

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 27-08-2024

Mødedato Tirsdag d. 27. august 2024 kl. 08:30

Mødested Odense Renovation, Snapindvej 21, 5200 Odense V.

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
B-sag: Fastlæggelse af udvalgsmøder for 2025.....	4
B-sag: Støjhandlingsplan 2024-2029 for vejstøj mv. i Odense Kommune.....	7
B-sag: Handleplan for Vandets Kredsløb.....	10
C-sag: Organisering af skovdriften i Odense Kommune.....	13
C-sag: Borgerinddragelse.....	17
C-sag: Omdannelse af Odense Slots p-plads.....	24
C-sag: Trafikanalyse af Grønløkkevej og Åløkke Allé.....	29
D-sag: Status på Grøn Mobilitetsplan.....	35
D-sag: Status på Klimahandleplan 2024.....	47
D-sag: Orientering om shredder-affald ved Odense Renovation.....	62
D-sag: Fremtidens genbrugsstationer.....	63
D-sag: Aktuelle sager.....	64

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

01.30.00-G01-137-23

Resume

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 27. august 2024.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Punkt 2: B-sag: Fastlæggelse af udvalgsmøder for 2025

01.30.00-G01-4-24

Resume

Denne sag handler om fastlæggelse af udvalgsmøder for 2025.

Mødeplanen for de stående udvalg er senest drøftet i Økonomiudvalget den 22. maj 2024, hvor mødeplanen for økonomiudvalget blev fastlagt. Mødedatoer for de stående udvalg er udarbejdet i overensstemmelse med disse møder, og skal godkendes i de respektive udvalg.

Der er ikke lagt op til ændringer i udvalgets mødetidspunkt, som derfor foreslås fortsat at ligge tirsdage fra kl. 8.30-12.30.

I forlængelse af ovenstående kan Klima- og Miljøudvalget til hver en tid beslutte at afholde ekstra møder på andre dage, hvor udvalget fx kan tage "ud af huset" i forbindelse med sager til drøftelse/forberedelse eller sager til orientering.

Klima- og Miljøforvaltningen foreslår, at Klima- og Miljøudvalget i 2025 afholder nedenfor nævnte møder. Er intet andet nævnt, er der tale om udvalgsmøder, som afholdes om tirsdagen kl. 8.30.

Mødedatoer 2025 Klima- og Miljøudvalget

Den 21. januar

Den 4. februar

Vinterferie

Den 25. februar

Den 11. marts

Den 25. marts

Den 8. april

Påske

Den 6. maj

Den 20. maj

Den 3. juni

Den 17. juni

Sommerferie

Den 12. august

Den 26. august

Den 23. september

Den 7. oktober

Efterårsferie

Den 28. oktober

Den 25. november

Den 16. december

For at skabe det bedste overblik, er der til sagen vedhæftet en kalender for første og andet halvår af 2025, der også indeholder de vedtagne datoer for økonomiudvalgs,- byråds,- kvartalsmøder mv.

Effekt

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

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender forslag til udvalgsmøder for 2025.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Der henvises til sagsresuméet.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens sagsbehandling.

Bilag

Mødekalender-2025 - 1 halvår

Mødekalender-2025 - 2 halvår

Punkt 3: B-sag: Støjhandlingsplan 2024-2029 for vejstøj mv. i Odense Kommune

09.11.00-G01-1-24

Resume

Denne sag handler om endelig godkendelse af støjhandlingsplan 2024-2029 for trafikstøj mv. i Odense Kommune.

Odense Kommune skal hvert 5. år udarbejde en støjhandlingsplan, som baserer sig på en kortlægning af vejtrafikstøj i Odenses samlede byområder. Kortlægningen og handlingsplanen omhandler støj fra statens og kommunens veje. Et forslag til støjhandlingsplan for perioden 2024-2029 har været i offentlig høring i 8 uger i perioden 30. april til 25. juni 2024. Der er ikke indkommet nogen høringssvar. Forvaltningen indstiller derfor, at udvalget godkender forslag til støjhandlingsplan 2024-2029 for trafikstøj mv. i Odense Kommune.

Kortlægningen viser, at mange boliger og personer i Odense er støjbelastede, selvom Odense Kommune allerede i dag på flere måder arbejder for at begrænse støjbelastningen fra veje, fx ved etablering af nye boliger.

Handlingsplanen indeholder ikke konkrete projekter for støjbekæmpelse, og rummer dermed ingen bindinger for kommunen, men mulige handlinger som kan have støjdæmpende effekt, fx hastighedsnedsættelser på 12 udvalgte kommunale vejstrækninger til henholdsvis 40 km/t og 30 km/t. Denne handling er også beskrevet som et muligt åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan. Effektiviteten af dette åbningstræk vil kræve en særskilt politisk beslutning under Grøn Mobilitetsplan.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Støjhandlingsplanen understøtter Odensemålet om at skabe en mere klima- og miljøvenlig by, hvor der arbejdes for reduktion af støj fra vejnettet til gavn for miljøet og befolkningens sundhed.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender forslag til støjhandlingsplan 2024-2029 for trafikstøj mv. i Odense Kommune.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Støjkortlægning og støjhandlingsplan

Støjkortlægningen er udarbejdet af Miljøstyrelsen på baggrund af støjkortlægningsbekendtgørelsen. Støjkortlægningsbekendtgørelsen stiller ikke krav om, at der for de konstaterede eksisterende støjkilder (vejene) skal udføres støjdæmpende foranstaltninger. Det er op til de myndigheder, der er ansvarlige for de enkelte støjkilder (veje), om der skal afsættes midler til støjdæmpning. Det vil sige, at det er op til henholdsvis staten for motorvejen og kommunen for kommunevejene at beslutte, om der skal ske støjdæmpning ved vejnettet.

Støjhandlingsplanen indeholder derfor ikke konkrete projekter for støjbekæmpelse og rummer dermed ingen bindinger for kommunen, men mulige handlinger som kan have støjdæmpende effekt.

Støjhandlingsplan 2024-2029 er den fjerde støjhandlingsplan udarbejdet af Odense Kommune. Kortlægning og handlingsplan omfatter kommunens samlede byområde, hvorfor områder uden for byzonen ikke er omfattet. Handlingsplanen omhandler støj fra statens og kommunens veje.

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

Forslag til støjhandlingsplan 2024-2029 har været i offentlig høring i 8 uger i perioden 30. april til 25. juni 2024. Der er ikke indkommet nogen høringssvar, hvorfor der ikke er fundet grundlag for at foretage rettelser i forslaget til støjhandlingsplan.

Forvaltningen indstiller derfor, at udvalget godkender forslag til støjhandlingsplan 2024-2029 for trafikstøj mv. i Odense Kommune.

Generelt om støjdæmpende tiltag i støjhandlingsplanen

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

Siden sidste støjhandlingsplan har store infrastruktur anlæg, som f.eks. etableringen af letbanen, betydet nogle væsentlige ændringer af byens trafikstruktur. Dette vurderes at have en positiv indvirkning på støjpåvirkningen fra visse dele af vejnettet, og en øget støjpåvirkning på andre dele.

Generelt gælder, at nævnte projekter sammen med byens øvrige forventede fremtidige udvikling med øget byfortætning, Grøn Mobilitetsplan, mv. vil medføre store ændringer i kommunens trafikbillede, og dermed også støjpåvirkningen fra vejene. Mange af de nuværende støj kortlagte veje vil således få ændret deres trafik væsentligt, hvor nogle veje vil få væsentligt mere trafik. Andre vil få væsentligt mindre – med tilsvarende konsekvenser for vejenes støjbelastning.

Særligt for Grøn Mobilitetsplan skal fremhæves, at en række af de mulige handlinger, der arbejdes med i planen, vil kunne have en støjnedsættende effekt. Der er derfor også i støjhandlingsplanen, som et muligt tiltag, fremhævet og beregnet effekten af åbningstrækket om hastighedsnedsættelse på 12 udvalgte kommunale vejstrækninger, som i dag er støjbelastede, til henholdsvis 40 km/t og 30 km/t.

Eventuel effektivering af dette åbningstræk vil kræve en særskilt politisk beslutning under Grøn Mobilitetsplan.

Særligt i forhold til motorvejsstøj

Det fremgår af kortlægningen, at motorvejene omkring Odense bidrager med en væsentlig del af belastningen med vejstøj i Odense. Motorvejene er imidlertid statsveje, og det er dermed Transportministeriet ved Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at begrænse støjgenerne fra disse veje.

Odense Kommune har tidligere fået afslag fra transportministeren om at sænke hastigheden på motorvejen gennem kommunen til 90 km/t, men Odense Kommune vil fortsætte arbejdet mhp. at få lov til at sænke hastigheden.

Odense Kommune har i forbindelse med Vejdirektoratets støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023 udtalt, at man er tilfredse med, at Vejdirektoratet forventer at gennemføre støjdæmpende foranstaltninger langs motorvejsnettet ved Odense i forbindelse med motorvejsudvidelsen mellem Odense V og Svendborgmotorvejen. Odense Kommune har dog samtidig gjort Vejdirektoratet opmærksom på, at problemerne med støj fra statens veje i Odense Kommune ikke er løst ved de forventede tiltag, og at der efter kommunens opfattelse, er behov for en yderligere og hurtig indsats mod støjen fra statens veje i Odense Kommune.

Økonomi

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

Bilag

Støjhandlingsplan for udvalgte veje i Odense Kommune

Punkt 4: B-sag: Handleplan for Vandets Kredsløb

00.16.02-P15-1-23

Resume

Denne sag handler om udarbejdelsen af en handleplan for vandets kredsløb. Formålet med Handleplan for Vandets Kredsløb er at styrke forvaltningens indsats for forbedret vandkvalitet i hele vandkredsløbet. I handleplanen lægges vægt på at identificere og fremhæve de sammenhænge og synergieffekter, der bidrager til flere målsætninger samtidigt. Målet med processen er at sætte fremdrift på de indsatser, der virker.

I sagsfremstillingen fremlægges en status for handleplanen. Udvalget bedes navnlig forholde sig til behandling af handleplanen på forvaltningsniveau for Klima- og Miljøudvalget og/eller i sammenhæng med Handleplan for Skov, Natur og Miljø på byrådsniveau. Hertil forelægges Udvalget mulighed for at fremlægge ønsker til opfølgning og afrapportering på Handleplanen for Vandets Kredsløb.

Effekt

Byudvikling med kvalitet

Handleplanen for Vandets Kredsløb understøtter udviklingen af Odense med kvalitet på en bæredygtig måde, der bidrager til et bedre klima og miljø gennem grønne og tværfunktionelle løsninger.

En klima- og miljøvenlig storby

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

Indstilling

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

1. Handleplan for Vandets Kredsløb behandles sammen med Handleplan for Skov, Natur og Miljø i byrådet.
2. Ramme for opfølgning og afrapportering på Handleplanen for Vandets Kredsløb.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

På baggrund af Klima- og Miljøudvalgets ønske om en mere helhedsorienteret tilgang til vandets kredsløb, godkendte udvalget den 19. september 2023 udarbejdelsen af en handleplan for vandets kredsløb. Efterfølgende godkendte udvalget den 28. maj 2024 en nærmere procesplan samt fire hovedretninger og disposition til handleplanen samt relevante aktører, som involveres i processen.

Handleplan for Vandets Kredsløb har fokus på at styrke forvaltningens indsats for at forbedre vandkvaliteten i hele vandkredsløbet. Formålet med processen er at fremhæve og accelerere de initiativer, der går på tværs, og samtidig rettes

opmærksomheden mod de områder og sammenhænge, der i øjeblikket opleves som sekundære, både hvad angår indhold og finansieringsmodeller.

Synergi i initiativer for skabelse af blå-grøn struktur

I Odense Bystrategi 2023 lægges vægt på, at vi tænker grønt og blå, før vi taler om byggeri med målet om at blive en klimaneutral, sund og levevenlig storby i 2035. Planlægningen af vandets samlede veje – fra regnvand, grundvand og vandløb til fjorden – er tæt koblet til at skabe et attraktivt Odense med bynær natur, biodiversitet og trivsel.

Odenses vision om at skabe balance i byudviklingen er bundet op på et fælles ansvar for de planetære grænser, som på globalt plan er overskredet for biodiversitet, forurening, klima, kvælstof- og fosforudledning, arealanvendelse og vores forbrug af ferskvand. For at opnå økosystemer i balance skal indsatser for vand, klima og miljø udarbejdes i synergi og have øje for brug af arealer og skabelse af værdi på den begrænsede plads.

Det er ambitionen at fremhæve netop disse synergier på tværs af projekter i fremsættelsen af indsatserne i handleplanen, særligt i indsats 1.1 Blå-grøn opsparring (se bilag 1) til opkøb af ejendomme og arealer i områder med mulighed for etablering af tværfunktionelle projekter. Indsatser for natur, vandhåndtering og biodiversitet kræver plads og sammenhæng for at få de bedste betingelser. Blå-grøn opsparring kan bidrage til ændret arealanvendelse i samarbejde med lokale aktører og frikøb af arealer til fremme for vandmiljø, grundvandsbeskyttelse, klimatilpasning, våd natur og biodiversitet. Den helhedsorienterede tilgang kan gøre det muligt for lokalsamfund at engagere sig direkte i projekter, der forbedrer deres nærmiljø.

Med en tilgang, der går på tværs af sektorer og discipliner, kan midlerne i Blå-grøn opsparring gavne flere dagsordener og koble løsninger baseret på den lokale kontekst. Indsatsen koordineres tæt med Handleplan for Skov, Natur og Miljø. De to handleplaner er tæt koblet både strategisk, indholdsmæssigt og geografisk, og kan ses i sammenhæng for at opnå størst synergi i natur- og vandhåndteringsprojekter til fremme af en samlet blå-grøn struktur. Som en del af den politiske behandling af Handleplan for Vandets Kredsløb kan sammenhængen til Handleplan for Skov, Natur og Miljø fremmes yderligere til behandling i Byrådet, hvis udvalget finder dette relevant.

Det videre arbejde

Med vedtagelsen af Handleplan for Vandets kredsløb vil Forvaltningen sikre, at der i endnu højere grad arbejdes på tværs af fagområder, så opgaven med at sikre og forbedre vandets kredsløb når et højere niveau. Frem mod behandling i Udvalget i november 2024 arbejdes der videre med kvalitetssikring af handleplanens indsatser for at sikre multifunktionelle løsninger og synergier på tværs af områder.

Den tværfunktionelle tænkning gør det forventeligt endnu mere realistisk at få andel i Aftalen om et Grønt Danmark / Den Grønne Trepert.

Der arbejdes ud fra en helhedsorienteret tilgang, hvor indsatserne fx. taler ind i den grønne trepartsaftales etablering af Danmarks Grønne Arealfond til markante indsatser til arealomlægning og strategisk jordopkøb samt indsatsen med en Blå-grøn opsparring (bilag 1) og i arbejdet med Odense Kommunes DK2020-certificerede Klimatilpasningsplan samt indsatsen for regnvandsløsninger med biodiversitet (bilag2).

Suppleret med egne midler skal det blive muligt for Odense Kommune at opkøbe ejendomme og arealer til realisering af projekter, som skal fremme udvalgte indsatser for bl.a. skovrejsning, vandhåndtering, naturen og dermed det samlede vandkredsløb.

Afrapportering og opfølgning

Handleplanen for Vandets Kredsløb beskriver i alt 16 indsatser for skabelsen af robuste vandøkosystemer og fremme af grønne tiltag for vandhåndtering og grundvandsbeskyttelse. Med handleplanen kan der indarbejdes periodevis opfølgning af planens indhold og realisering for at rammesætte en løbende evaluering af planen til Udvalget. Andre behov for afrapportering kan også indarbejdes i handleplanen.

Vedhæftet sagen findes to indsatser fra Handleplan for Vandets Kredsløb til udvalgets orientering, hhv. bilag 1: 1.1 Blå-grøn opsparring og bilag 2: 3.5 Regnvandsløsninger med biodiversitet.

Økonomi

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

Bilag

Bilag 1_Handleplan for Vandets Kredsløb_1

Bilag 2_Handleplan for Vandets Kredsløb_3.5_Regnvandsløsninger med biodiversitet

Punkt 5: C-sag: Organisering af skovdriften i Odense Kommune

00.01.00-A00-40-24

Resume

Dette er en fælles sag mellem Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen, der omhandler driften af de kommunale skove i Odense Kommune.

Odense Kommunes styrelsesvedtægt fastlægger, at størstedelen af driften af kommunens grønne områder herunder skovene er placeret under By- og Kulturudvalgets ansvarsområde. Styrelsesvedtægten fastlægger yderligere, at skov- og naturplanlægning - herunder den overordnede strategi for biodiversitet, er placeret under Klima- og Miljøudvalgets ansvarsområde. Den generelle varetagelse af skovdriften har stor betydning for, om biodiversiteten stiger eller falder i de kommunale skove.

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget behandlede den 27. og 28. februar 2024 et initiativretsforslag, rejst af Den socialdemokratiske gruppe, vedrørende udarbejdelse af en ny skovpolitik. I forlængelse af drøftelsen tilkendegav den socialdemokratiske gruppe et ønske om drøftelse af Odense Kommunes organisering af skovdriften.

På dette møde skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøfte en eventuel fremtidig organisering og placering af Odense Kommunes skovdrift. Til rammesætning af drøftelsen har forvaltningerne i fællesskab skitseret tre modeller for en mulig organisering med beskrivelse af fordele og ulemper.

Indstilling

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget indstiller til respektive udvalg, at udvalgene drøfter sagen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen, herunder en opmærksomhed omkring udbud på skovdrift.

Sagsfremstilling

Rammesætning

Odense vil være en grøn by med en rigere natur og større biodiversitet i alle skov- og naturarealer.

Med etableringen af Klima- og Miljøforvaltningen i 2022 er det besluttet, at arbejdet med biodiversitet er placeret i denne forvaltning. Driften af skovene har fulgt den øvrige drift af de kommunale arealer og er placeret i By- og Kulturforvaltningen.

På dette møde skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøfte mulig organisatorisk placering af kommunens skovdrift på baggrund af forvaltningernes tre skitserede modeller.

