

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 13-03-2024

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

Mødested Slottet, Rosen, Indgang C, 1. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Igangsætning af åbningstræk med løft af byrumskvalitet i implementeringen af Grøn Mobilitetsplan.....	4
B-sag: Tilbagekøb af regional weekendkørsel.....	11
C-sag: Kommuneplan 2024 ekskursion: Byudvikling med omtanke.....	15
C-sag: Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.....	17
D-sag: Aktuelle sager.....	23

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

01.30.00-G01-137-23

Resume

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 13. marts 2024.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

Fraværende Mark Grossmann

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

01.30.10-P15-1-22

Resume

Denne sag handler om implementeringen af Grøn Mobilitetsplan.

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

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

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

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

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

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

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

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

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

Indstilling

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

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

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

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

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

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

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

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

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

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

For det andet skal planen bidrage til målet om et klimaneutralt Odense i 2030 gennem en reduktion af CO₂-udledningen fra transporten på 100.000 ton. Det skal ske ved, at flere cykler, går eller bruger kollektiv transport.

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

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

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

Igangsætning af tre nye åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan

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

Åbningstræk: Bedre forhold for fodgængere og cyklister i Jernbanegade

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

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

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

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

Åbningstræk: Sommergader/Living streets

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

Midlerne flyttes til By- og Kulturudvalget.

Åbningstræk: Tilgængelighed til parkeringsanlæg i bymidten

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

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

Fokus på byrumskvalitet i allerede igangsatte åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan

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

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

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

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

Midler til det samlede arbejde med Grøn mobilitetsplan

På mødet den 29. august 2023 godkendte Klima- og Miljøudvalget ansættelsen af seks årsværk til understøttelse af arbejdet med Grøn Mobilitetsplan og drøftede finansiering til de seks årsværk i 2024. Med denne sag følges der op på

drøftelsen i Klima- og Miljøudvalget gennem med indstilling om, at byrådet frigiver 3,5 mio. kr. fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan i 2024 til projektledelse af åbningstræk, demokratisk samtale med byen, mobilitetsplanlægning, monitorering, evaluering og kommunikation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fremdrift i implementeringen af Grøn Mobilitetsplan

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

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

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

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

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

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

Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn Mobilitetsplan

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

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

Økonomi

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

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

Økonomi-overblik

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

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

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

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

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

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

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

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

Fraværende Mark Grossmann

Punkt 3: B-sag: Tilbagekøb af regional weekendkørsel

13.05.16-G01-15-24

Resume

Denne sag handler om den kollektive trafik i Odense.

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

FynBus har for nylig offentliggjort et nyt regionalt rutenet for den samlede regionale kollektive trafik på Fyn fra august 2024. Heri har FynBus lagt op til, at weekendkørsel på rute 110, 130 og 195 nedlægges.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget træffe beslutning om tilbagekøb af kørsel i weekender på tre konkrete regionale busruter. Klima- og Miljøudvalget drøftede samme sag på mødet den 27. februar 2024.

Tilbagekøbene vil følge byrådets ambitioner både i forhold til at øge frekvensen på de direkte ruter i byen, hvor der er et betydeligt passagergrundlag på ruterne. Samtidig har de foreslåede ruter en meget høj selvfinansieringsgrad.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Tilbagekøbet af weekendkørslen på de tre regionale busruter forventes at øge tilgængeligheden af kollektiv transport for odenseanere og fynboer uden for myldretiden. Dette kan føre til en stigning i brugen af offentlig transport i weekenden fremfor privatbilisme, hvilket vil bidrage til at gøre Odense til en mere bæredygtig og miljøvenlig storby.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender tilbagekøbet af weekendkørsel på de tre regionale busruter.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

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

Klima- og Miljøudvalget vedtog i august 2023 en række omprioriteringer i den kollektive trafik i Odense. Budgettet til busruter med færrest passagerindtægter og dermed lav selvfinansieringsgrad blev omprioriteret til investering i højere frekvens på de ruter, hvor der er størst potentiale for flere passagerer og dermed størst selvfinansieringsgrad.

