

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 23-04-2024

Mødedato Tirsdag d. 23. april 2024 kl. 08:30

Mødested Udvalgsværelset, Nørregade 36

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Vedtagelse af Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse i Odense Kommune.....	4
B-sag: Støjhandlingsplan 2024-2029.....	10
B-sag: Midlertidig omdannelse af Jernbanegade for at skabe bedre forhold for fodgængere og cykli	14
B-sag: Midlertidig omdannelse af kantstensparkering til byliv og opholdsmuligheder på Skibhusvej	21
C-sag: Drøftelse af vedvarende energi.....	25
D-sag: Status på Grøn Mobilitetsplan.....	35
D-sag: Anlægsønsker fra Klima- og Miljøforvaltningen til Budget 2025.....	44
D-sag: Aktuelle sager.....	45

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

01.30.00-G01-137-23

Resume

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 23. april 2024

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Punkt 2: Vedtagelse af Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse i Odense Kommune

09.08.24-P17-1-23

Resume

Denne sag handler om vedtagelse af Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse efter den lovpligtige 12 ugers offentlige høring.

Kommunen er efter vandforsyningsloven forpligtet til at lave en indsatsplan for, hvordan grundvandet skal beskyttes. Indsatsplanen for grundvandsbeskyttelse er en samlet plan for hele Odense Kommune og en revision af de tre gældende indsatsplaner, der er besluttet i henholdsvis 2015 og 2016.

Den 15. november 2022 godkendte Klima- og Miljøudvalget niveauet for de retningslinjer og handlinger, som indsatsplanen skal omfatte. Med dette niveau imødegås kendte trusler mod grundvandet. Planen skal således udgøre grundlaget for en bæredygtig og styrket forsyningssikkerhed af drikkevand til Odense Kommunes borgere i fremtiden.

Grundvandsovervågningen viser at i Odense Kommune er det særligt forurening med sprøjtemidler, der udgør en trussel for den fremtidige forsyningssikkerhed. For at imødekomme dette trusselsbillede, indeholder planen en arealmæssig udvidelse af den nuværende beskyttelse. Dette gælder for flere af planens indsatser. En afledt effekt heraf, er at planen giver vandværkerne mulighed for at indgå aftaler om - og finansiere -grundvandsbeskyttende indsatser såsom sprøjtemiddelophør og skovrejsning i større områder end hidtil.

Forslaget til Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse blev efter politisk godkendelse af Klima- og Miljøudvalget den 15. august 2023 sendt i 12 ugers offentlig høring. Der er i løbet af denne periode indkommet ni høringssvar, hvoraf forvaltningen vurderer at fire af høringssvarene medfører redaktionelle ændringer.

Effekt

Et sundere Odense

Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse vil understøtte, at der fortsat kan leveres rent drikkevand til forbrugerne. Dermed underbygges sundheden for borgere i Odense Kommune. Flere borgere vil være sunde og trives.

En klima- og miljøvenlig storby

Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse vil understøtte den bæredygtige indvinding af grundvandsressourcen. Dermed understøttes udviklingen af en klima- og miljøvenlig storby. Det vil underbygge, at Odense til stadighed bliver et attraktivt sted at arbejde, bo og leve.

Indstilling

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

1. Høringssvarene besvares, som foreslået i hvidbogen i bilag 4.
2. Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse vedtages endeligt i henhold til vandforsyningsloven.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

Sagsfremstilling

Blandt de i alt 67 borer tilhørende almene vandværker i Odense Kommune, er der fund af pesticider og nedbrydningsprodukter i 46, heraf er 24 over grænseværdien for drikkevand.

Både Odense Kommune, VandCenter Syd og de almene forbrugerejede vandværker i kommunen ser derfor grundvandsbeskyttelsen frem mod 2050 som en vigtig indsats for den fremtidige vandforsyningsikkerhed.

Odense Kommune og kommunens vandforsyninger arbejder med forskellige former for grundvandsbeskyttelse. Formålet med beskyttelsen er, at grundvandet i fremtiden vil kunne indvindes til drikkevand uden at skulle gennemgå yderligere rensning end simpel iltning og filtrering.

Kommunen er efter vandforsyningslovens §§ 13 og 13 a forpligtet til at lave en plan for, hvordan grundvandet i kommunens indsatsområder skal beskyttes. Indsatsplanen for grundvandsbeskyttelse er kommunens redskab til at administrere de grundvandsbeskyttende tiltag.

Formål med indsatsplanen er:

- At sikre, at drikkevandsressourcen har en tilfredsstillende kvalitet og mængde, så grundvandsressourcen fortsat kan anvendes til drikkevandsproduktion
- At sikre vandforsyningernes mulighed for at få udgifter til grundvandsbeskyttelse, herunder skovrejsning, indregnet som tillæg til den økonomiske ramme for vandforsyningsselskaber omfattet af vandsektorloven

Odense Kommunes mål med indsatsplanen er derudover:

- At sikre et niveau for grundvandsbeskyttelsen, som tager udgangspunkt i, at drikkevandsforsyningen kan baseres på uforurenet grundvand frem for rensning og fortynding
- At skabe et godt grundlag for, at grundvandsbeskyttelsen så vidt muligt baseres på individuelle, frivillige aftaler mellem vandværker, lodsejere og andre interessenter

Udpegning af indsatsområder

Miljøstyrelsen har undersøgt, hvor godt grundvandet i Odense Kommune er beskyttet mod forurening. Undersøgelsen har resulteret i en udpegning af områder, hvor grundvandet er sårbart overfor nitrat, benævnt ”indsatsområder”. I indsatsområder er der ofte behov for en særlig indsats for at beskytte grundvandet.

Udover nitrat, skal indsatsplanen forholde sig til sprøjtemidler og andre stoffer, der kan forurene grundvandet, og som er en følge af menneskelig aktivitet.

Grundvandsovervågningen viser, at Odense Kommune har en større udfordring med sprøjtemidler, end med nitrat. Miljøstyrelsen har imidlertid ikke været i stand til at udpege områder, der er følsomme overfor sprøjtemidler i samme omfang, som det er muligt for nitrat. Det skyldes, at der endnu ikke findes metoder til udpegning af sprøjtemiddelfølsomme indvindingsområder med lerjord i undergrunden, som vi har i Odense Kommune. Der kan alene udpeges sprøjtemiddelfølsomme områder på sandjorde. Og undersøgelser peger på, at brugen af Nitratfølsomme

indsatsområder (NFI) alene er en utilstrækkelig metode til udpegning af sprøjtemiddelfølsomme områder. Der ses påvirkning med sprøjtemidler i grundvand, der stammer fra såvel områder indenfor som udenfor NFI, jf. Dokumentationsrapport: Undersøgelse af anvendelse af nitratfølsomme indvindingsområder (NFI) til brug for pesticidindsats, v. GEUS, 2023). Arealudpegningerne i Odense Kommunes indsatsplan tager hensyn hertil ved også at omfatte indvindingsoplande, der ligger udenfor NFI.

Indsatsplanlægning i Odense Kommune

En indsatsplan består af handlinger og retningslinjer, der sammen danner grundlag for beskyttelse af grundvandet. Det er kommunen som myndighed samt VandCenter Syd og de private vandværker, der skal bruge indsatsplanen. Indsatsplanen vil også kunne påvirke andre interessenter såsom nabokommuner, landbrug, gartnerier og lignende. Udkast til Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse kan ses [her](#). Den kan også ses som PDF i bilag 1.

I forbindelse med de indsatsoplande, der krydser kommunegrænsen, er Odense Kommune særligt opmærksom på at koordinere samarbejdet med de pågældende nabokommuner.

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af planen udpeget et politisk ledet koordinationsforum for grundvandsbeskyttelse bestående af et bredt udvalg af interessenter. Niveauet for retningslinjer og handlinger i indsatsplanen er blevet drøftet i dette forum.

Beskyttelse af fremtidens nye kildepladser

Klima- og Miljøudvalget besluttede den 15. november 2022 niveauet for de handlinger og retningslinjer, der danner grundlag for indsatsplanen. Siden udvalgs mødet har forvaltningen udarbejdet indsatsplanen ud fra det besluttede niveau.

Når indsatsplanen for grundvandsbeskyttelse træder i kraft, bortfalder de gældende indsatsplaner, der er besluttet i henholdsvis 2015 og 2016. Samtlige indsatser fra indsatsplanerne fra 2015 og 2016 videreføres i den nye indsatsplan - undtaget er dog indsatser, hvor lovgivningen er ændret.

Udvidet mulighed for beskyttelse af grundvandet

Derudover er der tilføjet retningslinjer og handlinger, der giver mulighed for beskyttelse af eksisterende og eventuelle fremtidige nye kildepladser til vandindvinding. Det betyder, at der i et større omfang er mulighed for at beskytte de områder, der i fremtiden kan vurderes til at kunne rumme drikkevandsboringer. En sammenlignende oversigt over indsatser i de gamle indsatsplaner og denne indsatsplan for grundvandsbeskyttelse kan ses i bilag 2.

Retningslinjer gælder større areal

Beskyttelsen er udvidet, så visse retningslinjer også gælder for et større areal af indvindingsoplandet end hidtil. Indvindingsoplandet er det område i grundvandsmagasinet, hvor grundvandet strømmer hen imod boringen. Samtidig vil vandværkerne kunne finansiere beskyttelsesindsatser i 50 års oplandet, hvis det findes nødvendigt. Det betyder, at det område, hvor det tager 50 år fra en dråbe vand rammer jorden, til den er nået frem til boringen, kan beskyttes. Herudover gives der mulighed for forbud mod at sprede rester fra biogasanlæg samt spildevandsslam som gødning i 25 års oplandet. Dette har en betydning fordi disse rester kan indeholde miljøfremmede stoffer som for eksempel PFAS.

Fokus på byudvikling med omtanke

Der fokuseres desuden i planens indsatser på byudvikling med omtanke, herunder mulighed for tinglysning af forbud mod pesticidanvendelse i for eksempel privat havebrug samt beskyttelseszoner ved tekniske anlæg, kloakledninger og jordvarmeanlæg, ligesom der peges på flere forskellige kommunikative tiltag, der både kan oplyse og anspore til positive adfærdsændringer hos både grundejere og virksomheder. Derudover fremhæves vigtigheden af, at grundvandstruende aktiviteter indgår som fokuspunkt ved tilsyn af såvel virksomheder og gartnerier som ved forskellige typer landbrug.

Odense er en by i udvikling, og det stigende indbyggertal og erhvervsvæksten resulterer i et øget forbrug af vand – både nu og i fremtiden. Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse vil give vandforsyningsselskaberne i Odense Kommune en bedre mulighed for på sigt at kunne placere fremtidige borer i et allerede beskyttet område, der er tæt på eksisterende kildepladser. Dette kan reducere fremtidige omkostninger til nye råvandsledninger.

Med vedtagelsen af denne indsatsplan skabes det planmæssige grundlag for en styrkelse af grundvandsbeskyttelsen i Odense Kommune. Der skabes dermed grundlaget for en bæredygtig og sikker forsyning af rent drikkevand til Odense Kommunes borgere.

Høringssvar til Indsatsplan for Grundvandsbeskyttelse

Et forslag til indsatsplanen for grundvandsbeskyttelse blev godkendt til 12 ugers offentlig høring af Klima- og Miljøudvalget den 15. august 2023. Der er i løbet af denne periode indkommet ni høringssvar, hvoraf fire er vurderet til at afstedkomme mindre redaktionelle ændringer. I bilag 3 kan de pågældende ændringer ses i et rettelsesblad. Det er forvaltningens vurdering, at de resterende 5 høringssvar ikke giver anledning til ændringer.

Svarene er anført i en hvidbog, som er vedlagt denne sag som bilag 4. I følgende refereres de fire høringssvar, der afstedkommer mindre rettelser:

#2 Bemærkninger til udpegning, områder samt handlinger

L&F Centrovic har kommentarer til de beskrivende tekster vedrørende statens udpegning af sårbare områder, herunder også indvindingsoplande og grundvandsdannende oplande. Derudover bemærkes vigtigheden af helhedstænkning i relation til indsatserne mod pesticidstoffer samt beskrivelserne af disse, både i forhold til planens generelle indhold samt de indsatser der indbefatter dette. Der lægges vægt på vigtigheden af frivillighed og dialog.