Skovdriften i Odense Kommune

De kommunale skove i Odense Kommune er forholdsvis små arealer. Skovarealerne ligger typisk i bynære områder og har mange brugere og naboer. Dette betyder, at der i praksis er mange forskellige interesser at varetage.

I dag drives Odense Kommunes skove ud fra et ønske om at balancere mellem menneskelige hensyn, økonomiske hensyn og biodiversitet.

Der er et stort potentiale for beskyttelse og udvikling af biodiversitet i skovene, da ca. 70 % af kommunens dyre og plantearter findes netop her. Dette underbygges af Miljøstyrelsens kortlægning af naturmæssigt værdifulde skove fra 2017, der peger på vigtigheden af netop Odense Kommunes skove. Med andre ord er kommunens drift og pleje af skovene således afgørende for arternes udbredelse i Odense Kommune.

3 modeller for organisering af skovdriften

Nedenfor skitseres 3 modeller for organisering af skovdriften i Odense Kommune med beskrivelse af fordele, ulemper og økonomiske konsekvenser. Se bilag 1. for en skematisk oversigt over de tre modeller.

Model 1. Skovdriften fastholdes i By- og Kulturforvaltningen

Denne model beskriver en fastholdelse af den nuværende organisering af skovdriften i By- og Kulturforvaltningen.

Fordelen ved denne model er, at den faglige kobling og økonomien til driften af park- og vejområdet fastholdes. Dertil bibeholdes de tætte snitflader til brugen af de grønne områder i relation til blandt andet sikkerhed, motion, friluftsliv og kulturarrangementer, der også er placeret i forvaltningen.

Da Klima- og Miljøforvaltningen er ansvarlig for arbejdet med biodiversitet, kan det være en ulempe, at skovdriften ikke er placeret i forvaltningen. Ved udarbejdelse af en skovpolitik vil hensynet til biodiversiteten og ønsket om øget biodiversitet i skovene skulle imødekommes i den nuværende organisering af driften.

Konsekvens

Vælger de respektive udvalg, at der skal arbejdes videre med model 1, vil det betyde en fastholdelse af den nuværende organisering, hvor By- og Kulturforvaltningen har den formelle kompetence i forhold til den kommunale skovdrift. Et fremadrettet, styrket fokus på biodiversiteten skal således sikres via en ny skovstrategi og en tættere koordinering og samarbejde mellem de to forvaltninger.

Model 2. Hele skovdriften overgår til Klima- og Miljøforvaltningen

Denne model beskriver en organisering, hvor den samlede drift af alle kommunens skovarealer, på ca. 550 ha, bliver overført til Klima- og Miljøforvaltningen. Det betyder, at koordinering af driften langs de offentlige stier og veje, der grænser op til skovene, og fungerer som færdselsårer, vil blive delt mellem to forvaltninger. For at trafiksikkerheden opretholdes er der nødvendige fritrumsbeskæringer, som skal overholdes. Tilsvarende vil der være behov for koordinering mellem de to forvaltninger ved afvikling af fx events og arrangementer på kommunale skovarealer og arealer, der grænser op til skovene.

Fordelen ved modellen er, at der sikres en tæt kobling mellem kommunens skovdrift og det faglige ansvar for biodiversitet og naturfagligheden generelt. Herved bliver der en mere helhedsorienteret tilgang til arbejdet med biodiversiteten i Odenses skove.

I dag er det overordnede ansvar for borgerhenvendelser, sikkerhed og fremkommelighed på offentlige og kommunale arealer placeret i By- og Kulturforvaltningen. Med model 2 vil ansvaret for borgerhenvendelser, sikkerhed og fremkommelighed langs stier og veje i skovene fremadrettet blive placeret i Klima- og Miljøforvaltningen. Ansvar og kompetence på dette område vil således blive delt mellem de to forvaltninger. Der kan være ulemper forbundet med at dele ansvaret for- og håndtering af borgerhenvendelser, sikkerhed og fremkommelighed på offentlige og kommunale arealer.

Konsekvens

Vælger de respektive udvalg, at der skal arbejdes videre med model 2, vil dette indebære en overførsel af hele skovdriftskompetencen og ca 0,5 årsværk med tilhørende budget fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget. Udgiftsbudgettet svarerende til 1,4 mio. kr. og indtægtsbudgettet på 840.000 kr. skal overføres fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget.

I den forbindelse gør forvaltningerne opmærksom på, at skovdriften i dag har et begrænset økonomisk råderum. Dette betyder, at det kan være vanskeligt at indfri byrådets politiske ambitioner om blandt andet en styrkelse af biodiversiteten, medmindre der efterfølgende frigives midler til driften og hermed til realisering af en ny skovpolitik for Odense Kommune.

Model 3. Dele af skovområdet overgår til Klima- og Miljøforvaltningen

Denne model beskriver en organisering, hvor de kommunale skovområder, der er særligt værdifulde i forhold til biodiversitet, bliver overført til Klima- og Miljøforvaltningen. Det vil typisk være de større sammenhængende skovområder såsom Fruens Bøge, Åløggeskoven, Kohaveskoven og lign. Hvilke skove der præcis er tale om, vil blive præciseret i en eventuel beslutningssag.

Med denne model vil der blive øget fokus på kommunens indsats for biodiversitet. Model 3 vil også styrke dialogen med borgere og høringsberettigede interesseorganisationer. Derudover vil det være en fordel, at driften af de skovarealer, der har et ringe biodiversitetspotentiale, eller hvor andre forhold vægter højere som fx anvendelsen af arealerne til kultur- og fritidsformål, fortsat håndteres i By- og Kulturforvaltningen.

Ulemperne ved denne model er de samme som i model 2, dog i mindre udstrækning, da skovområder med store fritids- og kulturhensyn forbliver i BKF.

Konsekvens

Vælger de respektive udvalg, at der skal arbejdes videre med model 3, vil dette indebære en budgetoverførsel fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget på ca. 1,1 mio. kr. herunder 0,40 årsværk. Både udgifts- og indtægtsbudgettet fordeles forholdsmæssigt, således så den procentvise overdragelse af skovareal overføres fra By- og Kulturforvaltningen til Klima- og Miljøforvaltningen.

Opsamling

Opsummerende kan det siges, at fælles for alle tre modeller er, at biodiversiteten i Odenses skove for alvor først løftes, hvis det bliver politisk prioriteret med vedtagelse af en ny politik for skovene i Odense Kommune. Denne opgave følger efter, at den fremtidige organisering af kommunens skovdrift, er endeligt besluttet.

En evt. flytning af skovdriften fra By- og Kulturforvaltningen til Klima- og Miljøforvaltningen vil betyde en konsekvens for udvalgenes fremtidige budgetter i model 2 og 3. Skovdriften består af både et indtægtsbudget og et udgiftsbudget og

begge dele skal omplaceres ved en eventuel ændret organisering. Indtægtsbudgettet ved salg af træ fra skovdriften, som den drives i dag, justeres hvis Klima- og Miljøudvalget vælger at ændre på salg af træ.

Da sagen vedrører arbejdsforhold i de to forvaltninger, har denne sag været behandlet i MED-systemet. Bemærkninger fra medarbejderne er vedlagt denne sag i bilag 3 og 4.

Den videre proces

Efter dette møde og de respektive udvalgs tilkendegivelser om en fremtidig organisering af Odense Kommunes skovdrift, vil forvaltningerne arbejde videre. Hvis udvalgene ønsker at ændre den nuværende organisering og håndtering af skovdriften, vil dette kræve en efterfølgende beslutningssag – og en ændring af Odense Kommunes styrelsesvedtægt.

Økonomi

Denne sag har ingen betydning for kommunens kassebeholdning.

Bilag

Odense kommunes skove_16-05-2024

Model 5.0 organisering af skovdriften 27.06.2024_

Høringssvar vedrørende forslag om omorganisering af skovdriften_BKF

Skovdrift bemærkninger_KMF

Punkt 6: C-sag: Borgerinddragelse

09.00.00-P22-1-24

Resume

Denne sag handler om inddragelse af borgere og interessenter i Klima- og Miljøudvalgets arbejde. Sagen er herudover en opfølgning på Klima- og Miljøforvaltningens arbejde med borgerinddragelse i relation til Odense Kommunes Kodeks for borgerinddragelse.

Klima- og Miljøforvaltningen arbejder med en række områder, der har direkte betydning for en stor del af odenseanernes dagligdag, og som omhandler forandrings- og adfærdselementer.

Derfor er det helt afgørende, at forvaltningen inddrager både borgere, erhvervsliv og civilsamfund i arbejdet og udviklingen af løsninger.

I denne sag præsenteres et overblik over kodeks for borgerinddragelse i Odense Kommune og borgerinddragelsen i Klima- og Miljøforvaltningens arbejde. Herudover lægger sagen op til en drøftelse af forvaltningens arbejde med verdensmål.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter, om der er behov for at tilpasse arbejdet med borgerinddragelse og verdensmål i Klima- og Miljøforvaltningen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Odense skal være klimaneutral i 2030. Det kræver en omfattende omstilling af mange dele af odenseanerne liv.

Derfor er det også afgørende, at odenseanerne og det odenseanske erhvervsliv er med på hvordan denne omstilling skal ske.

Denne sag handler om, hvordan Klima- og Miljøforvaltningen arbejder med inddragelse af borgere og erhvervsinteresser. Herudover er sagen en opfølgning på Odense Kommunes Kodeks for borgerinddragelse, og hvordan forvaltningens arbejde med borgerinddragelse påvirker arbejdet med Verdensmål.

Sagen indledes med en gennemgang af Odense Kommunes arbejde med borgerinddragelse.

Herefter følger et afsnit om Klima- og Miljøforvaltningens arbejde med borgerinddragelse på et udvalg af de mest prioriterede opgaver i forvaltningen.

Afslutningsvist perspektiveres arbejdet til kommunens verdensmålsråd.

Borgerinddragelse i Odense Kommune

Odense Byråd nedsatte i juni 2018 Udvalget for Borgerinddragelse, som bestod af otte byrådsmedlemmer. Formålet med udvalget var at undersøge potentialerne for at fremme og udvikle borgerinddragelsen i Odense Kommune.

Kodeks for borgerinddragelse

Udvalget for Borgerinddragelse afleverede i marts 2020 fem anbefalinger til, hvordan Odense kan blive ved med at udvikle måden at inddrage borgerne på. I forlængelse heraf er udarbejdet et samlet kodeks for borgerinddragelse, der erstatter kommunens tidligere borgerinddragelsesstrategi. Kodekset indeholder følgende fem hovedpunkter:

1. Oplevelse af reelt aftryk

Borgerne skal opleve, at deres engagement har betydning, og at de får mulighed for at sætte et aftryk.

2. Involver fra start til slut

Borgerinddragelsen skal indtænkes flere steder igennem et forløb, så borgerne sikres reel mulighed for indflydelse.

3. Ræk ud til alle

Borgerinddragelsen bør have øget fokus på at sikre en bred inddragelse og involvering, der er repræsentativ på parametre såsom køn, alder og geografi.

4. Klar forventningsafstemning

Involvering handler om at sætte aftryk på et beslutningsgrundlag eller være en del af beslutningen. Derfor er det afgørende med gennemsigtighed i borgerinddragelsesprocessen.

5. Gå nye digitale veje

Erfaringerne er gode, eftersom den digitale inddragelse ofte er lettere tilgængelig, hurtigere og mere fleksibel. Den digitale inddragelse har derfor mange potentialer for at få engageret borgergrupper, der ellers ikke traditionelt involverer sig.

Odense kommunes Kodeks for borgerinddragelse er vedlagt som bilag.

Det er op til den enkelte forvaltning, hvordan kodeks for borgerinddragelse implementeres. Nedenfor gives et indblik i, hvordan kodekset og inddragelse generelt er en integreret del af Klima- og Miljøforvaltningens arbejde.

Borger- og interessentinddragelse i Klima- og Miljøforvaltningen

Mange af Klima- og Miljøforvaltningens opgaver har dels direkte betydning for en stor del af odenseanernes hverdag, og omhandler herudover forandrings- og adfærdselementer.

Derfor er det også helt afgørende og naturligt, at forvaltningen arbejder målrettet med borger- og interessenterinddragelse i mange af forvaltningens opgaver.

På de større udviklingsprojekter som fx klimahandleplanen, klimatilpasningsplanen og mobilitetsplanen strækker inddragelsen sig helt overordnet fra invitation til skriftlige input til konkrete projekter, til partnerskaber med borgere, erhvervsliv og øvrige interessenter, hvor der anlægges en mere samskabende tilgang til gavn for det konkrete projekt og/eller lokalområdet. I det daglige myndighedsarbejde er inddragelsen naturligt på mange måder mere formaliseret og regelbunden, men der søges altid så vidt muligt en inddragende og dialogbaseret proces op til konkrete myndighedsafgørelser mv.

Herunder følger en ikke-udtømmende liste af eksempler på konkrete samarbejdsfora og projekter, hvor inddragelse er et bærende element. Indledningsvist beskrives elementer vedrørende Klima- og Mobilitetsområdet og dernæst for Natur- og Miljøområdet.

Klima og Mobilitetsområdet

Klimahandleplan 2024

Klima- og Miljøforvaltningen arbejder målrettet med inddragelse i forbindelse med klimahandleplanen og Odense Kommunes ambition om klimaneutralitet i 2030. I de følgende afsnit udfoldes, hvordan forvaltningen arbejder med fællesskabet for at opnå klimaneutralitet i 2030, med udgangspunkt i Borgerklimarådet, Odense Klimapartnerskab og Grøn Mobilitetsplan.

I flere sammenhænge, herunder i forhold udarbejdelsen af Odenses første klimahandleplan, har forvaltningen benyttet Dialogportalen i forbindelse med inddragelsen. Dialogportalen er et digitalt redskab, som giver mulighed for, at kommunen kan præsentere oplæg, som borgere og interessenter herefter kan kommentere på online i en given periode. Herudover kan borgere og interessenter se og kommentere på hinandens bemærkninger, hvilket giver mulighed for en demokratisk samtale mellem kommunen, borgere og øvrige interessenter.

Kvartalsmøder med lokale klimaorganisationer

Rådmand Tim Vermund mødes hvert kvartal med lokale klimaorganisationer, for at sikre løbende dialog og gensidig orientering. Møderne tjener samtidig det formål, at de lokale klimaorganisationer har et fast forum, hvor de kan byde ind med deres perspektiver på de konkrete projekter og ambitioner i Odense Kommunes klimaindsats.

Deltagerne er blandt andre lokale repræsentanter fra Klimabevægelsen i Odense, Mellempøkeligt Samvirke, Bedsteforældrenes Klimaaktion, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, By og Vand og Den Grønne Ungdomsbevægelse.

Dialog med Danmarks Naturfredningsforening

Foruden kvartalsmøderne med de lokale klimaorganisationer har Klima- og Miljøforvaltningen løbende tæt dialog med Danmarks Naturfredningsforening, særligt i form af foreningens lokale afdeling.

Borgerklimaråd

Som en del af arbejdet med klimahandleplanen arbejder Klima- og Miljøforvaltningen med etablering af borgerklimaråd. Formålet med borgerklimarådet er, at odenseanerne selv kan give anbefalinger og perspektiver på den konkrete implementering af klimaindsatserne i Odense.

Det første borgerklimaråd blev etableret i 2022, og afgav i foråret 2023 11 konkrete anbefalinger til byrådet, som er blevet en del af arbejdet med Odenses grønne mobilitetsplan.

Rådet bestod af 100 borgere, der så vidt muligt repræsenterede Odenses befolkning i forhold til alder, køn og postnummer.

På et senere tidspunkt vil Klima- og Miljøudvalget blive præsenteret for en drøftelsessag om, hvad temaet for det næste borgerklimaråd kan være.

Odense Klimapartnerskab

Med klimahandleplanen er det besluttet, at Odense Kommune skal afsøge alle muligheder for at indgå partnerskaber med byen, der kan være med til at understøtte udviklingen mod klimaneutralitet i 2030. Odense Klimapartnerskab er stiftet i juni 2022 og har til formål at samle byen om det fælles mål at opnå klimaneutralitet i 2030.

Odense Klimapartnerskab består af en række lokale virksomheder, uddannelsesinstitutioner samt Odense Kommune. Odense Klimapartnerskab skal samle byen, stå sammen, hjælpe hinanden og dele viden om konkrete løsninger og de gode eksempler.

Klima- og Miljøforvaltningen sekretariatsbetjener Odense Klimapartnerskab.

Eksempler på aktiviteter i Klimapartnerskabet

- Klimaambassadøruddannelsen, hvor medarbejdere fra medlemsvirksomhederne bliver rustet til at løfte klimaudfordringerne i deres virksomhed.
- Organiserede netværk for medlemmerne med fokus på blandt andet CSR og ESG, bæredygtigt indkøb og meget mere.
- Kommunikation om grøn omstilling. Odense Klimapartnerskab og Fyens Stiftstidende samarbejder om at sikre gratis tilgængelig klimajournalistik til alle.

Grøn Mobilitetsplan

Borger- og interessentinddragelse er helt centrale elementer i den grønne mobilitetsplan. Vi lykkes kun med ambitionerne i den grønne mobilitetsplan gennem inddragelse og engagement fra både borgere, erhvervsliv og øvrige interessenter.

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.

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.

Disse to målsætninger kan kun indfries gennem en fælles indsats. Det er derfor helt naturligt, at der afholdes møder med interessenter i fx Jernbanegade og Slotsgade i forbindelse med ændringer i parkeringsforhold. Eller at borgere omkring

Sdr. Boulevard inviteres til at komme med input til omdannelsen af trafikken og etablering af busbaner i deres lokalområde.

Partnerskabet i Skibhus

I partnerskabet i Skibhus inddrages borgere, erhvervsliv, foreninger m.v. i udviklingen af Skibhusområdet. Formålet er at skabe lokal opbakning og engagement i forhold til udviklingen af lokalområdet og sikre de rigtige løsninger for både borgere, foreningsliv og erhvervsliv.

