

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 24-09-2024

Mødedato Tirsdag d. 24. september 2024 kl. 08:30

Mødested Udvalgsværelset, Nørregade 36

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Opdatering af hjemmel og kompetence til udstedelse af påbud vedrørende sprøjteforbud mv.....	4
B-sag: Omdannelse af p-plads ved Odense Slot.....	7
B-sag: Revision af Klimatilpasningsplan 2024.....	13
B-sag: Start på miljøkonsekvensvurderingsproces for Banebyen i Odense centrum.....	17
B-sag: Kontrollører i bybus og letbane.....	20
C-sag: Plan22 + Bygherreguide - drøftelse af guidens indhold og principper.....	23
C-sag: Evaluering af teletaxaløsninger.....	26
D-sag: Status på kollektiv trafik.....	28
D-sag: Fællesmøde mellem Klima- og Miljøudvalget og forvaltningsudvalget.....	31
D-sag: Orientering om revision af kommuneplanen.....	32
D-sag: Miljø- og klimabelastning fra landbrug i Odense.....	34
D-sag: Aktuelle sager.....	35

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

01.30.00-G01-137-23

Resume

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 24. september 2024.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Punkt 2: Opdatering af hjemmel og kompetence til udstedelse af påbud vedrørende sprøjteforbud mv.

09.08.24-K08-1-20

Resume

Denne sag handler om, at der er tilføjet en ny paragraf i miljøbeskyttelsesloven (§ 24 a), der forpligter kommunen til at give påbud om sprøjtefri drift inden for boringsnære beskyttelsesområder (BNBO), hvis det vurderes, at der er behov for indsatser til beskyttelse af grundvandet.

Odense Byråd traf den 27. oktober 2021 beslutning om, at der skal udstedes sprøjteforbud efter miljøbeskyttelseslovens § 26 a, om grundvandsbeskyttende indsatser i de boringsnære beskyttelsesområder, i Odense Kommune.

Byrådets beslutning skal med denne sag vedtages at omfatte den nye § 24 a, så Klima- og Miljøforvaltningen får hjemmel til at udstede påbud om sprøjtefri drift, inden for de boringsnære beskyttelsesområder, også efter denne paragraf.

Byrådet vedtog endvidere, at det er vandværkerne der skal afholde udgiften til erstatning til lodsejerne, på baggrund af påbud udstedt jf. § 26 a. Vandværkerne vil også afholde udgiften til erstatning, som følge af udstedelse af påbud på baggrund af den ny § 24 a.

Effekt

Et sundere Odense

Beskyttelse af BNBO er medvirkende til at sikre rent drikkevand for fremtidens generationer, og således med til at sikre sundheden for Odense Kommunes borgere.

En storby i vækst

Beskyttelse af BNBO'erne er med til at sikre vandforsyningen i hele Odense kommune og dermed også til de nye boligområder, der allerede er bebygget og de områder, som er planlagt.

En klima- og miljøvenlig storby

Effektmålsindikator: Grundvandsbeskyttet areal. Indsats vil bidrage til målet om 100 ekstra hektar grundvandsbeskyttet areal nås.

Indstilling

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

1. Klima- og Miljøforvaltningen bemyndiges til at udstede påbud efter miljøbeskyttelseslovens §§ 24 a og 26 a.
2. Vandværkerne skal afholde udgiften til erstatning som følge af udstedelse af påbud efter vedtaget indsatsplan, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 24 a og 26 a og vandforsyningslovens § 13 d.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

Sagsfremstilling

Odense Byråd traf den 27. oktober 2021, efter indstilling fra By- og Kulturforvaltningen, en principiel beslutning om at bemyndige forvaltningen til at give påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 26 a, om grundvandsbeskyttende indsatser (sprøjteforbud), i de boringsnære beskyttelsesområder, i Odense Kommune.

Byrådets ønske om at påbyde sprøjteforbud jf. § 26 a i Miljøbeskyttelsesloven skal med denne sag vedtages også at omfatte § 24 a.

Tilføjelsen af den ny paragraf medfører, at der skal træffes en ny beslutning, såfremt byrådet ønsker at bevare den samme mulighed som hidtil, for at udstede påbud om ophør af sprøjtning inden for de boringsnære beskyttelsesområder (BNBO).

Vandværkerne skal fortsat afholde udgiften til erstatning, som følge af udstedelse af påbud efter vedtaget indsatsplan, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 24 a og 26 a og vandforsyningslovens § 13 d.

Baggrund

Fra den 1. juli 2024 er der indført en ny paragraf (24 a) i miljøbeskyttelsesloven. Jf. miljøbeskyttelseslovens § 24 a skal kommunerne give påbud eller nedlægge forbud mod erhvervsmæssig anvendelse af pesticider inden for et boringsnært beskyttelsesområde, såfremt den risikovurdering, der skal laves efter vandforsyningslovens § 13 e og ”Bekendtgørelse om vurdering af boringsnære beskyttelsesområder og indberetning” viser, at der er behov for en indsats til beskyttelse af drikkevandsinteresser.

Den nye § 24 a er afledt af fase 2 i statens indsats overfor pesticider i drikkevandet jf. tillægsaftalen til Pesticidstrategi 2017-2021.

Med denne indstilling udvides byrådets beslutning til også at omfatte den nye paragraf 24 a i Miljøbeskyttelsesloven således, at forvaltningen som hidtil er bemyndiget til at udstede påbud inden for BNBO. Dette er nødvendigt, for at sikre den nødvendige lovhjemmel.

Økonomi

Såfremt indstillingen følges, bliver regningen for erstatninger jf. vandforsyningsloven sendt til de vandværker, der har gavn af aftalerne. Derfor er det vandværkerne, som har udgifterne til de økonomiske aftaler, som skal indgås med de berørte lodsejere om sprøjteophør i BNBO'erne.

Der er dermed ingen økonomisk konsekvens for Odense Kommune, forbundet med en ny tilkendegivelse af villigheden til at udstede påbud om sprøjteophør.

Såfremt det ikke besluttes, at udgiften til erstatning afholdes af vandværkerne, påfalder denne udgift Odense Kommune, som skal findes inden for Klima- og Miljøforvaltningens ramme, og der skal udarbejdes en ny prioriteringssag.

Punkt 3: B-sag: Omdannelse af p-plads ved Odense Slot

01.30.10-G01-119-23

Resume

Denne sag omhandler omdannelse af Odense Slots p-plads med det formål at motivere og inspirere flere til at skifte til elbil. Etablering af ladeinfrastruktur centralt i byen er en vigtig brik i Odense Kommunes ambitiøse mål om, at mindst 40 % af alle biler i 2030 skal være eldrevne.

Omdannelsen af parkeringspladsen ved Odense Slot vil øge antallet af ladestandere i bymidten, og tilgodese elbilsejere med attraktive parkeringspladser i bymidten. Omdannelsen af parkeringspladsen er en del af den grønne mobilitetsplan.

Med denne sag anbefales, at størstedelen af parkeringspladserne på den offentlige del af pladsen i første etape omdannes til elbilsparkeering og de eksisterende offentligt tilgængelige ladestandere tidsbegrænses og fritages fra betaling. Pladser til handicapparkering, samt et område til udkørende funktioner omdannes ikke til elbilsparkeering.

I anden etape etableres yderligere 12-16 parkeringspladser med ladestandere, som er offentligt tilgængelige.

Klima- og Miljøudvalget drøftede på mødet den 27. august 2024 omdannelsen af parkeringspladsen. Forslaget i denne sag er tilpasset på baggrund af udvalgets drøftelse.

Klima- og Miljøudvalget som har det strategiske ansvar for mobiliteten og ladestanderstrategien træffer beslutning i sagen med udgangspunkt i at fremme elbilisme. By- og Kulturudvalget har ansvar for arealanvendelse og vejmyndighed, herunder parkering, og træffer beslutning i sagen med udgangspunkt i ændringer i disse forhold.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget beslutte igangsættelse af projektet, herunder dispensationsansøgning til Fredningsnævnet og igangsættelse af udbud af ladestandere.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Omdannelsen af parkeringspladsen ved Odense Slot har til formål at motivere og inspirere flere til at skifte til elbil. En stigning i andel af elbiler i Odense vil dels bidrage til en mindre forurening fra trafikken i Odense, samt en lavere CO₂-udledning fra transportområdet i kommunen.

På den måde bidrager denne sag til, at Odense kan blive en mere klima- og miljøvenlig storby.

Indstilling

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

1. Igangsætning af omdannelsen af Odense Slots p-plads i etaper, som beskrevet i sagen.
2. Alle pladser på den offentlige del af p-pladsen og alle pladser i området bag bom A (se kort i sagen) reserveres til elbiler fra 1. februar 2025, på nær p-pladser til handicapparkering.

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

3. Parkering på p-pladser med offentligt tilgængelige ladestander fritages for betaling, men begrænses til 3-timers parkering med krav om at bilen lades op i tidsbegrænsningen. For øvrige pladser uden ladestander fastholdes timetakst for elbiler.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Odense skal være klimaneutral senest i 2030. Det er et ambitiøst mål, som vil kræve store forandringer af odenseanernes hverdag. En forudsætning for at nå målet er, at mindst 40 % af bilerne i Odense i 2030 er eldrevne. Det kræver, at langt flere skifter benzin- eller dieselbilen ud med en elbil de kommende år.

