

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 25-06-2024

Mødedato Tirsdag d. 25. juni 2024 kl. 08:30

Mødested Udvalgsværelset, Nørregade 36

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Godkendelse af Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag budget 2025.....	4
Godkendelse af udvalgets effektiviserings- og omprioriteringsstrategi.....	7
B-sag: Forbedrede cykelpassager gennem gågaderne.....	10
B-sag: Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.....	15
B-sag: Sektorplan om vedvarende energi.....	27
C-sag: Drøftelse af modeller for priser på igangværende billetforsøg - UngOdense og OdenseNu.....	34
D-sag: Regnskab kollektiv trafik 2023.....	37
D-sag: Aktuelle sager.....	39

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

01.30.00-G01-137-23

Resume

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 25. juni 2024.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Punkt 2: Godkendelse af Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag budget 2025

00.30.00-A00-3-24

Resume

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget godkende udvalgets budgetbidrag til Budget 2025, som herefter vil indgå i de videre politiske drøftelserne frem mod Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2025.

Økonomiudvalget bestiller hvert år, som led i budgetprocessen, et antal budgetbidrag fra udvalgene, som indgår i de videre budgetdrøftelser.

Udvalgets budgetbidrag består af:

1. Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.
2. Forslag til anlægsønsker.
3. Videreførsel af digitaliseringssporet fra Budget 2024.

I sagsfremstillingen vil de enkelte budgetbidrag blive beskrevet nærmere. For så vidt angår bidraget vedrørende effektiviserings- og omprioriteringskravet, så præsenteres det som en selvstændig sag på dette udvalgsmøde den 25. juni 2024.

Der vil desuden være et administrativt bidrag fra Klima- og Miljøforvaltningen vedrørende takster og skøn for driftsoverførsler fra 2024 til 2025. De vil blive indarbejdet direkte i udkast til Økonomiudvalget Budgetforslag 2025.

Effekt

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

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at Klima og Miljøudvalget godkender udvalgets budgetbidrag, som herefter indgår i drøftelserne af Økonomiudvalgets budgetforslag for 2025. Budgetbidragene består af:

1. Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.
2. Forslag til anlægsønsker, som indarbejdes i "Indblik - Anlæg".
3. Overblik over arbejde med digitaliseringsindsatser i 2024 og 2025.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

I nedenstående afsnit er de enkelte bidrag beskrevet.

Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger

Klima- og Miljøudvalget har i 2025 et driftsbudget på Service på 206,4 mio. kr. samt et anlægsbudget på 30,4 mio. kr.

Udvalget varetager kommunens opgaver inden for natur- og miljøområdet, mobilitetsplanlægning og kollektiv trafik samt en række indsatser, som følger af Klimahandleplan 2024 og Klimatilpasningsplan 2024.

I bilag 1 er der en mere detaljeret beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.

Udvalgets forslag til anlægsønsker til Indblik - Anlæg

Udvalget har 6 forslag til anlægsønsker til budget 2025 for 218,6 mio. kr. Anlægsønskerne strækker sig over temaer fra klima- og miljøhensyn, supercykelstier og til accelereret realisering af omdannelse af landbrugsjord til skov, natur- og vådområder.

Anlægsønskerne vil blive indarbejdet i publikationen Indblik – Anlæg, som indgår i budgetmaterialet til de videre budgetdrøftelser i byrådet.

I nedenstående tabel er udvalgets forslag til anlægsønsker vist.

Udvalgets forslag til anlægsønsker

1.000 kr. - 2025-priser	År1	År2	År3	År4	År5	I alt
Klimatilpasning i Odense – Den kommunale del	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	45.000
Undersøgelse af lokaliteter for Pfas	1.500	500	500	500		3.000
Tilsynopgaven på gartneriområdet	350	350				700
Skov og Natur	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	100.000
Supercykelstier til Bellinge	18.200	9.700				27.900
Kloakering af kolonihaver	8.000	25.000	9.000			42.000

Note. "+" = udgift, "-" = indtægt

I bilag 2 er der en mere detaljeret beskrivelse af de enkelte anlægsønsker.

Videreførsel af digitaliseringssporet fra Budget 2024

Udvalget skal også levere et budgetbidrag, som præsenterer arbejdet med digitaliseringsindsatsen i forvaltningen for 2024 og 2025.

Digitalisering og Data i By- og Kulturforvaltningen står for arbejdet med digitalisering i både By- og Kulturforvaltningen og i Klima og Miljøforvaltningen. Derfor er der udarbejdet et fælles dokument for de to forvaltninger.

I bilag 3 er beskrevet, hvordan der arbejdes med automatisering, kunstig intelligens og nye systemer/løsninger i de kommende år i forvaltningen.

Høringssvar fra Ældrerådet

I bilag 4 fremgår Ældrerådets høringssvar til sagen.

Medarbejdernes kommentarer til budgetbemærkningerne

Forvaltningsudvalgets B-sides bemærkninger til budgetbidraget er vedlagt som bilag 5.

Økonomi

Sagen indgår i de videre politiske drøftelser om Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2025. De økonomiske konsekvenser for Odense Kommune herunder for kommunens kassebeholdning opgøres derfor ikke særskilt for denne sag.

Bilag

Bilag 2 KMU anlægsønsker til budget 2025

Bilag 3 Videreførsel af digitaliseringssporet fra budget 2024

Bilag 4 Ældrerådet's høringssvar - Godkendelse af Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag budget 2025

Bilag 5 Bemærkninger fra forvaltningsudvalgets B-side til Budgetbidrag KMU

Bilag 1 KMUs budgettal og bemærkninger til Budget 2025

Punkt 3: Godkendelse af udvalgets effektiviserings- og omprioriteringsstrategi

00.30.00-A00-3-24

Resume

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget godkende udvalgets bidrag til effektiviseringer og omprioriteringer til budget 2025. Udvalget skal også beslutte, om udvalget ønsker, at forvaltningen skal gennemføre forslag svarende til 0,25 % af serviceudgifterne til intern omprioritering i udvalget.