Partnerskabet med Skibhuskvarteret blev etableret i forlængelse af et åbent dialogmøde i januar 2024. Alle der ønskede at blive en del af Partnerskabet blev optaget, og der er siden afholdt en række møder i Partnerskabet.

Partnerskabet har bidraget til de konkrete løsninger i forbindelse med den midlertidige omdannelse af Skibhusvej, med bedre mulighed for ophold og udeservering, begrønning og lignende.

Fremtidsværkstedet og Social Dining

Foruden etableringen af Partnerskabet, har Klima- og Miljøforvaltningen ad flere omgange inviteret borgere og erhvervsliv i området til dialog, fx i forbindelse med Fremtidsværkstedet og Social dining.

Formålet med begge arrangementer var at fortælle om det kommende projekt i Skibhuskvarteret, samt at invitere borgerne til at dele deres ønsker for en fremtidig Skibhusvej.

På workshoppen ”Fremtidsværkstedet” deltog 45 personer med enten arbejde, virksomhed eller bopæl i Skibhuskvarteret, hvor de drøftede et fælles fremtidsbillede for Skibhusvej.

Her kom forslag som mere grønt, plads til ophold og events som fx langbordsmiddag. Forslagene har været grundlag for drøftelser i partnerskabet af, hvad der skulle ske her i projektets første fase.

Med arrangementet ”Social Dining”, særligt målrettet de unge i området, blev der efterspurgt flere mødesteder i bydelen, events og mere grønt. Herudover nævnte flere et ønske om større tryghed for fodgængere og cyklister i området.

Samarbejdsaftale med Cityforeningen

Odense Cityforening og forvaltningen har en tæt dialog for at sikre at byens erhvervslivs stemme høres i forvaltningen. Forvaltningen og cityforeningen har i fællesskab afholdt møder om de første åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan for medlemmerne i Cityforeningen og planlægger en fælles kampagne omkring den fortsat gode adgang til det centrale Odense.

Natur og Miljøområdet

Det Grønne Råd

Klima- og Miljøforvaltningen inddrager og er i løbende dialog med en række foreninger, der overvejende beskæftiger sig med beskyttelse af naturen, gennem Det Grønne Råd. Det Grønne Råd sikrer samarbejde og gensidig orientering mellem Odense Kommune og de foreninger og organisationer, der er repræsenteret i rådet.

Medlemmerne af Det Grønne Råd dækker både politikere, embedsmænd og repræsentanter fra grønne organisationer som fx Danmarks Jægerforbund, Naturstyrelsen, Dansk Ornitologisk Forening, Danmark Naturfredningsforening m.fl.

Det Grønne Råd i Odense Kommune har fire ordinære møder om året, hvoraf det ene møde er en heldagsekspedition til relevante områder i kommunen.

Myndighedssagsbehandling

Som nævnt i indledningen er der en formaliseret inddragelsesproces, når det kommer til myndighedssagsbehandlingen, hvor bl.a. forvaltningsloven stiller krav om partshøring m.v. Men inddragelsen er ikke bare en skal-opgave for forvaltningen, det er en opgave med en stor værdi i sig selv, hvor borger- og interessentperspektiver er med til at højne både den demokratiske og den faglige kvalitet i arbejdet med alt fra bjørneklo, spildevandshåndtering, gartneriindsatsen og en kommende stor naturhandleplan.

Bæredygtighed og verdensmål i Odense Kommune

Odense Byråd besluttede i 2018 at der skulle etableres et verdensmålsudvalg, der har fungeret som rådgivende udvalg for kommunen på hvordan verdensmålene integreres i det daglige arbejde.

Verdensmålsrådet er et rådgivende organ, sammensat af en række interessenter fra Odense Kommune, der kan rådgive kommunen i forbindelse med at leve op til verdensmålene, herunder med stort fokus på klimaneutralitet 2030, borgerinddragelse og bæredygtighed.

Verdensmålsrådet blev i forbindelse med etableringen af Klima- og Miljøforvaltningen i 2022 en del af den nye forvaltnings ansvarsområde, og fokus blev yderligere skærpet på bæredygtighedsaspektet.

På mødet den 21. november 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget en omprioritering af indsatser under Klimahandleplan 2023. Denne omprioritering omhandlede blandt andet, at midler flyttes fra indsatsen bæredygtighed, verdensmål og cirkulært Odense.

Verdensmålsrådet i Odense Kommune er endnu ikke nedsat og med denne sag lægger Klima- og Miljøforvaltningen op til en drøftelse af behovet for verdensmålsrådet i forbindelse med forvaltningens arbejde med klimaomstilling og bæredygtighed.

Regeringens verdensmålsråd er blevet nedlagt primo 2024 efter en længere dvaleperiode. Regeringens analyse er, at en række områder er blevet overhalet af EU og at verdensmålsrådet derfor er overflødig. Dele af rådets opgaver fortsætter i Forum for Samfundsansvar og Bæredygtighedsrapportering.

I lighed med regeringens beslutning, vil dele af opgaveporteføljen fra Odense Kommunes verdensmålsråd leve videre i Klima- og Miljøforvaltningens arbejde, som det allerede gør i dag.

Økonomi

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

Punkt 7: C-sag: Omdannelse af Odense Slots p-plads

01.30.10-G01-119-23

Resume

Denne sag handler om at motivere og inspirere flere til at skifte til elbiler. 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.

I Grøn Mobilitetsplan er det beskrevet, at p-pladsen ved Odense Slot skal omdannes til ren elbilsparkering med etablering af ladestandere ved alle p-pladser.

Omdannelsen af Odense Slots p-plads vil skabe flere ladestandere i bymidten og vil tilgodese elbilsejere med attraktive parkeringspladser i bymidten og dermed nedbryde barrierer for at skifte til en elbil.

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at alle p-pladser på den offentlige del af p-pladsen, på nær p-pladser til handicapparkering, samt det ene område til medarbejderparkering reserveres til elbiler, og at der i første omgang etableres ladestandere ved 12-16 offentligt tilgængelige p-pladser.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte anbefalingen til omdannelsen af parkeringspladsen med udgangspunkt i ændringerne af planen for omdannelsen i forhold til Grøn Mobilitetsplan og målsætningen om at fremme elbilisme.

På baggrund af udvalgets drøftelse udarbejdes en fælles beslutningssag for Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget med henblik på igangsættelse af projektet, herunder dispensationsansøgning til Fredningsnævnet og igangsættelse af udbud af ladestandere. Her vil By- og Kulturudvalget tage udgangspunkt i forventet faldende indtjening fra p-afgift og forventet fald i belægningsgrad.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter:

1. Model 1: Ladestandere etableres i etaper med løbende evaluering.
2. Model 2: Omdannelsen afventer, at der kan etableres ladestandere ved alle pladser.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Baggrund

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 Odense Slots parkeringsplads er beskrevet i Grøn Mobilitetsplan, der har to overordnede målsætninger. Odense skal have et aktivt og levende byliv, hvor op til 25% flere skal bo og opholde sig i centrum. Samtidig skal vi i Odense transportere os grønnere, så vores by kan blive klimaneutral senest i 2030.

I bymidten er elbilsejere ofte afhængige af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur, hvilket kan være en barriere for at skifte til en elbil. Ved at reservere denne centrale p-plads til elbiler og etablere ladestandere fremmes klimavenlige transport og motiverer flere til at skifte til elbiler.

Ansvarsfordeling mellem udvalgene

Klima- og Miljøudvalget har de overordnede ansvar for Klimaneutral 2030 og den grønne mobilitetsplan og dermed det strategiske ansvar for mobiliteten i Odense. Klima- og Miljøudvalget drøfter derfor sagen med udgangspunkt i ændringerne af planen for omdannelsen i forhold til Grøn Mobilitetsplan og målsætningen om at fremme elbilisme.

By- og Kulturudvalget har det overordnede ansvar for arealanvendelsesområdet, herunder parkering, samt ladeinfrastruktur på kommunale ejendomme. By- og Kulturudvalget vil tage stilling til sagen i en efterfølgende fælles beslutningssag og tage udgangspunkt i forventet fald i indtjening fra p-afgift og forventet fald i belægningsgrad.

Ændringer af planen for omdannelsen

Det forberedende arbejde har resulteret i ændringer af planen for omdannelsen i forhold til beskrivelsen fra Grøn Mobilitetsplan og efterfølgende drøftelser i forligskredsen bag Grøn Mobilitetsplan.

På baggrund af dialog med ladeoperatører og en vurdering af behovet for ladestandere ved Odense Slot vurderer Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen, at det ikke for nuværende er bæredygtigt at etablere ladefaciliteter ved samtlige p-pladser. Princippet om etablering af ladestandere ved samtlige p-pladser vil betyde en overkapacitet i forhold til ladebehovet på den korte bane og vil med stor sandsynlighed betyde, at mange ladestandere ikke anvendes. Det er Klima- og Miljøforvaltningens vurdering, at der ikke vil være interesse for et udbud af ladestandere ved samtlige p-pladser uden betydelig økonomisk kompensation fra kommunens side. Derfor foreslås en omdannelse i etaper, hvor det er muligt løbende at evaluere behovet for ladestandere og de muligheder, markedet viser. Samtidig har det forberedende arbejde afdækket, at det pga. hensyn til bl.a. brandsikkerhed og forsikringsanbefalinger ikke er muligt at etablere ladestandere ved samtlige parkeringspladser.

Model 1: Ladestandere etableres i etaper med løbende evaluering

Med model 1 lægges der op til en model, hvor ladestandere etableres i etaper, hvor der løbende evalueres på og eventuelt udbygges i overensstemmelse med behovet for ladekapacitet.

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der etableres ladestandere ved 12-16 p-pladser i en første etape, hvorefter der løbende evalueres på behovet. Dette er baseret på dialog med ladeoperatører og en vurdering af behovet for ladestandere ved Odense Slot. Etablering af ladestander ved 12-16 p-pladser er samtidig den maksimale resterende kapacitet i transformerstationen.

Model 2: Omdannelsen afventer, at der kan etableres ladestandere ved alle pladser

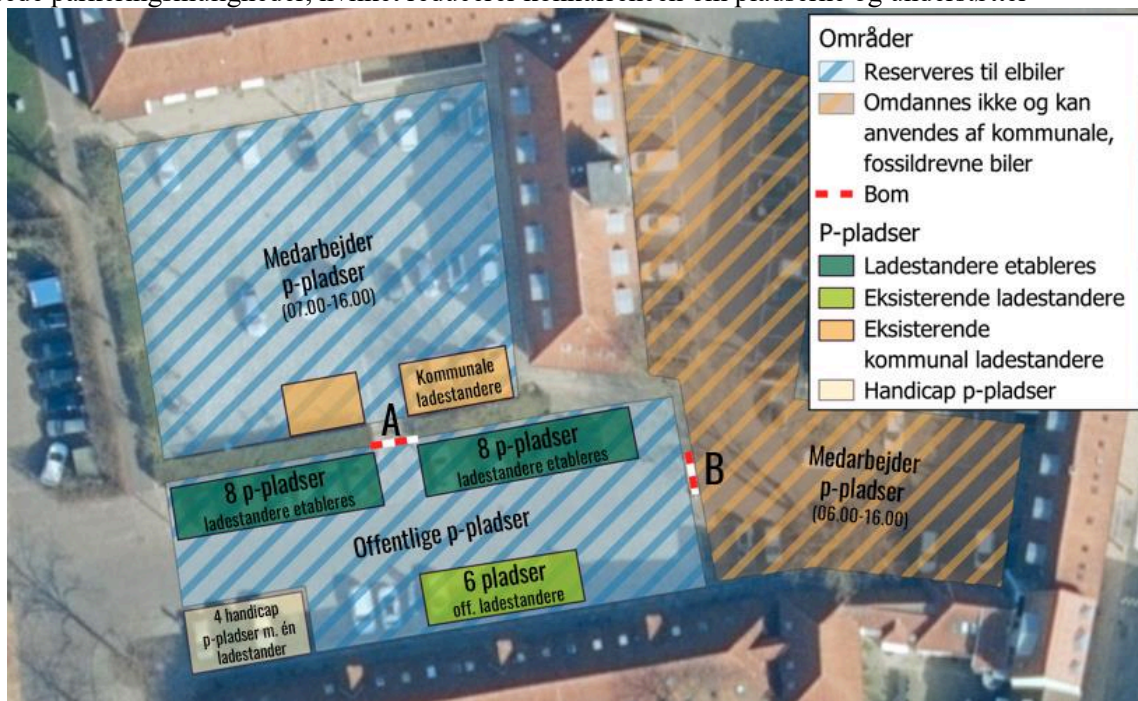
Med model 2 lægges der, op til en model, hvor der omdannelsen afventer, at det er muligt at etablere ladestandere ved alle p-pladser (eller ved så mange p-pladser som muligt).

Det kræver en opgradering af elnettet, hvis der skal etableres mere end de anbefalede 12-16 ladestandere. En samtidig etablering vil betyde, at etableringen forsinkes med 6-12 måneder, da der skal etableres en ny transformerstation.

Klima- og Miljøforvaltningens og By- og Kulturforvaltningens samlede anbefalinger til omdannelsen af første etape af p-pladsen ved Odense Slot beskrives i det følgende.

Anbefaling til første etape af omdannelsen af Odense Slots p-plads

Figur 1 viser Klima- og Miljøforvaltningens og By- og Kulturforvaltningens forslag til omdannelsen af p-pladsen, der tager udgangspunkt i den offentlige parkeringsplads og området bag den vestlige bom (A). Omdannelsen vil sikre, at elbilsejere har dedikerede parkeringsmuligheder, hvilket reducerer konkurrencen om pladserne og understøtter



overgangen til elbiler.

Figur 1: Kort over parkeringspladsen ved Odense Slot, med markering af ændringer.

Note: Medarbejderparkering bag bom A er offentligt tilgængeligt fra 16-07, med forslaget vil p-pladserne alene være tilgængelige for elbiler.

Dette er første etape i etablering af ladestandere og forvaltningerne anbefaler med denne sag, at der 1-2 år efter etablering vurderes, om der er behov for etablering af yderligere ladestandere.

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen anbefaler konkret, at første etape indeholder:

- alle p-pladser på den offentlige del af p-pladsen, på nær p-pladser til handicapparkering, reserveres til elbiler og plugin-hybrider. Området til medarbejderparkering bag bom A reserveres også til elbiler (se blå markeringer på Figur 1). Kommunale fossildrevne biler vil fortsat have mulighed for at parkere i området bag bom B (se brun markering på Figur 1).
- området bag bom A vil fremadrettet være offentligt tilgængeligt for elbiler mellem kl. 16-07.
- området bag bom B vil fremadrettet være offentligt tilgængeligt (også for fossilbiler) mellem kl. 16 og 07.

- der etableres ladestandere ved 12-16 p-pladser på den offentlige del af p-pladsen, hvilket vurderes at være i tråd med det behov for opladning i området. Dermed 3-4 dobles antallet af p-pladser med mulighed for opladning. Forvaltningerne vil følge behovet for ladestandere og løbende vurdere, om det er behov for yderligere udrulning af ladekapacitet.
- de offentligt tilgængelig p-pladser med ladestandere ved Odense Slot tidsbegrænses i dagtiden til 3-4 timer for at sikre en effektiv udnyttelse af ladeinfrastrukturen.
- antallet af handicap p-pladser fordobles fra 2 til 4 og det etableres lademulighed ved to af handicap p-pladserne.
- forvaltningerne afsøger i forbindelse med første etape af etableringen af ladestandere muligheden for etablering af indhegnet cykelparkering samt mulighed for opladning af elcykler ifm. omdannelsen af parkeringspladsen.

Belægningsgrad og indtægt fra p-plads

Med en omdannelse af parkeringspladsen til overvejende elbilsparkering er det By- og Kulturforvaltningens forventning, at der vil ske et fald i belægningsgraden og et fald i indtægten fra p-pladsen, der i dag er ca. 1,2 mio. kr. med de nuværende takster.

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.

Involvering af 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 udgående 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 ligger op til i sagen.

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.

Videre proces

For at bevare helheden af Odense Slot og parkområdet er p-pladsen 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 forventes at have rådgivningsomkostninger på ca. 0,2 mio. kr. og forventes at tage 6-12 måneder.

Der skal samtidig gennemføres et offentligt udbud. Det er forvaltningens forventning, at udbuddet kan gennemføres sideløbende med ansøgningen til Fredningsnævnet.

På baggrund af udvalgets drøftelse vil Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen udarbejde en fælles beslutningssag for Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget med henblik på igangsættelse af omdannelsen af Odense Slots parkeringsplads.

Økonomi

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

Bilag

Samlet høringssvar fra BKF og KMF

Punkt 8: C-sag: Trafikanalyse af Grønløkkevej og Åløkke Allé

05.00.00-P00-17-21

Resume

I Budget 2023 (som indsats under temaet: By- og erhvervsudvikling) blev det pålagt By- og Kulturudvalget i samarbejde med Klima- og Miljøudvalget at udarbejde en analyse af den generelle Nord-Syd fremkommelighed - særligt Grønløkkevej og Åløkke Allé.

Med dette punkt fremlægger By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen en trafikanalyse af Grønløkkevej og Åløkke Allé til drøftelse i By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget.

I trafikanalysen belyses den generelle fremkommelighed og den tunge trafik på de to veje, herunder hvilke trafikmængder, der er gennemkørende uden ærinde og derfor med fordel kan flyttes til andre veje.

I trafikanalysen er oplyst en række tiltag, der kan påvirke den gennemkørende trafik. For hvert trafiktiltag beskrives forventet effekt, anlægsudgift og forvaltningens vurdering af tiltaget.

By- og Kulturforvaltningen vil på mødet præsentere udvalget for trafikanalysen.

Sagen behandles også i Klima- og Miljøudvalget på mødet den 27. august 2024.

Indstilling

By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at udvalget drøfter trafikanalysen for den nord/sydgående rute via Grønløkkevej og Åløkke Allé, og hvorvidt der skal arbejdes videre på løsningsforslagene i analysen.