Mange odenseanere bor dog i bymidten uden mulighed for privat ladestander. For både nuværende og kommende elbilsejere vil det være en stor fordel med central ladefacilitet i bymidten. Herudover kan reserverede parkeringspladser til elbiler i bymidten være med til at inspirere og motivere flere til at overveje at skifte til elbil.

Med Grøn mobilitetsplan er det besluttet, at parkeringspladsen ved Odense Slot skal omdannes til ren elbilsparkering bortset fra eksisterende handicapparkering og pladser til udkørende funktioner.

I denne sag skal udvalgene træffe beslutning om den konkrete omdannelse af parkeringspladsen.

Omdannelsen er en del af Grøn Mobilitetsplan, der har to overordnede målsætninger. For det første skal planen bidrage til skabe et mere aktivt og levende byliv, og for det andet skal planen sikre en væsentlig reduktion i CO₂-udledningen fra transporten.

Ansvarsfordeling mellem udvalgene

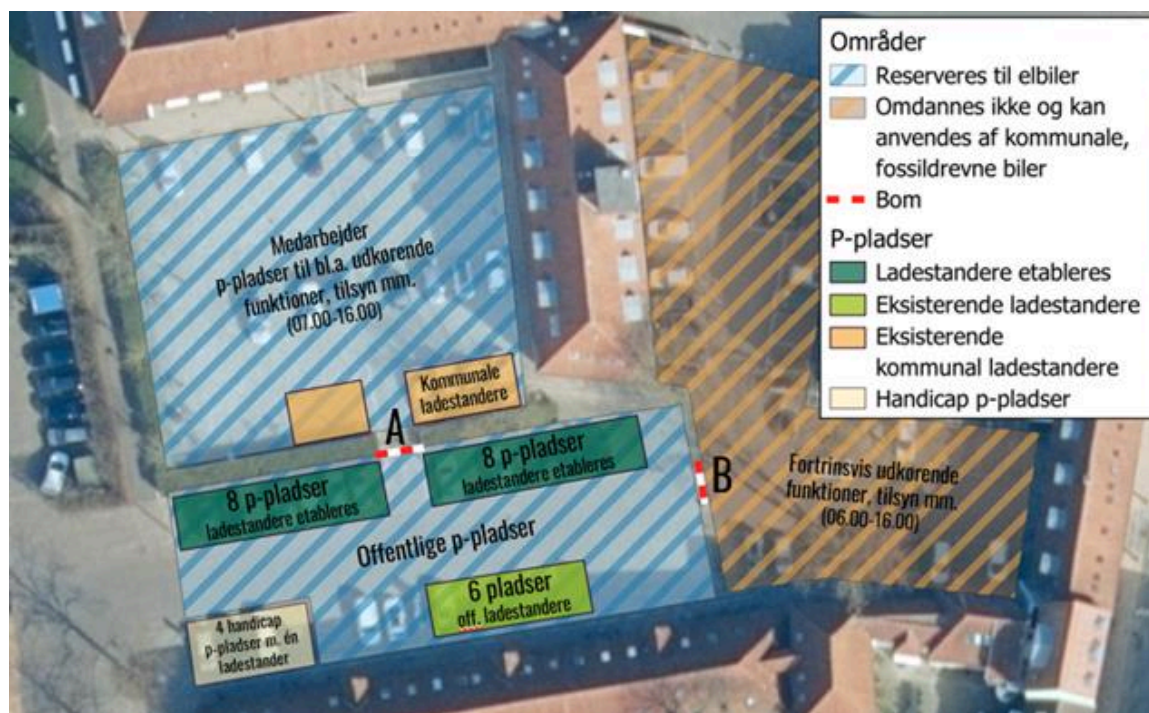
Klima- og Miljøudvalget har det overordnede ansvar for Klimaneutral 2030 og den grønne mobilitetsplan, samt det overordnede ansvar for mobiliteten og dermed ladestanderstrategien. Klima- og Miljøudvalget træffer derfor beslutning om omdannelse af parkeringspladsen med udgangspunkt i Grøn Mobilitetsplan og målsætningen om at fremme elbilisme.

By- og Kulturudvalget har det overordnede ansvar for arealanvendelsesområdet og vejmyndighed, herunder parkering, samt ladeinfrastruktur på kommunale ejendomme. By- og Kulturudvalget træffer derfor beslutning ud fra dels et arealanvendelsesperspektiv, dels i forhold til ændrede parkeringsforhold og forventet fald i belægningsgrad.

Omdannelsen af Odense Slots p-plads

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at omdannelsen af parkeringspladsen ved Odense Slot gennemføres i etaper. Dette skyldes, at omdannelsen indeholder mange forskellige elementer. Med denne sag igangsættes de første to etaper i omdannelsen.

Nedenfor viser figur 1 et kort over området. De to etaper gennemgås efterfølgende.



Figur 1: Kort over parkeringspladsen ved Odense Slot, med markering af ændringer i første og anden etape af omdannelsen.

Note: Parkering bag bom A til bl.a. udkørende funktioner er offentligt tilgængeligt fra kl. 16-07. Vedtages denne sag vil p-pladserne bag bom A alene være tilgængelige for elbiler.

Note: Der foretages ikke ændringer i eksisterende cykelparkering med denne sag.

Første etape af omdannelsen

Med første etape reserveres størstedelen af p-pladserne til elbiler.

- Alle offentlige p-pladser samt p-pladserne bag bom A reserveres fra den 1. februar 2025 til elbiler, på nær p-pladser til handicapparkering.
- De eksisterende 6 p-pladser med offentligt tilgængelige ladestander tidsbegrænses fra den 1. februar 2025 til 3 timer i tidsrummet fra kl. 08.00 til 20.00 og fritages for betaling. På baggrund af markedsdialog er det Klima- og Miljøforvaltningens vurdering, at fritagelse fra betaling under ladning vil gøre pladsen mere attraktiv for udbydere og brugere af ladefaciliteter.

Området bag bom A – Medarbejder p-pladser til bl.a. udkørende funktioner (kl. 07.00-16.00)

- Alle pladser reserveres fra 1. februar 2025 til elbiler. I tidsrummet kl. 07.00-16.00 vil denne del af pladsen fortsat være forbeholdt kommunale medarbejdere bl.a. til udkørende funktioner, dog kun medarbejdere med elbiler.
- Resten af døgnet vil dette område fortsat være offentligt tilgængeligt, dog kun for elbiler.
- Tidsbegrænsningen på 3 timer gælder ikke bag bommen.

Området bag bom B – P-pladser fortrinsvis for udkørende funktioner (kl. 06.00-16.00)

- Dette område omdannes ikke på nuværende tidspunkt.

- Pladsen vil derfor fortsat være forbeholdt kommunale udkørende funktioner, tilsyn mm. i tidsrummet kl. 06.00-16.00, og det vil fortsat være muligt for fossildrevne biler at parkere her. Dette vil samtidig løse en del af de udfordringer, som høringen af forvaltningsudvalgene har peget på i forhold til medarbejdernes udkørende funktioner samt tilsyn mm. og til parkering af kommunale biler, som endnu ikke er udskiftet til elbiler.
- Resten af døgnet vil dette område fortsat være offentligt tilgængeligt for alle biler.

By- og Kulturforvaltningen forventer, at skiltning i forhold til første etape vil kunne være på plads inden for ca. 3 måneder, svarende til 1. februar 2025.

Anden etape af omdannelsen

Anden etape omhandler ansøgning til Fredningsnævn, udbud og etablering af 12-16 ladestandere samt cykelparkering.

- Der etableres ladestandere ved 12-16 p-pladser, hvilket vurderes at være i tråd med behovet for opladning i området. Hermed 3-4 doubles antallet af p-pladser med mulighed for opladning. Disse pladser vil ligesom de eksisterende pladser med ladestandere blive tidsbegrænset i tidsrummet fra kl. 08.00 til 20.00 og uden betaling for parkering.
- Etablering af ladestandere ved 12-16 p-pladser udnytter den resterende kapacitet i elnettet i området, når der samtidigt efterlades kapacitet til det kommende behov for kommunale ladestandere ved Odense Slot. Opsætning af ladestandere ved flere parkeringspladser vil kræve opførelse af en ny transformerstation.
- Antallet af handicappladser fordobles fra 2 til 4, og der etableres lademuligheder ved 2 af pladserne. Handicappladserne vil dog ikke være reserveret til elbiler.
- Forvaltningerne arbejder videre med ambitionen om at gøre Odense Slot til en mobilitetshub. Dette kan fx indebære etablering særskilte pladser til delebiler samt etablering af attraktiv indhegnet cykelparkering for besøgende i midtbyen med mulighed for opladning for elcykler.

Dispensation for Fredning af Kongens Have

Odense Slot, parkområdet samt p-pladsen er underlagt Fredningen af Kongens Have i henhold til fredningsnævnets afgørelse af 24. november 2005. Etablering af ladestandere såvel som indhegnet cykelparkering kræver derfor dispensation fra Fredningsnævnet.

Ansøgningsprocessen, inklusive udarbejdelse af designkriterier og skitser af ladestandere samt cykelparkering, forventes at medføre rådgivningsomkostninger på ca. 0,2 mio. kr. og forventes at tage 6-12 måneder.

Det er forvaltningernes vurdering, at det kan være vanskeligt at sikre dispensation fra Fredningsnævnet i forhold til etablering af indhegnet cykelparkering. Etablering af indhegnet cykelparkering i forbindelse med Odense Slots p-plads vil på den baggrund blive behandlet i en særskilt sag, når der er truffet afgørelse i Fredningsnævnet. I sagen vil samtidig indgå en samlet vurdering af mulighederne for at etablere attraktiv cykelparkering centralt i Odense

Udbudsproces

Etableringen af de nye ladestandere på pladsen kræver udbud, hvilket betyder at ladestanderne forventes opsat i starten af 2026. Forvaltningernes foreløbige bud på en samlet tidsplan er vedlagt som bilag.

