der har 1-2 afgang i timen fra morgen til sen aften. Den tidligere rute 11 har haft 5 afgang om dagen på hverdage og 4 afgang på lørdage. Den regionale rute har dermed væsentlig bedre frekvens end den tidligere rute 11, dog er gangafstanden hertil længere. FynBus har modtaget ca. 20 henvendelser samt en underskriftindsamling som følge af nedlæggelsen af betjeningen i Torpegården.

På foranledning af spørgsmål fra By- og Kulturudvalget har FynBus desuden undersøgt, om rute 32 (som i dag har endestation i Skt. Klemens) vil kunne betjene både Skt. Klemens og Torpegården. FynBus vurderer, at ekstraudgiften ved dette er ca. 0,6 mio. kr. årligt. FynBus vurderer dog, at dette vil medføre passagerfrafald.

Hjallese

Med nedlæggelse af rute 28-29 fra OBC til Hjallese bliver en strækning i Hjallese (Odensevej-Hjallesegade) ikke længere betjent. Samtidig er også betjeningen af den vestlige del af Niels Bohrs Allé samt Munkebjergvej mellem Niels Bohrs Allé og Stærmosesgårdsvej nedlagt. University College Lillebælt, som ligger i den vestlige ende af Niels Bohrs Allé, betjenes nu fra Hjallesevej ved ruten til Højby. Der er her gjort klar til ledbusser på strækningen.

Nedenstående kort viser den del af den tidligere rute 28-29 (stiplet linje), der nu er nedlagt. Det nuværende rutenet er optegnet med rød.



For at betjene Hjallese har rute 28-29 tidligere kørt en sløjfe ad Odensevej-Svendborgvej-Hjallesegade-Svendborgvej. Ruten har været udfordret, da ruten skal passere jernbanen to gange på én tur rundt. Da bommene er nede i lang tid, skaber det forsinkelser, og gør det svært at lægge en køreplan. I forvejen er bussen "bundet af" en ankomsttid ved Odense Banegård Center, for at sikre skiftemuligheder til tog/bus.

I dag betjenes området fra Stenløsevej (2 afgang i timen formiddag og myldretid samt en afgang i timen aften) og Svendborgvej (3 afgang i timen formiddag, 4 i myldretid og 2 aften), samt af Svendborgbanen. Rute 28-29 har tidligere betjent området ved 1-2 afgang i timen fra 8-18.

Den tidligere rute 28-29 har haft et gennemsnitligt antal passagerer pr. køreplantage på 24 på hele ruten, mod et gennemsnit på 38 i det samlede kollektive trafiksystem (2015).

FynBus vurderer, at det vil koste ca. 3,6 mio. kr. pr. år, at betjene området med rute 28-29 med samme frekvens som tidligere.

FynBus har på baggrund af køreplansskiftet modtaget 25-50 kundehenvendelser om betjening af Hjallese.

Ruten har tidligere kørt ensrettet i området ved en sløjfe ad Odensevej-Hjallesegade-Svendborgvej. Letbaneforberedende arbejde på Hjallesegade medfører, at gaden ensrettes imod bussens køreretning – altså fra Svendborgvej mod Odensevej. Det betyder, at betjeningen af området bliver problematisk, da venstresving i krydset ved Odensevej/Svendborgvej anses som trafikfarligt for busser, da bussen har problemer med at svinge fra Odensevej. Hertil er der risiko for forsinkelser for bussen i krydset, da Svendborgvej er en trafikvej med meget trafik.

By- og Kulturforvaltningen har tidligere undersøgt, om en bus fra Højby kan betjene området. Dette giver samme problematik med to passager af jernbanen. Derudover vil dette medføre omvejskørsel for de passagerer, der sidder i bussen fra Højby. Erfaringer siger, at omvejskørsel og den længere køretid medfører passagerfrafald. Denne løsning vil på tilsvarende vis også blive påvirket af det letbaneforberedende arbejde.

Ring 2

Den tidligere rute 71 har betjent Ring 2 fra Snestrup til SDU. Med nedlæggelsen af ruten er der derfor ikke længere betjening på Ringvejen fra Bolbro til Munkebjergvej. Passagerer, der tidligere har benyttet denne rute, kan benytte en af de tværgående ruter på Sdr. Boulevard, Læssøegade og Hjallesevej eller en bus på Stærmosøgårdsvej. Rute 71 betjente også en del af Niels Bohrs Allé, der i dag ikke betjenes.

Nedenstående kort viser den tidligere rute 71-72 med hvid stiplede linje. Strækningen mellem Seden og Universitetet betjenes fortsat af rute 72, og har samme aftal afgang, som den tidligere rute 71-72 har haft på denne strækning.



FynBus har modtaget 50-75 kundesøvhendelser om nedlæggelse af rute 71. Ruten har bl.a. betjent Odense Universitetshospital (OUH). Sygehuset ligger dog på en radial, hvor der er god frekvens (ca. en bus hvert 10. minut i myldretiden), så der er stadig god mulighed for at komme til OUH.

FynBus anslår, at det vil koste 3,2 mio. kr. pr. år at genindsætte rute 71.

Tynde ture

Som led i omprioriteringen blev kørsel nedlagt på de tynde ture (mindre en 7 passagerer pr. køreplantime (altså passager pr. time den kører på ruten)). Blandt andet blev der i denne forbindelse fjernet afgang på ruten i Sanderum aften og tidlig morgen i weekenden. Dette har medført reaktioner fra nogle kunder, der har været vant til at benytte denne bus.