Høringssvaret tages delvis til efterretning og forvaltningen foretager redaktionelle ændringer af den beskrivende tekst om statens udpegning af sårbare områder. Odense Kommune bekræfter vigtigheden af konkrete vurderinger og det at arbejde helhedsorienteret for miljøbeskyttelse, og forvaltningen ser fortsat positivt på opfordringen til dialog og frivillige aftaler.

#7 Ønske om bedre vandværksbeskrivelser

Afsenderen mener, at overskriften og beskrivelsen under afsnittet ”Vandværksbeskrivelser”, der indeholder Miljøstyrelsens datablade ikke er retvisende.

Det er forvaltningens vurdering, at høringssvaret giver anledning til en mindre redaktionel ændring af beskrivelsen under overskriften.

Derudover beskriver forvaltningen i hvidbogen, hvorledes der vil blive foretaget en mere detaljeret gennemgang af hvert vandværk som en del af opfølgningen på indsatsplanen.

#8 Kommentarer vedrørende tilsyn, kampagner og forureningsforebyggelse

Region Syddanmark anbefaler, at handlinger og retningslinjer gennemføres i alle områder med drikkevandsinteresser for at sikre grundvandet. De understreger vigtigheden af at forebygge jord- og grundvandsforurening i indvindingsoplande og områder med særlige drikkevandsinteresser. Der er specifikke kommentarer til forslaget om påbud eller forbud vedrørende forurening fra industriområder og nitratudvaskning fra landbrugsjorder.

I Odense Kommune er der større udfordringer med sprøjtemidler end med nitrat. Derfor målrettes handlinger og retningslinjer til de indvindingsoplande, hvor det bedst beskytter drikkevandsforsyningen. Det gøres efter en afvejning af, hvor stor en ressource, der er nødvendig for at beskytte de pågældende indvindingsoplande. Retningslinjer for forurenede jord fokuserer på konkret vurdering af tilladelser inden for 25 års oplandet, for at undgå generelle restriktioner i store dele af kommunen.

Det er forvaltningens vurdering, at høringssvaret giver anledning til en mindre redaktionel ændring af retningslinjerne for forurenede grunde for at tydeliggøre fokusområdet.

#9 Præcisering af retningslinjer og handlinger

VandCenter Syd har kommentarer til de beskrivende tekster under visse af planens handlinger og retningslinjer; herunder ønsker om uddybning af beskrivelserne omhandlende boringsudformning, gartneritilsyn, tilsyn med kloakledninger samt ansvar og rollefordeling ved pesticidudvaskning. Derudover ønskes en koordinering mellem årstallene for forskellige informationskampagner.

Det er forvaltningens vurdering, at høringssvaret giver anledning til enkelte redaktionelle ændringer i forklarende tekster, ligesom deadlines for forskellige kampagner fordeles over flere år.

Økonomi

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser for kommunens kassebeholdning. De af indsatsplanens retningslinjer og handlinger, der henviser til handlinger eller projekter, som kan indebære en egentlig udgift for kommunen, vil skulle fremlægges efterfølgende til politisk beslutning.

De retningslinjer, der er af konkret betydning for kommunens arealplanlægning, er drøftet med By- og Kulturforvaltningen. I forbindelse med byudvikling der berører indsatsplanens retningslinjer og handlinger, vil der til enhver tid skulle laves en konkret vurdering. By- og Kulturforvaltningen er dermed indforstået med planens grundvandsbeskyttende indsatser.

Konsekvens for vandværkernes økonomi

I tilfælde hvor vandværker skal finansiere indsatser, kan dette medføre en stigning i vandprisen. Alle takster skal i den forbindelse godkendes af Odense Byråd.

Skal det enkelte vandværk finansiere indsatsen i eget opland, kan omkostningerne for det enkelte berørte vandværk stige afhængigt af omfanget af indsatserne og vandværkets størrelse. Etableres der et vandsamarbejde til fælles at finansiere indsatserne, vil omkostningerne kunne udlignes mellem de deltagende vandværker.

VandCenter Syd

VandCenter Syd oplyser, at deres takst allerede indeholder opkrævning af 1 krone pr. m³ til grundvandsbeskyttelse. Den såkaldte grundvandskrone. En gennemsnitlig familie i et parcelhus bruger ca. 100 m³ vand om året.

Afhængigt af det kommende beskyttelsesniveau vil det blive nødvendigt for VandCenter Syd at genberegne, om opkrævningen til grundvandsbeskyttelse skal øges. Et foreløbigt skøn over en eventuel øgning af omkostningen vil være mellem 0 og 1 krone.

Private vandværker

De private vandværker har som udgangspunkt ikke opkrævet noget tilsvarende, selvom de har muligheden. Muligvis fordi grundvandsbeskyttelse i form af skovrejsning er en stor opgave for de mindre vandforsyninger. Odense Kommune kan påbyde forsyningerne at indgå tværgående samarbejder for at sætte skub på indsatsen.

Hidtil har samarbejdet mellem de private vandforsyninger og Odense Kommune som myndighed imidlertid været dialogbaseret. Forvaltningen anbefaler, at denne praksis fortsætter, da det er forvaltningens opfattelse, at de private forsyninger er ved at løbe opgaven i gang, men dog ikke har de samme ressourcer som VandCenter Syd.

Landbrug og gartnerier

Miljøtilsyn af landbrug og gartnerier er omfattet af de nuværende indsatsplaner for grundvandsbeskyttelse. Tilsyn med landbrug med dyrehold finansieres delvist af ejerne jf. brugerbetalingsbekendtgørelsen. Dette er ikke gældende for tilsyn af gartnerierne eller landbrug med planteavl. Der er tilsynspligt for planteavlsbrug jf. miljøbeskyttelsesloven. I forbindelse med tilsyn med gartnerier, er der afsat midler til gartneriindsatsen i en begrænset periode frem til den 1. januar 2027.

Bilag

Bilag 1_Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse_Odense Kommune_april 2024

Bilag 2_resume af indsatser

Bilag 3_Rettelsesblad_Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse_april 2024

Bilag 4_Hvidbog_Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse_Odense Kommune_april 2024

Punkt 3: B-sag: Støjhandlingsplan 2024-2029

09.11.00-G01-1-24

Resume

Denne sag handler om at sende støjhandlingsplan 2024-2029 for trafikstøj mv. i Odense Kommune i offentlig høring i 8 uger.

Odense Kommune skal hvert 5. år udarbejde en støjhandlingsplan, som baserer sig på en kortlægning af vejtrafikstøj i Odenses samlede byområder. Kortlægningen er som noget nyt udført af Miljøstyrelsen, hvor tidligere kortlægninger er foretaget af kommunen selv. Kortlægningen og handlingsplanen omhandler støj fra statens og kommunens veje. Et forslag til støjhandlingsplan for perioden 2024-2029 skal sendes i offentlig høring i 8 uger, før den kan vedtages af udvalget. Dette indstiller forvaltningen at udvalget godkender.

Kortlægningen viser, at mange boliger og personer er støjbelastede i Odense. Der er sket et fald i antallet af berørte personer og boliger siden sidste kortlægning, hvilket formentlig skyldes en ny trafikmodel, som gav lavere gennemsnitshastigheder på mange vejstrækninger og ændringer i trafikforholdene, blandt andet ved større ændringer i infrastrukturen, især på veje, der er omgivet af mange boliger. Desuden har Vejdirektoratet opsat støjafskærmning langs 1,6 km motorvej. Endeligt baserer kortlægningen sig på trafiktal for perioden 2019 – 2022, hvor der grundet Corona var et lavere aktivitetsniveau på vejnettet.

Det fremgår af handlingsplanen, at Odense Kommune allerede i dag og fremadrettet på flere måder arbejder for at begrænse støjbelastningen fra veje i forbindelse med planlægningen i kommunen, hvor eventuelle støjdæmpende foranstaltninger bliver koordineret og indarbejdet i projekter, fx ved etablering af nye boliger.

Handlingsplanen indeholder derimod 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 vejstrækninger til henholdsvis 40 km/t og 30 km/t. Denne handling er også beskrevet som et muligt åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan, hvor der i støjhandlingsplanen redegøres for den støjdæmpende effekt. Effektueringen 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 reducere af støj fra vejnettet til gavn for miljøet og befolkningens sundhed.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at støjhandlingsplanen sendes i offentlig høring i 8 uger med henblik på endelig vedtagelse af udvalget.

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. Ved nyanlæg og ændringer af eksisterende veje, se nedenfor.

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. Letbanen er ikke omfattet af kortlægningen, men vil indgå i næste kortlægning af Miljøstyrelsen.

Betydelige overskridelser af vejledende grænseværdier for trafikstøj

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.

I Odense Kommune er der omkring 25.500 boliger og 47.000 indbyggere, der udsættes for støjbelastninger, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende udendørs støjgrænse for boliger på 58 dB. Det betyder, at ca. 25 % af boligerne og 23 % af indbyggerne i kommunen må betragtes som støjbelastede. Boliger og indbyggere, der belastes med over 68 dB, betragtes som stærkt støjbelastede. I kommunen er ca. 2 % af boligerne og 1,5 % af indbyggerne stærkt støjbelastede.

Stort fald i støjbelastede boliger

Siden sidste støjkortlægning er antallet af støjbelastede boliger i byområdet faldet med omkring 5.900 boliger. Dette svarer til et fald på 19 % i antallet af støjramte boliger. Antallet af stærkt støjbelastede boliger er faldet med 68 %.

Antallet af støjbelastede personer, der bor i de støjbelastede boliger, følger udviklingen i antallet af støjbelastede og stærkt støjbelastede boliger. De er således faldet med henholdsvis 21 % og 67 %.

Det kortlagte fald i antallet af berørte personer og boliger siden sidste kortlægning skyldes formentlig en ny trafikmodel, som forudsætter lavere gennemsnitshastigheder på mange vejstrækninger og ændringer i trafikforholdene, blandt andet ved større ændringer i infrastrukturen, især på veje, der er omgivet af mange boliger, fx langs letbanen. Desuden har Vejdirektoratet opsat støjafskærmning langs 1,6 km motorvej. Endelig baserer kortlægningen sig på trafiktal for perioden 2019 – 2022, hvor der grundet Corona var et lavere aktivitetsniveau på vejnettet.

I Odense Kommune er der mange eksempler på, at nye boliger langs støjende veje etableres med afskærmning mod støj i facaden. Det sker fx ved anvendelse af særlige vinduesløsninger. Samtidig skærmes udendørs opholdsarealer også mod støj. Herved sikres, at Miljøstyrelsens grænseværdier for indendørs støj og på opholdsarealer overholdes. Disse nye boliger bør således ikke betragtes som støjbelastede. Heller ikke selv om de i støjkortlægningen optræder som belastede. Der findes dog ingen opgørelse over boliger med afskærmning mod støj i facaden.

Støjdæmpende tiltag i dag

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.

Der sker løbende ændringer i Odense Kommunes trafikstruktur, som har betydning for vejenes støjpåvirkning. Af tidligere ændringer med stor betydning kan nævnes åbningen af forbindelsen over Odense Kanal, lukningen af Thomas B. Thriges Gade for gennemkørende biltrafik samt Munkebjergvejs forlængelse.

Støjdæmpende tiltag fremover

Siden sidste støjhandlingsplan har etableringen og åbningen af 1. etape af Odense Letbane fra Tarup over bymidten til Hjallesø Station i maj 2022 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. Det skal dog bemærkes, at trafikallene fra kommunen, som ligger til grund for støjkortlægningen er for perioden 2019 – 2022, hvorfor den fulde effekt på vejnettet først vil blive helt tydelig ved fremtidige kortlægninger. En eventuel kommende etape 2 for Odense Letbane vil ligeledes kunne have en effekt, som beskrevet for etape 1.