Udvalget drøftede forslag til effektiviseringer og omprioriteringer første gang den 28. maj 2024. I den forbindelse indikerede udvalget, at de ikke ønskede at gennemføre forslag til intern prioritering.

Effekt

Sagen har ikke direkte konsekvenser for Odensemålene.

Indstilling

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

1. Forvaltningens forslag til effektivisering og omprioritering af det forhøjede krav på 0,25 %-point, og som sendes videre til behandling i Økonomiudvalget.
2. At der ikke effektiviseres og omprioriteres for yderligere 0,25 % til udvalgets egen prioritering.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingens punkt 1 og 2.

Mark Grossmann stemmer i mod indstillingen punkt 1, idet Venstre ikke kan acceptere nedskæring i den kollektive trafik.

Sagsfremstilling

Odense Kommune har i en årrække haft en effektiviserings- og omprioriteringsstrategi, hvor der årligt effektiviseres og omprioriteres for op til 0,5 % af servicerammen i de enkelte udvalg. For at ruste kommunens økonomi og være på forkant med kommende udfordringer har Økonomiudvalget den 21. februar 2024 valgt at øge effektiviserings- og omprioriteringskravet med 0,25 %-point til 0,75 % af serviceudgifterne. Heraf er 0,25 %-point fortsat til prioritering internt i udvalgene.

Fordelingen af det ekstra krav på 0,25 %-point mellem udvalgene er sket ud fra en model med to fordelingsnøgler:

Den ene fordelingsnøgle er målrettet prioriterede områder, hvor budgettet er opdelt i tre områder:

- Administration

- Byudvikling, transport og infrastruktur
- Undervisning, sundhed og sociale opgaver.

Her får området Administration halvdelen af effektiviserings- og omprioriteringskravet, området med Byudvikling mv. får 1/3 og endelig får området Undervisning mv. 1/6 af kravet.

Den anden fordelingsnøgle er den gængse servicerrammenøgle, hvor alle udvalg rammes ens i forhold til deres andel af servicerrammen.

Med fordelingsnøglerne tages der højde for, at Økonomiudvalget ønsker, at nogle områder skal effektivisere og omprioritere mere end andre. Fordelingsnøglerne for det nye ekstra krav betyder, at Klima og Miljøforvaltningen skal finde flere effektiviserings- og omprioriteringsforslag, end hvis kravet alene var fordelt efter andel af serviceudgifterne.

Effektiviserings- og omprioriteringskravet til Klima- og Miljøforvaltningen

Til budget 2024 fandt udvalget løsningsforslag for den oprindelige obligatoriske del af effektiviseringskravet for perioden 2024 til 2027. Det skete på mødet den 21. november 2023.

Klima- og Miljøudvalget skal dog forholde sig til det nye forhøjede obligatorisk krav på i gennemsnit 0,25 %. Den nye fordelingsnøgle mellem forvaltningerne betyder, at kravet til Klima- og Miljøudvalget udgør 0,37 % af servicerrammen (og ikke 0,25 %) svarende til 0,8 mio. kr. Dette stiger med nye 0,8 mio. kr. hvert år i de kommende år.

Ligesom tidligere år kan udvalget beslutte at effektivisere for yderligere 0,25 % af servicerrammen svarende til 0,5 mio. kr.

Nedenstående tabel viser hvor meget det beløber sig til, og hvad kravet udgør i de kommende år. Den obligatoriske andel udgør 0,8 mio. kr. i 2025. Hvis udvalget ønsker en pulje til egen prioritering på 0,5 mio. kr., så udgør kravet i 2025 i alt 1,3 mio. kr.

Tabel 1: Effektiviserings- og omprioriteringskrav for årene 2025-2027

1.000 kr. - 2025-priser	2025	2026	2027
Nye effektiviseringskrav fra rammeudmelding	-794	-1588	-2382
I alt obligatorisk krav til budget 2025	-794	-1.588	-2.382
KMUs eventuelle tilvalg af 0,25% ekstra	-539	-1078	-1617
I alt ved tilvalg af 0,25% ekstra	-1.333	-2.666	-3.999

Forslag til effektiviseringer- og omprioriteringer for budget 2025

I forbindelse med udvalgets beslutning om effektiviserings- og omprioriteringsforslag for 2024-2027, var der en fejl i sammentællingen i tabellen, som udvalget godkendte. Derfor er der i 2026 og frem fundet effektiviseringer for 0,5 mio. kr. mere, end der var behov for sidste år. Det vedrørte konkret en stilling i Natur og Miljø, som skulle nedlægges fra 2026. Det foreslås derfor, at disse 0,5 mio. kr. indgår til løsningen af kravet for 2025. Forslaget har dog først effekt fra 2026.

Følgende tabel viser forvaltningens løsningsforslag til den obligatoriske del af effektiviserings- og omprioriteringskravet for 2025.

Tabel 2: Forslag til effektiviseringer- og omprioriteringer for budget 2025

1.000 kr. - 2025-priser	2025	2026	2027	2028
Løsningsforslag: Stilling i Natur og Miljø (allerede besluttet i 2024)		540	540	540
Midlertidig løsning 2024 (overførsel af engangsmidler fra 2023)	540			
Reduktion i den kollektive trafik	254	254	254	254
Løsningsforslag i alt	794	794	794	794

Ud over stillingen i Natur og Miljø fra sidste års budget, så foreslås midlertidigt i 2025 at finde 0,5 mio. kr. via overførsel af engangsmidler fra 2024. Desuden foreslås varigt at finde 0,3 mio. kr. på den kollektive trafik.

Det skal bemærkes, at forslagene sendes videre til drøftelse i Økonomiudvalget. Økonomiudvalget vil således i august/september overveje, om forslagene skal gennemføres, når den samlede økonomi kendes.

Pulje til udvalgets egen prioritering

Hvis udvalget ønsker at effektivisere for de ekstra 0,25 % af servicerammen (svarende til 0,5 mio. kr.) til egen prioritering, så foreslår forvaltningen, at det udmøntes enten ved effektivisering af mødestrukturen i forvaltningen eller effektivisering af busdriften.