Merkørsel op til jul

Som led i strategitiltagene fra 2014 er indsat merkørsel på søndage op til jul.

FynBus har i dette køreplansskift glemt at medtage disse i køreplanen fra 7/8 2016. Disse blev i effektmålingen fra 2015 vurderet til at have lav effekt. By- og Kulturforvaltningen vurderer på baggrund af effektmålingen, at disse afgang ikke skal genindsættes. FynBus vurderer, at den samlede merudgift til 100–300.000 kr. afhængigt af indtægterne.

Åkonomi

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

Bilag

Høringssvar køreplanskifte 7. august _Eldrerådet.doc

Punkt 12: Trafik i Åløkke kvarteret

05.00.05-G01-4-16

Resume

Åløkke kvarterets grundejerforening har foretræde for By- og Kulturudvalget med henblik på at drøfte følgende temaer:

- Mellemgaden
- Tung gennemkørende trafik i Odense C

Grundejerforeningen har til udvalgets medlemmer fremsendt forslag de ønsker drøftet, samt bilag med to løsningsscenarier. Materialet er bilagt sagen.

Desuden er notat af 20/4 2015 udarbejdet af Niras vedrørende Mellemgaden vedlagt som bilag.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

Denne drøftelsessag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning og samlede serviceramme.

Bilag

Mellemgaden - løsning på langt sigt

Mellemgaden - på kort sigt

Vores oplæg ved mødet med By- og Kulturudvalget 11. oktober 2016

Notat fra Niras

Punkt 13: Prioritering af anlægsprojekter 2017

05.01.02-P20-2052-16

Resume

By- og Kulturudvalget skal drøfte prioritering af anlægsrammerne for 2017. Drøftelserne vil munde ud i en frigivelse af budgetterne til gennemførelse i 2017. Det drejer sig om anlægsbudgetter indenfor trafik, mobilitet og det grønne område.

Udvalget har lagt op til en komprimeret proces med drøftelsessag på udvalgsmøde i efteråret og med frigivelsessager omkring årsskiftet. Sådan kan projekterne starte op tidligere på året med deraf følgende større sandsynlighed for gennemførelse det pågældende år. Ved at udbyde i bedre tid forventes ligeledes bedre tilbud.

På mødet vil By- og Kulturforvaltningen gennemgå forslag til prioritering af de enkelte anlægsrammer.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

By- og Kulturudvalget udsatte sagen med henblik på nærmere belysning.

Udvalgsmedlem Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

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

Bilag

Anlægsbudget 2017-2020 Alle områder

Punkt 14: Navngivning af "Borgernes Hus"

00.00.00-G01-2886-15

Resume

Baggrund

Odense Byråd besluttede i forbindelse med indgåelsen af Budgetforliget i 2015 at realisere Borgernes Hus, der skal åbne dørene for publikum i løbet af 2017. Borgernes Hus vil sammen med eksempelvis letbanen, campusområdet og omdannelsen af den centrale bymidte medvirke til, at Odense udvikler sig fra at være en stor dansk by til at blive en dansk storby.

Borgernes Hus kommer til at rumme hovedbiblioteket, musikbiblioteket, visse dele af Borgerservice, Center for Civilsamfund samt Frivilligcenter Odense. Med denne sammensætning af permanente beboere skal huset være med til at nytænke måden, Odense Kommune og borgerne i fællesskab yder og skaber velfærd på.

Betegnelsen "Borgernes Hus" har gennem projektforløbet været en arbejdstitel, men det har ikke været hensigten, at arbejdstitlen nødvendigvis skulle være det endelige navn på det nye kultur- og medborgerhus. Da det er vigtigt, at huset får et markant, fængende og sigende navn, iværksættes der et forløb med både interne og eksterne ressourcer, der bl.a. fastlægger husets designlinje – herunder wayfinding, fysisk udtryk og identitet samt det fremtidige navn på huset.

Proces for udvælgelse af navnet

Der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af

- Interesserede borgere og brugere af de serviceydelser huset skal levere.
- Borgere, der tidligere har medvirket i workshops i forhold til etableringen af Borgernes Hus.
- Medarbejderrepræsentanter fra de fem enheder, der skal bebo huset.
- Interesserede medlemmer af henholdsvis Beskæftigelses- og Socialudvalget og By- og Kulturudvalget.
- Interesserede medlemmer af Ældrerådet, Mangfoldighedsrådet, Handicaprådet og Udsatterådet.
- Dansk Designcenter.
- Navneekspert fra SDU.

Arbejdsgruppen skal i forbindelse med en workshop udarbejde en række forslag til navne på Borgernes Hus.

Workshoppen faciliteres af designbureauet Stupid Studio, der også har hjulpet bl.a. Brandts, Odense Symfoniorkester, Nille's Coffee and Wine m.fl. i forbindelse med branding og identitetsskabelse. Stupid Studio understøttes af interne proceskræfter.

Workshoppen afsluttes med, at arbejdsgruppen udvælger de 3-5 bedste navne, der lægges ud til digital afstemning blandt byens beboere og andre interesserede i en tidsafgrænset periode.

Det forventes, at navnekonkurrencen er afsluttet inden årets udgang.