Dele af udbuddet af de offentligt tilgængelige ladestandere forventes at kunne ske sideløbende med ansøgningen til Fredningsnævnet. Samlet forventes udbuddet af ladestandere og etablering, samt dispensation fra Fredningsnævnet at tage ca. 12-18 måneder.

Evaluering

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at forvaltningerne i fællesskab evaluerer ladeudbud og ladebehov 1-2 år efter, at anden etape er implementeret. Evalueringen vil have et samlet blik på ladestanderudbuddet generelt. Formålet med evalueringen er at afklare, hvor og hvornår det er hensigtsmæssigt at etablere yderligere ladestandere. På baggrund af evalueringen fremlægges sag til politisk beslutning.

Involvering af og konsekvenser for medarbejdere

Forvaltningsudvalgene i By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen er den 9. november 2023 blevet orienteret om planerne for kommende omdannelse af p-pladsen ved Odense Slot. Der blev herefter gennemført en høring. Høringssvarene er vedlagt som bilag.

Medarbejderinvolvering i forhold til den del af parkeringspladsen, der er forbeholdt kommunale medarbejdere, er afsluttet. Høringssvarene gør primært opmærksom på de fremtidige vilkår for medarbejdere, der stiller egen bil til rådighed for at løse udkørende kerne- og tilsynsopgaver. Her peges blandt andet på et behov for flere kommunale puljebiler på el, der kan stilles til rådighed for det udkørende personale. Herudover peges der også på en gradvis indfasning, hvilket der også ligges op til i sagen.

Omdannelsen vil betyde, at medarbejdere kun vil have mulighed for at parkere bag bom A, hvis de kører i en elbil. Det vil fortsat være muligt at parkere i området bag bom B i fossile biler, som vil være fortrinsvis til udkørende funktioner, tilsyn mm.

Kobling til øvrige initiativer og igangværende projekter

Klimahandleplanen 2024 indeholder under Odense Kommune som virksomhed, initiativ 4.1: Omstilling til grøn transport. Initiativet indeholder indsatser vedrørende omstilling af kommunens egen vognpark til elbiler samt udarbejdelsen af en bæredygtig transportpolitik. Dele af initiativet håndterer dermed omstilling af kommunens egen vognpark og hvordan medarbejdere generelt skal transportere sig selv i arbejdstiden.

Omdannelsen af p-pladsen understøtter endvidere Grøn Mobilitetsplans princip om at indfase parkeringsrestriktioner ved stationsnære kommunale arbejdspladser med elbiler undtaget.

Herudover er der sammenhæng til den lovpligtige opsætning af ladestandere på kommunale p-pladser, som allerede i dag, gennem de eksisterende ladestandere, er opfyldt for p-pladsen ved Odense Slot.

Næste skridt

På baggrund af udvalgenes beslutning arbejder forvaltningerne videre med omdannelse af Odense Slots p-plads. Det er forvaltningernes forventning, at de nuværende p-pladser vil kunne forbeholdes elbiler fra den 1. februar 2025.

Forvaltningerne forventer samtidig at anden etape, som omfatter ansøgning om dispensation hos Fredningsnævnet, udbud af ladestandere samt anlægsarbejdet vil resultere i, at ladestandere vil være etableret i starten af 2026.

Forvaltningerne arbejder videre med muligheden for at etablere cykelparkering på baggrund af Fredningsnævnets afgørelse. Etablering af indhegnet cykelparkering i forbindelse med Odense Slots p-plads vil blive behandlet i en særskilt

sag. I sagen vil samtidig indgå en samlet vurdering af mulighederne for at etablere attraktiv cykelparkering centralt i Odense.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, herunder for kommunens kassebeholdning.

Der anvendes samlet 200.000 kr. fra bevillingen ”Grøn Mobilitetsplan BKU”. Der afsættes 50.000 kr. til skiltning i første etape. Derudover 150.000 kr. til arbejdet med at etablere ladestandere, herunder ansøgning om dispensation til Fredningsnævnet.

Herefter er der disponeret 2,2 mio. kr. af bevillingen under BKU og der resterer 2,8 mio. kr. til igangsættelse af yderligere åbningstræk.

Belægningsgrad og indtægt fra p-plads

Med en omdannelse af parkeringspladsen, hvor store dele af p-pladsen reserveres til elbiler er det By- og Kulturforvaltningens forventning, at der vil ske et fald i belægningsgraden. Indtægten fra p-pladsen er i dag på ca. 1,2 mio. kr. med de nuværende takster og By- og Kulturforvaltningen forventer, at omdannelsen vil betyde, at indtægten vil falde med 1,1 mio. kr. Tidsbegrænsning af de 6 p-pladser med offentligt tilgængelige ladestandere vil betyde, at der på de 6 p-pladser vil være gratis parkering for elbiler under opladning.

Ladestandere skal i offentligt udbud og ladeoperatører kan være villige til at betale leje til Odense Kommune for p-pladserne, hvilket allokeres til finansiering af yderligere ladeinfrastruktur.

Der er indtil videre nedlagt og omlagt parkeringspladser som følge af grøn mobilitetsplan svarende til følgende indtægtsbudgetter under BKU:

Sag	Udvalg	Dato	mio.kr.
Forbedrede cykelpassager gennem gågaden	BKU/KMU	19./20. december 2023	1,7
Midlertidig omdannelse af jernbanegade	BKU/KMU	23./24. april 2024	0,5
Omdannelse af slottets parkeringsplads	BKU/KMU	24./25. september 2024	1,1
I alt			3,3

Baseret på vurdering af generel indtægtsstigning i sag vedr. takststigning på byrådet den 22. november 2023 forventes nedgangen i indtægter fortsat at kunne holdes indenfor By- og Kulturudvalgets ramme til parkeringsområdet. En yderligere afdækning af dette er dog under udarbejdelse.

Bilag

Høringssvar fra KMF og BKF

Tidsplan for omdannelsen af Odense Slots p-plads

Punkt 4: B-sag: Revision af Klimatilpasningsplan 2024

01.30.10-P15-2-22

Resume

Denne sag er en årlig status på arbejdet med klimatilpasning, hvor Klima- og Miljøudvalget skal tage stilling, om der er behov for en revision af Klimatilpasningsplan 2024.

Det er i forbindelse med Klimatilpasningsplan 2023 besluttet, at for at sikre en løbende justering og tilpasning af planen, laves der årligt en status for Klima- og Miljøudvalget, med nyeste viden indenfor klimaforandringer, status for igangværende projekter, effekt af udførte projekter og behov i forhold til kommende byudvikling.

På baggrund af denne status vurderer Klima- og Miljøudvalget, om der skal ske en revision af klimatilpasningsplanens indhold.

Revision sker minimum hvert fjerde år, og klimatilpasningsplanen godkendes af Odense Byråd. Den gældende klimatilpasningsplan 2024 er vedtaget i december 2023, og er en revidering af den dk2020-certificerede Klimatilpasningsplan 2023. Det betyder, at den er udarbejdet ud fra samme standard for klimaplanlægning, som anvendes i det internationale bynetværk, C40.

Effekt

Byudvikling med kvalitet

Klimatilpasningsplanen understøtter udviklingen af Odense med kvalitet og på en bæredygtig måde, der bidrager til et bedre klima og miljø igennem grønne og tværfunktionelle løsninger.

En klima- og miljøvenlig storby

Klimatilpasningsplanen understøtter udviklingen af en by med fokus på stigende temperaturer og ændrede vejrforhold. Det betyder en grønnere by, der i højere grad binder CO₂ og bidrager til biodiversitet, fx igennem begrønning af byen og skabelsen af flere skyggesteder, til gavn for mennesker såvel som dyr. Gennem en grøn håndtering af hverdagens nedbør og stigende vandstand, bidrages til et bedre vandmiljø ved øget rensning og færre overløb.

Et sundere Odense

Klimatilpasningsplanen bidrager til en grønnere by, der ikke alene er med til at skabe øget trivsel, men også har en stor betydning for borgernes velvære og sundhed i fremtiden, hvor vi vil opleve stigende temperaturer i byen. Planen understøtter desuden tværfunktionelle løsninger for et sundt vandmiljø, med fokus på hele vandets kredsløb.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Forvaltningens beretning tages til efterretning.
2. Klimatilpasningsplan 2024 revideres ikke i 2024.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget besluttede efter forvaltningens beretning den 2. maj 2023, at Klimatilpasningsplan 2023 revideres specifikt i forhold til afsnit omhandlende ekstremvarme, så forvaltningen belyser området yderligere og på den baggrund udarbejder udkast til revideret afsnit. Det blev efterfølgende besluttet, at revisionen også skulle indeholde en revision i forhold til at øge fokus på vandmiljø.

Odense Byråd godkendte den 20. december 2023 Klimatilpasningsplan 2024. Planen som helhed er ikke finansieret, men det blev gennem budgetaftale 2023 muligt, at der udmøntedes 3 mio. kr. til indsatsen Bolbro Rende.

Klima- og Miljøforvaltningen ser ikke behov for at igangsætte en revision af klimatilpasningsplanen i 2024, da kun én af indsatserne er finansieret i 2024. Det vurderes derfor, at ressourcerne tilknyttet klimatilpasningsplanen er bedst rettet mod initiativerne, frem for en revision.