Beslutning fra By- og Kulturudvalget, 28. august 2024, pkt. 11:

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Begrundelse

I Budget 2023 (som indsats under temaet: By- og erhvervsudvikling) blev det pålagt By- og Kulturudvalget i samarbejde med Klima- og Miljøudvalget at:

- Udarbejde en generel analyse af den generelle nord/syd-fremkommelighed – særligt for Grønløkkevej og Åløkke Allé.

- Analysen skal specifikt forholde sig til den tunge trafik.
- Hvis der identificeres væsentlige fremkommelighedsproblemer – også uden for spidsbelastningstimerne – skal analysen også indeholde forslag til løsninger.

Forligspartierne i Budget 2023 anerkender, at en smidig afvikling af den nødvendige trafik i bymidten er af væsentlig betydning for såvel virksomheder og borgeres dagligdag som klimaet.

Problemformulering

By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen har udarbejdet vedlagte trafiknotat, som indeholder analyser, løsningsforslag og faglige anbefalinger for den generelle nord-/syd-fremkommelighed via Grønløkkevej og Åløkke Allé.

Analysen viser, at Grønløkkevej og Åløkke Allé er – som så mange andre veje på Ring 1 og i centrum – påvirket af meget trafik, der giver lange perioder med kødannelse. Ud fra den totale trafikmængde på Grønløkkevej er 14% gennemkørende trafikanter uden ærinde i centrum, hvoraf den resterende trafikmængde har et ærinde i centrum, og derfor regnes for hensigtsmæssig og forventeligt.

Der er jf. Kommuneplan 2020-2032 to væsentlige forhold, der indgår i analysen:

- Erhvervsområdet omkring Grønløkkevej er et Omdannelsesområde og udpeget som et område til særligt pladskrævende varer.
- Vejene er trafikfordelingsveje og skal kunne benyttes af tung trafik.

Med afsæt i analysen er der udarbejdet fire løsningsforslag. For hver løsningsforslag er der kort opridset hensigten og de effekter som løsningen vil have på de 14% gennemkørende trafikanter, samt et estimat for anlægsudgifter.

Effekten af løsningsforslagene vurderes ud fra en skala fra 1-5, hvor 5 får alle 14% gennemkørende trafikanter til at vælge andre veje end Grønløkkevej og Åløkke Allé.

1) Ekstra svingbaner i to lyskryds

Det ene lyskryds er i Odense nord (Otterupvej/Rismarksvej/Odins Bro). Her har trafikanter kørende fra nord mod syd for nuværende; én højresvingbane, to ligeud-baner og to venstresvingbaner. Løsningsforslaget går på at give længere grøntid for højresvingende fra nord ad Otterupvej og etablere en ekstra højresvingbane, så der i alt er to højresvingbaner.



Figur 1: Løsningsforslag i lyskryds ved Otterupvej/Rismarksvej/Odins Bro

Det andet lyskryds er i Odense syd (Falen/Kløvermosevej). Her har trafikanter kørende fra syd mod nord for nuværende én højresvingbane og to ligeud-baner. Løsningsforslaget går på at give længere grøntid for venstresvingende fra syd ad Falen og etablere 1 ekstra venstresvingbane, så der i alt er to venstresvingbaner.



Figur 2: Løsningsforslag i lyskryds ved Falen/Kløvermosevej

Effekten ved etablering af to ekstra svingbaner i de to kryds:

- Dette løsningsforslag vurderes til en 1'er.

Vurderingen er særligt begrundet i, at løsningsforslaget gør det mere tydeligt, at trafik uden ærinde i centrum med større fordel kan dreje til højre ad Ring 2. Dog vil trafikanter der kører efter GPS-vejvisning, højst sandsynlig ikke tage højde for ekstra svingbaner eller grøntider i signalreguleringen, men oftest køre efter GPS-anvisningen – den korteste og hurtigste rute.

Anlægsomkostninger:

- Otterupvej/Rismarksvej/Odins Bro: 500.000 kr.
 - Ændringer af vejafmærkning og kørebaner.
 - Ændringer af signalprogram.
- Falen/Kløvermosevej: 1 mio. kr.
 - Ændringer af vejafmærkning og kørebaner.
 - Flytning af helleanlæg.
 - Flytning af signalmaster.
 - Ændringer af signalprogram.

2) Etablering af busbaner på Næsbyvej

Hensigten med etablering af busbaner på Næsbyvej er, at sikre fremkommelighed for busserne, og samtidig gør det mindre attraktivt for gennemkørende trafikanter og tung trafik at vælge Næsbyvej, som i stedet bør vælge Ring 2. Løsningsforslaget går derfor på at etablere én busbane i henholdsvis nord- og sydgående retning på Næsbyvej. For bilister og tung trafik reduceres Næsbyvej derved tilsvarende til to spor – ét i nordgående og ét i sydgående retning.



Figur 3: Busbaner på Næsbyvej

Effekten ved etablering af busbaner på Næsbyvej:

- Effekten af dette løsningsforslag vurderes til en 2'er.

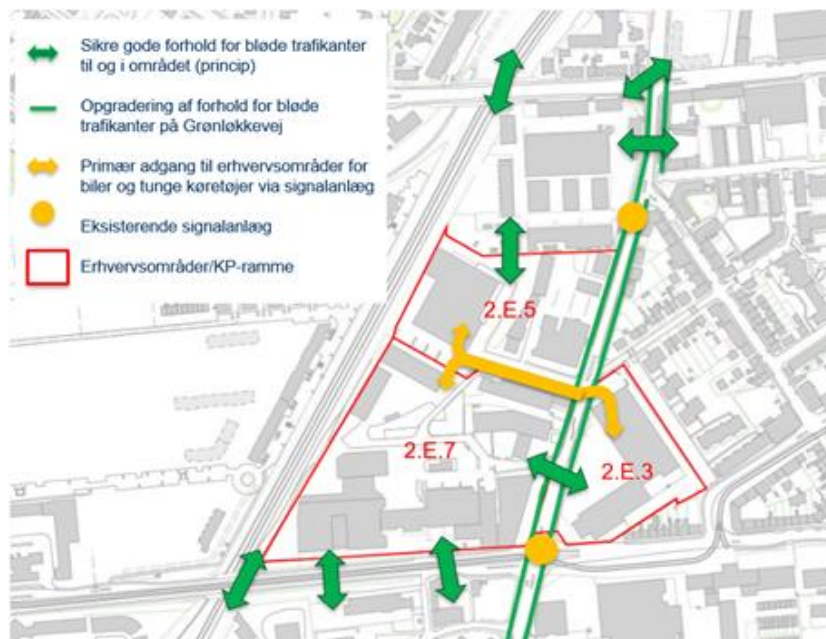
Vurderingen er særligt begrundet ud fra prognoser fra trafikmodel-analyser, der påviser at der på sigt vil være ca. 400 færre trafikanter på Grønløkkevej og Åløkke Allé – svarende til 2% færre trafikanter på Grønløkkevej og 5% på Åløkke Allé. De 400 færre trafikanter er fordelt på alle trafiktyper, hvoraf tung trafik dermed repræsenterer en mindre del af de 400 – og derved vurderes til kun at have en begrænset effekt.

Anlægsomkostninger:

- Samlet estimat for anlægsudgifter: 3 mio. kr.

3) Byudvikling af omdannelsesområde

Dette løsningsforslag følger principplanen for omdannelsesområdet ved Grønløkkevej jf. kommuneplan 2020-2032. Området i Figur 4 er udpeget til anvendelse af særligt pladskrævende varer, hvormed det er hensigten at tung trafik skal kunne komme til og fra området. By- og Kulturforvaltningen har dermed interesse i at udvikle erhvervsområderne 2.E.5 og 2.E.7 vest for Grønløkkevej, som delvist er udlagt som omdannelsesområder, og er derfor også udlagt til boligbebyggelse i 3. prioritet efter 2028.



Figur 4: Principplan for omdannelsesområdet v. Grønløkkevej

De væsentlige trafikale løsningsforslag er:

- Reducering af overkørsler på Grønløkkevej.
- Etablering af nyt signalanlæg mellem St. Glasvej og Middelfartvej, som skal fungere som den primære adgang til erhvervsområdet ved Grønløkkevej for biler og tung trafik.

Effekt af byudvikling af omdannelsesområdet:

- Effekten af dette løsningsforslag vurderes til en 1'er.

Vurderingen er særligt begrundet i, at intentionerne med byudvikling i området – i henhold til de trafikale forhold – ikke som udgangspunkt har til hensigt at mindske gennemkørende trafik, men mere at sikre bedre vilkår og trafiksikkerhed for særligt bløde trafikanter ved Grønløkkevej og omdannelsesområdet.

Anlægsomkostninger:

- Afventer nærmere byudviklingsplaner

4) Etablering af portal

Formålet med etablering af en portal – som det ofte ses ved indkørsler til P-huse eller hen over større veje – er at forhindre sættevogne i at benytte Grønløkkevej til gennemkørsel, men stadig kunne dreje af og køre til erhvervsområdet ved Grønløkkevej. Portalen skal derfor være lav nok til fysisk at hindrer gennemkørende sættevogne, men stadig høj nok til at sikre gennemkørsel for den øvrige hensigtsmæssige tunge trafik – fx beredskab, renovation og busser.



Figur 5: Inspiration til portalløsning

Effekt af etablering af portal:

- Effekten af dette løsningsforslag vurderes til en 2'er.

Vurderingen er særligt begrundet ud fra, at en fysisk portal vil forhindre gennemkørende sættevogne ved Grønløkkevej, men stadig stilskønner, at der er adgang for tung trafik til erhvervsområdet omkring Grønløkkevej. Dette imødekommer særligt forligspartiernes ønske om at se på løsningsforslag for særligt tung trafik. Dog forhindrer det ikke øvrige gennemkørende bilister i at benytte Grønløkkevej. Prognoser fra trafikmodel-analyser påviser, at trafikmængden vil stige med 400 biler på Grønløkkevej og Åløkke Allé som konsekvens af, at der forventeligt er færre gennemkørende tung trafik, som stedet giver plads til en større mængde bilister – og da mængde af den registrerede gennemkørende trafik i forvejen er relativt lav i forhold til den totale trafik, så vurderes dette tiltag kun til at have en begrænset effekt.

Anlægsomkostninger:

- Portal: 1-2 mio. kr.

Økonomi

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

Bilag

Trafikanalyse – Grønløkkevej og Åløkke Allé - aug2024

Punkt 9: D-sag: Status på Grøn Mobilitetsplan

01.30.10-P15-1-22

Resume

Denne sag handler om status på Grøn Mobilitetsplan.

Grøn Mobilitetsplan blev vedtaget af Odense Byråd den 20. december 2023. De to overordnede mål med Grøn Mobilitetsplan er frem mod 2030 at opnå en reduktion i CO₂-udledninger fra transport på 46 % samtidig med at byen udvikles, så der i 2030 bor og færdes 25 % flere mennesker inden for Ring 1 set i forhold til 2023.

Med denne sag får udvalget en status på arbejdet med Grøn Mobilitetsplan og implementering af de initiativer og åbningstræk, som planen indeholder. Sagen udgør samtidig status på Klimahandleplanens hovedretning 2, da mobilitetsplanen er integreret i Klimahandleplan 2024 under hovedretningen Bæredygtig Mobilitet.

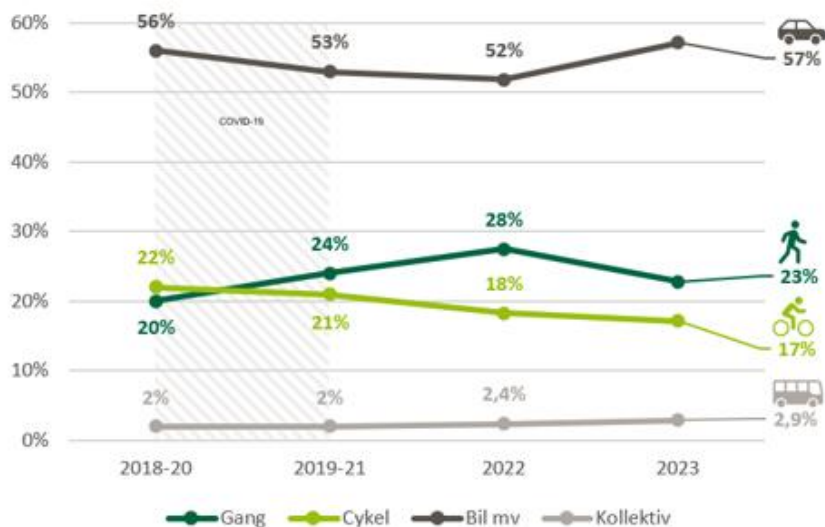
Denne sag er en del af årshjulet for klimahandleplanen, hvor der gives en halvårlig status på Grøn Mobilitetsplan samtidig med Klimahandleplanen i henholdsvis januar og august.

Herudover indledes sagen med nye nøgletal for trafik og mobilitet i Odense.

Nøgletal for trafik og mobilitet 2024

Odense Kommune laver årligt en publikation med nøgletal for odenseanernes transportvaner. Publikationen for 2024 er vedlagt som bilag. Grafikken nedenfor viser udviklingen i odenseanernes valg af transportmiddel fordelt på gang, cykel, bil mv. og kollektiv trafik og under grafikken er hovedpointer fra publikationen opsummeret.

Odenseanernes udvikling i valg af transportmiddel 2018-2023



Hovedpointer fra publikationen:

- Halvdelen af odenseanernes ture sker i bil, mens en ca. en tredjedel sker til fods. Lige knap en femtedel sker på cykel, mens 2,9 % sker med kollektiv trafik.
- Der er fra 2022 til 2023 sket et fald i andelen af ture til fods og på cykel og tilsvarende stigning i andel af bilture. Udviklingen går dermed i den forkerte retning i forhold til målsætningen.
- Andelen af elbiler i Odense er stigende. I maj 2024 er andelen af elbiler i Odense 8,5 %.
- I 2023 har 44 % af familierne i Odense ikke en bil, mens 44% har én bil og 12 % har mere end én bil.
- Siden 2007 har der været et markant fald i antal passagerer i Odense Kommunes bybusser. Der var en svag stigning i 2022 (4,3 mio.), men den er faldet igen i 2023 (4 mio.).
- Der er ingen væsentlige ændringer i trængslen i Odense fra 2022 til 2023.
- Til odenseanernes transport i fritiden benytter lidt under halvdelen (45 %) bilen, mens 42 % er til fods. Herudover benytter 11 % cyklen og 3 % kollektiv trafik. Udviklingen over de seneste 10 år viser at en stigende andel er til fods og i bil, mens andelen af cyklister er faldende.

Arbejdet med grøn mobilitetsplan

Frem mod 2027 indhenter Odense Kommune erfaringer med grøn mobilitet gennem konkrete initiativer og greb, der skal understøtte mobilitetsplanens målsætningerne om CO2-reduktioner i en levende by. Erfaringerne skal sammensættes til den handleplan og model, der skal realisere målene om byudvikling og CO2-reduktioner for 2030.

Grøn mobilitetsplan indeholder konkret en række åbningstræk og eksperimenter, der skal implementeres som første del af arbejdet med grøn mobilitet. Åbningstrækkene er knyttet til de seks fokusområder, som mobilitetsplanen indeholder:

1. Hastigheder
2. Kollektiv transport
3. Non-road
4. Klimavenlige byområder
5. Elektrificering og parkering
6. Samkørsel og delebiler

Grøn Mobilitetsplans fokusområder er integreret som initiativ #2.2-2.7 i Klimahandleplanens hovedretning 2. Bæredygtig mobilitet. Status på hvert fokusområde er dermed også status på initiativerne #2.2-2.7 i Klimahandleplan 2024.

I sagen gennemgås hvert af mobilitetsplanens fokusområder, og der gives status på de åbningstræk, hvor implementeringen har været drøftet politisk.

Status på mobilitetsplanens fokusområder og åbningstræk

Som led i arbejdet med Grøn Mobilitetsplan er der foreløbigt igangsat 22 initiativer ud af 60 åbningstræk og eksperimenter.

Fokusområde	Åbningstræk i alt ¹	Igangsatte åbningstræk ²
Hastigheder	6	2
Kollektiv transport	8	8
Non-road	4	0
Klimavenlige byområder	20	7
Elektrificering og Parkering	14	5
Samkørsel og delebiler	8	0
Samlet antal	60	22

¹ Der kan løbende komme forskudninger i antallet af åbningstræk og fordelingen set i forhold til fokusområderne, da planlægningen og implementeringen kan betyde, at nogle åbningstræk sammenlægges eller opdeles.

² Åbningstrækkene listes i denne sag som igangsatte, når åbningstrækket i forbindelse med planlægning eller implementering har været drøftet politisk.

Fokusområde 1: Hastigheder (Initiativ #2.2 i Klimahandleplan 2024)

Hastighedsnedsættelser på veje i Odense Kommune skal reducere støj og øge trafikikkerheden samt bidrage til reduktion af CO₂-udledninger fra biler.

Hastighedsnedsættelserne er i første omgang rettet mod veje inden for Ring 2 i Odense, da det følger af Grøn Mobilitetsplan, at hastigheden skal sænkes ud fra et indefra og ud perspektiv.

Der er foreløbigt igangsat to åbningstræk vedrørende hastighedsnedsættelser, samt et mere generelt forberedende arbejde vedrørende hastighedsnedsættelser på vejene i Odense Kommune.

Det generelle arbejde vedrørende nedsættelse af hastigheden på kommunens veje

Fem af mobilitetsplanens åbningstræk vedrører hastighedsnedsættelser på Odense Kommunes veje. Nedsættelse af hastigheden på Odense Kommunes veje skal ske i samarbejde med politiet, der skal godkende, de hastighedsdæmpende tiltag, nedsættelsen gennemføres med.

Støjpåvirkning af boliger er et væsentligt hensyn, der blandt andet kan påvirkes gennem hastighedsnedsættelser. I forbindelse med den støjhandlingsplan, der behandles på indeværende udvalgmøde, er der foretaget beregninger af, hvilken effekt hastighedsnedsættelser vil have på 12 udvalgte vejstrækninger indenfor Ring 2, der i dag er støjbelastede. Beregningerne viser, at nedsættelse af hastigheden til henholdsvis 40 km/t og 30 km/t på de undersøgte strækningerne, vil reducere antallet af støjbelastede boliger med henholdsvis 58 og 313 boliger, så boligerne kommer under Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB. Yderligere viser beregningerne, at antallet af boliger med en støjpåvirkning over 63 dB reduceres med ca. 600 boliger.