Grundlag for fremtidigt navn

Husets fremtidige navn skal afspejle:

- Skal være et hus, som inviterer en varieret skare af borgere og virksomheder indenfor, hvor dele af huset fungerer som en kulturel markedsplads fuld af aktivitet og liv.
- Huset skal varetage rollen som et moderne forsamlingshus, hvor mennesker mødes om fælles interesser på tværs af samfundslag, aldersgrupper, kulturer og religioner.
- Det er et hus for alle, hvor "ting kan ske".
- Selv om huset er kommunalt, skal det fremstå som borgernes hus og ikke kommunens hus.
- Man kommer i huset som borger, primært fordi man har lyst, og ikke fordi man skal.
- Huset er det sted, man henter viden og oplevelser, hvor man kan betjene og hjælpe sig selv eller lære at gøre det.
- Det er et sted, hvor man bidrager med egne ressourcer.
- Huset har et udviklingsmæssigt fokus, hvor nøgleordene er læring, formidling, aktivitet, fællesskab, samarbejde, skaberkraft og gensidig inspiration.
- Navnet kan være tilknyttet den historiske fortælling om Odense.
- Navnet kan være funktionsbeskrivende.

- Navnet kan være designbeskrivende.
- Navnet kan afspejle den bymæssige kontekst, huset er beliggende i.
- Navnet skal kunne indgå i en grafisk identitet og i generel markedsføring.
- Navnet kan afspejle husets centrale infrastrukturelle placering – både i forhold til tog, bus og letbane, men også i forhold til at binde de bynære havnearealer sammen med den historiske bykerne.
- Navnet kan afspejle, at huset bygger bro mellem kommunen, uddannelsesinstitutioner, erhvervs- og kulturlivet, og at det vil danne en moderne og innovativ ramme om både kulturelle og kommercielle aktiviteter midt i landet.

Punkt 15: Busknodepunkt på Ejlskovsgade - Fornyet behandling

05.01.00-G01-10-16

Resume

Punktet var dagsordenssat til By- og Kulturudvalgets møde den 20/9 2016, men blev udsat.

By- og Kulturudvalget har bedt forvaltningen orientere om, hvordan det nyetablerede busknodepunkt på Ejlskovsgade fungerer.

Til dette har forvaltningen udarbejdet vedhæftede notat, som dels beskriver baggrunden og beslutningen omkring etableringen, det beskriver de faktuelle forhold om knudepunktet, ligesom der følger en evaluering af, om busgaden kan åbnes op for biler igen.

Bilag

Notat Ejlskovsgade til udvalget 20-09-2016

Punkt 16: Orientering om forenkling af strategier i By- og Kulturforvaltningen

00.22.00-P35-12-16

Resume

By- og Kulturforvaltningen har igangsat en strategiforenklingsproces. Der gives på mødet en mundtlig orientering om processen.

By- og Kulturudvalget er tidligere blevet orienteret om strategiforenklingsprocessen den 5/4 2016.

Udvalget vil få en statusorientering igen den 13/12 2016.

Punkt 17: Orientering - diverse

00.22.00-P35-12-16

Resume

Orientering om aktuelle sager.

- Udvalgsmedlem Lars Havelund orienterer om deltagelse i IFLA 2016. Punktet er udsat fra By- og Kulturudvalgsmødet den 20/9 2016.
- Resultater af gennemført Trivselsundersøgelse
- Kerteminde Kommunes Vindmølleplan
- Rikkeminde
- Trafikale forhold på Svendsagervej

Bilag

Svendsagervej - trafikvurdering

Punkt 18: Lukket:

01.02.03-P15-2-15

Punkt 19: Lukket:

00.22.00-P35-9-16

Punkt 20: Løsningsscenarier for trafik i Vindegade

05.13.00-G01-166-16

Resume

På baggrund af henvendelser som er tilgået rådmanden for By- og Kulturforvaltningen, fra erhverv samt beboere og boligforeninger ved Vindegade, har forvaltningen vurderet, om trafikafviklingen på Vindegade kan blive bedre. Henvendelserne har givet anledning til at se på 5 forskellige scenarier for trafikafviklingen.

Vindegade er en meget central gade i bymidten. Den har en vigtig funktion i at afvikle trafikken i centrum og i at sikre en god fremkommelighed for bilister, sydgående busruter og cyklister. Vindegade er en del af Cykelringen og ses samtidig som central adgangsvej til mange parkeringspladser i centrum. Den nuværende ensretning begrænser adgangen til bl.a. parkeringsforhold ved Klostervej, Slotsgade og P-huset i Store Gråbrødrestræde.

Flere af de nærliggende restauranter ved Vindegade og en del beboere, ønsker en fredelig trafik på Vindegade, der samtidig opfylder god adgang til parkerings- og handlemuligheder. Cityforeningen ønsker en forbedret afvikling for den parkeringssøgende trafik.

Den nuværende udformning er en ensretning mod vest med cykelbaner i begge retninger. Udformningen blev godkendt af By- og Kulturudvalget i juni 2014. Det primære hensyn er afvikling af busser mod syd og vest. Busafvikling er det centrale element, da Vestre Stationsvej under etablering af letbanen altid er ensrettet mod Odense Banegård Center. Bussernes køreretning i Vindegade må derfor altid være modsat køreretningen på Vestre Stationsvej.

Planen for etablering af letbanen på Vestre Stationsvej:

- Frem til efteråret 2017 - Vestre Stationsvej er dobbeltrettet nu og frem til efteråret 2017.
- Efterår 2017 - etablering af letbanen og Vestre Stationsvej ensrettes mod Odense Banegård Center.

Der er i denne sag vedlagt en udtalelse fra Cityforeningen.