Relateret lovgivning og planlægning, som er under revision i løbet af 2024-2026, vil forventeligt give anledning til at revidere klimatilpasningsplanen i 2025 eller 2026. Denne revision vil kunne bygge oven på viden indsamlet i forbindelse med EU-projektet Arcadia, som løber over 4,5 år fra 1. januar 2024. Dette projekt har til formål at arbejde med de forskellige muligheder, der er indenfor naturbaseret klimatilpasning.

Indikatorer for klimatilpasning

Odense Kommune har som mål, at Odense skal være klimatilpasset i 2050. I klimatilpasningsplanen beskrives de delmål, der arbejdes på frem mod 2030. Disse delmål er:

- Klimatilpasningsplanens første indsatser igangsættes.
- De første vandhåndteringsprojekter gennemføres.
- Odense Kommune indtænker klimatilpasning på de offentlige arealer og bygninger, hvor det er muligt.
- Klimatilpasningsplanen revideres med prioritering af nye projekter.
- Helhedsplaner for vandhåndtering udarbejdes i samarbejde med VandCenter Syd.
- Ved kommuneplanens revision indarbejdes DK2020 planlægningen.
- Der opbygges et bedre datagrundlag til understøttelse og prioritering af fremtidige indsatser.

For at kunne følge udviklingen, er der fastlagt indikatorer. Disse indikatorer gør det muligt at se, om der er fremgang i klimatilpasningsplanens initiativer. Indikatorerne er i Klimatilpasningsplan 2024 indarbejdet i selve planen, hvor de tidligere fremgik af baggrundsrapport til Klimatilpasningsplan 2023.

Nedenstående tabel viser indikatorerne under de hovedretninger, hvor der er registreret en fremgang:

Hovedretning	Indikator	Antal i 2023
Byudvikling med kvalitet	Andel lokalplaner udarbejdet med tilbageholdelse af 90 mm nedbør?	5 ud af 8
	Andel lokalplaner udarbejdet med biofaktor?	5 ud af 8
	Antal træer i byen?	Ca. 22.000
	Hektar nyetableret skov?	2 ha ny skov. Heraf er 1 ha erstatningsskov.
	Antal veje med regnbede (/LAR) etableret?	1 Vej (7 LAR-bede)
	Meter etableret vandkorridor/vandløb?	131 meter vandløb restaureret

En fuld oversigt over indikatorer fremgår af bilaget.

Gennemførte projekter

Herunder følger en kort beskrivelse af de gennemførte projekter i 2023, som relaterer sig til ovenstående indikatorer.

Regnbede på vejarealer

VandCenter Syd har på én vej i Skibhuskvarteret etableret syv regnbede i 2023. Dette var en del af projektet Klimaklar Skibhus, og handlede om at skabe mere kapacitet til fremtidens hverdagsregn. Regnbedene bidrager alle til den grønnere storby, til fordel for biodiversitet og temperatur i byen. Projektet har endvidere en trafikregulerende effekt.

Se mere om Vejsamarbejde med VandCenter Syd her: <https://www.vandcenter.dk/viden/vejsamarbejde>

Forbedret vandløb

Højbjergafløbet er restaureret i 2023 på en mindre strækning a 131 meter. Formålet med projektet var at forbedre vandmiljøet på strækningen. Efter reguleringen fik vandløbet et større fald og tilført sten og grus, hvilket gav en forbedret iltning af vandet og forbedrede de fysiske forhold.

Derudover blev en potentiel faunaspærring ved et 22 meter langt rør fjernet i projektet. Der er altså sikret en bedre sammenhæng i vandløbet nedstrøms og opstrøms.

Nyetablet skov

1 ha erstatningsskov er etableret som erstatning for et areal ved Hesbjerg Skov, hvor fredskovspligten blev ophævet. Idet det fredskovspligtige areal ikke var skovbevokset, er der i denne forbindelse etableret 1 ha skov.

Der er desuden etableret 1 ha ny skov på et areal, som Odense Kommune har stillet til rådighed for Plant et Træ til Danmarkslunden Odense etape 2. Plant et træ er en almennyttig organisation, der planter træer på arealer, der er stillet til rådighed til dette formål. Der doneres støtte til træerne fra såvel private som virksomheder, fonde og kommuner.

Lokalplaner

Der er siden 2018 blevet arbejdet med faktorerne: Tilbagehold af 90mm nedbør, biofaktor og mulighed for medetablering af vandkorridor. Igennem 2023 blev nedenstående 8 lokalplaner vedtaget. I 5 ud af disse 8 lokalplaner, er der indarbejdet krav til tilbagehold af 90mm overfladevand ved ekstremhændelser samt krav til biofaktor. Biofaktoren angiver i hvor høj grad, der levnes plads til grønne arealer og elementer i et område.

I kommuneplanen er der for nuværende ikke krav til biofaktor til alle anvendelser indenfor et lokalplanområde. Det vil sige, at der er stillet krav til biofaktor i de lokalplaner, som den gældende kommuneplan danner grundlag for.

Det samme gælder for tilbagehold af ekstremregn. Dette krav kan kun stilles, hvis det, der planlægges, kan være i fare ved en ekstremregnhændelse. Det er ikke tilfældet ved for eksempelvis solcelleparker.

Lokalplan	Tilbagehold af 90 mm	Biofaktor	Mulighed for medetablering af vandkorridor?
Boliger ved Ejlstrupvej	X	X	
Boliger i Skt. Klemens	X	X	
Solceller syd for Fraugde			
Tillæg 1 til lokalplan 2-592 for et område ved Hjallesøvej – Munkersvej – Kallerupvej - Ørnfeltvej			
Boliger på Vinkelvej 2-4	X	X	
H/F Solvang			
Transformerstationer ved Ruegyden	X	X	
Boliger ved Beldringevej/Bogensevej	X	X	
I alt	5	5	0

Økonomi

Dette dagsordenspunkt har ikke betydning for Odense Kommunes økonomi, herunder for kommunens kassebeholdning.

Fra Klimatilpasningsplan 2024 er indsatsen ved Bolbro Rende finansieret i Budget 2024 med 3 mio. kr. Der er udarbejdet anlægsønske for Budget 2025.

Bilag

20240924_Bilag_revision af Klimatilpasningsplan

Punkt 5: B-sag: Start på miljøkonsekvensvurderingsproces for Banebyen i Odense centrum

09.40.15-P19-2-24

Resume

Denne sag handler om at sætte en miljøvurderingsproces i gang for et projekt vedrørende opførsel af en ny bydel – Banebyen, i Odense centrum.

Der er tale om en såkaldt VVM-proces (Vurdering af Virkningerne på Miljøet). A. Enggaard A/S har som bygherre for projektet, og i overensstemmelse med Miljøvurderingsloven, ansøgt Odense Kommune som miljøvurderingsmyndighed om, at der gennemføres en fuld VVM for projektet. Det er Klima- og Miljøudvalget, der har bemyndigelsen til at igangsætte en VVM-processen. Processen startes med en høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Effekt

En storby med blandede og velfungerende bydele

Opførslen af Banebyen vil have en positiv effekt på bylivet i Odense centrum. Opførslen vil samtidig danne grundlag for flere arbejdspladser og boliger.

En klima- og miljøvenlig storby

Miljøvurderingen af projektet vil belyse projektets klima- og miljømæssige konsekvenser, og vil kunne bidrage til at begrænse eventuelle negative konsekvenser.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at forvaltningen igangsætter en VVM-proces for opførslen af Banebyen med en høring af offentligheden og af berørte myndigheder i 14 dage, hvor der indkaldes ideer, forslag og bemærkninger til miljøvurderingen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Baggrund

Området for den potentielle opførsel af Banebyen nord for Østre Stationsvej, har tidligere huset DBS's godsterminal og slagteriet Danish Crown. Tilbage ligger i dag et stort grusbelagt ubenyttet tomrum centralt i Odense. A. Enggaard A/S har udtrykt ønske om at udvikle området, med henblik på opførsel af en ny bydel i Odense centrum.

Der har tidligere været gennemført en VVM-proces og lokalplanlægning for området i slutningen af 00'erne. Da denne adskiller sig markant fra det nuværende projekt, er det blevet vurderet, at der er behov for gennemførelse af en ny VVM-proces.

For at muliggøre projektet, forudsættes en vedtagelse af nyt plangrundlag, i form af ændrede kommuneplanrammer og nye lokalplaner. Forslag til Lokalplan 0-1089 Bolig og erhverv, Østre Stationsvej og Rugårdsvej, er igangsat af By- og

Kulturredvalget, og den offentlige høring af forslaget blev afsluttet i august 2024. Med Lokalplan 0-1089 og efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner, vil det blive muligt at etablere en ny bydel med blandede funktioner centralt i Odense bymidte. Lokalplan 0-1089 er opdelt i to delområder, hvoraf delområde 1 ikke er byggeretsgivende, og delområde 2 muliggør et hotel- og erhvervsbyggeri på op til 8 og 11 etager eksklusive teknik. Lokalplan 0-1100 Bolig og park, som omfatter to boligkarréer og Baneparken, er under udarbejdelse. Bebyggelsen omfattet af Lokalplan 0-1089 og Lokalplan 0-1100 kan ikke sættes i gang før omhandlende VVM-proces er gennemført. Processerne for Lokalplan 0-1100 og VVM-processen vil blive koordineret.