Sænke hastigheden til 30 km/t på Skibhusvej

Dialog om nedsættelse af hastigheden på Skibhusvej indgår i Partnerskab med Skibhuskvarteret, hvor det drøftes som del af det samlede arbejde med grøn mobilitet i Skibhuskvarteret. Partnerskab med Skibhuskvarteret er nærmere beskrevet under fokusområdet Klimavenlige byområder nedenfor.

Hastighedsnedsættelse på motorvejen til 90 km/t:

Ud over arbejdet med nedsættelse af hastighed på kommunens egne veje indgår det i mobilitetsplanen, at der skal arbejdes for hastighedsnedsættelser på den gennemkørende motorvej til 90 km/t.

Odense Kommune har ikke mulighed for selv at beslutte hastighedsnedsættelser på motorvejen, og der er derfor rettet henvendelse til transportministeren. Der arbejdes på yderligere dialog om nedsættelse af hastigheden på motorvejen.

Fokusområde 2: Kollektiv trafik (Initiativ #2.3 i Klimahandleplan 2024)

Mobilitetsplanens initiativer vedrørende kollektiv trafik har til formål at gøre kollektiv trafik til et reelt alternativ til bilen og reducere CO₂-udledninger fra biltrafik ved at flere benytter den kollektive trafik.

Der er igangsat 8 åbningstræk, der vedrører kollektiv trafik.

Etablering af busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard:

For at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, skal der etableres busbaner, og busserne skal prioriteres i signaler på Sdr. Boulevard. Busbaner og busprioritering skal give passagererne kortere rejsetid og understøtte, at busserne bedre kan overholde køreplanerne.

I foråret 2024 har der været lokal inddragelse, hvor borgere, institutioner og erhverv omkring Sdr. Boulevard har haft mulighed for at kommentere på projektforslaget til busbanerne. Projektforslaget blev i forlængelse heraf justeret, for at imødekomme bekymringer fra borgere.

Klima-og Miljøudvalget og By-og Kulturudvalget traf den 25. juni 2024 beslutning om udformning af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard. Det er forventningen, at busbanerne og busprioriteringen kan indvies i andet kvartal af 2025.

Fremrykkede stoppesteder:

Fremrykning af busstoppesteder har til formål at forbedre bustrafikken i Odense. Fremrykkede busstoppesteder understøtter, at bussen kan tilgå og forlade stoppestedet hurtigere, uden at blive fanget i den øvrige trafik. Samtidig vil der være steder, hvor fremskudte stoppesteder letter af- og påstigningen i bussen. Med etablering af platforme ved busstoppet får buspassagererne et dedikeret venteområde, der reducerer de udfordringer, der kan opstå, hvis buspassager benytter cykelstien til af- og påstigning.

Som del af projektet vedrørende busbaner på Sdr. Boulevard er der truffet beslutning om at etablere fremskudte stoppesteder fire steder på ruten.

Højere frekvens på busrute 85:

Siden den 14. januar 2024 har busrute 85 mellem Skibusene og OBC kørt med en højere frekvens end tidligere. Det betyder, at bussen nu kører tre gange i timen frem for to gange i timen. Den højere frekvens har resulteret i flere passagerer på strækningen, men det er endnu for tidligt at konkludere på det fulde udbytte justeringen. Åbningstrækket er også en del af Partnerskab i Skibuskvarteret, der behandles under fokusområdet Klimavenlige Byområder nedenfor.

Markedsføringskampagne Park + Ride:

For at få flere til at benytte sig af Parkering Odense Syd, og tage letbanen ind til byen, er der opsat bedre skiltning omkring P-pladsen. Det er oplevelsen hos Letbanen, at der er kommet flere bilister til Park and Ride. Herudover blev parkeringstilbuddet i høj grad benyttet ved Bruce Springsteen koncerten i juni måned.

Odense Letbane er kommet med et forslag til yderligere markedsføringstiltag, som planlægges udrullet i løbet af 2. halvår 2024.

Samarbejde med større arbejdspladser og uddannelsessteder om transportvaner:

For at fremme grønne transportvaner i kommunen samarbejder kommunen med arbejdspladser og uddannelsessteder.

Der er pr. juni 2024 certificeret 19 større arbejdspladser og uddannelser med Odense Kommunes grønne transportstempel.

Det er mere end ved seneste status sag i april 2024. I maj nåede den første virksomhed at opnå det højeste niveau i Det Grønne Transportstempel. Der er herudover aktiv dialog med flere virksomheder, som forventes at kunne certificeres i efteråret 2024.

Odense Kommune har desuden været samarbejdskommune i Cyklistforbundets årlige 'Vi Cykler til Arbejde'-kampagne, der kørte i maj. Herudover besøgte Klima- og Miljøforvaltningen, sammen med FynBus 11, forskellige ungdomsuddannelser i august og september, for at sætte fokus på elevernes transportvaner i forbindelse med studiestart.

Gratis pendlerkort i en begrænset periode til bilpendlere:

Tilbud om gratis pendlerkort i en begrænset periode skal motivere bilpendlere til at overveje at transportere sig med kollektiv trafik. Forvaltningen forventer at kunne begynde en forsøgsperiode i efteråret 2024. I forsøgsperioden er det hensigten, at borgere kan ansøge om at teste et gratis pendlerkort (FynBus) i tre måneder via en ansøgningsportal. Her vil ansøgerne blive screenet, således at tilbuddet kun tilbydes bilister. Ansøger vil modtage et spørgeskema før og efter perioden, for at Klima- og Miljøforvaltningen kan indsamle data om effekten af tiltaget. Tilbuddet målrettes arbejdspladser og uddannelser, som er en del af netværket det Grønne Transportstempel og Odense Klimapartnerskab.

Opstilling af elløbehjul og delecycler på 20 knudepunkter:

Muligheder for at bruge elløbehjul og delecycler skal gøre det lettere at komme til og fra knudepunkter i den offentlige trafik.

Løbehjulsudbydere har opsat løbehjul på centrale placeringer i Odense, herunder forskellige knudepunkter og en del af åbningstrækket er således implementeret.

For så vidt angår opstillingen af delecycler er initiativet udfordret af, at den eneste operatør af delecycler valgte at trække sig fra Odense i juni 2024 grundet manglende forretningsgrundlag. Dette er et tilbageskridt i forhold til planerne for at udbrede brugen af delecycler, som et led i at gøre turen fra A til B med bus, tog eller letbane mere attraktiv i Odense. Det er fortsat forvaltningens vurdering, at delecycler kan være et relevant tilbud til andre målgrupper end løbehjulsbrugere. Forvaltningen vurderer derfor fortsat, at det er relevant at afsøge, om der er langtidsholdbare løsninger for delecycler i Odense.

Ud over samarbejdet med udbydere af løbehjul og delecycler arbejder forvaltningen i samarbejde med FynBus og Letbanen på at udpege og kvalificere forskellige typer af knudepunkter, der skal afprøves som led i projektet.

Markedsføring af knudepunkter og muligheder for delecycler og løbehjul:

I forhold til de opstillede løbehjul er næste skridt, i samarbejde med udbydere, at markedsføre tilbuddet, og sikre at tilbuddet fremstår let tilgængeligt og imødekommende, for erfarne såvel som nye brugere.

Fokusområde 3: Non-road (Initiativ #2.4 i Klimahandleplan 2024)

Som del af mobilitetsplanen er det hensigten at reducere CO₂-udledninger i kommunen fra ikke vejgående maskiner som fx byggemaskiner og landbrugsmaskiner. Samtidig indgår det i mobilitetsplanen, at der skal laves en plan for, at Odense som eventby bliver klimavenlig.

Initiativerne i fokusområdet non-road er endnu ikke opstartet i forligskredsen bag Grøn Mobilitetsplan, men Odense Kommune indgår i Center for Offentlig-Privat Innovations arbejde med at reducere fossilt drevne arbejdsmaskiner i offentlige bygge- og anlægsprojekter. I den forbindelse har Odense Kommune sammen med 13 andre offentlige bygherrer skrevet under på en hensigtserklæring om at stille krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner i bygge- og anlægsprojekter.

Fokusområde 4: Klimavenlige byområder (Initiativ #2.5 i Klimahandleplan 2024)

En stor del af arbejdet med den grønne mobilitetsplan er centreret omkring at skabe klimavenlige byområder, der har til formål at gøre det mere attraktivt at færdes som fodgænger og cyklist i Odense Kommune.

Der er igangsat seks åbningstræk vedrørende Klimavenlige byområder.

Bedre forhold for fodgængere og cyklister i området omkring Odense Teater:

Som led i at skabe mere byliv og gøre Odense mere attraktiv for cyklister og gående, omdannes Jernbanegade fra Byens Bro til Slotsgade, så Byens Bro bindes bedre sammen med gågadenettet, og Jernbanegade får et byrumsløft, og i højere grad bliver et ankomstrum til gågadenettet.

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget traf den 23. og 24. april 2024 beslutning om den konkrete igangsætning af den midlertidige omdannelse af Jernbanegade, der gennemføres i to etaper i frem mod september 2024.

Første del af omdannelsen af Jernbanegade blev indviet i juni måned og strækningen fra Vindegade til Slotsgade er nu omdannet til gågade med cykling tilladt, og der er lavet byrum med bænke på hjørnet af Jernbanegade og Slotsgade, hvor der før har været parkering. Som del af omdannelsen er dele af gaden også udsmykket med kunstværker, der er malet på asfalten.

Anden del af omdannelsen af Jernbanegade påbegyndes i starten af september, og består i at etablere cykelgade med ensrettet bilkørsel på den del af Jernbanegade, der går fra Østre Stationsvej/Byens Bro til Vindegade. Som del af omdannelsen vil der også komme flere buske, bænke og træer i gaden samt bedre plads til cykelparkering. Anden etape forventes færdig i slutningen af september.

Forbedrede cykelpassager igennem bymidtens gågadesystem:

Forbedrede cykelpassager skal forkorte og lette cykelturen for de odenseanere, der bevæger sig på tværs af bymidten i dagligdagen, og bidrage til at gøre det mere attraktivt at cykle i byen.

Med afsæt i forvaltningernes dialog med aktørerne i området besluttede Klima- og Miljøudvalget den 25. juni 2024 at etablere to cykelpassager:

1. Øst-vest gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade, hvor cyklister dog skal stå af og trække på stykket gennem Kongensgade.
2. Nord-syd passage gennem Fisketorvet.

Et centralt element i forbedring af cykelpassager igennem gågadenettet er omdannelsen af Slotsgade til cykelgade fra Asylgade til Klostervej. Her er den tidligere kantstensparkering fjernet af hensyn til trafikssikkerhed, og for at give bedre plads til cyklister, opholdsrum og byliv. Cykelgaden med tilhørende cykellegebane og opholdsrum i Slotsgade blev indviet i juni 2024.

Cykel-passagerne i Slotsgade, Grønnegade og Fisketorvet etableres fra september 2024, ved at skiltningen ændres.

For at imødegå bekymringer fra byens aktører om at de nye cykelpassager betyder, at cyklister ikke tager hensyn, er det besluttet, at der skal igangsættes en adfærds-kampagne målrettet cyklister. Skiltningen ændres derfor samtidig med at adfærds-kampagnen lanceres.

Dialogen med aktørerne har herudover bevirket, at der ikke arbejdes videre med en tidligere drøftet cykelpassage gennem Klaregade.

Den tidligere foreslåede cykelpassage i Kongensgade mellem Vindegade og Grønnegade sættes hertil på pause. Det er forvaltningens vurdering, at pladsen bliver for trang til både midlertidige byrum, vareudstilling og udeservering, hvis der samtidig skal være plads til et større flow af fodgængere og cyklister. Derfor er det forvaltningens vurdering, at tilladelse af cykling i Kongensgade sættes på pause, og i stedet afventer den blivende løsning i Kongensgade – og i den forbindelse vurderer om cykelpassage på dette tidspunkt er hensigtsmæssigt.

Sommergader/living streets i Kongensgade:

For at skabe en attraktiv bymidte eksperimenteres med nye byrum, der giver endnu mere plads til byliv, oplevelser og kultur i samspil med handelslivet.

Med etablering af midlertidige byrum i Kongensgade er der taget hul på eksperimenterne med at udvikle byen med grønne haver og oaser. Byrummene skal gøre det spændende at færdes i byen og give mulighed for at børn, unge og voksne kan gå på opdagelse i grønne og blomstrende uderum.

Etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense:

Etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense har til formål at skabe bedre og mere trygge forhold for gående og cyklende børn samt understøtte, at flere cykler eller går til og fra skole. Initiativet planlægges og

implementeres ad flere omgange, først med fokus på seks skoler, herefter seks yderligere og til sidst de resterende skoler.

Byrådet godkendte den 17. januar 2024 forslag om etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring Søhuskolen, Risingskolen, Hunderupskolen, Dalumskolen og Ejerslykkeskolen og udvidelse af en allerede eksisterende zone ved Tingløkkeskolen.

Der er etableret fodgænger- og cykelzoner omkring fem af skolerne. Forvaltningen forventer, at der er etableret cykelbane omkring den sjette skole, Søhuskolen, inden sommer 2025. Dette var planlagt til foråret 2024, men på grund af ombygning af den tidligere pedelbolig til børnehus, skal det parkeringsareal, der var planlagt til cykellegebane, i stedet anvendes til byggeplads. Anlæg af cykellegebanen er derfor udskudt til forår 2025.

Ved Dalumskolen er der desuden etableret en bedre fodgængerovergang og to vejbumpe i sommerferien 2024, for at forbedre forholdene omkring skolevejen yderligere.

Der har været indledende dialog med Sct. Hans Skole, men udformning af zonen afventer Partnerskabet i Skibhus' arbejde med trafikal fredeliggørelse i Skibhuskvarteret.

På baggrund af erfaringerne fra de første skoler vil Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen udarbejde en plan for yderligere udbredelse af fodgænger- og cykelzoner omkring skolerne i Odense.

Forvaltningerne fik foreløbige tilbagemeldinger med første indtryk fra skolerne i april måned. Her var der flere af skolerne, der oplevede, at begrænsningerne i standsning/parkering og indkørsel i områderne ikke blev overholdt, samt at nogle forældre udtrykte utilfredshed med de nye trafikforhold. En enkelt skole meldte tilbage, at de oplevede mindre trafik og en skole oplevede, at der fortsat var mange forældre, der kom i bil. Herudover gav de første tilbagemeldinger ikke et indblik i, hvilken effekt der har været af de etablerede zoner.

Forvaltningen vil i løbet af de næste måneder se nærmere på data for den trafik, der har været omkring skolerne efter etableringen af zonerne, og forventer dermed at have et databaseret billede af effekten af de etablerede zoner ved næste statusrapportering for mobilitetsplanen.

Prioritering af cyklister og fodgængere i signaler:

Klima- og Miljøudvalget behandlede den 19. september 2023 sag om prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds.

Der er foreløbigt gennemført første del af initiativet, hvor 13 signaler er omprioriteret til fordel for fodgængere og cyklister.

Anden del af initiativet rummer en screening af signaler inden for Ring 1, som skal kortlægge de signaler, hvor der er potentiale for forbedrede vilkår for fodgængere og cyklister. Omprioritering af signalerne foretages af en entreprenør i forlængelse af kortlægningen.

Der er med kortlægningen foreløbigt identificeret en række nye lyskryds inden for Ring 1, hvor cyklister og fodgængere kan prioriteres bedre, ved at ændre i signalerne. Der afventes svar fra entreprenøren i forhold til, hvornår disse ændringerne kan implementeres.

Det er forventningen, at kortlægningen af kryds inden for Ring 1 kan afsluttes i løbet af 3. kvartal 2024. Når screeningen af signaler inden for Ring 1 er færdig, kan screening af signaler uden for Ring 1 opstartes.

Partnerskab med Skibhuskvarteret (trafikal fredeliggørelse mv.):

I begyndelsen af 2024 blev der dannet et partnerskab med Skibhuskvarteret, der består af 22 lokale borgere og erhvervsdrivende. Partnerskabet arbejder med aktiviteter, der kan udvikle bylivet samt mulige trafikale tiltag i området.

Partnerskabet med Skibhuskvarteret skal ses i sammenhæng med tre åbningstræk, vedrørende lavere hastighed på Skibhusvej, højere frekvens på busrute 85 mellem Skibhusene og OBC og udvikling af en Odense-model for trafikal fredeliggørelse.

Partnerskabet skal desuden finde løsninger til at skabe et mere attraktivt by- og handelsliv på Skibhusvej.

Partnerskabet har afholdt i alt 7 møder i foråret 2024. Der er planlagt yderligere to efter sommerferien. Der har desuden været løbende dialog med de erhvervsdrivende i området.

Som del af arbejdet med byliv i Skibhuskvarteret blev der den 14. juni 2024 afholdt langbordsmiddag på Skibhusvej med næsten 400 deltagere. Her var der aktiviteter som fx cykelleg, information om projektet, cirkus og livemusik. Maden blev leveret af de lokale restauranter og take away-steder.

Ugen efter langbordsmiddagen blev der opstillet parkletter med plads til ophold og grønt fire forskellige steder langs Skibhusvej mellem Annasholmsgade og Hørdumsgade, som illustreret på kortet nedenfor. Herudover er der etableret cykelparkering til ladcykler ved Rema 1000.



Formålet med initiativerne er at skabe mere byliv i området og plads til fodgængere og cyklister. I september evaluerer forvaltningen bylivet i området med spørgeskema samt optællinger af, hvor mange der går og opholder sig i byrummet.

Ud over opstilling af parkletter og afholdelse af langbordsmiddag kører busrute 85 nu med en højere frekvens.