INDSTILLING

By- og Kulturforvaltningen indstiller at udvalget godkender, at den aktuelle situation bibeholdes – hvor Vindegade er ensrettet mod vest mellem Klostervej og Grønnegade – og at der ikke foretages yderligere ændringer for trafik i Vindegade, før letbanen er etableret på Vestre Stationsvej og Østre Stationsvej.

Beslutning

Rådmand Jane Jegind, udvalgsmedlemmerne Lars Havelund, Peter Rahbæk Juel, Anders W. Berthelsen og Per Berga Rasmussen stiller følgende ændringsforslag:

1. Der laves en midlertidig løsning med udgangspunkt i scenarie 2, der evalueres efter et halvt år. By- og Kulturforvaltningen monitorerer og evaluerer løbende ordningen undervejs. Løsningen finansieres af udvalgets ramme til vejregulering.

Rådmand Jane Jegind, udvalgsmedlemmerne Lars Havelund, Peter Rahbæk Juel, Anders W. Berthelsen og Per Berga Rasmussen stemmer for ændringsforslaget.

Udvalgsmedlem Brian Dybro stemmer imod.

Ændringsforslaget er dermed godkendt.

Pernille Bendixen deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

På det smalle stykke imellem Grønnegade og Kongensgade er Vindegade kun 7 meter bred. Dette giver ikke plads til dobbeltrettet biltrafik, når der også skal være busser og cykler. Vejdirektoratets anbefaling er, at når trafikken overstiger

6.000 biler/døgn, bør der etableres cykelstier, medmindre hastigheden holdes på maks. 30 km/t. Trafiktællinger fra september 2016 viser, at der i dag kører 7.400 biler/hverdagsdøgn ved Vindegade nr. 95.

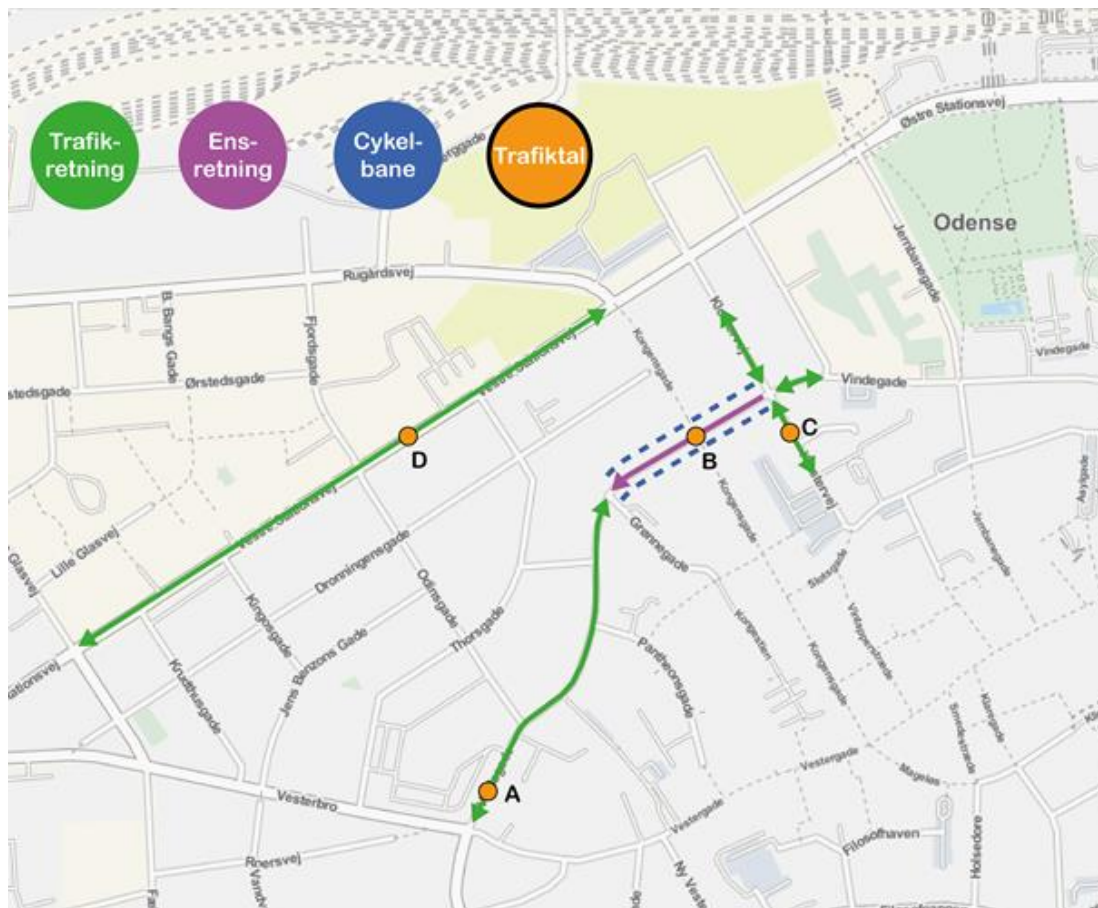
I forhold til trafikssikkerhed, så er hastighederne ad Vindegade i gennemsnit på 34,7 km/t, hvor 15 % kører over 42,2 km/t. I 2016 etableres en 40 km/t zone på Vindegade mellem Grønnegade og Vesterbro. Der er siden 2012 sket 4 ikke alvorlige færdselsuheld på Vindegade på 4 forskellige steder.