Ved effektivisering og omprioritering af busdriften foreslår forvaltningen, at der omprioriteres og reduceres i betjeningen fra eksisterende kommunale busruter med lavt passagerpotentiale og lave passagerindtægter. Ved effektivisering af mødestrukturen i forvaltningen anbefaler forvaltningen, at der igangsættes en struktureret proces, hvor forvaltningen effektiviserer mødeplanlægning, mødelængde og mødeafvikling, så der forventeligt kan spares mødetid og derigennem effektiviseres svarende til op til en stilling.

Medarbejdernes bemærkninger til effektiviserings- og omprioriteringsstrategien

Forvaltningsudvalgets B-sides kommentarer til effektiviserings- og omprioriteringsstrategien er vedlagt som bilag.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Bilag

Bemærkninger fra forvaltningudvalgets B-side_Effektivisering omprioritering KMU

Punkt 4: B-sag: Forbedrede cykelpassager gennem gågaderne

05.04.00-G01-11-23

Resume

Denne sag handler om igangsætning af åbningstræk fra Grøn Mobilitetsplan i form af cykelpassager gennem gågaderne.

Formålet er at forbedre cykelpassagerne på tværs af gågaderne med henblik på at understøtte mere bæredygtig mobilitet og skabe en mere attraktiv bymidte, hvor detailhandel og serviceerhverv blomstrer.

På mødet den 17. januar 2024 besluttede Odense Byråd at udsætte etableringen af nye cykelpassager i minimum 2 måneder, til der havde været yderligere dialog med aktørerne i områderne og til, at Klima- og Miljøudvalget havde behandlet sagen på ny.

På baggrund af dialog med Cityforeningen og butikker og cafeer på strækningen anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at Klima- og Miljøudvalget med denne sag tillader cykling i hele døgnet igennem gågadenettet på Fisketorvet, i Slotsgade og Grønnegade.

Herudover foreslår forvaltningen, at den tidligere foreslåede cykelpassage i Kongensgade mellem Vindegade og Grønnegade sættes på pause. Formålet med denne cykelpassage var dels at skabe en bedre cykelpassage gennem gågadenettet, men også at skabe flere besøgende og mere liv i Kongensgade. Cityforeningen og lokale aktører i gaden har udtrykt en tydelig bekymring for at initiativet får den modsatte effekt, da byrummet kan blive utrygt og få en karakter af transportkorridor frem for et opholdsrum. Hvis man dertil lægger, at de midlertidige aktiviteter og byrum, som er ved at blive etableret i Kongensgade, også optager areal i byrummet, er det forvaltningens anbefaling, at man sætter denne del på pause, og i stedet afventer den blivende løsning i Kongensgade – og i den forbindelse overvejer om cykelpassage på dette tidspunkt er hensigtsmæssig.

Som alternativ til nord-syd passagen i Kongensgade anbefaler Cityforeningen og forvaltningen, at der arbejdes videre med en tydeliggørelse af cykelpassagen i Grønnegade fra Vindegade til Kongensgade, og at der i den forbindelse opsættes mere cykelparkering på pladsen i Grønnegade.

Cityforeningen har i den forbindelse klart og entydigt signaleret, at de oplever stærk bekymring fra de restaurant- og butiksdrivende omkring cykelpassagen i Klaregade. Cityforeningen vurderer, at initiativet risikerer at medføre, at der vil være butikker og restauranter, der vil genoverveje deres nuværende placering.

På den baggrund vurderer Klima- og Miljøforvaltningen, at udkommet af en yderligere inddragelse af de erhvervsdrivende i Klaregade vil være givet, og forvaltningen indstiller derfor til, at der ikke arbejdes videre med en cykelpassage i Klaregade.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Etableringen af cykelpassager gennem gågadesystemet vil forbedre forholdene for cyklister i Odense centrum. På den måde forventes tiltagene at motivere flere odenseanere til at cykle mere og herved bidrage til, at Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

Indstilling

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

1. Etablering af cykelpassage øst-vest gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade, hvor der tillades cykling i Slotsgade og Grønnegade, men ikke igennem Kongensgade.
2. Etablering af cykelpassage nord-syd gennem Fisketorvet, hvor der tillades cykling på Fisketorvet.
3. Igangsætning af adfærds kampagne målrettet cyklister i gågader, blandt andet med fokus på hensynsfuld adfærd.

Beslutning

Rikke Beider fremsætter følgende ændringsforslag:

Konservative noterer sig med tilfredshed, at cykling i Klaregade og Kongensgade ikke bliver tilladt og foreslår, at det heller ikke bliver tilladt at cykle i den del af Slotsgade, hvor der i dag er gågade.

Rikke Beider stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann, Anne Skau Styrihave og Abdirashid Abdu stemmer imod.

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

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.

I Grøn Mobilitetsplan er det beskrevet, at der skal etableres forbedrede cykelpassager igennem bymidtens gågadesystem i øst-vest retning samt i nord-syd retningen.

Odense Byråd besluttede den 17. januar 2024 at udsætte etableringen af nye cykelpassager i minimum 2 måneder, til der havde været yderligere dialog med aktørerne i områderne og til, at Klima- og Miljøudvalget havde behandlet sagen på ny.

Forvaltningerne har nu været i dialog med aktørerne i områderne omkring tre af cykelpassagerne. På baggrund af dialogen med Cityforeningen og aktørerne i området anbefaler forvaltningen, at to af cykelpassagerne etableres. Derfor skal Klima- og Miljøudvalget i denne sag træffe beslutning om etablering af 2 cykelpassager. Den ene cykelpassage omhandler Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade, mens den anden omhandler Fisketorvet.

De 2 sidste cykelpassager beskrevet i sagen den 17. januar 2024 til Byrådet (Kongensgade mellem Vindegade og Grønnegade samt strækningen fra St. Gråbrødrestræde til Klaregade) anbefaler forvaltningen ikke igangsættes med denne sag. Forvaltningen anbefaler, at en evt. cykelpassage igennem Kongensgade sættes på pause, og i stedet afventer den blivende løsning i Kongensgade – og at det i udviklingen af den blivende løsning overvejes om cykelpassage på dette tidspunkt er hensigtsmæssig.