Fokusområde 5: Elektrificering og parkering (Initiativ #2.6 i Klimahandleplan 2024)

Mobilitetsplanens initiativer vedrørende elektrificering og parkering har til formål at understøtte overgangen til elbiler, og fremme og tilgode klimavenlige transportformer gennem parkeringsudbudet i Odense.

Der er igangsat fem åbningstræk vedrørende elektrificering og parkering.

Grøn parkeringsstrategi inkl. ladestanderstrategi:

Klima-og Miljøforvaltningen skal som led i mobilitetsplanen udvikle en grøn parkeringsstrategi, inkl. en strategi for ladeinfrastruktur, der skal sætte retningen for et forandret parkeringsudbud i Odense, der understøtter omstillingen fra fossile biler til el-biler.

Forandringerne i p-udbudet skal blandt andet få flere til at parkere i de eksisterende p-huse og p-kældre frem for på terræn, få flere til at samkøre, tage kollektiv trafik samt gå og cykle. Parkeringsstrategien skal samtidig tage højde for, at der kommer 25 % flere beboere og mennesker, som færdes i bymidten.

Projektgruppen arbejder i øjeblikket på en udvidet disposition, som kan fungere som ramme for drøftelser om parkering fremover.

Omdannelse af Odense Slots P-plads:

Det indgår som åbningstræk i den grønne mobilitetsplan, at Odense Slots p-plads skal omdannes til elbilsparkering med ladestandere.

Forsikringsanbefalinger for opsætning af ladestandere udelukker dele af p-pladsen til opstilling af ladestandere. Samtidig kræver etablering af ladestandere i området dispensation fra Fredningsnævnet. Processen med ansøgning om dispensation forventes at tage 6-12 måneder.

Ud over afdækning af forhold vedrørende fredning og forsikring er der gennemført medarbejderinvolvering for den del af p-pladsen, der er forbeholdt medarbejdere i Odense Kommune. Høringssvarene gør primært opmærksom på de fremtidige vilkår for medarbejdere, der stiller egen bil til rådighed, for at løse udgående kerne- og tilsynsopgaver i deres arbejde, og der peges på et behov for flere kommunale puljebiler på el, der kan stilles til rådighed for det udkørende personale.

Omdannelse af Odense Slots P-plads indgår som drøftelsespunkt i indeværende dagsorden.

Ændrede p-takster ved alle kommunale p-pladser i bymidten:

Ændrede p-takster ved kommunale p-pladser i bymidten har til formålet at tilgodese nulemissionskøretøjer. Det følger af mobilitetsplanen at p-taksterne for fossile biler skal fordobles frem mod 2030.

Odense Byråd traf den 22. november 2023 beslutning om ændring af parkeringstakster i Odense for parkeringslicenser og for timepriser for parkering på kommunale parkeringspladser.

Beslutningen betyder, at prisen for at parkere på kommunale p-pladser er fastholdt på 2023-niveau for elbiler, imens priserne for fossile biler er steget. Beboer- og erhvervslicenser for fossile biler er derfor steget fra 600 kr. årligt til 1.200 kr. årligt pr. 1. januar 2024.

Med takststigningen for fossile biler er timeprisen på de kommunale betalingspladser i Rød zone hævet fra 17 kr. til 21 kr., i Blå zone fra 12 kr. til 15 kr. og i Grøn zone fra 5 kr. til 7 kr. Grundet tid til implementering af de differentierede takster for betalingsparkering i betalingsautomater og digitale platforme er takststigningen trådt i kraft 1. juni 2024.

Da p-taksterne ifølge mobilitetsplanen frem mod 2030 skal fordobles for fossile biler, skal der løbende tages stilling til yderligere stigninger. Lovgivningen kræver, takststigninger sker på baggrund af en aktuel og konkret vurdering. Taksterne skal derfor løbende evalueres med henblik på, at byrådet kan præsenteres for yderligere takststigninger, når det er relevant.

P-henvisning fra indfaldsveje og kortlægning af p-huse og p-kældre:

P-kældrene og p-husene i bymidten har mere end 2.300 p-pladser, og en kortlægning har vist, at der i gennemsnit er 49 % af p-pladserne ledige på en almindelig hverdag og 46 % en almindelig lørdag formiddag.

Uanset at data viser, at der er mange ledige parkeringspladser i bymidten, helt tæt ved gågaderne, er der mange fordomme og myter om, at det er besværligt at finde vej til Odense centrum, og svært at finde en parkeringsplads.

Med den dobbelte målsætning i Grøn Mobilitetsplan er det vigtigt at understrege, at der også efter 2030 vil være adgang til bymidten i bil, og at det skal være let at finde hen til en ledig parkeringsplads i bymidten. Men vi skal have ændret parkeringsadfærden i Odense centrum, så flere besøgende tager den direkte indfaldsvej til det nærmeste p-hus eller p-kælder tæt ved gågaderne, parkerer og lader bilen stå der, mens de går rundt i bymidtens butikker, cafeer og attraktioner. Formålet er at reducere parkeringssøgetrafikken i Odense og nedbryde fordommene om adgangen til bymidten.

Det kræver en adfærdsændring og en større og langvarig informationsindsats, så fordommene parkeres, og flere nudges til at besøge bymidten. Og så flere besøgende i bymidten nudges til at parkere i p-huse og p-kældre, frem for kantstensparkerings, så arealerne til kantstensparkerings kan anvendes til at forbedre trafiksikkerheden i bymidten og skabe rum til mere byliv.

Derfor har Klima- og Miljøforvaltningen indgået en samarbejdsaftale med Cityforeningen om en fælles indsats om at markedsføre fremkommeligheden til bymidten og bymidtens mange parkeringshuse og p-kældre. Der har i løbet af første halvår 2024 kørt informationskampagner i Ugeavisen og på sociale medier, for at oplyse om parkeringsmulighederne i Odense. Fra august 2024 er samarbejdet udvidet til en kampagne med budskabet ”Parker dine fordomme – der er fortsat fuld adgang i bil til Odense centrum” og med information om at følge de direkte grønne veje, som leder direkte ind i de nærmeste, helt centrale p-huse og p-kældre, med direkte adgang til fods til bymidtens gågadenet.

Kampagnen markedsføres i trykte medier på hele Fyn, på sociale medier, gennem informationsmateriale i butikkerne i centrum og med markering langs de primære direkte adgangsveje inden for Ring 2.

Forvaltningen har fået afslag på ansøgning til Vejdirektoratet om dispensation til at opstille farvede P-skilte for at gøre skiltningen mere synlig. Der er derfor fundet en alternativ løsning med et grønt klistermærke på parkeringsstanderen og en grøn kugle på toppen af parkeringsstanderen. Opgaven med opsætning af p-henvisningsskilte er i udbud og forventes etableret i januar 2025. Indtil da er de direkte grønne adgangsveje markeret med grønne klistermærker på lygtepæle og vejkantsplakater.

Fokusområde 6: Samkørsel og delebiler (Initiativ #2.7 i Klimahandleplan 2024)

Initiativerne i Grøn Mobilitetsplan vedrørende samkørsel og delebiler er endnu ikke opstartet. Som del af Odense Kommunes samarbejde med arbejdspladser i kommunen, er der dog allerede fokus på samkørsel. For så vidt angår udviklingen i Odense for delebiler, skal det nævnes at delebilsfirmaet Hyre har meddelt, at de tækker sig ud af Odense pr. 1. september. Forvaltningen afsøger derfor andre muligheder for at opretholde udbuddet af delebilsløsninger i byen, og er i den forbindelse i dialog med andre potentielle udbydere.

Mobilitetsplanens øvrige åbningstræk

Der er vedlagt bilag med overblik over de åbningstræk, hvor implementeringen endnu ikke er drøftet politisk.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Nøgletal for trafik og mobilitet_2024

Overblik over mobilitetsplanens øvrige åbningstræk

Punkt 10: D-sag: Status på Klimahandleplan 2024

01.30.10-P15-2-23

Resume

I denne sag får Klima- og Miljøudvalget status på alle initiativerne i Klimahandleplan 2024.

Den 20. december 2023 godkendte et flertal i Odense Byråd Klimahandleplan 2024. Klimahandleplan 2024 bygger videre på Klimahandleplan 2022 og 2023 og indeholder 30 initiativer, der skal bidrage til at Odense bliver klimaneutral i 2030.

Ud af de 30 initiativer afventer fire initiativer igangsættelse, 24 initiativer er under implementering, mens to initiativer er gennemført.

Billede: Oversigt over status på igangsatte initiativer i klimahandleplanen.

Hovedretning	Initiativ	Status
Klimavenlig energi	CO2-fangst	■
	Vedvarende energi i Odense	■
	Udfasing af olie- og gasfyr	■
	Energisparelser og -effektiviseringer	■
	Klimavenlig byudvikling- og byggeri	■
	Reduktion, udsortering og genanvendelse af plast	■
Bæredygtig mobilitet	En ny grøn mobilitetsplan for Odense	■
	Lavere hastigheder på vejene i Odense	■
	Kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen	■
	Non-road NY	■
	Klimavenlige byområder NY	■
	Elektrificering og parkering NY	■
	Samkørsel og delebiler NY	■
	Mere aktive og grønne transportvaner	■
Et grønnere Odense	Mere skov og natur i Odense	■
	Udtagning af lavbundsjord	■
	Åtegræs i Odense Fjord	■
	Partnerskab med landbruget	■
Odense Kommune som virksomhed	Omstilling til grøn transport	■
	Reduceret klimaaftryk i kommunens drift	■
	Energioptimering af kommunens bygninger	■
	GENNEFØRT	
	Grønne udbud og indkøb GENNEFØRT	■
Klimavenlig adfærd	Cirkulært Odense	■
	Formidling og visualisering af et klimaneutralt Odense	■
	Klimatopmøder	■
	Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense	■
Partnerskaber	Odense Klimapartnerskab	■
	Borgerklimaråd	■
	Strategisk samarbejde med børn- og ungeområdet	■
	Strategisk samarbejde med sundhedsområdet	■

■ Er i gang ■ Afventer ■ Udfordringer for igangsættelse

Denne sag er en del af årshjulet for klimahandleplanen, hvor der gives en halvårlig status på handleplanen i henholdsvis januar og august.

Med denne sag får udvalget en status på de enkelte initiativer og indikatorerne i Klimahandleplan 2024.

Klimaregnskab 2023 og ny 2030-prognose

På udvalgsrådet d. 28. maj 2024 fik Klima- og Miljøudvalget en orientering om Odense Kommunes klimaregnskab for 2023 samt den nye prognose for 2030.

Klimaregnskabet viste at Odense Kommunes CO2-udledning er faldet fra 1.148.000 tons i 2022 til 903.000 tons i 2023. Dermed er den samlede udledning for 2023 i Odense Kommune 28.500 tons under målet for 2023 i Klimahandleplan

2024.

Reduktionen skyldes særligt udfasningen af kul hos Fjernvarme Fyn. Dog er udledningen fra sektorer som landbrug og transport steget fra 2022 til 2023, hvilket understreger vigtigheden af at implementere initiativer under hovedretningerne Bæredygtig Mobilitet og Et Grønnere Odense, for at vende denne udvikling.

Den nyeste prognose for den forventede udledning i 2030 viser desuden et fald fra 471.000 tons til 436.000 tons. Klimaregnskabet for 2023 kan læses på odense.dk.

Status på indikatorer

Med vedtagelsen af Klimahandleplan 2023 blev der samtidig opsat indikatorer for fremdriften ift. Klimahandleplanen. Med statussagen d. 16. januar 2024 blev udvalget for første gang præsenteret for en oversigt over fremdriften på klimahandleplanens 19 indikatorer. Med denne sag følges der op på de indikatorer, som forvaltningen har fået data på siden sidste status i januar 2024.

2022 er fortsat angivet som udgangspunkt for de indikatorer, hvor forvaltningen har haft adgang til historisk data eller har påbegyndt målinger forud for et projekt. Derfor kan vi på nuværende tidspunkt se udviklingen for 17 af indikatorerne. Dette fremgår også af oversigten nedenfor, hvor status er markeret med hvid for de indikatorer, hvor vi endnu ikke kan måle udviklingen. Grøn markerer en fremgang, rød indikerer en tilbagegang, mens gul markerer at status er den samme i 2023, som i 2022.

Billede: Oversigt over indikatorer, der viser status på den enkelte indikator.

Hovedretning	Indikator	Status
Klimavenlig energi	Selvforsyningsgrad for elforbrug	gul
	Antal olie-og gasfyr i Odense	grøn
	Genanvendelse af al plastaffald i Odense	hvid
Bæredygtig mobilitet	Andel elbiler i Odense	grøn
	Antal kørte km i fossile biler i døgnet	rød
	Andel ture til fods eller på cykel	rød
	Andel ture i kollektiv trafik	grøn
Et grønnere Odense	Hektar skov og natur i Odense	grøn
	Hektar nyetableret skov og natur i Odense	grøn
	Hektar udtaget lavbundsjord	gul
	Hektar ålegræs beplantning i Odense Fjord	gul
Odense Kommune som virksomhed	Andel elbiler/fossilfrie personbiler i ODKs egen bilflåde	hvid
	Andel emissionsfrie busser	gul
	Affaldssortering på alle kommunale matrikler (udrulningsgrad)	gul
Klimavenlig adfærd	Antal familier, der har deltaget i projekt om mere klimavenlig adfærd	grøn
	Andel børn der går eller cykler i skole (aktiv transport)	rød
Partnerskaber	Antal klimapartnerskabsaftaler	grøn
	Antal deltagende virksomheder i Klimapartnerskabets aktiviteter	grøn
	Antal artikler om Odense Klimapartnerskab	grøn

Klimavenlig energi

Billede: Oversigt over status på de enkelte indikatorer under Klimavenlig energi

Hovedretning	Indikator	2022	2023
Klimavenlig energi	Selvforsyningsgrad for elforbrug	2,2%	2,2%
	Antal olie- og gasfyr i Odense		
	- Oliefyr	902 installationer	818 installationer
	- Gasfyr	289 installationer	189 installationer
	Genanvendelse af al plastaffald i Odense		
	- Erhverv	32%	-
- Husholdninger	29%	29%	

For hovedretningen Klimavenlig energi fremgår det af indikatorerne, at selvforsyningsgraden er den samme i 2023 som i 2022, mens antallet af olie- og gasinstallationer er faldet med samlet 184 installationer. Genanvendelse af plastaffaldet i Odense kan opdeles i affald fra husholdninger og erhverv. 32% af plastaffaldet fra erhverv blev indsamlet til genanvendelse i 2022, mens 29% af plastaffaldet fra husholdninger blev indsamlet til genanvendelse. For husholdninger er genanvendelsen af plastaffald i 2023 fortsat 29%, mens forvaltningen ikke på nuværende tidspunkt har adgang til data for erhverv.

Bæredygtig Mobilitet

Billede: Oversigt over status på de enkelte indikatorer under Bæredygtig Mobilitet

Hovedretning	Indikator	2022	2023
Bæredygtig mobilitet	Andel elbiler i Odense	2,2%	6,7%
	Antal kørte km i fossile biler i døgnet	3.059.716	3.137.175 km
	Andel ture til fods eller på cykel	45,8%	40%
	Andel ture i kollektiv trafik	2,4%	2,9%

For initiativerne under Bæredygtig Mobilitet kan der måles en fremgang på to af indikatorerne, mens udviklingen går den forkerte vej for de øvrige to. Andelen af elbiler er fra 2022 til 2023 steget mere end 4 procentpoint og er fortsat steget i første halvår af 2024 til 9%. Også i andelen af ture i kollektiv trafik kan måles en fremgang fra 2,4% i 2022 til 2,9% i 2023. Omvendt er antallet af kørte km i fossile biler i døgnet steget med 2,5% fra 2022 til 2023, mens andelen af ture til fods eller på cykel er faldet med 5,8 procentpoint til 40%. Dermed er der endnu længere vej, for at nå målet om flere ture til fods og på cykel. Det forventes at antallet af ture med bæredygtige transportformer stiger i takt med at Grøn Mobilitetsplan implementeres. Grøn Mobilitetsplan er fortsat i en indledende fase, hvorfor effekten af tiltagene endnu ikke er til at se på indikatorerne.

Klimavenlig adfærd

Billede: Oversigt over status på de enkelte indikatorer under Klimavenlig adfærd

Hovedretning	Indikator	2022	2023
Klimavenlig adfærd	Antal familier, der har deltaget i projekt om mere klimavenlig adfærd	7	263
	Andel børn der går eller cykler i skole (aktiv transport)	64%	58%

For initiativerne under Klimavenlig adfærd fremgår det af indikatorerne, at der har været en stor fremgang i antallet af familier/grupper, der har deltaget i projektet om mere klimavenlig adfærd. Antallet af børn og unge, der går og cykler til skole måles hvert andet år. Undersøgelsen fra maj 2024 viser at andelen af børn, der går eller cykler til skole er faldet fra 64% i 2022 til 58% i 2024.

Status på initiativerne i Klimahandleplan 2024

Herunder gives en kort status på hvert af Klimahandleplan 2024's initiativer.

1.1 CO2-fangst

CO2-fangst er et centralt element i Klimahandleplanen, som har til formål at reducere og fjerne CO2 i Odense Kommune. Fjernvarme Fyn har derfor igangsat et modningsprojekt, der skal vurdere de tekniske og økonomiske aspekter ved implementeringen af CO2-fangst på Fjernvarme Fyns affaldsenergianlæg. Her har Klima- og Miljøforvaltningen bl.a. bidraget med affaldsdata.

Kortlægningen af potentialet for CO2-fangst har vist, at der kan fanges og lagres 280.000 tons CO2 årligt, hvilket er lavere end tidligere forventet. Forligskredsen bag Klimahandleplan 2024 har derfor taget initiativ til en analyse af alternative tiltag for at kompensere for de manglende CO2-reduktioner i forbindelse med offentliggørelsen af Klimaregnskab 2023.

I februar 2024 blev der i Folketinget indgået en aftale om langsigtede rammevilkår for CO2-fangst i forsyningssektoren, og i juni 2024 kom det lovforslag i høring, som skal implementere denne aftale. Lovforslaget giver mulighed for, at kommunale forsyningselskaber kan etablere CO2-fangst på lige fod med private selskaber.