Der er en række modsatrettede forhold, som skal afvejes imod hinanden:

- Bymiljøet omfatter støj og mulighed for udeservering mv. Borgere og beboerforeninger har over for By- og Kulturforvaltningen udtrykt ønske om, at mindske trafikmængden og dermed også trafikstøjen i Vindegade og i stedet etablere mere opholdsegnete udearealer og en cykelgade eller busgade på strækningen. Erhverv på strækningen mellem Klostervej og Grønnegade ønsker bedre muligheder for udeservering.
- Erhvervshensyn omfatter adgang for kunder og varelevering. Sammen om Centrum og Cityforeningen anbefaler Vindegade åbnet for trafik fra vest mod øst (fra Føtex mod Teateret), minimum frem til Klostervej.
- Den kollektive trafik er af tidsmæssige og økonomiske grunde afhængige af, at kunne benytte Vindegade som alternativ rute i den ene retning i stedet for Vestre Stationsvej. Trafikafviklingsgruppen i FynBus-regi har efterspurgt udtalelser fra chaufførerne og kan konstatere, at der siden ensretningen af Vindegade mellem Klostervej og Grønnegade ikke har været de store udfordringer ud over, hvad der må forventes, når der skal køre blandet trafik i snævert gaderum. Der kører i dag 149 busser/hverdag og Citybussen benytter Vindegade 6 gange pr. time mellem kl. 09:00-17:00.
- Med en ensretning af trafikken kan de eksisterende cykelbaner fastholdes.
- Fyns Politi har samtidig godkendt den eksisterende løsning og anbefalet, at ærindekørsel imod ensretningen ikke er tilladt.

På baggrund af henvendelser til By- og Kulturforvaltningen og møder med interessenterne i sagen er der opstillet 5 mulige scenarier for Vindegades fremtidige funktion og udformning:

1. Den aktuelle situation bibeholdes



Trafiktal for scenarie 1 - Antal biler/hverdagsdøgn

A:	11.200
B:	4.300
C:	3.300
D:	7.000

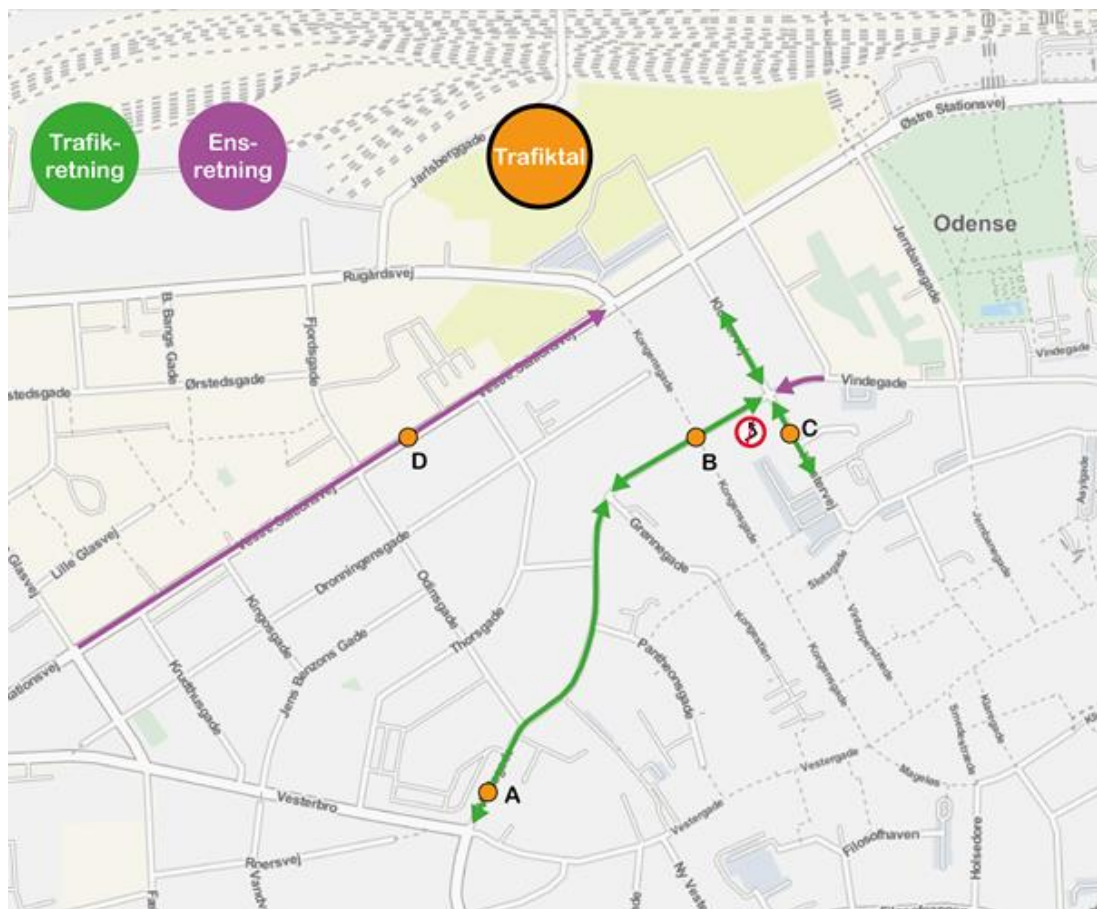
Trafikale konsekvenser:

- Vindegade er ensrettet mod vest mellem Grønnegade og Klostervej.
- Den samlede trafikmængde i Vindegade ved Vesterbro forventes at forblive stabil.
- Der er størst kødannelse i krydset ved Føtex.
- Omvejskørsler sker primært via Vestre Stationsvej og ringvejene.