A. Enggaard A/S har, i overensstemmelse med Miljøvurderingsloven, ansøgt Odense Kommune om, at der gennemføres en fuld VVM-proces for projektet. Dette er med henblik på at minimere risikoen for, på et senere tidspunkt, at blive stillet overfor et eventuelt krav om fuld miljøvurdering og dermed forsinkelse af projektet.

Projektområdet og projektet

Projektområdet er beliggende mellem jernbanen, Østre Stationsvej, Rugårdsvej og Jarlsberggade. Projektet lægger op til ca. 86.000 m² bebyggelse, som fordeler sig på ca. 53.100 m² boligbebyggelse og erhverv (indeholdende dagligvarebutik, kontorer, småerhverv), et hotel på samlet ca. 23.250 m², samt et mobilitetshus til parkeringspladser på ca. 9.650 m². Den forventede etablering af projektet er opdelt i tre faser hen over seks år fra 2025, hvor hver fase forventes at tage omtrent to år.

I fase 1 etableres områdets østlige del. Denne fase omfatter et hotel- og en erhvervsbygning samt de to østlige boligkarréer. Derudover etableres Baneparken, der skaber et parkareal i den nordlige del af projektområdet. Fase 2 indeholder etablering af Banetårnet på forventeligt 20 etager (boliger), mobilitetshuset og en nordvestlig boligkarré, og i fase 3 etableres to boligkarréer mod sydvest. Der kan i bilaget med projektbeskrivelsen ses oversigtskort over de tre fasers placering på projektområdet.

Miljøvurderingsloven

Det planlagte byggeri vurderes at være omfattet af bl.a. bilag 2 punkt 10b (Anlægsarbejder i byzone) i Miljøvurderingsloven. Bygherren har anmodet om, at der igangsættes en frivillig miljøkonsekvensvurdering. Odense Kommune er VVM-myndighed for projektet.

Projektet forudsætter, jf. ovenfor, at der skal udarbejdes nye lokalplaner og et kommuneplantillæg. Disse planer skal miljøvurderes (MV) i henhold til Miljøvurderingsloven. MV for Lokalplan 0-1100 for delområde 1 og VVM vil blive koordineret i en fælles proces, for at optimere på sagsbehandlingen.

Udvalgets handlemuligheder og den videre proces

Første trin i VVM-processen er at høre offentligheden og berørte myndigheder, så de kan komme med forslag til afgrænsningen af indholdet i miljøkonsekvensrapporten. Ud fra høringssvarene udarbejder Odense Kommune en udtalelse til bygherren om afgrænsningen, hvorefter bygherren får miljøkonsekvensrapporten udarbejdet. Rapporten bliver derefter kvalitetssikret hos Odense Kommune, som samtidig kommer med forslag til en såkaldt VVM-tilladelse. Dette forslag bliver forelagt Klima- og Miljøudvalget, sammen med miljøkonsekvensrapporten, med henblik på en egentlig offentlig høring, hvorefter VVM-tilladelsen kan vedtages politisk. Som anført tidligere, koordineres denne proces med planprocesserne.

Klima- og Miljøudvalget kan:

- Vælge at sætte VVM-processen i gang og sende sagen i høring i 14 dage.

- Vælge at komme med forslag til undersøgelser, som bør indgå i miljøkonsekvensrapporten.
- Vælge ikke at sætte VVM-processen i gang. Dermed kan projektet enten forsinkes eller ikke gennemføres.

Ud fra de oplysninger bygherre har stillet til rådighed, anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at VVM-processen sættes i gang, og sagen sendes i høring. Herved sikres, at projektets brede miljømæssige konsekvenser belyses, og der om nødvendigt fastsættes krav om afhjælpende foranstaltninger.

Forventede miljømæssige konsekvenser

Sweco har for bygherren foretaget en indledende vurdering af, hvilke miljømæssige påvirkninger der kan forventes i forbindelse med projektet. Det vurderes, at det især er følgende påvirkninger, der kan være væsentlige, og som derfor især belyses i miljøkonsekvensrapporten:

- Støj og vibrationer
- Luftkvalitet
- Trafik og transport
- §3 natur/vandhul
- Bilag IV-arter
- Jordforurening
- Skyggeeffekter
- Vindforhold
- Klimatilpasning
- Klimapåvirkning
- Landskab/visualisering
- Kumulative effekter

Økonomi

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

Bilag

Projektbeskrivelse Banebyen - miljøkonsekvensvurdering

Punkt 6: B-sag: Kontrollører i bybus og letbane

13.05.16-G01-56-24

Resume

Denne sag handler om billetkontrollen i bybusser og Odense Letbane.

Klima- og Miljøudvalget skal tage stilling til omfanget af billetkontrol i bybusserne og Odense Letbane i 2025.

FynBus' bestyrelse besluttede i april 2024, at udgifterne til kontrollører fremover afregnes separat med hver kommune, ud fra hvor mange kontrollører kommunen beslutter at finansiere. Herved kan kommunerne på baggrund af det vurderede behov beslutte, hvor megen kontrol der skal føres på deres område.

Det er vurderingen, at den nuværende kontrol er langt fra at give kontrolafgift til alle uden billet, og at kontrollen i sit nuværende omfang ikke har en tilstrækkelig forebyggende effekt.

FynBus anbefaler, at Odense Kommune finansierer 8 billetkontrollører, hvilket vil betyde en øget kontrol i bybusserne og Letbanen. FynBus' forventer, at de øgede udgifter til kontrollører modsvares af øgede indtægter fra kontrolafgifter. FynBus' vurderer derfor, at den øgede kontrol kan finansieres med samme samlede nettoindtjening for bybusserne og Odense Letbane som hidtil.

Formålet med at øge kontrollen er, at motivere flere til at købe billet, så der på sigt udskrives færre kontrolafgifter.

På baggrund af erfaringerne fra 2025 justeres det fremtidige kontrolniveau.

Effekt

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

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget træffer beslutning om at finansiere 8 årsværk til billetkontrol i Odense bybusser og letbane i 2025.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Fra den 1. januar 2025 skal Odense Kommune selv fastlægge niveauet for tilkøb af billetkontrol for ét år ad gangen i forbindelse med budgetlægningen. Herefter planlægger FynBus indsatsen for det kommende år.

Nuværende model for billetkontrol

Frem til nu har FynBus selv vurderet og planlagt billetkontrollen, uden direkte involvering fra de fynske kommuner. FynBus vurderer, at det vil være mere hensigtsmæssigt, hvis den enkelte kommune selv fastlægger niveauet for billetkontrol, hvorefter FynBus sikrer planlægning og udførelse.

Odense Kommune har betalt ca. 1,0 mio. kr. til den fælles ordning på tværs af Fyn. Samtidig har Odense Letbane modtaget ca. 2,5 mio. kr. fra ordningen, dog uden at have en modsvarende udgift.

Udgiften til billetkontrollører er frem til nu blevet dækket gennem Odense Kommunes fællesudgifter til FynBus. Fremadrettet vil udgifter til billetkontrolløren blive opkrævet separat. FynBus vurderer, at nettoudgiften for Odense Kommune kan holdes på samme niveau som hidtil, samtidig med at kontrolløren øges.

I afsnittet nedenfor beskrives FynBus' anbefalingen til niveauet af billetkontrol i bybusserne og Letbanen i 2024, sammen med de forventede udgifter og indtægter.

Ny model for billetkontrol i 2025

Den nye model for billetkontrol indføres fra 2025 og giver mulighed for, at kommunerne selv kan vælge mere eller mindre billetkontrol, ud fra forholdene og behovet i den enkelte kommune. Her er behovet for billetkontrol forskelligt fra kommune til kommune, og i dag beregnes kommunernes udgift til dette ud fra antallet af køreplanstimer. Kommunernes udgift afregnes i dag gennem fællesudgifterne til FynBus.

Odense Kommune vælger i den nye model niveauet af billetkontrol ved at tage stilling til, hvor mange kontrollører kommunen vil finansiere. Som hidtil vil FynBus varetage den daglige fordeling af kontrollørerne mellem Odense Kommunes bybusser og Odense Letbane.

I samarbejdet mellem FynBus og Odense Letbane lægges der vægt på både den daglige fordeling af kontrol, men også ekstraordinære situationer som f.eks. strategiske satsninger med intensiveret kontrol, kontrol ved events og kontrol ifm. uforudsete driftsudfordringer.

Da modellen er ny, har FynBus udarbejdet en anbefaling til kontrolniveauet i Odense, hvilket ligger til grund for forvaltningens indstilling.

Anbefalet niveau for billetkontrol i 2025

FynBus anbefaler, at Odense Kommune finansierer 8 årsværk i FynBus, til at varetage kontrolindsatsen i bybusserne og letbanen. Tidligere har kontrolniveauet i Odense været på ca. 4 kontrollører, men da snydeprocenten forsat er høj, anbefaler FynBus en fordobling. De 8 årsværk er samtidig et niveau der er realistisk for FynBus at rekruttere. 8 årsværk svarer til en bruttoudgift på ca. 4,8 mio. kr. i 2025, som FynBus forventer vil modsvares af indtægter fra kontrolafgifter på ca. 6,1 mio. kr.

Den forventede nettoindtjening forbundet med billetkontrolløren forventes således at være på samme niveau som hidtil, svarende til ca. 1,3 mio. kr. fordelt mellem Odense Letbane og bybusserne.