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 støjkortlagte 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 vejstrækninger, som i dag er støjbelastede, til henholdsvis 40 km/t og 30 km/t. Beregninger viser, at de angivne hastighedsnedsættelser vil bevirke, at antallet af støjbelastede boliger i forhold til eksisterende forhold reduceres med henholdsvis 58 og 313 boliger (kommer under Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB). Yderligere viser beregningerne, at antallet af boliger med en støjpåvirkning over 63 dB reduceres med godt 600 boliger.

Ovenstående baserer sig på, hvis hastigheden på en vej sænkes med 10 km/t, f.eks. fra 50 til 40 km/t, kan trafikstøjen dæmpes med ca. 1,5 dB. Hvis det er muligt at nedsætte hastigheden med 20 km/t, kan støjen dæmpes med ca. 3 dB. Det opleves af de fleste som en lille ændring, men den er hørbar og til gavn for alle beboere og støjfølsomme områder omkring vejen. Ændringen kan også medføre, at mange boliger støjbelastede med op til 3 dB over grænseværdien, vil skifte status til ikke støjbelastede. 3 dB er derfor en ændring, som kan have betydning for et byområde.

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

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 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. Vejdirektoratet har desuden i den forgangne periode opsat støjafskærmning ved Sanderum på en 1600 meter lang strækning, som har bidraget til begrænsning af motorvejsstøjen bag afskærmningen.

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. Vejdirektoratet har senest i februars måned 2024 offentliggjort, at der kommer yderligere støjafskærmning ved motorvejen sydvest for Fraugde by, hvor der planlægges etableret ca. 1,2 km ekstra støjvæg til en pris på ca. 46 mio. kr. Støjvæggen forventes at stå færdig i 2026.

Videre proces

Med udvalgets godkendelse sendes udkastet til støjhandlingsplan 2024-2029 i 8 ugers offentlig høring. Efter den offentlige høring vurderes eventuelle indkomne kommentarer, hvorefter sagen igen forelægges Klima- og Miljøudvalget med henblik på endelig vedtagelse, som forventes at ske i august 2024.

Økonomi

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

Bilag

Forslag til støjhandlingsplan 2024_2029 for vejtrafik i Odense Kommune

Punkt 4: B-sag: Midlertidig omdannelse af Jernbanegade for at skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister

01.30.10-G01-109-23

Resume

Den 20. december 2023 godkendte Odense Byråd Grøn Mobilitetsplan. I planen er det beskrevet, at der skal etableres bedre forhold for fodgængere og cyklister i området omkring Jernbanegade.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget træffe beslutning om igangsætning af midlertidig omdannelse af Jernbanegade med bedre plads til fodgængere, cyklister og ophold på hele strækningen.

Den midlertidige omdannelse består af to etaper. Første etape handler om strækningen mellem Slotsgade og Vindegade, der omdannes til gågade med cykling tilladt fra juni 2024. Anden etape består af omdannelse af strækningen fra Vindegade til Byens Bro, hvor vejarealet prioriteres til fodgængere og cyklister, og biltrafikken ensrettes forventeligt fra august 2024. Begge etaper afprøves frem til udgangen af 2025 og evalueres i efteråret 2025.

I forlængelse heraf skal By- og Kulturudvalget træffe beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser på Jernbanegade og i Slotsgade.

Effekt

Byudvikling med kvalitet

Omdannelsen af Jernbanegade har til formål at udvikle byrumskvaliteten i området og skabe et kulturstrøg på strækningen mellem Byens Bro og Slotsgade. Dette vil bidrage til at udvikle byen med kvalitet og skabe en mere spændende og levende by.

En klima- og miljøvenlig storby

Omdannelsen af Jernbanegade har desuden til formål at fremme mere aktive og grønne transportformer som cyklisme og gang, hvilket kan medvirke til at reducere CO₂-udledningen og forureningen i bymidten. På den måde skal omdannelsen bidrage til at gøre Odense til en mere klima- og miljøvenlig storby.

Indstilling

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

1. Midlertidig omdannelse af Jernbanegade i to etaper, som beskrevet i sagen.

Under forudsætning af, at indstillingspunkt 1 godkendes, indstiller By- og Kulturforvaltningen til By- og Kulturudvalget, at udvalget godkender:

2. Midlertidig nedlæggelse af 31 parkeringspladser i Jernbanegade.
3. Midlertidig nedlæggelse af 8 betalingsparkeringspladser på hjørnet af Slotsgade og Jernbanegade.
4. Midlertidig nedlæggelse af 4 almindelige betalingsparkeringspladser på hjørnet af Slotsgade og Store Gråbrødrestræde.

Beslutning

Udvalgsmedlem Rikke Beider fremsætter følgende ændringsforslag: Konservative foreslår, at der reserveres 30 p-pladser til borgere med beboerlicenser på Odense Slot eller et andet sted omkring Jernbanegade, i det vi mener, vi har en forpligtigelse overfor de borgere der bor i byen og har en beboerlicens i området.

Udvalgsmedlemmerne Rikke Beider og Mark Grossmann stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer i mod ændringsforslaget.

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen med den bemærkning, at udvalget ønsker, at der til et kommende møde dagsordensættes en sag om alternative muligheder til beboerlicenser.

Sagsfremstilling

På mødet den 20. december 2023 godkendte Odense Byråd Grøn Mobilitetsplan som en del af Klimahandleplan 2024.

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

For det andet skal planen bidrage til målet om et klimaneutralt Odense i 2030 gennem en reduktion af CO₂-udledningen fra transporten på 100.000 ton. Det skal ske ved, at mobilitetshierarkiet vendes på hovedet, så cykler, fodgængere og den kollektive trafik prioriteres højest.

Konkret er det i Grøn Mobilitetsplan beskrevet, at der skal etableres bedre forhold for fodgængere og cyklister i området omkring Jernbanegade.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget træffe beslutning om den konkrete igangsætning af midlertidig omdannelse af Jernbanegade fra sommeren 2024. Herudover skal By- og Kulturudvalget træffe beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser på Jernbanegade og i Slotsgade.

Formålet er en tryggere, skønnere og mere spændende by

Formålet med omdannelsen af Jernbanegade er at skabe øget byliv og aktivitet på strækningen, samt at motivere flere odenseanere til at gå eller cykle i hverdagen. Det skal ske gennem tryggere og skønnere byrum af høj kvalitet, som er mere spændende at færdes i til fods eller på cykel.

Omdannelsen af Jernbanegade består konkret af to etaper. Den første etape kan implementeres fra juni 2024, mens den anden etape forventes at kunne realiseres fra august/september 2024.

Herefter vil de to etaper fungere sideløbende frem til udgangen af 2025, hvor begge etaper bliver evalueret. Med udgangspunkt i evalueringen vil udvalgte herefter præsenteres for en sag om, hvorvidt tiltagene skal gøres permanente.

Nedenfor er etaperne beskrevet med illustrationer. Illustrationerne er eksempler på, hvordan strækningerne kan se ud efter implementering.

Første etape: Omdannelse af strækningen mellem Slotsgade og Vindegade

Den første etape af omdannelsen fokuserer på strækningen mellem Slotsgade og Vindegade.

Forvaltningerne foreslår, at strækningen lukkes for biltrafik, og i stedet gøres til gågade med cykling tilladt. Der vil herudover være mulighed for, at restauranter på strækningen kan lave udeservering, og at kulturinstitutionerne kan lave udstillinger og events i gaden. Der vil fortsat være adgang for varelevering ligesom i den eksisterende gågade, og køretøjer til de ejendomme der har baggårde, hvor adgangen sker via Jernbanegade.

Konkret vil omdannelsen ske ved at opstille midlertidige installationer på gaden i form af fx maling på asfalten, plantekummer, borde, bænke eller andet udstyr.

Illustration med eksempel på etape 1 af omdannelsen af Jernbanegade



Anden etape: Omdannelsen af strækningen mellem Vindegade og Byens Bro

Den anden etape af omdannelsen fokuserer på strækningen mellem Vindegade og Byens Bro.

Forvaltningerne foreslår, at strækningen omdannes til en cykelgade med bilkørsel tilladt i den ene retning, fra nord til syd. Retningen for ensretningen beror på en trafikfaglig vurdering, med afsæt i hensyn til den generelle trafikafvikling og de omkringliggende veje.

Kantstensparkering på strækningen fjernes med henblik på at skabe plads til fodgængere, til ophold, grønt og mere cykelparkering. Cykelstien for nordkørende cyklister bevares, mens sydgående cyklister får mulighed for at cykle på vejen.

Konkret vil omdannelsen ske ved at opstille midlertidige installationer på gaden i form af fx plantekummer, cykelstativer og andet udstyr. Herudover vil der blive malet på asfalten for at indikere, at arealet er forbeholdt cyklister og fodgængere frem for bilister.

Illustration med eksempel på etape 2 af omdannelsen af Jernbanegade



Midlertidig nedlæggelse af parkeringspladser og flytning af delebilspladser

Forvaltningerne foreslår i forbindelse med den midlertidige omdannelse, at parkeringspladserne langs Jernbanegade mellem Vindegade og Byens Bro nedlægges. Der er 31 parkeringspladser på strækningen. Derudover flyttes 4 delebilspladser til de omkringliggende kvarterer uden for bymidten, hvilket er i tråd med ønske af delebilsudbydere.

De 31 parkeringspladser på strækningen er tidsbegrænset parkering og omfattet af beboerlicens området Brandts/Slotsområdet. Med omdannelsen går antallet af pladser til beboerlicens i området fra 120 til 89 pladser. By- og Kulturforvaltningen vil undersøge muligheden for, om der kan skaffes erstatningspladser. Hvis der viser sig at være mulighed for, at forvaltningen stiller erstatningspladser til rådighed, vil dette kræve en særskilt politisk behandling.

Herudover foreslår forvaltningerne, at 8 betalingsparkeringspladser på hjørnet af Slotsgade og Jernbanegade, samt 4 almindelige betalingsparkeringspladser, på hjørnet af Slotsgade og Store Gråbrødrestrede, nedlægges midlertidigt. De 2

parkeringspladser til motorcykler fastholdes. Arealerne vil i perioden i stedet kunne bruges til ophold, events, udstillinger, cykelparkering eller andet. Den midlertidige nedlæggelse af begge parkeringsarealer vil medføre et indtægtstab på 0,5 mio. kr. årligt.

Der er i området omkring Slotsgade og Jernbanegade flere andre parkeringsmuligheder. Der er samlet over 500 parkeringspladser i p-huse og p-kældre i nærområdet med en gennemsnitlig belægning på ca. 50 % på en hverdagsformiddag. Der er herudover ca. 170 pladser i terræn med en belægning på knap 90 % på en hverdagsformiddag. Det er forvaltningernes erfaring, at belægningen er højest om formiddagen på hverdage, og derfor laves optælling af belægning på dette tidspunkt.

Kort over parkeringsmuligheder omkring Jernbanegade og Slotsgade



Inddragelse af aktører og interessenter i området

Klima- og Miljøforvaltningen har i løbet af februar og marts måned 2024 afholdt bilaterale møder med en række aktører og interessenter i området omkring Jernbanegade, herunder restauranter, parkeringsejere og kulturinstitutioner.

Herudover har Klima- og Miljøforvaltningen den 8. april 2024 afholdt dialogmøde med beboere, erhverv og interessenter i området. 88 beboere og 88 virksomheder i Jernbanegade og Slotsgade har modtaget invitation hertil gennem e-boks.

Mange af aktørerne har givet udtryk for stor opbakning til formålet om at omdanne Jernbanegade og Slotsgade. Særligt har flere udtrykt opbakning til bedre forhold for gående, håndtering af cykelparkering, mulighed for mere attraktivt ophold, både for områdets aktører og byens besøgende, mulighed for udeservering for cafeer og restauranter, samt at området får et mere grønt udtryk i form af træer og andet beplantning i plantekummer.

Derudover så flere potentialet i at få mere kunst ud i området, og dermed få synliggjort de omkringliggende kulturelle institutioner.