Dermed er det nu muligt for Fjernvarme Fyn at søge om tilskud fra den kommende CO2-fangstpulje, der forventes at blive tildelt senest i april 2026. Der stilles krav om fuld fangst og lagring af CO2 fra 2030, hvilket giver et år mere til etablering af anlægget end tidligere forventet.

1.2 Vedvarende energi

Den 25. og 26. juni 2024 godkendte henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget en Sektorplan for vedvarende energi. Planen fastlægger et ambitionsniveau og forventninger til kommende vedvarende energianlæg. Sektorplanen er input i kommuneplanen 2024-2036 og vil fremover blive brugt i vurderingen af nye vedvarende energianlæg.

Odense Kommune har sat sig som mål at fordoble det nuværende 2024-niveau for vedvarende energi i 2030. Det svarer til etablering af yderligere 150 hektar solceller på terræn eller 9 vindmøller på 150 meter.

Derudover ønsker Odense Kommune at indgå i et fælles fynsk samarbejde, hvor indsatsen for opsætning af vedvarende energi koordineres, fx i regi af en fælles fynsk energiplan under Fyn 2030-strategien.

Sektorplanen understreger især ønsket om flere vindmøller i kommunen. Den lægger også vægt på at etablering af vedvarende energianlæg ikke blot skal være et spørgsmål om at producere grøn strøm, men også om at udvikle projekter der skaber merværdi på flere niveauer, herunder for naturen og lokalsamfundet.

1.3 Udfasning af olie- og gasfyr

Per 7. november 2023 var der registreret 189 gasinstallationer i Odense Kommune. Dette tal er per 3. juli 2024 faldet til 180 installationer, hvoraf tre ønsker afkobling. Disse tal er både for erhverv og boliger.

Opgørelser fra BBR viser, at der er 781 olieinstallationer tilbage i Odense Kommune. Dette er en nedgang fra sidste status i januar 2024 på 37 installationer. Faldet i installationer er størst udenfor varmeplansområderne ligesom at faldet i installationer primært er sket indenfor boliger og erhverv, mens kategorierne undervisning, fritid og udhus, andet stort set er uforandrede.

I 2030 forventes der fortsat at være 322 oliefyr tilbage i Odense Kommune, hvis udviklingen fortsætter som hidtil. Det er hovedsageligt boligejere, der forventes at udskifte deres hvorimod erhverv og offentlig service ikke forventes at udskifte i samme grad.

1.4 Energibesparelser og -effektiviseringer

Initiativet går ud på at understøtte eksisterende indsatser hos kommunens samarbejdspartnere omkring energieffektiviseringer.

Forvaltningen har i efteråret 2023 via Digital Post orienteret ca. 3.500 boligejere med energimærke E, F og G om muligheden for at søge tilskud til energirenoveringer fra Energistyrelsens energirenoveringsspulje. Samtidig fik boligejerne muligheden for at deltage i et online webinar med oplæg om Odense Kommunes klimahandleplan samt gode råd om energirenovering og energibesparende adfærd fra Energistyrelsen/SparEnergi's rådgivere.

1.5 Klimavenlig byudvikling og byggeri

Kommunen har få styringsværktøjer, når det kommer til at stille krav til privat byggeri. Derfor er den bygherreguide, som en tværgående projektgruppe arbejder på, et vigtigt værktøj i forhold til at påvirke byggeriet i Odense Kommune. Bygherreguiden skal indgå i den kommende kommuneplan og er en del af Plan 22+, som er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania. Klima-og Miljøudvalget blev orienteret om status på projektet på udvalgsrådet d. 27. februar 2024.

Borgmesterforum Fyn besluttede den 30. november 2023, at alle fynske kommuner skal tage stilling til en handleklæring udarbejdet af Gate 21 og We Build Denmark med fokus på at stille krav til øget genanvendelse i byggeriet. Odense Kommune har tiltrådt erklæringen sammen med de øvrige kommuner på Fyn og Øerne.

På By-og Kulturudvalgsrådet den 8. november 2023 anmodede udvalget By-og Kulturforvaltningen om at undersøge mulighederne for hurtigere sagsbehandling af klimavenligt byggeri. Udvalget besluttede at sagen skulle forelægges udvalget inden udgangen af 1. halvår 2024. Sagen har dog endnu ikke været præsenteret for udvalget.

1.6 Udsortering og genanvendelse af plast

Der er etableret en projektgruppe og en styregruppe med deltagelse af Klima-og Miljøforvaltningen, Syddansk Universitet (SDU), Odense Renovation og Fjernvarme Fyn, som arbejder med initiativet.

Den 1. november 2023 startede en Ph.d.-studerende på SDU, som skal se nærmere på scenarier og udpege løsninger i forhold til udsortering og genanvendelse af plast i Odense Kommune. Klima-og Miljøforvaltningen og resten af projektgruppen bidrager aktivt til Ph.d.-projektet og vil løbende arbejde med de resultater, der opstår. Ph.d.-projektet forventes afsluttet i 2026.

I efteråret 2023 har en ekstern rådgiver udarbejdet en kortlægning af affaldsstrømme i kommunen. Kortlægningen havde det formål at gøre forvaltningen klogere på hvor meget plast, der er i restaffaldet fra erhverv og hvor meget af dette, der sendes til forbrænding. Kortlægningen viste bl.a. at en stor del af plasten i restaffaldet stammer fra kontorer, byggeriet og sundhedsvæsenet.

Kortlægningen danner baggrund for både ph.d.-projektet og for projektgruppens videre arbejde med at øge udsortering og genanvendelse af plast. Med afsæt i resultaterne har projektets styregruppe i primo 2024 udvalgt en række pilotprojekter, der skal opstartes i 2024. Derfor er der i foråret 2024 igangsat et samarbejde med de private modtageranlæg med henblik på at skaffe bedre data på det affald de modtager. I efteråret 2024 opstartes to yderligere pilotprojekter. Et samarbejde med OUH om deres plastaffald og et pilotprojekt omkring sortering af plastaffald fra et kommunalt byggeprojekt.

2.1 Ny Grøn Mobilitetsplan

Grøn Mobilitetsplan blev vedtaget i Byrådet d. 20. december 2023. Klimahandleplan 2024 er opdateret på baggrund af forliget og fremover gives der status på Grøn Mobilitetsplan i forbindelse status på klimahandleplanen.

Der er igangsat 22 åbningstræk siden sommerferien 2023, og forligskredsen ingansætter løbende de åbningstræk, som forliget om Grøn Mobilitetsplan har defineret.

Udvalget får en særskilt status om Grøn Mobilitetsplan og dermed også initiativ 2.2 til 2.7 på indeværende møde.

2.8 Mere aktive og grønne transportvaner

Initiativet består af seks delprojekter, hvoraf to er åbningstræk beskrevet i forliget bag Grøn Mobilitetsplan. Dem får udvalget en status på i forbindelse med sagen om status på Grøn Mobilitetsplan på indeværende møde. Status af de resterende fire fremgår nedenfor.

Nabofællesskaber og samskabelse om grønne og aktive transportvaner

Deltager Danmark har uddannet medarbejdere i Klima-og Miljøforvaltningen i metoder til at skabe lokalt engagement og fællesskab. Desuden samarbejder forvaltningen med Deltager Danmark om Odenses grønne nabofællesskaber. Der er i den forbindelse blevet testet en deleordning med ladcykel i en boligforening i Seden og gennemført sparring og dialog med grønne nabofællesskaber i blandt andet Tarup og Højme.

Erfaringerne viser, at det tager lang tid og kræver mange ressourcer at starte denne type initiativer op. Men også at de borgere, der deltager i fællesskaberne, er meget engagerede og glade for de møder og arrangementer, der har været afholdt.

Arbejdet med nabofællesskaber og samskabelse om grønne og aktive transportvaner integreres fremover i arbejdet med grøn mobilitetsplan og vil understøtte mobilitetsindsatser, hvor dette giver mening.

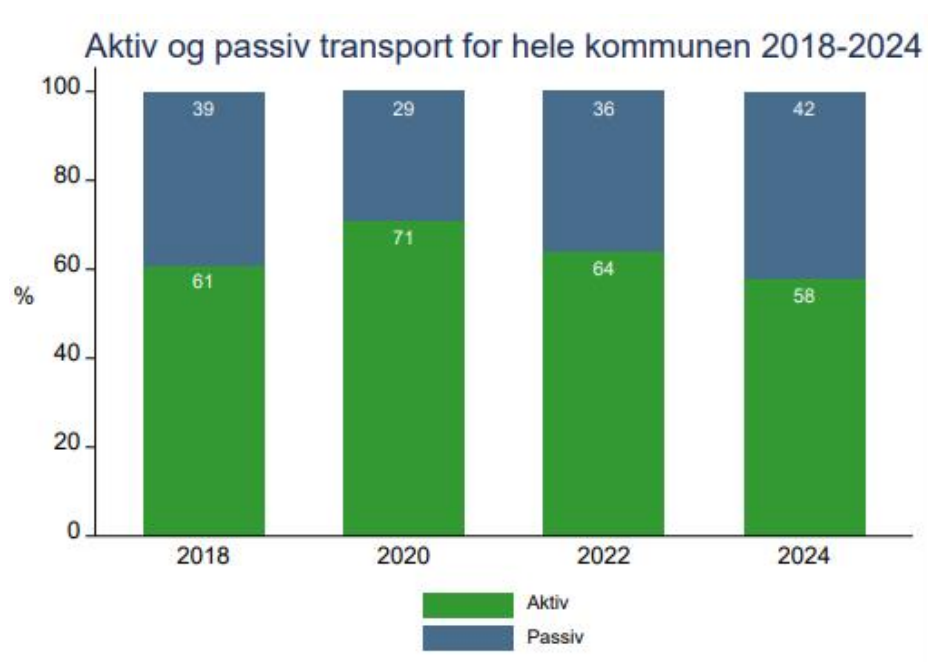
Cykelleg og tiltag på skoler og i børnehuse

I første halvdel af 2024 er der arbejdet videre med at præsentere cykelleg på skoler og i børnehuse i Odense. På skolerne har i alt 1222 elever deltaget i cykelleg eller andre trafikøvelser i skolens nærområde.

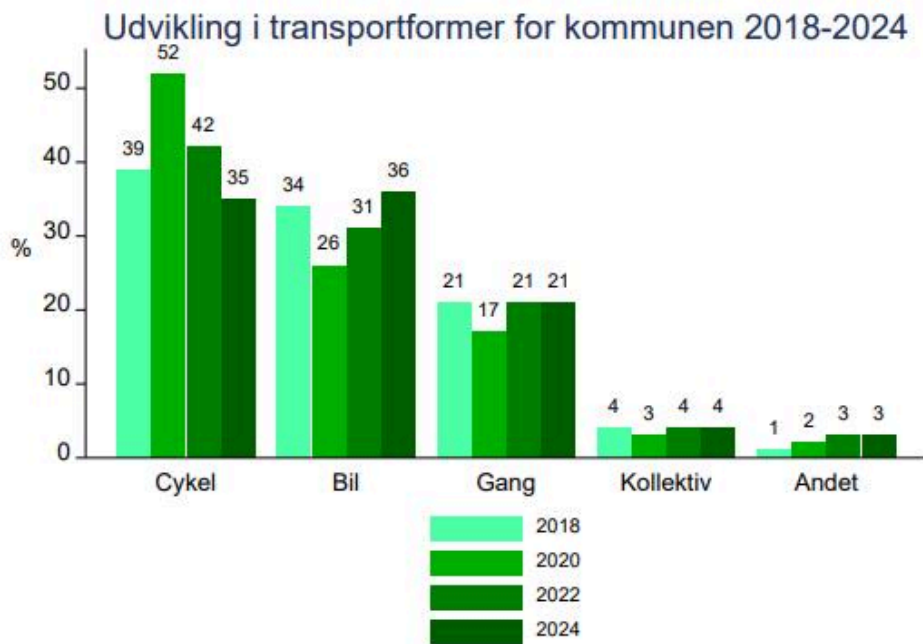
I april er der foretaget en kortlægning af elevers transportvaner til skoler i Odense. Kortlægningen foretages hvert 2. år. Undersøgelsen viser, at andelen af børn, der bliver transporteret aktivt til skole er faldet i forhold til tidligere års målinger.

I april 2024 er der således 58% af eleverne i Odense, der transporterer sig aktivt til skole mod 64% i 2022 og 71% i 2020. Pga. corona kan 2020 dog ikke betragtes som et normalt år. Det er særligt cyklen, som transportmiddel, der repræsenterer tilbagegangen i den aktive transport, mens bilen som transportmiddel forsat står for fremgangen i den passive transport.

Billede: Udvikling i skolebørns aktive transportvaner



Billede: Udviklingen i børns transportvaner fordelt på transportmiddel



I forbindelse med det nye skoleår deltager alle skoler i Rådet for Sikker Trafiks skolestartskampagne ”Børn på Vej”. Der er også uddelt materialer til alle nye 0. klasses-elever på skolerne i Odense samt opsat vejkanterplakater ved skolerne for at gøre opmærksom på skolebørnenes trafikikkerhed. I september måned deltager skolerne i Cyklistforbundets kampagne ”Alle Børn Cykler” som led i at fremme børns aktive transport til og fra skole.

”Cykelglade Børnehuse”:

Som et led i at vende tendensen til at fravælge bilen som transportmiddel til børnehuse har forvaltningen i juni gennemført kampagnen ”Rap i Trafikken”, hvor børn og forældre tilskyndes til at benytte aktiv transport til børnehuse, og der laves cykelleg og børnehuse får besøg af Odenses maskot ”Cykel Anton. I alt har 1778 børn og deres forældre fordelt på 37 børnehuse deltaget i årets kampagne. Heraf har 60% deltaget aktivt i kampagnen.

I efteråret 2023 blev der igangsat et pilotprojekt målrettet bilkørende forældre i Kærsgård børnehuse. Formålet var at stille en el-ladcykel til rådighed for bilkørende forældre i 14 dage for at teste et alternativ til bilen som hverdagstransportmiddel.

Resultatet fra Kærsgård børnehuse blev at 4 ud af de 5 deltagende familier købte enten en el-ladcykel eller elcykel og ændrede hverdagsvaner fra bil til cykeltransport ifm transport til børnehuse og arbejde.

På baggrund af disse resultater er der foretaget et lignende projekt i Fjordager og Syvhøje Børnehuse henover foråret/sommeren. I Fjordager deltog 4 familier, hvoraf 3 efterfølgende har investeret i en el-ladcykel og ændret transportvaner. Den 4. familie overvejer fortsat. I Syvhøje deltog 5 familier og der afventes fortsat evaluering herfra. Klima- og Miljøudvalget skal på et senere tidspunkt tage stilling til om man vil skalere indsatsen op i forbindelse med opstart af åbningstrækket fra Grøn Mobilitetsplan omkring ”Storskala udlån af elcykler og ladcykler”.

Test af nye vaner - udlån af elcykler og ladcykler

Siden opstart af projektet i januar 2023 har 227 borgere deltaget i projektet. Der er pt. en venteliste på 25 borgere til lån af elcykler og 98 borgere til el-ladcykler og ventelisten stiger løbende. Med de nye el-ladcykler, der er blevet købt i juni/juli måned, kommer forvaltningen dog til at kunne imødekomme den store efterspørgsel på el-ladcykler bedre.

Udlånskonceptet er blevet kommunikeret bredt ud til borgere i Odense via sociale medier i foråret 2024 og lignende kommunikation planlægges i 2025. Derudover er der også lavet målrettet kommunikation på arbejdspladser i forbindelse med efterårskampagnen ”Vi Kører GRØNT 2023” og det vil også blive gjort for kampagnen i efteråret 2024.

Der indhentes løbende data på borgernes transportadfærd før og efter udlån af cyklerne. Der er to måneders forsinkelse på data efter udlån, da der måles på adfærd. Besvarelsen af undersøgelsen er derfor beregnet ud fra 96 respondenter. 23% har investeret i en elcykel efter låneperioden. De tre største motivationsfaktorer er: motion (74%), frisk luft (56%) og klima- og miljøhensyn (47%). 45% af respondenterne fortæller, at de efter lånet af cyklen har ændret transportadfærd. Blandt andet ved at skifte den daglige biltur ud med en cykeltur, at de cykler oftere end før, eller at de har købt en elcykel.

De tre største barrierer for at cykle er: prisen på en elcykel (37%), det tager for lang tid at cykle (29%) og at de ikke kan undvære bilen (28%). 87% af respondenterne har anbefalet andre at deltage i projektet om at teste en elcykel eller el-ladcykel som alternativ til bilen.

Elbiler

Delprojektet er ikke påbegyndt, men fordelene ved at køre i elbil fremhæves i andre sammenhænge, fx i forbindelse med Vi kører GRØNT-kampagnen for arbejdspladser.

3.1 Mere skov og natur i Odense

Klima-og Miljøudvalget modtog den 13. august 2024 en særskilt status på arbejdet med at skabe mere skov og natur i Odense Kommune. Af denne status fremgik det blandt andet, at forvaltningen har en samlet kommunal anlægsbevilling på 16,7 mio. kr. og forventer en ekstern finansiering til skovrejsning og naturetablering på 64,9 mio. kr. Dette vil forventeligt resultere i 287 hektar ny natur og en forbedring af 400 hektar eksisterende natur.

I foråret 2024 har etableret 15 hektar ny skov i samarbejde med Growing Trees Network og Naturstyrelsen.

Derudover arbejder forvaltningen på yderligere syv skovrejsningsprojekter, hvoraf det ene forventes etableret i efteråret 2024. Dette drejer sig om et projekt i Odense N på 13 ha ny skov og natur.

Udover at etablere ny skov og natur arbejder Klima-og Miljøforvaltningen sammen med fonde og andre eksterne samarbejdspartnere også på at forbedre eksisterende natur i Odense Kommune med henblik på at øge biodiversiteten.

3.2 Udtagning af lavbundsjord

Klima-og Miljøudvalget modtog den 13. august 2024 en særskilt status på arbejdet med at skabe mere skov og natur i Odense Kommune. Af status fremgik det blandt andet, at forvaltningen på nuværende tidspunkt arbejder med fem vådområde-og lavbundsprojekter.