Forventninger til billetkontrol i 2025

FynBus har ikke tidligere anvendt tidsregistrering på kontrolløren, men anslår, at der i Odense Kommunes trafiksystem er blevet anvendt ca. 4 årsværk. Snydeprocenten er forsat høj, og det er muligt at kontrollere mange passagerer i timen, hvorfor FynBus anbefaler 8 årsværk til kontrolindsatsen i 2025.

Tabel 1 viser realiserede udgifter og indtægter i 2023 samt FynBus' forventede udgifter og indtægter i 2025 ved det anbefalede niveau for tilkøb af billetkontrol.

Angivet i årets p/l	Resultater 2023	Budgetforventning 2025
Udgifter til kontrollører	2.060.00 kr.	4.754.200 kr.
Indtægter fra kontrolafgifter	-3.352.000 kr.	-6.100.000 kr.
Total	-1.283.00 kr.	-1.345.800 kr.

Tabel 1: Fordelingen af udgifter og indtægter i 2023 og FynBus' forventningen til 2025

Med 8 årsværk i 2025 vil udgiften til billetkontrol være ca. 4,7 mio. kr. Kontrollørerne finanseres gennem ansættelse ved FynBus. Det er forventningen, at et forøget kontrolniveau vil indbringe samlet ca. 6,1 mio. kr. i kontrolafgifter.

Indtægterne fra kontrolafgifterne fordeles efter samme princip som udgifterne til kontrol. Det betyder, at indtægterne fremover vil blive fordelt baseret på kontrollørernes tidsforbrug i enten Odense Letbane eller bybusser, så de følger de faktiske udgifter til kontrollørerne.

På baggrund af erfaringer fra 2023 forventes det, at indtægten per kontrollør i letbanen vil være højere end i bybusserne. Der er dog en vis usikkerhed forbundet med det reelle overskud i ordningen, fordelt mellem transportformerne. Det forventes dog ikke, at en eventuel kontrol i busserne vil overstige den nuværende udgift på ca. 1,0 mio. kr.

I det forventede indtægtsgrundlag ovenfor er der ikke taget højde for indtægter, der kan følge af den præventive effekt af flere kontrollører. Formålet med billetkontrollen er fortsat at motivere passagerer til at købe billet, frem for at udskrive afgifter.

Videre proces

Hvis Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen, vil FynBus efter udvalgets beslutning tilpasse FynBus' budget til et kontrolniveau svarende til 8 årsværk. Det er forventningen, at det fulde kontroltryk kan realiseres i løbet af første halvår 2025.

På baggrund af erfaringerne med indtægter og udgifter i 2025 kan det fremtidige kontrolniveau muligvis justeres yderligere. Disse erfaringer vil give Odense Kommune bedre indsigt i det fremtidige behov for kontrol i Odense Kommune. Udvalget vil blive forelagt erfaringerne ultimo 2025.

Økonomi

Med den nye model budgetteres med en nettoudgift på 1,0 mio. kr. på området for kollektiv trafik i Odense Kommune. Det er samme niveau som med den nuværende model.

Ændringen af model har således ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning.

Punkt 7: C-sag: Plan22 + Bygherreguide - drøftelse af guidens indhold og principper

01.00.00-P15-2-23

Resume

Denne sag omhandler udarbejdelse af en ny bygherreguide.

Bygge- og Anlægsbranchen har et meget stort klimaaftryk og en stor påvirkning på naturen - både hvor der bygges og anlægges og endnu mere, hvor materialerne til byggeri og anlæg kommer fra.

By- og Kulturforvaltningen samarbejder derfor med Klima- og Miljøforvaltningen om denne nye bygherreguide, som skal udtrykke kommunens ambitioner indenfor klima- og miljøhensyn i planlægning og byggeri, sammentænkt med ambitionen om høj arkitektonisk og brugsmæssig kvalitet.

I denne sag sættes der fokus på ambitionerne for klimahensyn og arkitektonisk kvalitet i byggeriet gennem en drøftelse af bygherreguidens vision og principper.

Indstilling

By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til de respektive udvalg, at udvalgene drøfter sagen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Sagsfremstilling

Guiden udarbejdes af By- og Kulturforvaltningen i samarbejde med Klima- og Miljøforvaltningen. Begge udvalg blev således orienteret om projektets igangsætning og overordnede mål på udvalgsmøderne henholdsvis den 21. november og den 22. november 2023 og derpå om projektets stadi og erfaringer fra læringsforløbet på udvalgsmøderne henholdsvis den 27. februar og den 28. februar 2024.

Opgaven har fået støtte af den tværgående indsats "Plan22+", som er et partnerskab mellem Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania. Guiden er et af 11 pilotprojekter, som blev udvalgt blandt landets kommuner i første runde af projektet. Pilotprojekterne skal fremme den grønne omstilling via planlægning.

Guiden er delvis også en opdatering af en eksisterende guide om kvalitet i boligbyggeriet, som blev udarbejdet i forbindelse med Kommuneplan 2016-2028. Den nye guide skal omfatte byggeri generelt med fokus på både arkitektonisk kvalitet, klimahensyn og miljøhensyn, herunder understøttelse af naturen. Guiden har tilknytning til kommuneplanen og delvis afsmitning på kommuneplanens kvalitetsafsnit indenfor det, der er muligt i planloven. Guiden drøftes i denne periode internt og eksternt med udvalgte fagfolk. Som et led i denne drøftelse fremlægges guiden til politisk drøftelse i både By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget med fokus på guidens vision og principper. Efterfølgende gøres guiden færdig og får sit endelige grafiske udtryk, så den er klar til at følges med Kommuneplanen 2024-2036 i den forestående offentlige høring.

Planloven, som den ser ud i dag, understøtter kun i mindre grad, at kommuneplaner og lokalplaner kan indeholde retningslinjer og bestemmelser om bæredygtighedstiltag. Guidens indhold har dog mulighed for at sætte et aftryk på især afsnittet om kvalitet i Kommuneplan 2024-2036. Forslag til nye retningslinjer i dette afsnit vil blive drøftet i forbindelse med drøftelse af kommuneplanen.

Guidens indhold

Guiden er bygget op med en indledning og derpå en række opslag, som hver repræsenterer et tema og indeholder en forklarende tekst om temaet, en anvisning på, hvor man kan læse mere samt en række principper og inspirerende fotos eller illustrationer med eksempler, der understøtter principperne. Hvert tema fremlægger kommunens ambition for området med fokus på at reducere CO2 udledning, spare på materialer og foretage de fornuftige valg for at undgå giftstoffer i byggeriet samtidig med, at den arkitektoniske kvalitet er i højsædet. Enkelte temaer handler om biodiversitet og begrønning for eksempel i forbindelse med regnvandshåndtering. Et tema handler om certificeringsordninger - og hvad de kan og ikke kan.

Nedenstående vision fremgår af guidens indledning:

Vision

Odense skal fortsætte sin udvikling og fortætning i de kommende år, og det er kommunens vision, at denne udvikling skal ske med fokus på:

- At alle projekter skal medvirke til at gøre byen bedre
- At alle bygninger og byrum understøtter byens identitet og skala, er i høj arkitektonisk kvalitet og understøtter en klimavenlig byudvikling
- At alt byggeri skal være sundt og øge brugernes livskvalitet og trivsel
- At alle projekter understøtter klima og biodiversitet med respekt for de naturlige omgivelser og med grønne uderum og begrønning af byggerier
- At der i alle projekter arbejdes med at mindske klimabelastningen og at der i projektudførelse og drift tages vidtgående klima- og miljøhensyn

Alle projekter - uanset anvendelse - skal udvikles med omtanke og fokus på ovenstående. Odense Kommune er med dette udgangspunkt klar til dialog og sparring om de enkelte projekter.

Guiden er vedhæftet i kladdeform, hvor der endnu mangler enkelte illustrationer og endeligt grafisk udtryk.

Formidling

I arbejdet med guiden har forvaltningerne tilegnet sig større viden indenfor bæredygtig planlægning og byggeri. Arbejdsgruppen har delt og drøftet denne viden i forvaltningerne på blandt andet ledermøder og afdelingsmøder. Forvaltningernes øgede faglige grundlag for at vurdere og drøfte klimahensyn sammentænkt med arkitektonisk kvalitet er udtrykt i guiden, som i de kommende år skal bruges som redskab i sagsbehandlingen og i dialogen med byggeriets parter samt i kommunens egne projekter. Guiden vil således blandt andet være et vigtigt redskab til at sikre kvalitet i forbindelse med etablering af nye boliger i bymidten som følge af +5000 Odense C projektet.

I forløbet har der været involvering af interessenter i form af et oplæg i Ejendomsnetværket og samtaler med udvalgte parter. Interessen og forståelsen hos interessenterne opleves som stor, da særligt klimaproblematikken er vedkommende hos alle byggeriets parter, og da det forventes, at lovgivningen på området i de kommende år følger med og strammer reglerne til. I juli i år trådte således en lov i kraft, der stiller krav om ressourcekortlægning ved alle nedrivninger over 250 m² med det formål at fremme genanvendelse af bygninger og materialer. EU har fokus på området, som man kan læse om i EU-taksonomien, der dækker bæredygtighed indenfor en lang række områder, herunder ejendom, renovering og byggeri.

Den videre proces

Byggherreguiden gøres færdig i både en webtilgængelig udgave og en printvenlig pdf. Der vil blive linket til byggherreguiden fra kvalitetsafsnittet i Kommuneplan 2024-2036. I kommuneplanens høringsperiode fortsætter formidlingen og dialogen med byggeriets parter.