Trafiksikkerhed:

- Uændret

2. Vindegade åbnet for trafik fra vest til Klostervej



Trafiktal for scenarie 2 - Antal biler/hverdagsdøgn

A:	20.000
B:	15.500

C:	10.000
D:	3.300

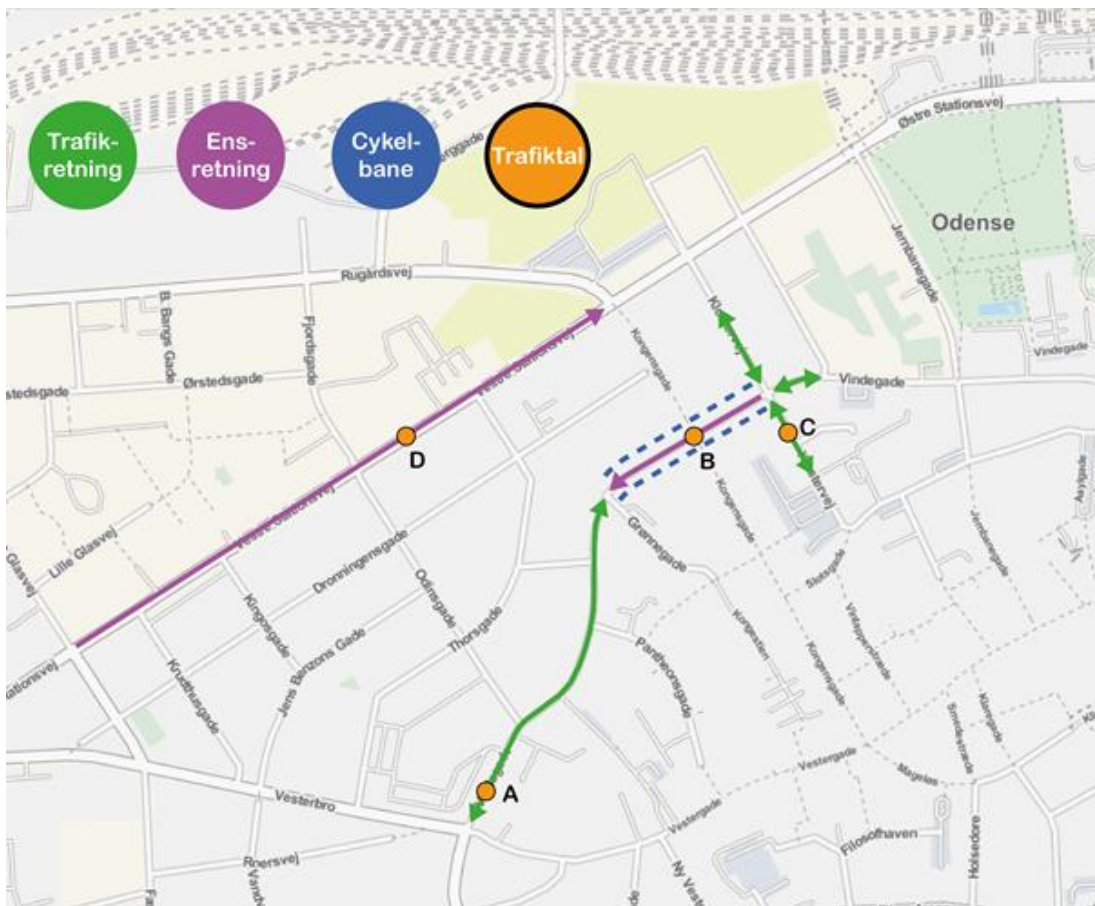
Trafikale konsekvenser:

- Vindegade er ensrettet mod øst mellem Grønnegade og Klostervej.
- Der er kødannelser i krydset ved Føtex og Klostervej, som overstiger krydsets kapacitet.
- Det er ikke muligt at opretholde cykelbanerne pga. dobbeltrettet trafik.
- Mulighed for at nedlægge p-pladser ved HK, da dette vil skabe mere plads.
- Citybussen kan evt. undlade at stoppe ved "Den Smagløse Café", da dette kan give trafikprop.
- Løsningen vil give flere adgangsveje til og fra Grønnegade.

Trafiksikkerhed:

- Det er mindre sikkert at færdes i Vindegade som cyklist og blød trafikant pga. trafikmængden.
- Der kan opstå farlige situationer for busser, biler og cyklister, som skal flette ind mellem hinanden.
- Dette scenarie kan på grund af trafikmængden og vejprofilet i Vindegade ikke anbefales som en løsning.