Et vådområde på ca. 14 nye hektarer ved Lindved er under projektering og forventes anlagt i efteråret 2024, mens et andet vådområde ved Brændekilde har fået tilsagn om statslig finansiering. For de tre øvrige projekter har staten givet tilsagn om at finansiere forundersøgelserne.

Forvaltningen følger desuden mulighederne som er skabt med regeringens grønne trepartsaftale og afventer de kommende tilskudsmuligheder.

3.3 Ålegræs i Odense Fjord

Odense Kommune er en del af Odense Fjord Samarbejdet, der består af flere fynske kommuner, virksomheder og forsyningsselskaber omkring Odense Fjord, landbrugsorganisationer, SDU og grønne organisationer. Formålet er i fællesskab at arbejde for at forbedre tilstanden i Odense Fjord.

Pilotprojekt om ålegræs og Oplandsanalyse

Odense Byråd afsatte den 27. april 2022 midler til et pilotprojekt med ålegræs i Odense Fjord, samt bidrag til en oplandsanalyse i forhold til Odense Fjord. Både pilotprojektet og oplandsanalysen er gennemført. Pilotprojektet viste at storskala ålegræstransplantationer kun giver mening, hvis der også igangsættes andre tiltag for at forbedre forholdene i fjorden

Oplandsanalysen pegede bl.a. på at 80% af de nødvendige reduktioner i næringsstoffer kan opnås ved at lave indsatser på 20% af markerne i oplandet.

Kystvandråd

Odense Kommune har i samarbejde med parterne i Odense Fjord Samarbejdet fået tildelt midler til oprettelse af et kystvandråd for Odense Fjord. Kystvandrådet har til formål med lokal viden og i samarbejde med anerkendte eksperter at udarbejde forslag til opfyldelse af EU's vandrammedirektiv. Kystvandrådet leverede konklusioner og anbefalinger til Miljøstyrelsen ved udgangen af 2023.

Kystvandrådets tekniske undersøgelser og analyser peger på at der er behov for to overordnede tiltag for at opnå god økologisk tilstand i Odense Fjord: 1) Betydelige reduktioner af næringsstoffer og 2) marine restaureringstiltag i fjorden.

I forlængelse heraf, omprioriterede Klima-og Miljøudvalget den 28. maj 2024 0,5 mio. kr. fra eksisterende bevillinger til natur og skov til medfinansiering af naturgenopretning i Odense Fjord. Projektet, der er forankret i Odense Fjord Samarbejdet, består af etablering af stenrev, udplantning af ålegræs og muslingebanker. Aage V. Jensen Naturfond har bevilget 7,0 mio. kr. til projektet.

Derudover har EU og Aage V. Jensens Fond sammenlagt bevilget 84 mio. til et stort naturgenopretningsprojekt på hele Fyn ved navn Life Ring, som bla. indeholder naturgenopretning ved Odense Fjord og Odense Å. Projektet opstartes 1. september 2024 og løber i otte år.

3.4 Partnerskab med landbruget

Borgmesterforum Fyn godkendte den 30. november 2023 en rammeaftale for et samarbejde mellem de fynske kommuner og landbrugsorganisationerne på Fyn. Aftalen definerer biomasse, arealanvendelse og bedrift som de tre samarbejdstemaer og definerer desuden to pilotprojekter for samarbejdet.

Det ene pilotprojekt er målrettet lokal praksisrettet driftsoptimering, hvor der tages udgangspunkt i erfaringerne fra et igangværende samarbejdsprojekt mellem 18 lokale landbrug, L&F Centrovic og Assens Kommune, Middelfart

Kommune og Nordfyns Kommune om lokale klimaberegninger og klimaregnskab.

Det andet pilotprojekt handler om at afklare potentialerne for etablering af et anlæg, der kan omdanne affaldsprodukter fra landbruget til biokul.

Odense Byråd tiltrådte aftalen den 28. februar 2024.

4.1 Omstilling til Grøn Transport

Initiativet om omstilling til grøn transport indeholder fire delindsatser.

Omstilling af kommunens vognpark og Bæredygtig transportpolitik

Der er i 2023 nedsat en styregruppe på tværs af alle forvaltninger, der skal udarbejde en plan for udfasning af fossildrevne biler i kommunens vognpark senest ved udgangen af 2024 samt udarbejdelse af en bæredygtig transportpolitik.

Den bæredygtige transportpolitik handler om at Odense Kommune skal gå forrest i omstillingen af medarbejderes transportvaner. Politikken skal indeholde en opdatering af den nuværende kørselsvejledning for transport i arbejdstiden samt nudging af medarbejderes transportvalg til og fra arbejde i en grønnere retning. Derfor har styregruppen også besluttet at indføre Det Grønne Transportstempel på kommunale arbejdspladser.

For at nå i mål med ovenstående er der udsendt et spørgeskema til ca. 3000 medarbejdere i kommunen. Formålet er at kortlægge medarbejdernes nuværende transportformer, behov og eventuelle hindringer på de enkelte arbejdspladser – for derved bedre at kunne identificere mulige løsninger og skabe et holdbart incitament til mere bæredygtige transportformer.

Undersøgelsen blev afsluttet i starten af august 2024 og herefter igangsættes arbejdet med revidering af kørselsvejledning samt udarbejdelse af kampagnen. Efter en grundig inddragelse i MED-strengen vil den samlede Transportpolitik blive sendt til politisk godkendelse. Dette forventes at blive i slutningen af 2024.

Samordnet varelevering og krav til transport af tjenesteydelser

Borgmesterforvaltningen har gennem en længere periode kørt et pilotprojekt med henblik på at kortlægge mulighederne for samordnet varelevering til Odense Kommunes lokationer. Forsøget har overordnet set vist begrænsede økonomiske og klimamæssige gevinster samt administrative udfordringer. Klima- og Miljøudvalget fik en særskilt afrapportering på dette forsøg i starten af 2024.

4.2 Reduceret aftryk i kommunens drift

Affaldssortering

Udbuddet på løsninger på affaldssortering er afsluttet og alle de kommunale ejendomme, som skulle have sorteringsløsninger har fået leveret dem. Enkelte ejendomme har foretrukket at udvikle deres egen sorteringsløsning.

For at skabe de bedste forudsætninger for sorteringsindsatsen hos forskelligartede målgrupper, har alle afdelinger modtaget håndgribelige kommunikationsredskaber udarbejdet i tværfagligt samarbejde.

Der opleves dog flere steder udfordringer med sorteringen, og der planlægges derfor yderligere kommunikationsindsatser, så barriererne for at sortere mindskes.

Klimavenlige madvaner

Alle kommunens personalecaféer har nu det Økologiske Spisemærke i sølv. Man erfarede at få guld i to af caféerne, men udgifterne var for store til at det var bæredygtigt. At opnå et økologiprocent på 60-90% er dog stadig en stor bedrift, der fordrer faglighed, reducere af madspild, samt fokus på affaldssortering, råvarer, metodikker og madhåndværk på ny.

Personalecaféerne har et mål om at reducere mængden af kød med 40% i 2024 sammenlignet med 2022. I 2023 er kødforbruget reduceret med mere end 2000 kg ift. 2022 svarende til en reduktion på 33%. Dermed er caféerne godt på vej til at nå målet om 40% reduktion.

Samtidig har man allerede nået målet om 20% flere bælgfrugter og har sat et yderligere mål om at der skal være 25 gram bælgfrugter i al mødeforplejning, der serveres ved udgangen af 2024.

Caféerne i Odense Kommune har sammen med Culinary Institute by VejleErhverv fået tilskud fra Fonden for Plantebaserede Fødevarer til et 2-årigt projekt, der skal udarbejde, teste og udgive en grøn vidensbank og digital bælgfrugtskole med demonstrationsvideoer, opskrifte og undervisningsoplæg til køkkenprofessionelle.

I Byens Køkken har man fortsat fokus på madspild. Der er også via samarbejdet ”Grønne retter i store gryder” et øget fokus på at erstatte kød med bælgfrugter og rødt kød er nu maksimalt på menuen én gang om ugen. Byens Køkken har desuden det økologiske spisemærke i sølv.

Genbrug af materialer

Klima- og Miljøforvaltningen er i samarbejde med Borgmesterforvaltningen, By- og Kulturforvaltningen og Beskæftigelses- og Socialforvaltningen i den afsluttende fase i forhold til at udvikle en model for øget kommunalt genbrug og upcycling af kommunens egne møbler. Arbejdet forventes at munde ud i en politisk sag til byrådet.

4.3 Energoptimering af kommunens bygninger

Seneste status til Økonomiudvalget den 15. november 2023 viser, at der er opnået en samlet reduktion på 7% i elforbrug og 12% i fjernvarmeforbrug i perioden oktober 2022 til oktober 2023 sammenlignet med gennemsnitsforbrug i årene 2018 til 2021/22. Den samlede energireduktion i kommunale ejendomme svarer til reduktion af CO₂-udledningen på 1.241 tons og en økonomisk værdi på 10,7 mio. kr.

Dermed er det estimerede potentiale fra Klimahandleplan 2024 på 1000 tons indfriet.

EU har i 2023 vedtaget et nyt direktiv, som indeholder krav om energireduktion i det offentlige på 1,9% årligt samt energirenovering af 3% af offentlige bygninger over 250 m² årligt. Varige energibesparelser realiseret i perioden 2022-2025 tæller med i reduktionsmålet, da energiforbruget skal ses i forhold til niveauet i 2021.

By- og Kulturforvaltningen afventer, at der træffes beslutning om den konkrete danske tilgang til initiativet, der træder i kraft 11. oktober 2025.

By- og Kulturforvaltningen arbejder desuden på at få energimærket kommunens bygninger med henblik på at bruge dette som et strategisk værktøj og synliggøre potentialer.

5.1 Cirkulært Odense

På udvalgsrådet den 21. november 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at omprioritere midler fra Cirkulært Odense til andre initiativer i klimahandleplanen. Projekterne omkring fremme af genbrugeligt materiale og netværksmøder med fokus på cirkulær økonomi er blevet ført videre med Odense Renovation som facilitator, mens projektet om istandsættelse af efterladte cykler håndteres af en ekstern leverandør. Sidstnævnte blev indledt i august 2023 og fik efter en mindre prøveperiode en større leverance af cykler i oktober 2023. Frem til nu har leverandøren modtaget 239 cykler. 13% har måttet skrottes, mens 101 cykler er solgt.

5.2 Formidling og visualisering af et klimaneutralt Odense

På udvalgsrådet den 21. november 2023 afsatte Klima- og Miljøudvalget 0,5 mio. kr. til et samarbejde med Nordatlantisk Hus. Samarbejdet vil bestå i at indarbejde formidling af Klimaneutral 2030 i Nordatlantisk Hus' eksisterende skoletjeneste med fokus på håb og optimisme i forhold til konsekvenserne af klimaforandringerne. Derudover skal samarbejdet bestå af et forprojekt til en udvidelse af de fysiske rammer i Nordatlantisk Hus med henblik på at kunne tilbyde klimaformidling i større skala.

Ved skoletjenesten i Nordatlantisk Hus blev der i første halvår af 2024 afholdt i alt 55 skoletjenester med 1081 tilmeldte elever. Alle skoletjenester i Nordatlantisk Hus inkluderer formidling om klimaforandringer, men særligt fem forløb omhandler klimaforandringer og inddrager på forskellige måder Klimaneutral Odense 2030 som en del af formidlingen. Disse fem forløb blev i første halvår af 2024 afholdt i alt 15 gange med 284 tilmeldte elever.

Med henblik på at udvikle Nordatlantisk Hus som et klimaformidlingscenter er der per 1. marts 2024 - 31. december ansat en projektmedarbejder. I første halvår af 2024 har der været fokus på indhente inputs fra byen via workshops og en online formular på husets hjemmeside.

I andet halvår af 2024 rettes fokus mod faserne som handler om udvikling af et projektmateriale med baggrund i de indkomne input, dialog med interessenter herunder fonde og om konkret at skaffe finansiering til projektet.

5.3 Klimatopmøder

Klima- og Miljøforvaltningen har i 2024 måttet prioritere ressourcer fra dette projekt til implementeringen af Grøn Mobilitetsplan, hvorfor udviklingen i projektet er stagneret.

5.4 Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense

Initiativet er et af åbningstrækkene i Grøn Mobilitetsplan og udvalget vil på indeværende møde få en status på dette initiativ i forbindelse med punktet ”Status på Grøn Mobilitetsplan”.

6.1 Odense Klimapartnerskab

Odense Klimapartnerskab har siden sidste status i januar været igennem en markedsførings- og rekrutteringsproces, der begyndte på REBOOT 2023, hvor Odense Klimapartnerskab var hovedpartner. Herefter har partnerskabet deltaget på Odense Kommunes nytårskur, opslået testimonial-film med alle grundlæggere på LinkedIn og fyens.dk, deltaget i netværksmøder hos BNI, Odense Håndbold og OB og øget kommunikationen fra partnerskabets egne kanaler. Det har ført til en øget synlighed og at langt flere virksomheder end tidligere kender til Odense Klimapartnerskab.

Sideløbende med markedsføringen er en rekrutteringsproces sat i gang, som har ført til, at partnerskabet er vokset fra 11 medlemmer i start 2024 til nu 32 medlemmer. Heraf er 13 medlemmer grundlæggere og resten er klimapartnere.

Som medlem kan virksomhedens medarbejdere deltage i Odense Klimapartnerskabs seks netværk og på partnerskabets klimaambassadøruddannelse. Det første netværk er opstartet i april 2024 og kører i et år, mens de resterende fem forventes at starte op i september måned. Målet er at gennemføre 6 netværk med 20 deltagere i hver. Temaerne for de seks netværk er CSR, bæredygtigt indkøb, bæredygtig transport, grøn start, salg og forretningsudvikling samt projektering, facility og service.

Klimaambassadøruddannelsen er en todages uddannelse hvor medarbejdere bliver undervist i, hvordan de kan gøre en forskel inden for klima i virksomheden eller blandt kunderne. Deltagerne får en konkret prøvehandling med hjem, så de kan gå i gang i virksomheden med det samme. Det første uddannelsesforløb blev afholdt i maj måned, mens det næste afholdes i slutningen af august 2024. Målet er at uddanne mindst 80 klimaambassadører.

Udover at være hovedpartner på REBOOT 2024 til efteråret, planlægger partnerskabet desuden at afvikle en bannerkampagne i hele byen, hvor partnerskabet vil bruge medlemmernes facader, skærme osv. Samtidig vil partnerskabet fortsætte arbejdet med at rekruttere nye medlemmer ind i partnerskabet. Her er målet af få 45 nye medlemmer i 2024.

6.2 Lokale borgerklimaråd

Formålet med indsatsen er borgerinddragelse og samskabelse omkring ambitionerne i klimahandleplanen generelt, herunder fx også i forbindelse med implementeringen af Grøn mobilitetsplan og udviklingen af den kollektive trafik i Odense.

Indsatsen består konkret af etablering af lokale borgerklimaråd eller tilsvarende muligheder for dialog og samskabelse i forbindelse med klimahandleplanen og grøn mobilitetsplan. Indsatsen er et led i den demokratiske samtale, der indgår i årshjulet for klimahandleplanen.

På udvalgsrådet d. 21. november 2023 afsatte Klima- og Miljøudvalget 0,5 mio. kr til arbejdet med Lokale Borgerklimaråd i 2024. Indtil nu har ressourcerne til denne opgave understøttet arbejdet med partnerskabet i Skibhuskvarteret.

6.3 Strategisk samarbejde med børn-og ungeområdet

Klima-og Miljøforvaltningen samarbejder tæt med medarbejdere på børn-og ungeområdet omkring #5.4 Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense.

Desuden samarbejder forvaltningen med skoler og uddannelsessteder om diverse klimaaktiviteter og understøtter ligeledes uddannelsesstederne i at skabe grønne transportvaner i forbindelse med #2.8 Mere aktive og grønne transportvaner.

6.4 Strategisk samarbejde med sundhedsområdet

Initiativet har flere forskellige formål. Der er i den forbindelse væsentlige potentialer i at udvikle initiativer, der både skaber en mere klimavenlig by og samtidig gør odenseanerne sundere. Indtil nu har klimahandleplanens ressourcer været prioriteret til andre initiativer i klimahandleplanen.

Næste gang udvalget får en status på arbejdet med klimahandleplanen er i januar 2025.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 11: D-sag: Orientering om shredder-affald ved Odense Renovation

07.00.00-P20-1-24

Resume

Klima- og Miljøudvalget efterspurgte i forbindelse med initiativretssagen vedrørende opgravning og genanvendelse af PFAS-holdigt shredder-affald på seneste udvalgmøde den 13. august 2024 en orientering fra Odense Renovation vedrørende PFAS fra deponi-affald og opgravning af shredder-affald.

Odense Renovation giver på denne baggrund en orientering.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 12: D-sag: Fremtidens genbrugsstationer

01.30.00-P20-279-24

Resume

Denne sag handler om Odense Renovations vision for fremtidens genbrugsstationer.

Næsten to-tredjedele af odenseanernes indsamlede affald indsamles i dag via genbrugsstationerne. Genbrugsstationerne er derfor en central brik i det samlede tilbud af genbrugs- og affaldsløsninger til borgere, institutioner og erhverv i Odense Kommune - også når vi i fremtiden skal løfte endnu flere ressourcer opad i affaldshierarkiet. De eksisterende stationer – og ikke mindst Zirkel – bidrager alle til at recirkulere ressourcer og øge fokus på affaldsforebyggelse og genanvendelse, men stationerne er efterhånden for nedslidte og generelt for små til at skabe de rette betingelser. Derfor har Odense Renovation udarbejdet en vision med en palette af tiltag, der kan skabe nem adgang til genbrug og genanvendelse for alle.

På mødet vil Jan Thrane og Winie Evers præsentere Odense Renovations vision for fremtidens genbrugsstationer.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 13: D-sag: Aktuelle sager

01.30.00-G01-137-23

Resume

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.