Økonomi

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

Bilag

Byggherreguide til kommentering 1. del

Byggherreguide til kommentering 2. del

Punkt 8: C-sag: Evaluering af teletaxaløsninger

13.05.16-G01-35-24

Resume

Denne sag handler om evaluering af modellen for teletaxaløsninger i Lumby, Villestoft, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø.

Klima- og Miljøudvalget besluttede i efteråret 2023 en model for teletaxaløsninger i fem områder, der blev berørt af rutejusteringer i bybusserne. I beslutningen indgik, at teletaxaløsningerne skulle opstartes med henblik på evaluering efter en prøveperiode.

Teletaxaløsningerne i de fem nye områder blev opstartet i januar 2024, og denne sag præsenterer status på baggrund af første halvår af 2024.

I første halvår 2024 har der samlet været 5.084 teletaxature. Forventningen var ca. 5.000 ture på årsbasis. FynBus forventer nu ca. 10.000 passagerer i teletaxasystemet i Odense i 2024, svarende til en merudgift på ca. 0,4 mio. kr., set i forhold til budgettet.

Med denne sag får udvalget FynBus' evaluering af modellen for teletaxaløsningerne, med henblik på drøftelse af modellen. Drøftelsen vil danne baggrund for en senere beslutningssag.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter evalueringen af teletaxaløsninger for Lumby, Villestoft, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Den kollektive trafik har generelt været økonomisk udfordret over en årrække såvel i Odense som på landsplan. Som del af arbejdet med at bringe bybussernes økonomi i balance besluttede Klima- og Miljøudvalget i efteråret 2023 flere rutejusteringer og omprioriteringer.

I forlængelse heraf besluttede Klima- og Miljøudvalget den 19. september 2024 en model for teletaxaløsninger i Lumby, Villestoft, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø. Modellen skulle evalueres efter en prøveperiode med henblik på udvalgets stillingtagen til modellen fremadrettet. Teletaxaløsningerne har nu været i gang i seks måneder, og FynBus har evalueret modellen for teletaxaløsningerne med afsæt i resultaterne fra første halvår 2024.

Status på den samlede økonomi i bybusserne samt opfølgning på passagerudvikling i busserne efter rutejusteringerne indgår som selvstændigt orienteringspunkt på indeværende dagsorden.

Foreløbige resultater for alle teletaxaløsninger

Resultaterne efter 2. kvartal 2024 viser foreløbigt, at der har været flere teletaxature end forventet og dermed også flere kørselsudgifter.

Der har i første halvår samlet været kørt 5.084 teletaxature. Forventningen i budgettet var ca. 5.000 ture på årsbasis. Baseret på tallene frem til udgangen af juni forventer FynBus nu ca. 10.000 passagerer i teletaxasystemet i Odense i 2024, svarende til en merudgift på ca. 0,4 mio. kr., set i forhold til budgettet.

Evaluering af teletaxaløsninger

På udvalgsrådet den 19. september 2023, hvor udvalget traf beslutning om teletaxaløsningerne, vedtog udvalget også en prøveperiode. På den baggrund har FynBus udarbejdet en evaluering af teletaxaløsningerne.

Evalueringen er baseret på 1. halvår 2024. Der er FynBus' vurdering, at resultaterne bør tages med forbehold for, at de nye kørselsordninger typisk er meget populære i begyndelsen, hvorefter interessen aftager.

Derfor er forventningen til 2024 behæftet med en vis usikkerhed. På nuværende tidspunkt ses allerede en mindre nedgang i antal ture i 2. kvartal, i forhold til 1. kvartal, på de nye kørselsordninger.

Særligt vedrørende teletaxa for Søhus/Kirkendrup og Tietgenbyen

Lukningen af rute 95 og rute 15 berørte ca. 185.000 passagerer, og der blev i den forbindelse etableret teletaxa i områderne Søhus/Kirkendrup og Tietgenbyen/Rosengårdscenter. Begge tilbud er meget populære, og i 1. halvår 2024 er der gennemført ca. 3.500 teletaxature i de to områder.

Teletaxaturene i Tietgenbyen køres primært i myldretiden, og er overvejende ture til og fra arbejde. Teletaxaturene fra Søhus/Kirkendrup til Tarupcenteret/letbanen er mere jævnt fordelt over dagen.

FynBus' anbefaling på baggrund af evalueringen

På baggrund af ovenstående vurderer FynBus, at man for nuværende bør fastholde tilbuddet om teletaxakørsel med den nuværende organisering og serviceniveau. Der er ikke grundlag for at etablere alternativ busbetjening af Tietgenbyen eller Søhus/Kirkendrup, da alene omkostningerne til selve bussen vil overstige de nettoomkostninger, der er i dag til tilbuddet om teletaxa.

Videre proces

På baggrund af udvalgets drøftelse vil forvaltningen forberede en beslutningssag med henblik på Klima- og Miljøudvalgets stillingtagen til den fremadrettede model for teletaxa.

Økonomi

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

Punkt 9: D-sag: Status på kollektiv trafik

13.05.16-G01-35-24

Resume

Denne sag handler om status på den kollektive trafik i Odense, og opfølgning på arbejdet med at sikre økonomisk balance i bybusserne i Odense.

Der har været lidt flere passagerer i bybusserne i første halvår end forventet. Samtidig har de bybusruter, der har kørt med højere frekvens siden januar fået flere passagerer. Tallene for 2. kvartal tyder overordnet set på, at Klima- og Miljøudvalgets beslutninger om omprioriteringer i bybusserne giver den forventede passagerstigning. De overordnede tendenser er:

- Der har på tværs af alle bybusruter været lidt flere passagerer, end forventet.
- Bybusruter med højere frekvens har fået flere passagerer.
- Regionale ruter har fået flere passagerer i områder med nedlagte bybusruter.
- Forventede omkostninger til busdrift er nedjusteret en smule, i forhold budget 2024.
- Der har været større brug af teletaxatilbud end forventet og dermed flere udgifter.

Den kollektive trafik har generelt været økonomisk udfordret over en årrække, såvel i Odense som på landsplan. Klima- og Miljøudvalget får i løbet af året status på økonomien i bybusserne, efter byrådet i december 2022 besluttede en række tiltag, der skulle forbedre økonomien i den kollektive trafik. Som del af arbejdet med at bringe bybussernes økonomi i balance, besluttede Klima- og Miljøudvalget i efteråret 2023 en række rutejusteringer og omprioriteringer.

Tallene for bybusserne i 1. halvår 2024 tyder overordnet på, at ændringerne i bybusserne har den forventede effekt på passagertallene. Hertil viser de foreløbige regnskabstal efter 2. kvartal 2024, at der bl.a. har været flere passagerer end forventet, men omvendt også flere teletaxature end budgetteret.

Teletaxaløsningerne drøftes som et selvstændigt punkt på indeværende dagsorden.

Det endelige regnskab efter 2. kvartal forelægges FynBus' bestyrelse den 25. oktober 2024.

Nedenfor følger en status for busserne i Odense efter 2. kvartal 2024, først med fokus på de foreløbige regnskabstal, og herefter med en opfølgning på resultaterne af ændringerne i bybusserne.

Foreløbige regnskabstal for bybusserne efter 2. kvartal 2024

FynBus sender løbende status på passagertal, omkostningsindeks og teletaxature, sammenholdt med budgettet for året. Tallene giver en indikation af, om der foreløbigt forventes balance i bybusøkonomien for året, eller om der ses færre passagerindtægter, eller flere udgifter, end der er taget højde for i budgettet.

Passagertal

Passagertallene efter 2. kvartal 2024 er ca. 4 % højere end forventet i budget 2024, svarende til ca. 80.000 flere passagerer. Forventet regnskab efter 2. kvartal forelægges FynBus' bestyrelse den 25. oktober 2024, og her vil et forventet regnskab for passagerindtægter for 2024 samt ruteøkonomi være indeholdt.

Omkostningsindeks for bybusserne

Forventningerne til omkostninger til buskørsel er pr. august 2024 nedjusteret med 0,2 mio. kr. i forhold til budget 2024, på baggrund af omkostningsindekset. Det skyldes, at omkostningsindekset for el nu er lavere end budgetteret, hvilket påvirker omkring en tredjedel af bybusserne, da de er elbusser. Omkostningsindekset for el omfatter bl.a. el, chaufførlønninger, materialer og renter.

Teletaxa

Der har været flere teletaxature end forventet i første halvår. Hvis niveauet af teletaxature fortsætter, forventes udgiften til teletaxa i 2024 at blive ca. 0,4 mio. kr. højere, end budgetteret.

Opfølgning på rutejusteringer og omprioriteringer i bybusserne

For at bringe økonomien for bybusserne i Odense i balance, besluttede Klima- og Miljøudvalget den 29. august og 19. september 2023 rutejusteringer for henholdsvis 13,6 mio. kr. og 10,5 mio. kr., samt en teletaxamodel for Lumby, Villestoft, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø. Med beslutningerne blev der omprioriteret i bybusserne ved at 8,8 mio. kr. af besparelserne fra rutejusteringerne blev geninvesteret i andre ruter.

Ændringerne er implementeret pr. 14. januar 2024. Nogle bybusruter har som følge heraf fået flere afgange, andre har fået færre afgange eller tidsrum for kørsel, imens enkelte ruter er nedlagt.

Baggrunden for rutejusteringer og omprioriteringer har været et ønske om at sikre mest muligt bus, der hvor potentialet og kundegrundlaget var størst. Forventningen har været, at:

- Der ville komme flere passagerer på de ruter, hvor der blev indført flere afgange.
- Der ville komme et fald i antallet af passagerer på de ruter, hvor der blev færre afgange.
- En del af passagererne fra nedlagte ruter i stedet ville anvende regionale busruter i samme område.