Selvfinansieringsgraden er forholdet mellem Odense Kommunes udgifter til busser og passagerindtægterne. Med andre ord er selvfinansieringsgraden et udtryk for i hvor høj grad, omkostninger til bussen dækkes af passagerbetalingen.

Odense Byråd har med Budget 2024 afsat en yderligere driftsbevilling på 10,0 mio. kr. årligt i 2024-2025 under Klima- og Miljøudvalget til investering i bybusserne til styrkelse af den kollektive trafik. Bevillingen skal sikre, at selvfinansieringsgraden på sigt øges, så den kollektive trafik i fremtiden får en mere sikker økonomisk drift.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget træffe beslutning om tilbagekøb af weekendkørsel på udvalgte regionale ruter med høj selvfinansieringsgrad. Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen på mødet den 27. februar 2024.

FynBus' masterplan for den regionale kollektive trafik

På baggrund af faldende passagertal og stigende omkostninger har FynBus udarbejdet en ny regional masterplan for den regionale kollektive trafik på Fyn.

Masterplanen blev godkendt af FynBus' bestyrelse den 19. januar 2024 og indeholder et nyt regionalt rutenet for den regionale busdrift på Fyn. Planen implementeres den 4. august 2024.

Masterplanen er rammen for udviklingen af den regionale kollektive trafik frem til udgangen af 2026. Udgangspunktet i planen er, at frekvensen sættes op på ruter med størst passagerpotentiale, mens frekvensen sættes ned på ruter med mindst passagerpotentiale.

Klima- og Miljøudvalget har tidligere drøftet den regionale masterplan, senest på mødet den 21. november 2023. Masterplanens konsekvenserne for Odense Kommune er beskrevet nærmere i bilag 1.

Mulighed for tilbagekøb på tre konkrete ruter

Som en del af masterplanen er der lagt op til, at weekendkørsel på følgende ruter nedlægges:

- Rute 110: Assens - Haarby - Skt. Klemens - Hjalles St. - OBC.
- Rute 130: Haarby - Aarup - Vissenbjerg - Hauges Plads - OBC.
- Rute 195: Nyborg - Langeskov - Korslække - OBC.

Ruterne har dog generelt en høj selvfinansieringsgrad i weekenderne på mellem 58 og 68 %.

Til sammenligning ligger bybusruterne med den højeste selvfinansieringsgrad i Odense på ca. 30 % i løbet af hele driftsdøgnet.

På den baggrund indstiller Klima- og Miljøforvaltningen, at udvalget godkender tilbagekøb af kørsel på de tre ruter.

Odense Kommunes tilbagekøb forudsætter, at de øvrige fynske kommuner kan tilslutte sig tilbagekøbet.

Billede: Oversigt over selvfinansieringsgrad for udvalgte regionale ruter i weekenden.

Rute	Strækning	Selvfinansieringsgrad
110	Assens-Haarby-Skt. Klemens-OBC	58%
130	Haarby-Aarup-Vissenbjerg-OBC	58%
195	Nyborg-Langeskov-OBC	68%
	Gennemsnit på de tre ruter	62%

Model for tilbagekøb

For rute 110 og 130 er der mulighed for tilbagekøb af al weekendkørselen, mens det for rute 195 gælder weekendkørslen mellem kl. 8.00 og 23.00. Natbus og tidlig weekendkørsel vil fortsat frafalde rute 195.

Tilbagekøbet af de beskrevne ruter koster samlet ca. 0,7 mio. kr. i årlige nettoudgifter for Odense Kommune med et forventet passagertal på ca. 142.300 årligt på hele strækningen.

FynBus har foreslået en model, hvor regionen betaler for weekendkørslen fra den 1. august 2024 til årets udgang for de ruter, hvor kommunerne beslutter tilbagekøb fra den 1. januar 2025. Dette sikrer, at kommunerne har mulighed for at indarbejde udgiften i budget 2025.

Billede: Oversigt over mulige tilbagekøb fordelt på respektive ruter.