Flere har dog også udtrykt bekymring ift. parkering og varelevering i området. I forhold til parkering har flere udtrykt ønske om, at der kompenseres ift. beboerlicens i området, bedre p-henvisning, samt at der generelt gøres en indsats for at gøre det mere trygt at færdes i p-huse og p-kældre.

Med hensyn til varelevering er der forskellige ønsker hertil, som forvaltningen i størst mulig grad vil forsøge at imødekomme.

Forvaltningerne vil tage alle input med i udviklingen af dette projekt, ligesom de også vil indgå i udviklingen af andre relaterede projekter.

Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn mobilitetsplan

Denne sag indeholder vejlukning af Jernbanegade mellem Slotsgade og Vindegade, som foreslås omdannet til gågade med cykling tilladt.

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

Økonomi

Projektet er budgetteret til 5,5 mio. kr. Odense Byråd besluttede på mødet den 10. april 2024 at frigive 5,5 mio. kr. til igangsætning af projektet fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget, fordelt med 1,5 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget og 4,0 mio. kr. til By- og Kulturudvalget.

Projektet igangsættes ud fra denne fordeling. Viser det sig, at der er ændret i fordelingen af midlerne mellem forvaltningerne, reguleres denne i effekt- og økonomiopfølgninger for enten 1. eller 2. halvår 2024.

Afledt drift som følge af implementering af de midlertidige byrum jf. sagsfremstillingen finansieres via den afsatte ramme til afledt drift for Grøn Mobilitetsplan, og estimeres at udgøre 136.000 kr. årligt.

De afledte økonomiske konsekvenser af nedlæggelse af 8 betalingsparkeringspladser på hjørnet af Slotsgade og Jernbanegade samt 4 almindelige betalingsparkeringspladser på hjørnet af Slotsgade og Store Gråbrødrestræde, afholdes inden for By- og Kulturudvalgets budgetramme. Nedlæggelsen påvirker indtægtsbudgettet med ca. 0,5 mio. kr. De manglende indtægter finansieres indenfor parkeringsområdet, som forventes at udvise en positiv balance som følge af forhøjelsen af parkeringstaksterne, besluttet i byrådet den 22. november 2023.

Punkt 5: B-sag: Midlertidig omdannelse af kantstensparkering til byliv og opholdsmuligheder på Skibhusvej

01.30.10-G01-105-23

Resume

Denne sag handler om de første midlertidige tiltag i omdannelsen af Skibhuskvarteret som en del af Grøn Mobilitetsplan.

Odense Byråd godkendte den 20. december 2023 Grøn Mobilitetsplan, som en del af Klimahandleplan 2024.

Grøn Mobilitetsplan har to overordnede målsætninger. For det første skal planen bidrage til at skabe en mere sammenhængende og attraktiv by, og for det andet skal planen bidrage til at reducere CO₂-udledningen fra transporten.

I Grøn Mobilitetsplan er det beskrevet, at der skal eksperimenteres med trafikal fredeliggørelse, blandt andet ved at reducere kantstensparkering på Skibhusvej.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget derfor i første omgang træffe beslutning om bedre muligheder for ophold og begrønning på Skibhusvej. I forlængelse heraf skal By- og Kulturudvalget træffe beslutning om midlertidig omdannelse af op til 10 parkeringspladser på Skibhusvej mellem Annasholmsgade og Hørdumsgade.

Omdannelsen vil ske fra juni 2024 og frem til udgangen af 2025. Erfaringerne ved projektet vil blive evalueret løbende med henblik på blandt andet mulighed for op- eller nedskalering.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Denne sag har til formål at afprøve omdannelse af parkeringspladser til udendørs opholdssteder på Skibhusvej med henblik på at skabe mere byliv. Omdannelsen skal være med til at motivere og inspirere flere til at gå og tage ophold på Skibhusvej, hvilket bidrager til at gøre Odense til en mere klima- og miljøvenlig storby.

Indstilling

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

1. Midlertidig omdannelse af Skibhusvej, som beskrevet i sagen

Under forudsætning af, at Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingspunkt 1, indstiller By- og Kulturforvaltningen, at By- og Kulturudvalget godkender:

2. Midlertidig omdannelse af op til 10 tidsbegrænsede parkeringspladser på Skibhusvej mellem Annasholmsgade og Hørdumsgade til parkletter, begrønning eller andet.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

På mødet den 20. december 2023 godkendte Odense Byråd både Klimahandleplan 2024 og Grøn Mobilitetsplan.

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

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

Et centralt element i Grøn Mobilitetsplan er, at der skal eksperimenteres med forskellige greb til fredeliggørelse af byområder. Fredeliggørelsen skal bidrage til at skabe mere trygge, levevenlige og spændende byområder med højere byrums kvalitet.

Det skal herudover bidrage til at motivere og inspirere flere mennesker til at færdes i byområderne til gavn for blandt andet butikslivet i områderne.

Inddragelse i Skibhuskvarteret

Med henblik på den konkrete udformning af fredeliggørelsen i Skibhuskvarteret, har Klima- og Miljøforvaltningen igangsat forskellige tiltag for inddragelse af aktørerne i området.

Partnerskab om Skibhuskvarteret

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 heri, og der er siden afholdt 5 møder i Partnerskabet.

Partnerskabet har blandt andet drøftet, og bakker op om, muligheden for at afprøve omdannelse af kantstensparkeringspladser på Skibhusvej til parkletter, med 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.

På workshoppen ”Fremtidsværkstedet” deltog 45 personer med enten arbejde, virksomhed eller bopæl i Skibhuskvarteret. Flere efterspurgt ved den lejlighed mulighed for ophold og flere grønne elementer i bybilledet, gerne på bekostning af kantstensparkering.

På arrangementet ”Social Dining”, 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.

Omdannelse af kantstensparkering på Skibhusvej

På baggrund af ambitionerne i Grøn Mobilitetsplan og den foreløbige borger- og interessentinddragelse i området, foreslår forvaltningerne i denne sag en midlertidig omdannelse af kantstensparkering på Skibhusvej.

Dette er den første af forventelig flere sager om konkrete initiativer på Skibhusvej og i Skibhuskvarteret. De to udvalg vil på et senere tidspunkt skulle tage stilling til, hvordan trafikale fredeliggørelse af Skibhuskvarteret kan ske.

Konkret foreslår forvaltningerne, at der i 2024 sker en midlertidig omdannelse af op til 10 tidsbegrænsede kantstensparkeringspladser på Skibhusvej, mellem Annasholmsgade og Hørdumsgade. Omdannelsen sker for at skabe mere plads til ophold og begrønning, der kan bidrage til mere byliv, og en mere attraktiv hande­lsgade for butikker, cafeer og restauranter.

Parkletter

Parkeringspladserne omdannes ved brug af parkletter. Parkletter er flytbare moduler med samme størrelse som en parkeringsplads, men indeholder eksempelvis borde og stole. De anvendes derfor ofte i en midlertidig periode til at afprøve, hvordan et byrum kan komme til at se ud. Omdannelsen af parkeringspladserne vil blive evalueret løbende i tæt dialog med erhvervslivet og borgere i området.

Initiativet er inspireret af lignende projekter, blandt andet i Aarhus, hvor der er skabt mere byliv i udvalgte gader, ved omdannelse af kantstensparkering til parkletter og andet.

Udvælgelsen af de konkrete pladser, samt de konkrete løsninger ift. parkletter, blomsterkummer og andet, foreslår forvaltningerne afgøres i samarbejde med Partnerskab for Skibhuskvarteret og i tæt dialog med de erhvervsdrivende på Skibhusvej. På den måde vil de lokale aktører og erhverv få indflydelse på, om der skal placeres en parklet og med hvilke funktioner, foran deres butik/cafe.

Hvis udvalgene godkender indstillingerne i sagen, forventer Klima- og Miljøforvaltningen, at omdannelsen kan igangsættes fra juni 2024 og løbe frem til udgangen af 2025. Erfaringerne ved projektet vil blive evalueret løbende med henblik på blandt andet mulighed for op- eller nedskalering.

Illustration af mulig parklet i stedet for kantstensparkering på Skibhusvej



Parkering omkring Skibhusvej

Med denne sag foreslår forvaltningerne en midlertidig omdannelse af op til 10 parkeringspladser på Skibhusvej.

Der vil efter omdannelsen fortsat være mindst 14 parkeringspladser på den pågældende strækning på Skibhusvej mellem Annasholmsgade og Hørdumsgade. Herudover vil der fortsat være mulighed for kantstensparkering på sideveje og større parkeringsanlæg, som bag Kvickly, i tæt afstand til den strækning af Skibhusvej, hvor der omdannes kantstensparkering.

Det er derfor forvaltningernes vurdering, at den midlertidige omdannelse af kantstensparkeringspladserne med denne sag ikke vil have negativ betydning for erhvervslivet på Skibhusvej.

Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn mobilitetsplan

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

Økonomi

På mødet 29. august 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at afsætte 2,0 mio. kr. til projektet omkring Partnerskab for Skibhuskvarteret, hvilket bruges på projektet vedr. omdannelsen af Skibhusvej.

Projektet udføres under bevillingerne for Grøn Mobilitetsplan under henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget. Eventuel afledt drift udgør ca. 80.000 kr. årligt og finansieres via den afledte drift til Grøn Mobilitetsplan.

Punkt 6: C-sag: Drøftelse af vedvarende energi

01.30.00-P20-24-23

Resume

Denne sag handler om vedvarende energi i Odense.

Med vedtagelsen af budget 2023 har Odense Byråd besluttet, at Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget i samarbejde skal udarbejde en plan for etablering af vedvarende energianlæg (VE-anlæg) inden for kommunegrænsen. Planens formål er at sikre, at Odense løfter sit ansvar i forhold til den grønne omstilling af elproduktionen.

I denne sag skal udvalgene drøfte de grundlæggende principper for planen.

Planen giver mulighed for at rammesætte forventninger til VE-anlæg, når virksomheder ansøger om tilladelse til at etablere fx et større solcelleanlæg. Planen kan eksempelvis stille krav om ”merværdi” for borgerne, fx gennem mere natur eller nye rekreative områder, når et anlæg etableres.

På sigt skal planen danne grundlag for retningslinjerne omkring udbygningen af VE-anlæg i Kommuneplanen for perioden 2024-2036.

Odense har som bykommune et begrænset ubebygget areal, der kan anvendes til produktion af vedvarende energi, ny skov og natur, byudvikling m.v.

Denne sag er en opfølgning på den drøftelsessag, der blev behandlet i Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget henholdsvis den 19. og 20. september 2023. Vedvarende energi i relation til dilemmaer om fremtidens arealanvendelse i det åbne land blev ligeledes drøftet på en fælles ekskursion med deltagelse af begge udvalg den 13. marts 2024.

Sagen behandles i Klima- og Miljøudvalget den 23. april 2024 og i By- og Kulturudvalget den 24. april 2024.

Indstilling

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

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Odense skal være klimaneutral senest i 2030, og vejen til klimaneutralitet er beskrevet i Klimahandleplan 2024.

Af både Klimahandleplan 2024 og budget 2023 fremgår det, at Odense som en del af vejen til klimaneutralitet, skal løfte sit ansvar i forhold til den vedvarende energiproduktion. Konkret skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget i samarbejde udarbejde en plan for etablering af VE-anlæg inden for kommunegrænsen. I forbindelse med udvalgs møder i september 2023 drøftede udvalgene ambitionsniveauer for selvforsyningsgrad, og i marts 2024 drøftede udvalgene de udfordringer, der er forbundet med forskellige interesser og behov, i forhold til arealudvikling i det åbne land, i en bykommune som Odense, hvor der er begrænset ledigt areal.

Formålet med planen er at sikre, at Odense løfter sit ansvar, samt at afveje forskellige hensyn i forhold til vedvarende energiproduktion, herunder fx arealudnyttelse og merværdi.