Foreløbige resultater efter rutejusteringer og omprioriteringer

Udviklingen i antallet af passagerer efter ændringerne i bybusserne er i store træk som forventet, dog med en større brug af teletaxaordningerne end antaget.

De foreløbige resultater er:

- Ruter med højere frekvens har haft en stigning i passagerer på ca. 16 %.
- Ruter med lavere frekvens har oplevet et passagerfald på ca. 70.000 årligt, hvilket er 9 % mere end forventet.
- Regionale ruter, der overlapper med nedlagte bybusruter, har haft en passagervækst på 15 %.

De foreløbige resultater er sammenholdt med forventningerne forud for implementering i tabel 1.

Tabel 1: Overblik over foreløbige resultater for 2024

	Foreløbige resultater	Forventning	Uddybning
Ruter med højere frekvens Rute 35, 55 og 85 (kun Skibhusradial)	Vækst på 16 % svarende til ca. 155.000 påstigere i uge 3-26.	15 % vækst, svarende til ca. 307.000 påstigere årligt.	Rute 35 og 55 har nået den forventede passagerstigning, mens rute 85 har nået 1/3 af den forventede stigning.
Ruter med lavere frekvens Rute 10, 45-46 og 85 (OBC – Højby)	Frafald svarende til 70.000 påstigere per år.	53.800 påstigere per år frafalder kollektiv trafik.	Frafaldet i påstigere har foreløbigt været ca. 9 % højere end forventet.
Regionale ruter i områder med reduceret bybusdrift Regionalrute 140 og 191 Bybusrute rute 15, 68 og 95	Vækst på 15 % på rute 140 og 191 svarende til ca. 105.000 påstigere på årsbasis.	På årsbasis kan 130.000 påstigere på rute 15, 68 og 95 finde alternativ kollektiv trafik.	Væksten på de regionale ruter formodes primært at komme fra de nedlagte bybusruter.
Teletaxaløsninger	5.084 passagerer i første halvår svarende til ca. 10.000 passagerer i 2024	5.000 passagerer i 2024	Et væsentligt højere antal af ture end forventet bevirker at FynBus' forventer teletaxaudgifterne bliver 0,4 mio. kr. højere end budgetteret.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Bilag 1 - Status for passagertal og omkostningsindeks for Odense Bybusser pr. 2 kvartal 2024

Punkt 10: D-sag: Fællesmøde mellem Klima- og Miljøudvalget og forvaltningsudvalget

81.38.00-A00-3-24

Resume

Klima- og Miljøudvalgsmødet indledes med et fællesmøde med forvaltningsudvalget fra Klima- og Miljøforvaltningen. Det er det første fællesmøde mellem de to udvalg.

Mødet tager udgangspunkt i de emner forvaltningsudvalget ønsker at drøfte med Klima- og Miljøudvalget, herunder:

- Politiske projekter og det lange sigt
- Forvaltningens finansiering
- Lovbundne opgaver og handlerum
- Politisk bevågenhed, kompleksitet og samarbejde

Udvalgene drøfter om og hvordan en kommende mødekadence ønskes.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 11: D-sag: Orientering om revision af kommuneplanen

01.02.03-P15-3-22

Resume

Denne sag er en orientering om de foreslåede ændringer af kommunens fysiske planlægning med Kommuneplan 2024-2036. Orienteringen har fokus på de væsentlige ændringer, som følger af Klima- og Miljøudvalgets input til kommuneplanlægningen, efter beslutning den 20. juni 2023 og drøftelse den 13. august 2024.

Grundlaget for Kommuneplan 2024-2036

Bystrategi 2023 er byrådets vision og overordnede strategi for Odenses udvikling frem mod 2035. Bystrategien er samtidig kommunens planstrategi, der sætter retningen for revisionen af kommuneplanen efter planloven.

Kommuneplanen er en arealplan, der udarbejdes med hjemmel i planloven. Planloven sætter grænser for, hvad der kan reguleres i en kommuneplan. Byrådet skal arbejde for kommuneplanens gennemførelse, men kommuneplanen gælder omvendt ikke direkte for grundejere. By- og Kulturudvalget har ansvaret for kommuneplanlægningen i Odense Kommune.

Med vedtagelsen af Bystrategi 2023 har byrådet besluttet, hvilke dele af den gældende Kommuneplan 2020, der skal revideres. By- og Kulturforvaltningen er i gang med at færdiggøre et forslag til Kommuneplan 2024 til politisk behandling.

Forslag til Kommuneplan 2024-2036 udarbejdes på baggrund af:

- Bystrategi 2023 og øvrige relevante politikker/strategier, for eksempel Grøn mobilitetsplan og Klimahandleplan 2024.
- Politiske temadrøftelser i By- og Kulturudvalget, på byrådets kvartalsmøder og i forbindelse med de politiske temature, hvor Klima- og Miljøudvalget deltog sammen med By- og Kulturudvalget den 13. marts 2024.
- Input fra kommunens fagudvalg, herunder fra Klima- og Miljøudvalget.
- Input fra offentligheden i forhøringen til Kommuneplan 2024.
- Temaanalyser.

Forventede ændringer med Kommuneplan 2024-2036

By- og Kulturforvaltningen vil ultimo 2024 fremlægge forslag til Kommuneplan 2024-2036 til By- og Kulturudvalget. Planforslaget forventes at indeholde følgende væsentlige ændringer af den fysiske planlægning, i forhold til den gældende Kommuneplan 2020, der har særlig relevans for Klima- og Miljøudvalgets ansvarsområder:

Tværgående ændringer

Den nye byudviklingsmodel fra Bystrategi 2023, herunder særligt udpegningen af udviklingskorridorer, stationsnære zoner og en grøn ring, er væsentlige nye elementer, der strukturerer byens udvikling og dermed også den fysiske planlægning på tværs af kommuneplanens temaer.

0. Storby i udvikling (nyt tema)

I et nyt tema opstilles mål og retningslinjer for den nye byudviklingsmodel fra Bystrategi 2023, herunder udpegning af en grøn ring, udviklingskorridorer og nye stationsnære zoner. Byudviklingsmodellen sigter mod at byen udvikles til en klimaneutral, sund og levevenlig storby.

Bykvalitetsafsnittet opdateres med ny regulering baseret på bygherreguiden Klima og kvalitet (Plan22+). Reguleringen har til formål at sikre kvalitet i byggeriet, og så vidt det er muligt stille krav til klimapåvirkningen fra byggeriet.

3. Grøn storby

Der foretages nye arealudpegninger til Grønne sammenhænge og Grønt Danmarkskort, baseret på udpegningen af en grøn ring og ny viden. Retningslinjer for udpegninger til skov og for grundvandsbeskyttelse ajourføres. Udpegninger til lavbundsarealer og potentielle vådområder opdateres, på baggrund af ny viden.

4. Klimatilpasning

Retningslinjer for vandhåndtering opdateres. Kravet om tilbageholdelse af vand svarende til 90 mm nedbør på 4 timer udgår. Kravet erstattes af:

- Yderligere arealreservationer til vandkorridorer.
- Nyt krav om, at mulighederne for tilbageholdelse af vand på en grund ikke forringes ved ny planlægning.

Udpegninger til vandkorridorer i øvrigt opdateres, mens uaktuelle arealreservationer til tilbageholdelse af overfladevand udgår.

5. Trafik og mobilitet

En række mål og retningslinjer opdateres på baggrund af Grøn mobilitetsplan. Udpegningerne til fodgængervenlige forbindelser udvides. Der udpeges principper for vej kategoriseringer, herunder et nyt begreb: "bygader", der skal give mulighed for attraktive bymiljøer i eksisterende bydelscentre, der ligger langs indfaldsveje. Vejklassifikationskortet udgår fra kommuneplanen og flyttes til en særskilt sektorplan. Der lægges op til en gentænkning af reguleringsprincipperne for parkering.

6. Miljø og teknik

Der opstilles nye retningslinjer for vedvarende energi-anlæg baseret på Sektorplan for vedvarende energi, som vedtaget af By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget i juni 2024.

By- og Kulturforvaltningen forventer, at fremlægge et forslag til Kommuneplan 2024-2036 til politisk behandling i By- og Kulturudvalget inden udgangen af 2024. Forslag til Kommuneplan 2024-2036 skal videre til behandling i Økonomiudvalget og byrådet, og herefter i offentlig høring.

Beslutning

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

Punkt 12: D-sag: Miljø- og klimabelastning fra landbrug i Odense

01.30.10-P15-2-23

Resume

På mødet den 28. maj 2024 blev Klima- og Miljøudvalget præsenteret for Odenses klimaregnskab for 2023. I den forbindelse efterspurgte udvalget en uddybning af miljø- og klimabelastningen fra landbruget i Odense.

Landbruget udgjorde ca. 5 % af CO₂-udledningerne i Odense i klimaregnskabet for 2023, mens landbrugets udledninger i 2030 forventes at udgøre ca. 11 % af udledningerne.

På mødet vil udvalget blive præsenteret for en uddybning af landbrugets miljø- og klimabelastning i Odense.

Beslutning

Punktet udsættes til kommende møde.

Punkt 13: D-sag: Aktuelle sager

01.30.00-G01-137-23

Resume

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.

Udvalgsmedlemmerne Abdirashid Abdi og Mark Grossmann deltog ikke i behandlingen af dette punkt.