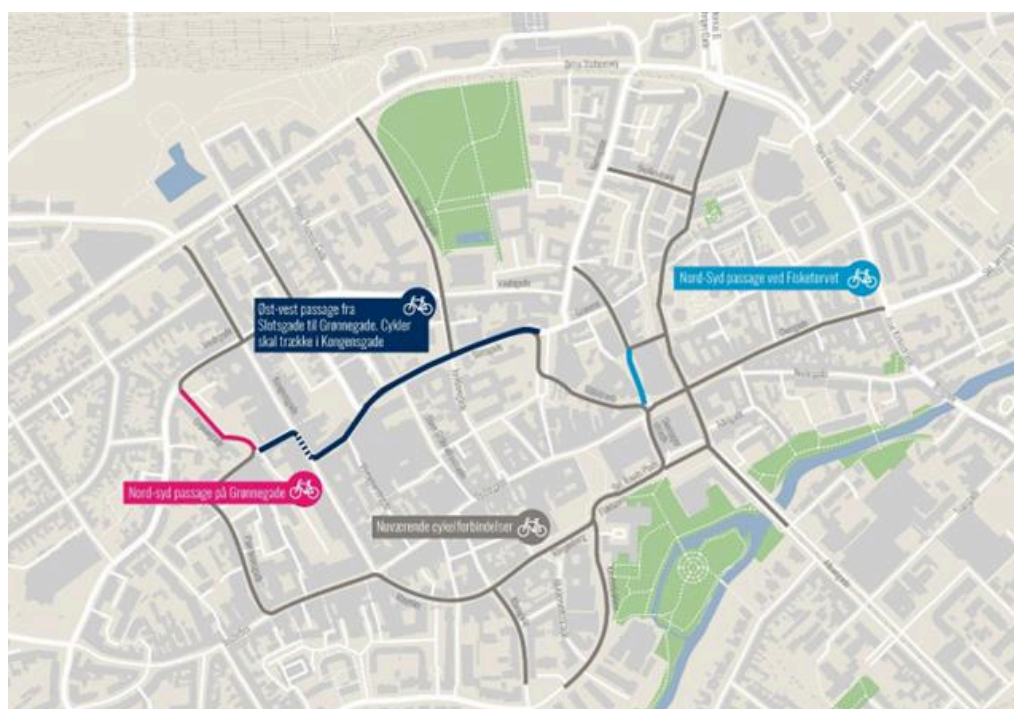
Forvaltningen anbefaler efter dialog med Cityforeningen, at nord-syd cykelpassagen St. Gråbrødrestreæde - Klaregade ikke etableres.

Cykelpassager gennem gågaden

Formålet med at etablere bedre cykelpassager gennem gågaden er at inspirere og motivere flere odenseanere til at vælge cyklen frem for bilen. Konkret skal cykelpassagerne forkorte og lette cykelturen for de odenseanere, der bevæger sig på tværs af bymidten i dagligdagen.

Med projektet bliver flere gågadestrækninger omdannet til shared space mellem gående og cyklister. Det er der gode erfaringer med fx Vestergade i Odense mellem Kongensgade og Ny Vestergade, Ny Vestergade, Nørregade, Skomagerstræde, Albani Torv, Kongensgade nord samt Kompagnistræde i København.

Nedenfor fremgår et kort over de tre anbefalede cykelpassager, som også er nærmere beskrevet efter kortet.



Øst-vest passage gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade

Slotsgade mellem Asylgade og Klostervej er ved at blive omdannet til en cykelgade. For at fuldende øst-vest passagen for cyklister gennem gågadenettet mangler en sikker cykelpassage gennem gågadenettet fra Klostervej til Pantheonsgade.

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen har i forbindelse med omdannelsen af Jernbanegade, Slotsgade og midlertidige aktiviteter i Kongensgade inviteret erhvervsfolk og borgere i området til dialogmøder, workshops og dør-til-dør kommunikation.

I forbindelse med dialogmødet for bygningssejere og erhvervsdrivende i Kongensgade og Slotsgade på rådhuset den 15. april 2024, om fremtidens Kongensgade, blev cykelpassagen gennem Kongensgade og Slotsgade/Grønnegade drøftet både i grupper og i plenum.

På baggrund af dialog med gadernes aktører og dialog med Cityforeningen anbefaler forvaltningen, at cykling tillades i Slotsgade og i Grønnegade (cykling tillades først i Grønnegade efter kunstværket på hjørnet af Kongensgade og Slotsgade). På baggrund af dialogen med Cityforeningen og butiksejere i Kongensgade og på baggrund af etableringen af de midlertidige nye byrum i Kongensgade anbefaler forvaltningen ikke, at der tillades cykling på tværs af og igennem Kongensgade. Cyklister skal derfor stå af cyklen og trække cyklen gennem Kongensgade.

I dialogen med de lokale aktører har flere udtrykt en bekymring for, at Slotsgade og Grønnegade omdannes til cykelmotorveje, hvor cyklister ikke tager hensyn til fodgængerne, som gågaderne er etableret for. Derfor anbefaler forvaltningen, at der samtidig med indvielsen af cykelpassagen i gågaderne udvikles en adfærdskampagne målrettet cyklisterne på strækning, hvor det tydeliggøres at cyklisterne er gæster i gågaderne og skal sænke farten og tage hensyn til gående.

Forvaltningen anbefaler, at erfaringerne med cykelpassagen løbende evalueres i samarbejde med Cityforeningen.

Såfremt udvalget godkender indstillingen, vil dette betyde, at der skabes en cykelpassage øst-vest på tværs af gågadesystemet ved ændring af skiltningen i Slotsgade og Grønnegade.

Nord-syd passage gennem Fisketorvet

Denne passage består i, at der tillades cykling over Fisketorvet fra Nørregade til Stålstræde, hvilket ikke er tilladt i dag.