3. Busgade i Vindegade mellem Klostervej og Grønnegade



Trafiktal for scenarie 3 - Antal biler/hverdagsdøgn

A:	8.000
B:	0
C:	2.500

D: 9.200

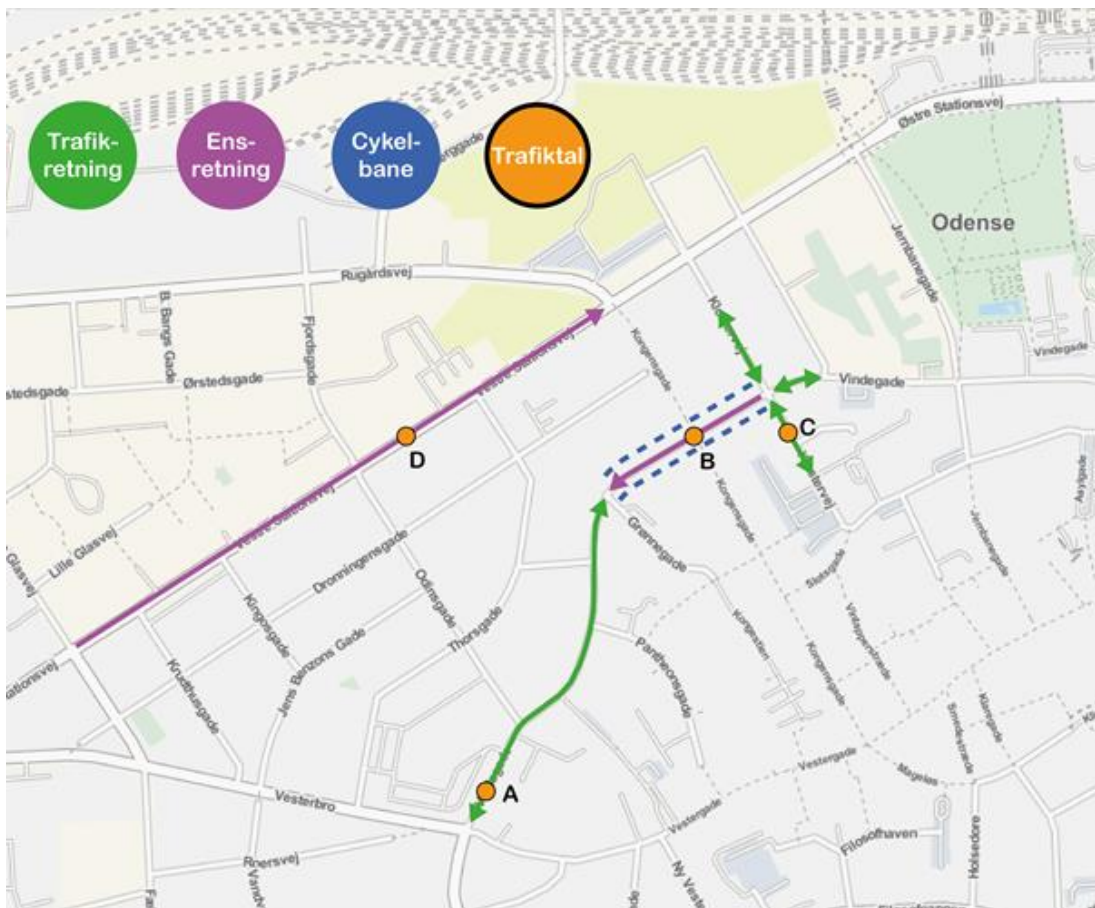
Trafikale konsekvenser:

- Den samlede trafikmængde i Vindegade ved Vesterbro forventes at falde med 30 % til ca. 7000 biler/døgn.
- En faldende trafikmængde giver samtidig mindre trafikstøj.
- By- og Kulturforvaltningen forventer, at bilister vil benytte Vestre Stationsvej eller Ring 1 som omkørselsvej. Det er som udgangspunkt en god ting, at trafikken benytter ringvejene. Dog vil kapaciteten på Ring 1 blive belastet uhensigtsmæssigt meget under etableringen af letbanen på Vestre Stationsvej - specielt på Toldbodgade og Åløkke Allé.

Trafiksikkerhed:

- Øget trafiksikkerhed på grund af lavere trafikmængde, hvis hastigheden forbliver uændret (en øget afstand mellem trafikanterne kan dog eventuelt resultere i øgede hastigheder).