Rute	Anbefalet genkøb	Odense Kommunes nettoudgift (årligt)	I alt for hele genkøbet (årligt)	Tilgodesete passagerer årligt
Rute 110	Al weekend	257.000 kr.	572.000 kr.	41.000
Rute 130	Al weekend	275.000 kr.	585.000 kr.	41.100
Rute 195	Weekend 8-23	155.000 kr.	498.000 kr.	60.200
I alt		687.000 kr.	1.655.000 kr.	142.300

Note: De tilgodesete passagerer årligt er for hele ruten på de pågældende afgange.

Økonomi

I 2025 finansieres genkøbet af de 10 mio. kr., der i Budget 2024 blev givet til investering i bybusserne til styrkelse af den kollektive trafik både for 2024 og 2025. Med tilrettelæggelsen af nyt Bynet 2025 skal finansieringen ses i sammenhæng med finansiering af det samlede bynet gældende fra 2026.

Bilag

Regional masterplans betydning for Odense Kommune

Fraværende Mark Grossmann

Punkt 4: C-sag: Kommuneplan 2024 ekskursion: Byudvikling med omtanke

01.02.03-P15-3-22

Resume

Denne sag handler om en fælles tur for Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget i relation til udarbejdelsen af Kommuneplan 2024-2036.

Temaet for turen er "Byudvikling med omtanke" og har fokus på kampen om pladsen.

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

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget på fælles tur med By- og Kulturudvalget som en del af udarbejdelsen af Kommuneplan 2024-2036. Turen har temaet "Byudvikling med Omtanke" og har fokus på kampen om pladsen.

By- og Kulturudvalget har jf. Odense Kommunes styrelsesvedtægt ansvaret for kommuneplanen. Klima- og Miljøudvalget er inviteret med på denne tur, fordi temaerne for turen i høj grad overlapper Klima- og Miljøudvalgets ansvarsområder.

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

Programmet for tematuren er:

- 08.30-09.00: Velkommen og introduktion til dagens temaer (lokale: Rosen, Slottet)
- 09.00-10.15: Fremtidens arealanvendelse i det åbne land
- 10.30-11.30: Grøn mobilitet og klimatiltag i kanten af byen
- 11.30-12.30: Prioritering af pladsen i bymidten

Se nærmere i vedlagte programhæfte. Når turen er afsluttet, vil udvalget behandle de øvrige punkter på dagsordenen for mødet.

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

På et senere møde vender forvaltningen tilbage med en opsamling på dialogen på tematuren, som kan drøftes og godkendes i Klima- og Miljøudvalget.

Turen er den sidste af fire temature, som By- og Kulturudvalget har været på i relation til udarbejdelsen af Kommuneplan 2024-2036.

Økonomi

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

Bilag

Programhæfte - Tematur 4 om Kommuneplan 2024 - Byudvikling med omtanke

Fraværende Mark Grossmann, Abdirashid Abdi

Punkt 5: C-sag: Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard

05.00.00-G01-95-23

Resume

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

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

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

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

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

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

Indstilling

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

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

Sagsfremstilling

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

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

For det andet skal planen bidrage til målet om et klimaneutralt Odense i 2030 gennem en reduktion af CO₂-udledningen fra transporten på 100.000 ton. Det skal ske ved, at flere cykler, går eller bruger kollektiv transport.

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

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

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

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

Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard

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

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

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

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

Mulige trafikale konsekvenser af busbanerne

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

Fremkommelighed for busser og den øvrige trafik

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

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

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

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

Krydset ved Sdr. Boulevard og Krügersvej

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

Krydset ved Sdr. Boulevard og Ringvejen

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

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

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

Krydset ved Hunderupskolen

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

Krydset ved Sdr. Boulevard og Kastanievej

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

Parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen

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

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

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

Udrykning, renovation og taxakørsel

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

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

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

Anlægsomkostninger for busbaner og busprioritering

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

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

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

Forslag til yderligere delprojekter på strækningen

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

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

Tilvalg 1: Fremskudt stoppested, Ansgar Anlæg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Tidsplan for projekterne

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

Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn mobilitetsplan

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

Økonomi

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

Bilag

2024.03.13 Sdr. Boulevard - bilag V2

Fraværende Mark Grossmann

Punkt 6: D-sag: Aktuelle sager

01.30.00-G01-137-23

Resume

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i mødet.

Fraværende Mark Grossmann