Forvaltningens vurdering er, at cykelpassagen ikke vil ændre meget på de nuværende forhold og reelt vil være en lovliggørelse af nuværende forhold. Forvaltningen vurderer, at der er god plads til både fodgængere, cyklister og udeservering/ophold på pladsen.

Forvaltningen har været i dialog med de lokale erhvervsdrivende på pladsen gennem dør-til-dør kommunikation.

På baggrund af denne dialog og dialog med Cityforeningen anbefaler forvaltningen, at der tillades cykling på Fisketorvet.

Såfremt udvalget godkender indstillingen, vil dette betyde, at der skabes en cykelpassage nord-syd på tværs af gågadesystemet, som forbinder Albani torv via Fisketorvet til Nørregade.

Selve cykelpassagen forventes at kunne etableres alene med ændret skiltning på Fisketorvet.

Nord-syd passage i Grønnegade som erstatning for cykling tilladt i Kongensgade

Forvaltningen anbefaler, at den tidligere foreslåede cykelpassage i Kongensgade mellem Vindegade og Grønnegade sættes på pause. Formålet med denne cykelpassage var dels at skabe en bedre cykelpassage gennem gågadenettet, og dels at skabe flere besøgende og mere liv i Kongensgade.

Cityforeningen har udtrykt en tydelig bekymring for, at initiativet får den modsatte effekt, da byrummet kan blive utrygt og få en karakter af transportkorridor frem for et opholdsrum. I forbindelse med dialogmødet for bygningsejere og erhvervsdrivende i Kongensgade og Slotsgade på rådhuset den 15. april 2024, om fremtidens Kongensgade, blev cykelpassagen gennem Kongensgade og Slotsgade drøftet. Her var der en betydelig bekymring for at tillade cykling i Kongensgade.

De midlertidige aktiviteter og byrum med træer, opholdsmuligheder og aktivitetsrum, som er ved at blive etableret i Kongensgade optager areal i byrummet, som i forvejen er snævrere end den nordligste del af Kongensgade.

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

Som alternativ til nord-syd passagen i Kongensgade anbefaler forvaltningen, at cyklister kan anvende cykelpassagen i Grønnegade fra Vindegade til Kongensgade, og at der i den forbindelse opsættes mere cykelparkering på pladsen i Grønnegade. Den alternative cykelpassage i Grønnegade er markeret med pink på ovenstående kort.

Udgifterne til etablering af cykelparkering på Grønnegade finansieres under puljen til cykelparkering under Klima- og Miljøudvalget.

Cykelpassage i Klaregade igangsættes ikke

Siden byrådets beslutning den 17. januar 2024 om udsættelse af etablering af cykelpassagerne gennem gågaderne, har Klima- og Miljøforvaltningen været i tæt dialog med Cityforeningen herom.

Cityforeningen har i den forbindelse klart og entydigt signaleret, at de oplever stærk bekymring fra de restaurant- og butiksdrivende omkring cykelpassagen i Klaregade. Cityforeningen vurderer, at initiativet risikerer at medføre, at der vil være butikker og restauranter, der vil genoverveje deres nuværende placering.

På den baggrund vurderer Klima- og Miljøforvaltningen, at udkommet af en yderligere inddragelse af de erhvervsdrivende i Klaregade vil være givet, og forvaltningen indstiller derfor til, at der ikke arbejdes videre med en cykelpassage i Klaregade.

Kommunikationskampagne

I dialogen med byens aktører har flere udtrykt en bekymring for, at gågaderne omdannes til cykelmotorveje, hvor cyklister ikke tager hensyn til fodgængerne, som gågaderne er etableret for.

Derfor indstiller forvaltningen, at der samtidig med indvielsen af cykelpassagen udvikles en adfærdskampagne målrettet cyklisterne, hvor det tydeliggøres at cyklisterne er gæster i gågaderne, og at cyklister skal sænke farten og tage hensyn til gående.

Forvaltningen anbefaler, at kampagnen udvikles, evalueres og tilpasses i tæt samarbejde med Cityforeningen. Forvaltningen anbefaler, at kampagnen også er synlig i de gågader, hvor der allerede er cykling tilladt eksempelvis også i Vestergade.

Implementering og evaluering

Begge cykel-passager forventes at kunne etableres alene med ændret skiltning fra august 2024. Herudover vil Klima- og Miljøforvaltningen gennemføre en evaluering af cykelpassagerne i samarbejde med Cityforeningen i 4. kvartal 2024.

Økonomi

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

Med denne sag prioriteres 200.000 kr. fra den overordnede bevilling Grøn Mobilitetsplan KMF til Cykelpassager gennem gågaden – KMF til udvikling af kommunikationskampagne. Dette er indenfor samme anlægsbevilling og har således ikke økonomisk påvirkning.

Udgifter til ændret skiltning er indeholdt i budgettet til Forbedrede cykelpassager gennem gågaden, som med byrådsbeslutningen 17. januar 2024 blev flyttet fra Klima- og Miljøudvalget til By- og Kulturudvalget.

Sagens indhold giver ikke anledning til ændringer i afledt drift.

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

05.00.00-G01-95-23

Resume

Denne sag handler om at forbedre vilkårene for den kollektive transport i Odense ved at forbedre busfremkommeligheden på Sdr. Boulevard.

Med Grøn Mobilitetsplan har Odense Byråd besluttet, at den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen. Bedre busfremkommelighed er et meget væsentligt bidrag til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Den første større indsats for at fremme busfremkommeligheden i Odense består i, at der skal etableres busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

Busbanerne på Sdr. Boulevard vil give busserne en kortere rejsetid, bedre mulighed for at overholde køreplaner og en økonomisk driftsbesparelse for Odense Kommune. FynBus estimerer, at busbanen vil betyde en økonomisk, kommunal driftsbesparelse på ca. 1,1 mio. kr. pr. år., og ca. 1,7 mio. kr. pr. år, hvis de regionale ruter medregnes.