Planen kommer til at udstikke retningslinjerne for fremtidig opsætning af vedvarende energi i Odense, og vil ligeledes blive indarbejdet i den kommende kommuneplan. Planen vil fungere som en guide for bygherrer- og udviklere af kommende VE-anlæg, da det gennem planen vil være tydeligt, hvilke realiserbare forventninger Odense Kommune har til VE-anlæg. Planen skal ydermere sætte retning for kvalitetskrav til VE-anlæg. Herudover vil planen udgøre administrationsgrundlaget for den grønne pulje, der består af midler bygherren indbetaler til kommunen ved idriftsættelse af VE-anlæg. Den grønne pulje vil blive behandlet i en særskilt sag på et senere tidspunkt.

Med denne sag drøfter de to udvalg den strategiske retning for den kommende plan for vedvarende energi.

Klima- og Miljøudvalget skal med denne sag drøfte og give den strategiske retning i forhold til:

- Balancen mellem et højt ambitionsniveau for vedvarende energiproduktion inden for kommunegrænsen og muligheder for merværdi og multifunktionalitet i fremtidige VE-anlæg.
- Hvorvidt og hvordan der skal fastsættes et målbart ambitionsniveau for vedvarende energiproduktion inden for kommunegrænsen inden 2030.

By- og Kulturudvalget skal med denne sag drøfte:

- De planmæssige krav og geografisk placering af VE-anlæg.

Ansvarsfordeling og læsevejledning

Som beskrevet ovenfor er udarbejdelsen af planen for vedvarende energi en fælles opgave mellem By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget. Af Odense Kommunes styrelsesvedtægt fremgår ansvarsfordelingen mellem de forskellige stående udvalg. På den baggrund drøfter By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget separate delemler forud for den endelige plan, som skal vedtages i begge udvalg.

Klima- og Miljøudvalget har det overordnede ansvar for Klimaneutral 2030 og forsyningsområdet, og drøfter på den baggrund ambitionsniveau for vedvarende energi samt balancering af merværdi og ambitionsniveau. By- og Kulturudvalget har det overordnede ansvar for arealanvendelsesområdet og drøfter på den baggrund de planmæssige krav til vedvarende energianlæg samt den geografiske placering.

Nedenfor følger først en beskrivelse af status for VE-anlæg i Odense Kommune, samt hvilke muligheder og begrænsninger, der aktuelt er for yderligere VE-anlæg.

I forlængelse heraf følger et afsnit om forholdet mellem ambitionsniveauet for produktion af vedvarende energi og forventninger til merværdi.

Herefter kommer et afsnit om forskellige principper for at definere og fastlægge ambitionsniveauet for vedvarende energi i en bykommune som Odense. Disse afsnit danner baggrund for Klima- og Miljøudvalgets drøftelse af ambitionsniveau og balancering mellem merværdi og ambitionsniveau.

Afslutningsvis følger et afsnit omkring krav og geografisk placering af VE-anlæg, som baggrund for By- og Kulturudvalgets drøftelse af planmæssige krav og geografisk placering af VE-anlæg.

Vedvarende energianlæg i dag

I dag findes der 15 landvindmøller og 2 større solcelleanlæg på terræn i Odense Kommune, på i alt ca. 75 hektar. Der er planlagt opsætning af endnu et solcelleanlæg ved Fraugde på 73 hektar. Når de planlagte anlæg er etableret, produceres der forventeligt 145 GWh grøn strøm i Odense, svarende til at Odense Kommune i 2030 kan dække 8 % af det forventede elforbrug i kommunen med egenproduktion af vedvarende energi.

Muligheder for yderligere opsætning af VE-anlæg i Odense Kommune

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at planen for vedvarende energi har fokus på teknologier, der inden 2030 kan bidrage væsentligt til selvforsyningsgraden i Odense Kommune. Konkret betyder det, at planen fokuserer på elproduktion fra vind- og solenergi.

I en bykommune som Odense er der naturligt begrænsede arealer til rådighed til vedvarende energi. Nedenfor gives en kort introduktion til relevante former for vedvarende energi, samt hvilke udfordringer disse medfører i en bykommune som Odense.

Kampen om arealerne

Der er mange forskellige interesser i forhold til arealudviklingen af det åbne land i Odense Kommune. Samtidig er der få ledige arealer, fordi Odense er en bykommune. Der bliver derfor tale om en "kamp om arealer", når der skal balanceres mellem forskellige hensyn og ønsker til fx erhvervsudvikling, by- og boligudvikling, ny skov og natur samt VE-anlæg. I forbindelse med byrådets kvartalsmøde den 6. maj 2024 skal byrådet drøfte netop kampen om arealerne i Odense Kommune, herunder også i forhold til placeringen af VE-anlæg.

Odense Kommune udgør 30.500 hektar. I øjeblikket har kommunen 10.300 hektar med eksisterende byområder og arealer til byudvikling. Derudover er der afsat 10.900 hektar til grønne sammenhænge (natur, skov, landskab). Det efterlader 9.200 hektar uden for byzoneafgrænsninger, hvor der i dag findes bl.a. landbrug, gartnerier og veje.

Hvis der i Odense skal afsættes store arealer til vedvarende energi, kan det ikke ske uden at inddrage eller kraftigt påvirke andre arealinteresser. Det er i kommuneplanen, at de forskellige hensyn og interesser balanceres med henblik på at sætte den samlede strategiske retning for arealudviklingen i Odense.

Vindmøller

Vindmøller på 100-150 meter giver en betydelig energiproduktion i forhold til arealanvendelsen og giver gode muligheder for multifunktionalitet; fx rekreative arealer, klimatilpasning eller biodiversitetsfremmende tiltag omkring vindmøllerne.

Det er samtidig muligt i visse tilfælde at kombinere skov og vindmøller. Derfor er det også Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at der opsættes vindmøller i det omfang, dette er muligt med hensyntagen til afstandskrav mv.

Store afstandskrav gør det dog vanskeligt at finde plads i kommunen til vindmøller, fordi en vindmølle på 150 meter kræver en afstand på 600 meter i radius til beboelse. Ligeledes har vindmøller en betydelig visuel påvirkning af landskabet og omgivelserne, og det er kendt, at vindmøller, i nogle tilfælde, kan være en upopulær nabo.

Solceller

Ovenstående taget i betragtning, er solceller på terræn også en relevant vedvarende energiform i Odense. Solceller på terræn kan opnå en væsentlig energiproduktion, og det er muligt at reducere solcellernes visuelle påvirkning af landskabet. By- og Kulturforvaltningen vurderer desuden, at der for nuværende er størst interesse fra udviklere i at opstille solceller på terræn, frem for vindmøller.

Ambitionsniveau og fælles fynsk samarbejde for vedvarende energi

Odense Kommune har ikke i dag et ambitionsniveau for vedvarende energi, men en hensigt om at løfte sit ansvar i forhold til den vedvarende energiproduktion. Der er mange forskellige måder at leve op til det ansvar.

Helt forenklet kan mulighedsrummet opstilles som en afvejning mellem kvantitet over for kvalitet.

Klima- og Miljøudvalget skal med denne sag drøfte den strategiske retning for den fremtidige etablering af vedvarende energianlæg i Odense Kommune i forhold til vægtning af:

- Et højt ambitionsniveau for produktion af vedvarende energi indenfor kommunegrænsen.
- Et højt ambitionsniveau i forhold til merværdi (skov, natur, stier mv) i fremtidige projekter.

Drøftelsen er centreret omkring en afvejning af, om der alene er ambitioner om mest mulig vedvarende energi, eller om ambitionen i stedet fokuserer på at VE-anlæg bidrager med mere end grøn strøm og understøtter multifunktionel arealanvendelse.

Odense Kommune er en bykommune med begrænset plads til udbygning af VE-anlæg. Odense Kommunes øvrige målsætninger og arealinteresser sætter naturlige begrænsninger for mulighederne for vedvarende energi, og det kan derfor være hensigtsmæssigt at samarbejde med andre kommuner om at opsætte vindmøller og solceller, der understøtter et fælles fynsk ambitionsniveau. Et fælles samarbejde blandt fynske kommuner kan potentielt muliggøre udveksling af ressourcer, viden og erfaring. Den primære udfordring vil her være at sikre opbakning fra andre kommuner og kræver enighed om fælles mål og fordele.

Balancering af ambitionsniveau og merværdi

Uanset hvilket ambitionsniveau for vedvarende energi man fastlægger, er det vigtigt at afveje og balancere mængden af vedvarende energi der produceres, med mulighederne for at VE-anlæg kan skabe merværdi. Med andre ord bliver mængden af produceret strøm mindre, hvis en del af arealet skal bruges til stinetwork, skovrejsning, m.v.

Drøftelsen tager udgangspunkt i nedenstående muligheder og udfordringer.

1. Udfordringer ved et meget højt ambitionsniveau

Den andel af elforbruget i Odense Kommune (geografisk), der dækkes af vedvarende energiproduktion fra vindmøller og solceller kaldes for selvforsyningsgraden. Den fremtidige udvikling i Odenses elforbrug har direkte betydning for selvforsyningsgraden og ”mængden” af VE-anlæg, der skal til for at opnå en given selvforsyningsgrad.

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer, at ambitionsniveauet i teorien kan blive højere end det tekniske potentiale for selvforsyningsgrad på 68 %, afdækket i 2023. Det kræver, at kommunen udadtil signalerer et klart ønske om VE-anlæg og samtidig accepterer at gå på kompromis med øvrige arealinteresser og andre kommunale målsætninger.

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer, at et meget højt ambitionsniveau ikke nødvendigvis vil kræve kommunalt opkøb af ejendomme eller udgifter til leje eller opkøb af landarealer til potentiel opførelse af VE-anlæg.

Ambitionsniveau påvirker muligheden for arealanvendelse til andre tiltag

Et højt ambitionsniveau, svarende til en fremtidig selvforsyningsgrad på 100 %, vil kræve op mod 119 vindmøller på 150 meter eller 2.150 hektar solceller på terræn, svarende til et areal lidt mindre end arealet inden for Ring 2.

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer derfor, at et højt ambitionsniveau, svarende til fx en selvforsyningsgrad på 100 %, ikke kan opnås alene med vindmøller. Ved opkøb af ejendomme er det Klima- og Miljøforvaltningens vurdering, at der inden for kommunegrænsen vil kunne opsættes få vindmøller ud over det tekniske potentiale på 11 vindmøller på 150 meter, der blev afdækket i 2023. Klima- og Miljøforvaltningen vurderer desuden, at man med potentialet for vindmøller maksimalt kan opnå en selvforsyningsgrad på 15-20 %. Et højt ambitionsniveau kræver derfor, at der også opsættes flere solceller på terræn.

Hvis realiseringen i høj grad skal ske med solceller, er det formentlig muligt at nå et højt ambitionsniveau, svarende til en selvforsyningsgrad på 100 %, ved opkøb af få ejendomme. Dette kan ikke ske uden at inddrage eller kraftigt påvirke andre arealinteresser, herunder fx ambitioner for arealer til byudvikling, erhvervsudvikling og grønne formål. Det er samtidig vigtigt at understrege, at dette vil være en langvarig proces. Der vil være tale om private investeringer i vedvarende energi på privat jord ejet af andre. Det vil kræve mange ressourcer at gennemføre den form for opsøgende og vedvarende dialog med mange forskellige private aktører.

Et meget højt ambitionsniveau vil ændre landskabs- og naturoplevelsen og vil sandsynligvis medføre, at mindre landsbyer vil blive omkranset af fx solcelleparker. Desuden er det tvivlsomt, om elnettet teknisk kan håndtere en så stor stigning i elproduktion inden 2030.

2. Forventninger om merværdi og multifunktionalitet

For solcelleanlæg vil større krav til merværdi betyde mindre plads til solceller og dermed mindre grøn elproduktion.

Merværdien kan fx være ny skov, rekreative formål og stiforbindelser, der kan bringe borgere i lokalområderne tættere på naturen eller bidrage til lokal bæredygtig mobilitet. Bygherrer er ofte interesseret i at skabe merværdi, da det kan understøtte lokal opbakning til anlægget. Mål og forventninger i planen kan sikre, at VE-anlæggene indarbejder lokal merværdi og multifunktionalitet. Det vil bidrage til, at der bliver igangsat bedre og mere helhedsorienterede VE-anlæg, sikre en større lokal opbakning samt kan understøtte kommunens øvrige målsætninger.