4. Færre busser i Vindegade



Trafiktal for scenarie 4 - Antal biler/hverdagsdøgn

A:	11.200
B:	4.300
C:	3.300
D:	7.000

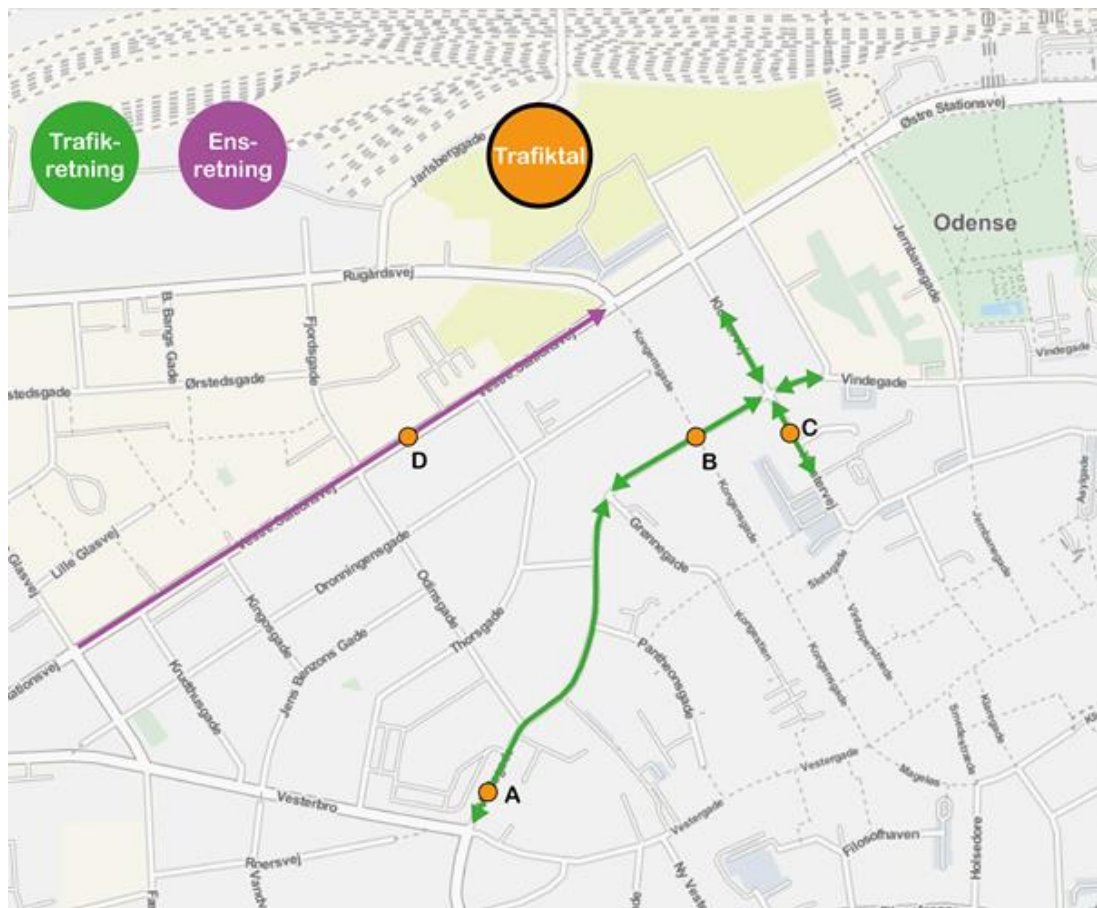
Trafikale konsekvenser:

- En faldende trafikmængde giver samtidig mindre trafikstøj.
- Busserne må finde omkørsler og belaster derved det øvrige vejnet som beskrevet i scenarie 3.
- Færre busser på strækningen medfører faldende service af buspassagerer i centrum.

Trafiksikkerhed:

- Øget trafiksikkerhed på grund af lavere trafikmængde, hvis hastigheden forbliver uændret (en øget afstand mellem trafikanterne kan dog eventuelt resultere i øgede hastigheder).

5. Dobbeltrettet trafik i Vindegade



Trafiktal for scenarie 5 - Antal biler/hverdagsdøgn

A:	20.800
B:	17.000
C:	5.200
D:	3.300

Trafikale konsekvenser:

- Dette scenarie var en del af udvalgssagen tilbage i juni 2014, som blev valgt fra til fordel for den eksisterende løsning.
- Trafikmængderne på vejstrækningen forventes at stige og overbelaste Vindegades kapacitet.
- Det er ikke muligt at opretholde cykelbanerne pga. dobbeltrettet trafik.
- Mulighed for at nedlægge p-pladser ved HK, da dette vil skabe mere plads.

- Citybussen kan evt. undlade at stoppe ved "Den Smagløse Café", da dette kan give trafikprop.
- Løsningen vil give flere adgangsveje til og fra Grønnegade.
- Mulighed for kortere busrute for busser der skal sydpå.
- Kortere ruter er en fordel for op til ca. 120 busser/hverdag ekstra i Vindegade, hvis udvalget beslutter at ruterne skal køre ad Vindegade.

Trafiksikkerhed:

- Det er mindre sikkert at færdes i Vindegade som cyklist og blød trafikant pga. trafikmængden.
- Der kan opstå farlige situationer for busser, biler og cyklister, som skal flette ind mellem hinanden.
- Dette scenarie kan på grund af trafikmængden og vejprofilet i Vindegade ikke anbefales som en løsning.

Afsluttende bemærkning

By- og Kulturforvaltningen vurderer, at Vindegade har en afgørende betydning for trafikafvikling i Odense centrum. Derfor anbefaler forvaltningen, at trafikafviklingen prioriteres højere end at finde nye løsninger for trafikmængden i Vindegade. By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at den eksisterende løsning bibeholdes frem til 2019, hvor etableringen af letbanen på Vestre Stationsvej er færdig.

Til den tid kender By- og Kulturforvaltningen det fremtidige trafikbillede. Det vil til den tid være relevant at udtænke eventuelle ændringer for trafikafviklingen i Vindegade.

By- og Kulturforvaltningen har en tæt dialog med interessenterne i sagen vedr. ønsker og kommentarer omkring trafik i Vindegade. Det drejer sig om:

- Beboere
- Vesterbro-arbejdsgruppen
- Cityforeningen
- Sammen om Centrum
- Erhverv
- Trafikafviklingsgruppen
- Dansk Cyklistforbund
- Fyns Politi

Text

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

Økonomi

Scenarie 1 - Aktuelle situation:

- Ingen økonomisk konsekvens.

Scenarie 2 - Vindegade åbnet for trafik fra vest til Klostervej:

- Midlertidig løsning inden jul 2016 ca. 200.000 kr.

Scenarie 3 - Busgade i Vindegade mellem Klostervej og Grønnegade:

- Ingen økonomisk konsekvens.

Scenarie 4 - Færre busser i Vindegade:

- Forvaltningen og FynBus vil undersøge, hvilke ruter, der bedst kan flyttes med henblik på de passagermæssige- og økonomiske konsekvenser.

Scenarie 5 - Dobbeltrettet trafik i Vindegade:

- Midlertidig løsning inden jul 2016 100.000 - 200.000 kr.

Bilag

Trafik i Vindegade