På møderne den 13. marts 2024 drøftede henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget et forslag til busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

Siden har Klima- og Miljøforvaltningen gennemført en inddragelsesproces af lokalområdet. På mødet den 14. maj 2024 havde en gruppe af beboere og aktører på Sdr. Boulevard desuden foretræde for Klima- og Miljøudvalget.

Det er en forudsætning i Grøn Mobilitetsplan, at vi både skal nedbringe vores CO2 udledning, men på samme tid sikre, at borgernes hverdag fortsat kan fungere. For at imødekomme borgernes berettigede bekymringer har forvaltningerne på baggrund af input fra inddragelsesprocessen foretaget en række større ændringer i projektforslaget til etablering af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

I denne sag skal udvalgene træffe beslutning om det reviderede projektforslag til etablering af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

Klima- og Miljøudvalget har det overordnede ansvar for gennemførelse af Grøn mobilitetsplan, herunder ansvaret for den overordnede mobilitetsplanlægning samt kollektiv trafik.

By- og Kulturudvalget har det overordnede ansvar for administration af vejlovgivningen som vejmyndighed. I den forbindelse varetager udvalget opgaven med trafikplanlægning samt trafikfaglige bidrag, blandt andet til brug for gennemførelse af Grøn mobilitetsplan.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Busbaner på Sdr. Boulevard vil give bedre fremkommelighed for busserne, og dermed bidrage til målet om, at den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen for flere. Busbanerne forventes at motivere flere til at bruge den kollektive transport i stedet for bilen, og herved også 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. Etablering af busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard som beskrevet i sagen med en samlet finansiering på 2,8 mio. kr. fordelt med 0,5 mio. kr. i 2024 og 2,3 mio. kr. i 2025, der finansieres af 1,5 mio. kr. fra bevillingen ”Grøn Mobilitetsplan – KMF”, 0,2 mio. kr. fra bevillingen ”Grøn Mobilitetsplan - BKF” og 1,1 mio. kr. i indtægt fra Trafikstyrelsen.
2. Nedlæggelse af parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen.
3. Etableringen af fremskudt stoppested ved Ansgar Anlæg (tilvalg 1) med en samlet finansiering på 0,9 mio. kr. fordelt med 0,5 mio. kr. i 2025 fra bevillingen ”Grøn Mobilitetsplan - BKF” og 0,4 mio. kr. i indtægt fra Trafikstyrelsen.
4. Etablering af cykelsti på den sydlige side af J. B. Winsløvs Vej (tilvalg 2) med en samlet finansiering på 0,8 mio. kr. i 2025 fra bevillingen ”Grøn Mobilitetsplan - BKF”.
5. Etablering af fremskudte stoppesteder ved Ahlmannsvej, Gustav Johannsens Vej og nord for Ringvejen i østsiden (tilvalg 3) med en samlet finansiering på 1,0 mio. kr. fordelt med 0,5 mio. kr. fra bevillingen ”Grøn Mobilitetsplan - BKF” og 0,5 mio. kr. i indtægt fra Trafikstyrelsen i 2025.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen med den bemærkning, at udvalget beder forvaltningen om i samarbejde med By- og Kulturforvaltningen at undersøge yderligere muligheder for at skabe bedre forhold for beboerparkering på de omkringliggende parkeringspladser.

Udvalgsmedlemmerne Rikke Beider og Mark Grossmann stemmer imod indstillingens punkt 2, da Konservative og Venstre mener, at parkeringspladserne på Sdr. Boulevard er essentielle for både beboere og forretningsdrivende i området, der ellers ikke har mulighed for at parkere i området.

Rikke Beider og Mark Grossmann stemmer også imod de dele af sagen, der omhandler forbud mod højresving.

Sagsfremstilling

Odense Byråd besluttede med godkendelsen af Grøn Mobilitetsplan på mødet den 20. december 2023, at kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen for flere.

Herudover indeholder Grøn Mobilitetsplan to overordnede målsætninger. For det første skal planen bidrage til at skabe en sammenhængende by, 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.

Vilkårene for den kollektive trafik i Odense har dog gennem en årrække været udfordret blandt andet af ringe busfremkommelighed.

At gøre den kollektive trafik til et reelt alternativ for flere kræver omfattende ændringer af trafikken i Odense, og at den kollektive trafik generelt prioriteres langt højere end i dag.

Den første større indsats for at fremme busfremkommeligheden i Odense består i, at der skal etableres busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøftede på møderne den 13. marts 2024 et forslag til busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

På baggrund af udvalgenes drøftelse har Klima- og Miljøudvalget siden gennemført en inddragelsesproces i området. Herudover har en gruppe beboere og erhvervsdrivende på Sdr. Boulevard haft foretræde for Klima- og Miljøudvalget på mødet den 14. maj 2024.

Ansvarsfordeling mellem udvalgene

Denne sag forelægges både for Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget, da begge udvalg ifølge styrelsesvedtægten i Odense Kommune har beslutningskompetence i sagen.

Klima- og Miljøudvalget har det overordnede ansvar for gennemførelse af Grøn mobilitetsplan, herunder ansvaret for den overordnede mobilitetsplanlægning samt kollektiv trafik.

By- og Kulturudvalget har det overordnede ansvar for administration af vejlovgivningen som vejmyndighed. I den forbindelse varetager udvalget opgaven med trafikplanlægning samt trafikfaglige bidrag, blandt andet til brug for gennemførelse af Grøn mobilitetsplan.

Begge udvalg skal derfor ud fra forskellige faglige udgangspunkter træffe beslutning vedrørende alle fem indstillingspunkter.

Opsamling på lokal inddragelsesproces

Den 19. april 2024 udsendte Klima- og Miljøforvaltningen brev til 2.580 beboere, institutioner og erhverv omkring Sdr. Boulevard med information om forslaget til busbaner på Sdr. Boulevard samt invitation til at give kommentarer hertil.

Klima- og Miljøforvaltningen modtog frem til og med den 5. maj 2024 i alt 84 kommentarer til forslaget. Alle input er vedlagt som bilag i anonymiseret form.