Drøftelse af krav til merværdi

Klima- og Miljøudvalget skal i denne sag drøfte, hvor store krav der skal stilles til merværdi (fx stier, skovrejsning m.v.), og derved hvor stor en del af arealet ved fx et solcelleanlæg, der skal bruges til at producere strøm.

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler i forlængelse heraf, at drøftelsen centrerer omkring nedenstående mulige principper:

- Hvorvidt VE-anlæg skal udarbejdes som multifunktionelle arealer, hvor et areal bruges til både energiproduktion og fx rekreative formål, klimatilpasning, biodiversitetsfremmende tiltag mv.
- Hvorvidt VE-anlæg skal bidrage til at løse øvrige målsætninger i kommunen, som fx etablering af ny skov og natur.
- Hvorvidt VE-anlæg skal indeholde rekreative formål af høj kvalitet (disse vil afhænge af det konkrete anlæg, lokalplan mm.).

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler ligeledes, at udvalget drøfter i hvilken udstrækning, der arbejdes videre med at afdække mulighederne for at etablere VE-anlæg i lavbundslande og indvindingsområder (hvor drikkevand hentes fra undergrunden), samt muligheden for at etablere vindmøller i nyopført samt eksisterende skov.

Definition af ambitionsniveau for vedvarende energi

Odense Kommune har ikke i dag fastlagt en definition for ambitionsniveau for vedvarende energi, men en hensigt om at løfte sit ansvar i forhold til vedvarende energiproduktion. Der er mange forskellige måder, at definere, hvordan man lever op til det ansvar.

Helt overordnet er der fem veje at gå, i forhold til at fastlægge et ambitionsniveau for vedvarende energi i Odense:

1. Undlade at fastlægge et konkret og målbart ambitionsniveau, og dermed fastholde som vi gør i dag, hvor projekter vurderes fra sag til sag.
2. Fastsætte et målbart ambitionsniveau ud fra selvforsyningsgrad inden for kommunegrænsen.
3. Konkret ambitionsniveau ud fra givent areal (defineret i antal hektar), som skal anvendes til VE-produktion.
4. Fastsætte et målbart ambitionsniveau ud fra årlig elproduktion (målt i MWh) som fx en fordobling, tredobling mv. i forhold til elproduktion fra etablerede og planlagte VE-anlæg.
5. Fastlægge et ambitionsniveau ud fra kvaliteten af VE-anlæg

Klima- og Miljøudvalget skal i denne sag drøfte, hvordan Odense Kommune vil fastlægge et ambitionsniveau for vedvarende energi, med udgangspunkt i fire nedenstående definitioner, og eventuelt samtænke det med et fælles fynsk samarbejde for vedvarende energi.

1. Fastholde eksisterende praksis

I dag er der ikke et ambitionsniveau for vedvarende energi i Odense Kommune. Konkret betyder det, at de aktuelle VE-anlæg vurderes fra sag til sag ud fra øvrige planmæssige forhold. Hvis et ansøgt VE-anlæg ikke er i modstrid med lokalplaner, udpegede grønne områder, særlige naturhensyn og de kommende retningslinjer for VE-anlæg, kan der gives tilladelse til anlægget.

2. Ambitionsniveau som selvforsyningsgrad

Ambitionsniveauet kan defineres som en bestemt selvforsyningsgrad, altså hvor stor en del af elforbruget der produceres på egne VE-anlæg. Den fremtidige udvikling i Odenses elforbrug har direkte betydning for selvforsyningsgraden og ”mængden” af VE-anlæg, der skal til for at opnå en given selvforsyningsgrad. Selvforsyningsgraden kan bruges som en målbar rettesnor og kan absorbere at byen vokser, så Odense Kommune lever op til sit ansvar i takt med at elforbruget stiger.

Selvforsyningsgraden er tidligere blevet drøftet i Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget henholdsvis den 19. september 2023 og den 20. september 2023. Her blev potentialet for opsætning af vindmøller og solceller præsenteret, og selvforsyningsgraden for vedvarende energiproduktion i 2030 blev vurderet til at have et teknisk potentiale på 68 %.

Eksisterende og planlagte VE-anlæg giver i dag en selvforsyningsgrad på 8 %. I et sammenligningsperspektiv kan det oplyses, at en selvforsyningsgrad på 25 % vil kræve yderligere 22 vindmøller på 150 meter eller yderligere 400 hektar solcelleanlæg, svarende til 5-6 gange anlægget ved Højby.

I Klimahandleplan 2024 er en af indikatorerne at måle på selvforsyningsgraden i den vedvarende energiproduktion. Selvforsyningsgraden opgøres halvårligt, som en del af status på Klimahandleplanen, men der er endnu ikke fastsat et eventuelt mål for selvforsyningsgraden, da det afventer planen.

3. Ambitionsniveau som et areal til vedvarende energianlæg

Ambitionsniveauet kan defineres som et areal (målt i hektar), der afsættes til vedvarende energianlæg inden for kommunegrænsen. Hermed fokuseres på arealer til solceller på terræn, da de kræver langt større areal end landvindmøller.

Et klart defineret areal til vedvarende energianlæg giver mulighed for at fastlægge et ambitiøst og målbart ambitionsniveau. Samtidigt giver det planlægningsmæssigt mulighed for at vurdere arealbehovet til VE-anlæg, i samspil med øvrige arealinteresser.

Eksempelvis vil et areal på 400 hektar afsat til solceller, svare til en selvforsyningsgrad på 25 % af energiforbruget i 2030. Arealet kan skales ned, hvis der opsættes yderligere vindmøller.

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at der ikke udpeges specifikke arealer til vedvarende energianlæg, men at de samtænkes med øvrig arealplanlægning.

4. Ambitionsniveau som årlig elproduktion

Ambitionsniveauet kan defineres som den årlige elproduktion fra VE-anlæg inden for kommunegrænsen, målt i megawatt-timer (MWh). Dette giver mulighed for at fastsætte mål om fx en fordobling, tredobling mv. af elproduktion fra eksisterende og planlagte VE-anlæg.

Eksempelvis forventes det, at eksisterende og planlagte VE-anlæg vil producere omkring 145.000 MWh årligt. Der kan altså fx fastsættes mål en fordobling af den forventede produktion fra de anlæg der eksisterer og det der er på vej, svarende til ca. 300.000 MWh i 2030. Dette svarer til fx yderligere 200 hektar solceller.

Med denne definition bliver ambitionsniveauet ikke afhængigt af fald eller stigning i energiforbrug. Til gengæld bliver ambitionsniveauet afhængigt af forhold, der påvirker elproduktionen fra vindmøller og solceller, som fx vindforhold og solskinstitimer.

5. Ambitionsniveau som kvaliteten af vedvarende energianlæg

Ambitionsniveauet kan også fastlægges som et mål om, at VE-anlæg bidrager med mere end grøn strøm fx gennem mere skov og natur eller andre kvaliteter til landskabet eller lokalområdet. Odense Kommune kan gennem planen for vedvarende energi rammesætte forventningerne til udformningen af vedvarende energianlæg. Der kan politisk stilles krav til merværdi i forbindelse med vedvarende energianlæg, og det kan være afgørende for den lokale opbakning til projekterne og være med til at understøtte kommunens øvrige målsætninger.

Ved at fastlægge ambitionsniveauet som kvaliteten af VE-anlæg, måles der ikke på antallet af projekter og mængden af grøn strøm, men i stedet på at sikre kvaliteten af VE-anlæg i Odense. Konkret vil det betyde, at der i planen opsættes forventninger om, at de VE-anlæg der kommer, bidrager positivt i lokalsamfundene, sikrer mere natur og biodiversitet samt god arealudnyttelse.

Drøftelsepunkter til ambitionsniveau for vedvarende energi

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Klima- og Miljøudvalget drøfter:

- Hvorvidt der skal vedtages et målbart ambitionsniveauet for vedvarende energiproduktion indenfor kommunegrænsen i 2030.
- Såfremt udvalget ønsker at fastlægge et målbart ambitionsniveau, hvordan ambitionsniveauet skal defineres:
 - Fastsætte et målbart ambitionsniveau ud fra selvforsyningsgrad.
 - Konkret ambitionsniveau ud fra givent areal (defineret i antal hektar), som skal anvendes til VE-produktion.
 - Fastsætte et målbart ambitionsniveau ud fra en årlig elproduktion fra VE-anlæg som fx en fordobling, tredobling mv. af elproduktion fra eksisterende og planlagte VE-anlæg.
 - Fastlægge en ambition ud fra kvaliteten af VE-anlæg.
- Mulighederne for et fælles fynsk samarbejde om opsætning af VE-anlæg undersøges nærmere, med henblik på at sikre de bedste betingelser for vedvarende energi for Odense og Fyn som helhed.

Krav og placering af VE-anlæg

Planen for vedvarende energi vil kunne suppleres med overordnede retningslinjer og krav til etableringen og placering af anlægget. Den eneste nuværende retningslinje for VE-anlæg er, at VE-anlæg ikke kan opstilles i områder, der er udpeget til grønne sammenhænge. By- og Kulturudvalget vurderer fra sag til sag, om der skal påbegyndes planlægning for anlæg, der vurderes som egnede. Overordnet set kan der være forskellige muligheder i forhold til placeringen af VE-anlæg.

By- og kulturudvalget skal i denne sag drøfte omfanget af krav og retningslinjer for VE-anlæg, herunder hvorvidt anlæggene gennem planlægning skal forsøges spredt jævnt geografisk over kommunens arealer eller skal samles i en eller flere dele af kommunen. Drøftelsen tager udgangspunkt i nedenstående muligheder og udfordringer.

1. Muligheder for at stille krav til VE-anlæg

Kommunen kan i kommuneplanen og lokalplaner stille specifikke krav, som er relevante i forhold til planlægning og miljøforhold, fx placering, indretning og udformning af anlæggene.

Kommunen kan blandt andet stille krav til:

- Afstand til naboer og landsbyer.

- Afstand mellem VE-anlæg.
- Størrelse, højde, placering og indhold af den afskærmende beplantning.
- Stier og stisystemer med offentlige adgang.
- Indpasning i landskab og bevaring af natur.
- Højder, farver, type, udtryk m.m. af de enkelte dele af anlægget.

Der er grænser for, hvad der kan anses for planlægningsmæssigt eller miljømæssigt nødvendigt og dermed grænser for, hvilke krav der kan stilles. By- og Kulturforvaltningen vurderer, at krav om fx lokalt ejerskab, billig strøm til naboer eller lignende tiltag ikke kan kræves.

2. Placering af VE-anlæg

En mulighed er at samle VE-anlæg i et afgrænset område af kommunen, hvor store arealer med VE-anlæg kan koncentreres. Dette vil klart signalere for blandt andet udviklere, hvor kommunen ser VE-anlæg bliver placeret.

En anden mulighed er at sprede VE-anlæg ud over en række arealer fordelt over hele kommunen. Dette sikrer, at landsbyer ikke bliver omgivet af fx solcelleparker.

I den forbindelse er det værd at bemærke, at Odense Kommune allerede på nuværende tidspunkt har modtaget flere henvendelser, der udtrykker bekymring over, at VE-anlæg placeres for tæt på hinanden.

I forhold til placering af VE-anlæg er det også muligt at samtænke med andre interesser, som fx udtagning af lavbundsjord og grundvandsbeskyttelse. En sådan samtænkning vil åbne for nye muligheder i forhold til multifunktionalitet i de VE-anlæg. Det er samtidig vigtigt at bemærke, at disse muligheder vil kræve nærmere afdækning af lovgivning samt dialog med relevante parter, herunder blandt andet VandCenter Syd.

Drøftelse af krav til og placering af VE-anlæg

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter, hvorvidt der med sektorplanen skal laves retningslinjer som fx:

- At der fastsættes en afstand for solcelleanlæg på terræn på fx 200 meter til landsbyer og 100 meter til enkeltboliger.
- At der udarbejdes faste kriterier for afskærmende beplantning, beskyttelse af natur og landskabselementer. Formålet skal være at få indretning af anlæggene til at gavne natur og skæmme landskab mindst muligt.
- At der stilles krav om stier med offentlig adgang.
- At VE-anlæg ikke må omgive landsbyer.
- At VE-anlæg skal sikres indpasning i landskabet samt beskyttelse eller forøgelse af natur og biodiversitet.
- At VE-anlæg skal fordeles så de ikke bliver dominerende for et lokalområde, medmindre der er tale om anlæg som sikrer store lokale rekreative muligheder.
- At bynære placeringer kun vælges, hvis det kan kombineres med andre bymæssige interesser, som byudvikling eller bynær natur/fritid.

Den videre proces

I forbindelse med byrådets kvartalsmøde den 6. maj 2024 planlægges en generel diskussion om arealanvendelse, særligt i det åbne land. I den forbindelse forventes vedvarende energi ligeledes at indgå.

Planen for vedvarende energi forventes vedtaget i juni 2024 af både Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget og indgår efterfølgende som input til arbejdet med kommuneplanen, på lige fod med kommunens øvrige planer.

Klima- og Miljøforvaltningen arbejder samtidig på en sag om principper for og administration af Grøn Pulje. Puljen er en lovpligtig ordning, hvor bygherren ved tilslutning af VE-anlæg indbetaler et givet beløb til kommunen. Midlerne placeres efterfølgende i en pulje, som bl.a. borgere, foreninger og institutioner kan anvende til grønne tiltag i kommunen, lokale tiltag nær anlæggene mm.

Økonomi

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

Punkt 7: D-sag: Status på Grøn Mobilitetsplan

01.30.10-P15-1-22

Resume

Denne sag handler om status på Grøn Mobilitetsplan.

Den 20. december 2023 vedtog Odense Byråd Grøn Mobilitetsplan. Grøn Mobilitetsplan skal sikre en reduktion i CO₂-udledningen fra transporten på 46 % svarende til 100.000 tons senest i 2030, og samtidig skal der bo og færdes 25 % flere mennesker inden for ring 1 i 2030.

Dette arbejde skal ske via seks fokusområder. De seks fokusområder i Grøn Mobilitetsplan er integreret i Klimahandleplan 2024 under hovedretningen, Bæredygtig Mobilitet.

Med henblik på at nå målet om at nedbringe CO₂-udledningen fra transport med 46 % senest i 2030 indeholder Grøn Mobilitetsplan 61 åbningstræk og eksperimenter, som hurtigst muligt skal igangsættes i tæt dialog og involvering af byens aktører og borgere.

Med denne sag får udvalget en status på de igangsatte åbningstræk samt det øvrige arbejde, der foregår i forbindelse med implementeringen af Grøn Mobilitetsplan.

Fokus frem til sommeren 2024

For at understøtte den dobbelte målsætning og sikre at implementeringen af Grøn Mobilitetsplan sker i samspil med byen, planlægger Klima- og Miljøforvaltningen sammen med By- og Kulturforvaltningen og Borgmesterforvaltningen følgende aktiviteter frem mod sommer 2024.

Byrums- og Bylivsanalyse

Odense Kommune har fået foretaget en analyse af byrummene og bylivet i Odense. Analysen peger på seks steder med særligt potentiale for udvikling. De seks steder er Kongensgade, Grønnegade/Kongestien, Albani Torv, passager, forbindelser mellem by og å og Kongens Have. Flere af disse områder indgår allerede i arbejdet med Grøn Mobilitetsplan.

Desuden kommer analysen med seks anbefalinger til at skabe mere byliv i Odense. De seks anbefalinger er:

1. Skab mere kultur i byens rum.
2. Styrk det særlige og styrk samarbejde og synergi.
3. Skab flere blå og grønne åndehuller.
4. Skab et mere fintmasket og oplevelsesrigt fodgængernetværk.
5. Skab en mere oplevelsesrig bymidte for lokale og turister.
6. Brug byens rum som dagligstue.

Analysen skal bl.a. sammen med erfaringerne fra åbningstrækkene i Grøn Mobilitetsplan, danne grundlag for en samlet plan for udvikling af en mere sammenhængende og levende bymidte i Odense.

Aktør-og borgerinddragelse i bymidten

I takt med at implementeringen af projekterne i bymidten skrider frem, koordinerer forvaltningerne tæt sammen omkring inddragelse og involvering af borgere og andre interessenter i bymidten. Således er der i april inviteret til dialogmøder om omdannelsen af Jernbanegade og Slotsgade samt sommergade/living street-projektet i Kongensgade. Dialogen om cykelpassager/cykling tilladt i gågaderne i dele af Kongensgade, Grønnegade og Slotsgade vil indgå som en del af processen omkring Kongensgade.

Herefter planlægger forvaltningerne at indgå i dialog med beboere og erhvervsdrivende omkring cykelpassagerne i gågaden i april og maj måned.

Forvaltningerne har/planlægger ligeledes løbende møder med interessenter, som Odense Cityforening, HCA Festivals, ejere og operatører af parkeringsanlæg i bymidten, restauratører, kulturaktører og mange flere.

Informationskampagne om parkeringsmuligheder

Klima-og Miljøforvaltningen udarbejdede i november en informationskampagne om parkeringsmulighederne i Odense. Der er en udbredt opfattelse blandt borgere i Odense og på Fyn om, at der er meget begrænsede muligheder for at parkere i bymidten. Forvaltningens kortlægning af parkeringsmuligheder i p-huse og p-kældre i bymidten viser, at der er mere end 2.300 p-pladser i p-kældre og p-huse i bymidten, og i gennemsnit er 49 % af p-pladserne ledige på en almindelig hverdag og 46% er ledige ved en almindelig lørdag formiddag. Forvaltningen har på den baggrund lanceret en kampagne om parkeringsmulighederne i bymidten.

Kampagnen blev gentaget i ugeavisen og på sociale medier i løbet af februar og før påske og planlægges at køre flere gange frem mod sommerferien samt flere gange årligt i de kommende år.

Status på igangsatte åbningstræk

Der er per 11. april 2024 igangsat 20 af de 61 åbningstræk, som Grøn Mobilitetsplan indeholder. Med denne sag får udvalget en status på de igangsatte åbningstræk.

Fokusområde: Lavere hastigheder

I aftalen om Grøn mobilitetsplan er det beskrevet, at hastigheden på vejnettet i Odense skal sænkes ud fra et indefra og ud perspektiv. I første omgang skal hastigheden på alle veje inden for Ring 2 sænkes til 30 km/t.

Forvaltningen er i dialog med Fyns Politi omkring principper og virkemidler for hastighedsnedsættelser. Herudover arbejder forvaltningen med at analysere GPS og ulykkesdata med henblik på at udarbejde den mest effektive implementering af hastighedsnedsættelserne.

I forbindelse med den støjhandlingsplan, der behandles på indeværende møde, er der foretaget beregninger på effekten af hastighedsnedsættelse på udvalgte større veje og indfaldsveje indenfor ring 2. Der er tale om følgende 12 strækninger:

- Østerbæksvej
- Munkebjergvej
- Døckerslundsvej
- Nyborgvej
- Østerbro

- Roesskovsvej
- Skibhusvej
- Rødegårdsvej
- Skt. Jørgens Vej
- Hjallesevej
- Hunderupvej
- Lumbyvej

Beregningerne viser, at hvis hastigheden nedsættes fra 40 km/t til 30 km/t på strækningerne, vil antallet af støjbelastede boliger reduceres med henholdsvis 58 og 313 boliger (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.

Under fokusområdet Lavere hastigheder (initiativ #2.2 i Klimahandleplan 2024) er der igangsat et åbningstræk:

Hastighedsnedsættelse på motorvejen til 90 km/t:

Der er rettet henvendelse til transportministeren og arbejdes fortsat på yderligere dialog om nedsættelse.

Fokusområde: Kollektiv trafik

Under fokusområdet Kollektiv Trafik (initiativ #2.3 i Klimahandleplan 2024) er der igangsat følgende åbningstræk:

Busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard:

Dette åbningstræk handler om at prioritere busser på Sdr. Boulevard, med henblik på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Den 13. marts drøftede både Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget den konkrete udformning af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

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

Disse ændringer vil kunne give busserne en kortere rejsetid, bedre mulighed for at overholde køreplaner og en økonomisk driftsbesparelse for Odense Kommune på ca. 1,1 mio. kr. pr. år. Derudover forventer Fynbus at tiltaget kan resultere i en mindre passagertilvækst som følge af en reduceret køretid samt forbedring af rettidigheden.

På baggrund af drøftelsessagen er Klima- og Miljøforvaltningen i gang med at informere beboere og erhverv langs strækningen, om de planlagte ændringer med henblik på kommenteringen, inden sagen forelægges Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget til endelig vedtagelse på de sidste udvalgs møder i maj.

Fremrykkede stoppesteder:

Arbejdet med fremrykkede stoppesteder indgår i projektet på Sdr. Boulevard. Derudover arbejdes der på en liste med mulige placeringer for yderligere fremrykkede stoppesteder.

Højere frekvens på busrute 85:

Siden den 14. januar 2024 har busrute 85 mellem Skibhusene 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. Åbningstrækket er også en del af Partnerskab i Skibhuskvarteret.

Samleprojekt om trafikale knudepunkter:

Projektet består af fem åbningstræk:

Markedsføringskampagne Park + Ride:

Projektgruppen har i samarbejde med Odense Letbane fået opsat bedre skiltning omkring Parkering Odense Syd, med henblik på at få flere til at benytte sig af p-pladsen og tage letbanen ind til byen. Odense Letbane er kommet med et forslag til yderligere markedsføringstiltag, som planlægges at blive udrullet i 2. kvartal af 2024, i forbindelse med sommerens store koncerter.

Samarbejde med større arbejdspladser og uddannelsessteder om transportvaner:

Det Grønne Transportstempel er en mobilitetscertificering udviklet af Klima- og Miljøforvaltningen, som bliver udrullet på arbejdspladser og uddannelser. Formålet er at få flere arbejdspladser i Odense Kommune til at sætte fokus på deres medarbejders transportvaner. Målet er at 50 arbejdspladser og uddannelser certificeres inden sommeren 2024. Indtil videre er 12 større arbejdspladser og uddannelser blevet certificeret per 11. april, og der er aftale om at certificere yderligere 3 virksomheder i april.

Arbejdspladser og uddannelser med det Grønne Transportstempel indgår desuden i et grønt mobilitetsnetværk, hvor igennem de deltager i forskellige klimaaktiviteter fra Klima- og Miljøforvaltningen - herunder den årlige Vi kører GRØNT-kampagne.

Klima- og Miljøforvaltningen har opfordret ungdomsuddannelserne til at deltage i Cyklistforbundets "Fælles Tour" kampagne, der kører frem til den 21. april. 2 ungdomsuddannelser har tilmeldt sig.

Odense Kommune er desuden blevet samarbejdskommune i Cyklistforbundets årlige 'Vi Cykler til Arbejde' kampagne, der kører i maj. 150 større odenseanske virksomheder modtager en invitation til kampagnen i marts.

Gratis Pendlerkort i en begrænset periode til bilpendlere:

Initiativet har til formål at motivere bilpendlere til at overveje at transportere sig mere med kollektiv trafik, ved at tilbyde et gratis pendlerkort i en begrænset periode. Forvaltningen er i samarbejde med FynBus ved at undersøge mulighederne, og forventer at have en løsning klar i løbet af 2. kvartal 2024. Løsningen tiltænkes implementeret i forbindelse med udrulningen af det Grønne Transportstempel.

Opstilling af elløbehjul og delecycler på 20 knudepunkter:

EU-udbuddet for elløbehjul er færdiggjort og projektgruppen opstarter dialog med de to mikromobilitetsudbydere, der har vundet udbuddet, om opstilling af løbehjul på knudepunkter. Det er forvaltningens forventning, at løbehjulene vil stå klar

på de trafikale knudepunkter i andet kvartal af 2024.