Det er en forudsætning i Grøn Mobilitetsplan, at vprojekterne både skal nedbringe vores CO2 udledning, men på samme tid sikre, at borgernes hverdag fortsat kan fungere. For at imødekomme borgernes berettigede bekymringer har forvaltningerne på baggrund af input fra inddragelsesprocessen foretaget en række større ændringer i projektforslaget til etablering af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

Forvaltningerne anbefaler ligeledes, at der laves en opfølgning og evaluering af om de nye forslåede løsninger på hverdagens udfordringer er tilstrækkelig for både beboere, erhverv og OUH. Det skal ske efter en passende periode, hvor beboerne, kunder og patienter har vænnet sig til de nye mobilitets- og parkeringsrammer. Forvaltningerne anbefaler ligeledes, at udvalgte - om nødvendigt - forelægges yderligere tiltag, og at der udarbejdes en evaluering et halvt år efter etableringen af busbanerne med henblik på at vurdere, om nogle løsninger bør justeres.

Nedenfor følger en opsamling af alle input samt forvaltningernes vurdering og bemærkninger.

Parkeringsmuligheder/nedlæggelse af parkeringspladser

Størstedelen af bekymringerne knytter sig til parkeringsmulighederne på og omkring Sdr. Boulevard, særligt i forbindelse med nedlæggelsen af parkeringspladser langs Sdr. Boulevard. Især borgere, som er afhængige af bil eller er dårligt gående er bekymrede over at få sværere ved at finde parkering (i nærheden af deres hjem).

Selv i en by, der arbejder ambitiøst med grøn mobilitet, skal der være plads til biler, da bilen er en nødvendighed for, at mange odenseanere kan få hverdagen til at fungere. Det skal således også være muligt for beboerne på Sdr. Boulevard at bruge deres bil fx til og fra arbejde, eller når de skal hente og bringe børn. Det er den faglige anbefaling ud fra trafiksikkerhedshensyn og busfremkommelighed, at parkeringspladserne nedlægges. Om end Trafikplan i By- og Kulturforvaltningen vurderer, at opretholdelse af parkeringspladserne ikke vil være i strid med loven.

For at imødekomme beboernes bekymring er der lavet et kort over alternative parkeringsmuligheder i området. Det er Klima- og Miljøforvaltningens vurdering, at det giver beboerne reelle muligheder for at parkere deres biler i nærheden af deres bopæl.

Klima- og Miljøforvaltningens undersøgelser viser, at der er ledig kapacitet på parkeringspladser i området – herunder på de nævnte arealer i beboerbrevet. Men derudover anbefales det at ændre parkeringsreglerne ved tandklinikken ved Hunderupskolen, så beboernes muligheder for gratis parkering udvides. Konkret udvides beboerparkeringen således, at de kan parkere længere om morgenen og fra tidligere på eftermiddagen. Det vil i praksis give mulighed for at beboere, der pendler på arbejde i bil, har en ret betydelig adgang til gratis parkering, hvilket kan understøtte en velfungerende hverdag.

Konkret foreslås, at tidsbegrænsningen ved tandklinikken's parkeringsplads i hverdagene ændres fra 05.00-16.00 til 7.30-15.30. Med denne løsning vil der være reelle muligheder for parkering i nærområdet.

Beboerlicens

Nogle borgere er bekymrede over muligheden for parkering, fordi de ikke er inden for området, hvor man kan få beboerlicens.

Man vil ikke kunne få beboerlicens til områder, man ikke har adresse i. Er man i den situation vil man skulle søge parkeringsmuligheder, som ikke forudsætter beboerlicens.

Alternative parkeringsmuligheder (markeret med blå P) fremgår af kortet i denne sag.

Erhvervsliv

Enkelte erhvervsdrivende og borgere udtrykker bekymring for erhvervslivet i forbindelse med nedlæggelsen af parkeringspladser.

Der etableres mulighed for varelevering, hvor der i dag er parkering. I forhold til kundeparkering vil den ligesom øvrig nuværende parkering, være nødt til at opsøge anden parkering i nærområdet. Hvis de erhvervsdrivende ønsker kortmateriale om parkeringsmuligheder, som kan udsendes til kunder eller bruges på evt. hjemmeside kan forvaltningerne være behjælpelig hermed.

Herudover vil forvaltningerne undersøge, om vareleveringslommer på strækningen også kan benyttes til af- og pålæsning for taxaer med henblik på at sikre tilgængelighed til restaurationer og andre erhverv på strækningen – særligt for gangbesværede.

Tilgængelighed for mennesker med handicap

En enkelt henvendelse er bekymret for tilgængeligheden for mennesker med handicap og deres mulighed for at parkere i nærheden af deres hjem.

Der er for nuværende ikke handicapparkering på den nordlige del af Sdr. Boulevard, hvor parkeringen fjernes. Forvaltningerne vil undersøge mulighederne for at etablere 1-2 handicapparkeringspladser.

Trængsel på Sdr. Boulevard/ved OUH

En del henvendelser omhandler bekymring over en potentielt øget trængsel på Sdr. Boulevard. Henvendelserne handler blandt andet om fremkommeligheden for ambulancekøretøjer samt øget pres på krydset ved Gustav Johannsens Vej (hvor parkeringen til Zoo er beliggende).

Etableringen af busbaner samler den øvrige trafik i et spor, hvilket vil øge trængslen i spidsbelastningsperioderne. Særligt umiddelbart efter etableringen. Det vurderes, at noget af trafikken vil søge andre veje, og i de kryds, hvor der kan forventes særlige udfordringer, vil forvaltningerne se på signalløsninger, som kan reducere udfordringerne. Ambulancer og andre udrykningskøretøjer vil kunne bruge busbanen, og således forventeligt opleve en bedre fremkommelighed. Særligt i spidsbelastningsperioderne.