Projektgruppen var i dialog med en mikromobilitetsudbyder, der ville opstille elektriske delecycler i Odense i 1. kvartal 2024, men udbyderen planlægger ikke længere at udvide til Odense. Projektgruppen skal derfor opstarte ny dialog med mikromobilitetsudbydere om opsætning af (el)delecycler på knudepunkter i Odense. Det er forvaltningens forventning at opsætning af delecycler skubbes til 2. kvartal 2024.

Projektgruppen er i samarbejde med FynBus og Odense Letbane ved at udpege og kvalificere 5 forskellige typer af knudepunkter, der skal fungere som prøvehandlinger. Disse forventes at igangsættes i 2. kvartal 2024. De resterende 15 knudepunkter vil kunne igangsættes i 2. halvår af 2024.

Markedsføring af knudepunkter og muligheder for delecycler og løbehjul:

Når opstilling af elløbehjul og delecycler på knudepunkter er gennemført, vil projektgruppen igangsætte udviklingen af en markedsføringskampagne.

Fokusområde: Non-road

Initiativet 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: Klimavenlige byområder

Under fokusområdet Klimavenlige byområder er der igangsat syv åbningstræk:

Prioritering af cyklister og fodgængere i signaler:

Klima- og Miljøudvalget besluttede den 19. september 2023 at afsætte 1,0 mio. kr. til prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds. Første del af initiativet indeholder, at de første 12 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.

Når screeningen er udført, kan signalererne omprioriteres umiddelbart herefter. Alle signaler inden for ring 1 forventes derfor at være omprioriteret senest i 3. kvartal 2024. Når screeningen af signaler indenfor ring 1 er færdig, kan screening af signaler uden for ring 1 opstartes.

Cykelpassager igennem gågadesystem:

Den 17. januar 2024 behandlede Odense Byråd en sag om etablering af fire cykelpassager gennem gågadesystemet. Der er tale om følgende 4 cykelpassager:

1. Øst-vest passage gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade.
2. Nord-syd passage gennem Fisketorvet.
3. Nord-syd passage gennem Store Gråbrødrestræde og Klaregade.
4. Nord-syd passage på Kongensgade.

Odense Byråd udsatte etableringen af nye cykelpassager gennem gågadesystemet i minimum 2 måneder, til der har været yderligere dialog med aktørerne i områderne. Denne dialog forventes at blive gennemført i april og maj 2024.

Arbejdet med omdannelsen af Slotsgade til cykelgade fortsætter, så der dermed nedlægges 36 p-pladser og flyttes 4 taxaplader. På grund af omdannelsen af Jernbanegade til gågade frem til Vindegade, nedlægges trafiksignalet i første omgang ikke ud fra tilgængelighedshensyn. Da trafiksignalet ikke slukkes, men i stedet justeres, så der gives mere grønt til fodgængerflowet i Jernbanegade, vil signalet virke hastighedsdæmpende. Der etableres derfor ikke midlertidige bump på Slotsgade.

Partnerskab med Skibhuskvarteret:

Partnerskab i Skibhuskvarteret omhandler tre åbningstræk vedrørende lavere hastighed på Skibhusvej, højere frekvens på busrute 85 mellem Skibhusene og OBC, og udvikling af en Odense-model for trafikafredning. Partnerskabet skal desuden finde løsninger til at skabe et mere attraktivt by- og handelsliv på Skibhusvej.

Højere frekvens på busrute 85 mellem Skibhusene og OBC trådte i kraft den 14. januar 2024.

Udover løbende dialog med interessenter i området har projektgruppen afviklet en række arrangementer i forbindelse med opstart af projektet. Der er bl.a. afholdt et digitalt informationsmøde med mere end 200 deltagere, et social dining arrangement for 27 unge og et fremtidsværksted om Skibhusvej med 45 deltagere.

Derudover er partnerskabet startet op med 22 deltagere og der foregår i skrivende stund digital inddragelse via Dialogportalen.

Partnerskabet i Skibhus planlægger en række midlertidige aktiviteter og et større event på Skibhusvej i sommeren 2024, som skal være med til at skabe mere byliv og gøre handlungaden endnu mere attraktiv.

Fodgænger- og cykelzoner omkring seks skoler:

Formålet med åbningstrækket er at skabe bedre og mere trygge forhold for gående og cyklende børn omkring seks skoler i Odense. Der er i tæt dialog med skolerne etableret fodgænger- og cykelzoner omkring Dalumskolen, Ejerslykkeskolen, Hunderupskolen, Risingskolen, Tingløkkeskolen og Søhuskolen. Byrådet behandlede forslagene d. 17. januar 2024 og zonerne omkring fem af skolerne trådte i kraft d. 1. marts 2024. Zonen omkring Søhuskolen træder først i kraft inden sommeren 2024, pga. udfordringer med vejret i forbindelse med anlæg af den kommende cykelbane.

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

Klima-og Miljøforvaltningen vil på baggrund af erfaringerne fra de første seks skoler udarbejde en plan for yderligere udbredelse.

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

Projektet har til formål at skabe et bedre trafikalt flow i Jernbanegade for fodgængere og cyklister ved at etablere et midlertidigt byrum med mere plads til fodgængere og cyklister, og samtidig skabe nye muligheder for kulturen og restaurationslivet i gaden.

Projektgruppen har været i dialog med aktørerne i gaden, og på baggrund af deres ønsker og input er der udarbejdet et skitseforslag til midlertidig omdannelse i to etaper:

- Første etape af omdannelsen fokuserer på strækningen mellem Vindegade og Slotsgade. Forvaltningerne foreslår at strækningen lukkes for biltrafik og i stedet gøres til gågade med cykling tilladt. Der vil herudover være mulighed for at restaurationer på strækningen kan have udeservering, og at kulturinstitutionerne kan lave udstillinger og events i gaden.
- Anden etape af omdannelsen fokuserer på strækningen fra Vindegade og op til Byens Bro. Forvaltningerne foreslår at strækningen omdannes til cykelgade med bilkørsel tilladt i den ene retning fra nord til syd. Kantstensparkering på strækningen fjernes med henblik på at skabe plads til fodgængere, til ophold, grønt og mere cykelparkering. Cykelstien for nordkørende cyklister bevares, mens sydgående cyklister får mulighed for at cykle på vejen.

På møderne den 23. og 24. april skal Klima-og Miljøudvalget og By-og Kulturudvalget træffe endelig beslutning om den konkrete udformning af projektet.

Fokusområde: Elektrificering og parkering

Under fokusområdet Elektrificering og parkering (initiativ #2.6 i Klimahandleplan 2024) er der igangsat følgende fem åbningstræk:

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

Med dette åbningstræk skal p-takster på de kommunale parkeringspladser fordobles for fossile biler frem mod 2030.

Formålet med dette åbningstræk er at tilgodese nulemissionskøretøjer gennem parkeringstaksten ved alle kommunale parkeringspladser i bymidten.

Odense Byråd besluttede den 22. november 2023 implementeringen heraf. Denne beslutning betød ændringer ift. tre områder af parkeringstakster i Odense.

For det første er taksterne for parkeringslicenser (Beboerlicens, Erhvervslicens og Erhvervskundelicens) pr. 1. januar 2024 ændret. Denne ændring betyder, at prisen for 100 % elbiler fastholdes på 2023 niveau dvs. 600 kr./år - for både beboerlicens og erhvervslicens, mens licensprisen for fossile køretøjer ændres til 1200 kr./år.

For det andet hæves timeprisen for parkering på de kommunale parkeringspladser for fossile biler, mens timeprisen for elbiler fastholdes på samme niveau som i 2023. Stigningen forventes at træde i kraft fra 1. juli 2024.

Omdannelse af Odense Slots P-plads:

Formålet med omdannelsen af Odense Slots parkeringsplads er at understøtte omstillingen fra fossile biler til elbiler. Dels vil omdannelsen konkret skabe flere ladestander i bymidten, og dels vil omdannelsen tilgodese elbilsejere med attraktive parkeringspladser i bymidten.

Medarbejderinvolvering ift. 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.

Der er en række udfordringer forbundet med omdannelsen af p-pladsen, i form af forsikringsanbefalinger for opsætning af ladestander, samt fredning af Kongens Have. Forvaltningen afventer pt. afklaring i forhold til forsikringsanbefalingerne. Der skal samtidig udarbejdes en ansøgning om dispensation hos Fredningsnævnet. Ansøgningen bliver suppleret af visualiseringer, der udarbejdes af rådgivere. Når der er indhentet svar fra Fredningsnævnet, kan forvaltningen påbegynde udbud på ladestanderne.

Forvaltningen er i gang med at udarbejde et forslag til implementering af åbningstrækket, og forventer at kunne præsentere udvalget for en sag herom i 2. kvartal 2024. Selve omdannelsen forventes igangsat i 4. kvartal 2024.

Grøn parkeringsstrategi inkl. ladestanderstrategi:

Gennem et forandret parkeringsudbud i Odense, skal strategien understøtte den grønne omstilling fra fossile biler til elbiler, få flere til at parkere i de eksisterende p-huse og p-kældre frem for terræn, få flere til at samkøre og tage kollektiv trafik, samt gå og cykle. Derudover skal parkeringsstrategien 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. Forvaltningen forventer at fremlægge en drøftelsessag i 2. kvartal af 2024.

Kortlægning af p-huse og p-kældre samt p-henvisning fra alle indfaldsveje:

Projektet indeholder flere delelementer: Kortlægning af p-huse og p-kældre samt bedre skiltning og p-henvisning fra alle indfaldsveje til de store parkeringsanlæg i bymidten.

Formålet med at henvise til byens mange parkeringsmuligheder fra indfaldsvejene er dels at nudge bymidtens gæster til at bruge p-husene og p-kældrene, og dels at reducere søgetrafik i bymidten.

Projektgruppen har arbejdet med at kortlægge de direkte indfaldsveje til parkeringsmuligheder i p-huse og p-kældre i bymidten. Gruppen har været i dialog med Fyns Politi og ansøgt Vejdirektoratet om dispensation for farvede p-skilte. Forvaltningen har fået afslag og undersøger nu mulighederne for alternative løsninger.

Der er desuden planlagt en informationskampagne til maj 2024 med henblik på at synliggøre de direkte veje til bymidstens p-kældre og p-huse.

Det videre arbejde

For at sikre kvalitet i de midlertidige byrum og løsninger, der implementeres med åbningstrækkene i Grøn Mobilitetsplan, besluttede Odense Byråd den 10. april 2024 at afsætte yderligere midler til en række af de åbningstræk, der allerede er igangsat. Med sagen blev der ligeledes afsat midler til projektledelse, rådgivning, analyser og inddragelse.

Dette betyder, at der frem mod sommeren 2024 arbejdes videre med at implementere de ovenstående åbningstræk med et endnu større fokus på at skabe mere og bedre byliv i forbindelse med implementeringen.

Forligskredsen bag Grøn Mobilitetsplan har desuden vedtaget en plan for hvordan de resterende 40 åbningstræk skal igangsættes. Planen har til formål at sikre byrumskvalitet i implementeringen og tage højde for ressourcetrækket i de forvaltninger, der skal implementere åbningstrækkene.

Derfor forventer Klima-og Miljøforvaltningen at igangsætte 15 åbningstræk i 2. halvår af 2024, mens de resterende åbningstræk skubbes til 2025.

Klima-og Miljøforvaltningen forventer at fremlægge næste status på Grøn Mobilitetsplan i august i forbindelse med statussagen for Klimahandleplan 2024.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 8: D-sag: Anlægsønsker fra Klima- og Miljøforvaltningen til Budget 2025

01.00.00-S00-1-24

Resume

Denne sag handler om Klima- og Miljøforvaltningens anlægsønsker til Budget 2025.

Alle forvaltninger i Odense Kommune kan, i forbindelse med budgetprocessen forud for næste års budget, indgive anlægsønsker hertil.

Klima- og Miljøudvalget vil i denne sag blive præsenteret for de anlægsønsker, som Klima- og Miljøforvaltningen forventer at indsende til Budget 2025.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Bilag: KMF anlægsønsker 2024

Punkt 9: D-sag: Aktuelle sager

01.30.00-G01-137-23

Resume

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.