Flere aktører herunder OUH har udtrykt bekymring for, at der vil komme lang kø og forsinkelse i trafikken på Sdr. Boulevard i krydset ved J. B. Winsløvs Vej ind mod OUH. Henvendelserne omhandler primært bekymringer for trafikafviklingen og kødannelse for venstresvingende biler i nordgående retning fra Sdr. Boulevard til J. B. Winsløvs Vej/OUH. Det er naturligvis ikke hensigtsmæssigt, hvis mobilitetstiltag påvirker hospitalsdriften meget negativt.

På baggrund af den rejste bekymring er forslaget tilpasset, så der justeres i signalprogrammet. Dermed vil der i signalet i krydset Sdr. Boulevard/J. B. Winsløvs Vej blive givet længere tid med grøn for venstresvingende og ligeudkørende biler fra syd til nord. På den måde kan trafikken fra ringvejen til OUH afvikles hurtigere og uden risiko for lang kø for venstresvingende biler. Denne justering vil reducere busfremkommeligheden fra nord til syd en smule.

Højresving ved Krügersvej

En stor del af henvendelserne drejer sig om muligheden for at svinge til højre ind på Krügersvej. Mange borgere er bekymrede for udfordringer ved at komme ind til Krügersvej, Junggreensvej og Remisen – især de ældre beboere i området. Mange er også bekymrede for, at det betyder mere trafik, trængsel og farlige situationer (se afsnittet ”Trængsel på Sdr. Boulevard/ved OUH” længere nede).

På baggrund af disse henvendelser er forslaget ændret til implementeringen af busbanerne, så det fortsat vil være tilladt at dreje til højre fra busbanen på Sdr. Boulevard til Krügersvej i sydgående retning.

Højresving andre steder/generelt

Udover Krügersvej er flere også bekymrede ved udsigten til at miste muligheden for højresving generelt eller andre steder på Sdr. Boulevard. Det er fx borgere, som har parkering i baggårde langs Sdr. Boulevard.

Godkendte overkørsler vil fortsat være lovlige, hvorfor man fortsat kan svinge til højre de steder på strækningen, hvor man skal ind i en baggård. Der vil alene være højresvingsrestriktioner ved Kastanievej i nordgående retning og ved Hunderupskolen i sydgående retning.

Trafik/parkering på omkringliggende veje

Nogle borgere omkring Sdr. Boulevard er bekymrede for, at reguleringerne på Sdr. Boulevard vil betyde mere trafik og større parkeringsudfordringer på de omkringliggende veje, særligt Kastanievej.

Med nedlæggelsen af 20 parkeringspladser er det ikke vurderingen, at det vil få større konsekvenser for trafik og parkeringsmuligheder på de omkringliggende veje. Der er i dag en række kantstensparkeringspladser på Kastanjevej, som sandsynligvis vil opleve flere biler. Parkeringspladsen ved Kastanjevej er dog ikke fuldt belagt (hverdag formiddag er 15 ud af 19 pladser optaget, hverdag aften er 13 ud af 19 pladser. Ingen tidsbegrænsning eller betaling). Der vil forventeligt være trafik, som søger ind på vejene omkring Sdr. Boulevard. På baggrund af trafikmodelberegninger er det ikke forventningen, at det vil være i et betydeligt omfang.

Revideret projektforslag til busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard

På baggrund af de mange input fra borgere, erhverv og øvrige interessenter er det oprindelige projektforslag for busbaner på Sdr. boulevard tilpasset.

Nedenfor er revideret projektforslag beskrevet, som forvaltningerne med denne sag indstiller til beslutning.

I Grøn Mobilitetsplan er det beskrevet, at de eksisterende fire vejspor på Sdr. Boulevard skal ændres til to spor for biltrafik og to spor for busser. Forvaltningerne anbefaler, at busbanerne etableres i højre vognbane på strækningen af Sdr. Boulevard mellem Filosofgangen og Gustav Johannsens Vej. Samt at signalerne på strækningen alle indstilles med høj busprioritering, der sikrer, at bussen stort set altid kommer igennem, når bussen ankommer.

Disse ændringer vil kunne give busserne en kortere rejsetid, bedre mulighed for at overholde køreplaner og en økonomisk driftsbesparelse for Odense Kommune. FynBus estimerer, at busbanen vil betyde en økonomisk, kommunal driftsbesparelse på ca. 1,1 mio. kr. pr. år., og ca. 1,7 mio. kr. pr. år, hvis de regionale ruter medregnes.

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

På nedenstående kort er strækningen markeret. Efter kortet gennemgås busbanernes konsekvenser i de enkelte kryds nummereret på kortet.

Billede: Kort over strækningen for busbaner på Sdr. Boulevard



Fremkommelighed for busser og den øvrige trafik

Nedenfor gennemgås projektforslagets konsekvenser for hvert enkelt kryds på strækningen.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Kastanievej – nr. 1 på kortet ovenfor

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

Krydset ved Hunderupskolen – nr. 2 på kortet ovenfor

I krydset ved Hunderupskolen anbefales det, at højresving i sydgående retning forbydes. Dette vil sikre fremkommeligheden for busser og ligeudkørende biler, samt øge trafiksikkerheden for cyklister og gående i krydset.

Krydset ved Sdr. Boulevard og J. B. Winsløvs Vej (ved OUH) – nr. 3 på kortet ovenfor

I krydset ved J. B. Winsløvs Vej anbefaler forvaltningerne, at højresving fortsat tillades i begge retninger. I både sydgående og nordgående retning sammenflettes højresvingsbane og busbane, så højresving foretages fra busbanen.

På baggrund af tilbagemeldingerne fra borgere og virksomheder på strækningen, som har en bekymring omkring kødannelse fra krydset ned til ringvejskrydset, foreslår forvaltningerne en signalteknisk ændring, så der opnås en bedre afvikling for nordkørende bilister.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Ringvejen – nr. 4 på kortet ovenfor

I krydset ved Ringvejen anbefaler forvaltningerne, at højresving fortsat er tilladt i egen bane både i sydgående og nordgående retning. Med denne løsning skal højresvingende bilister krydse busbaner før krydset og placere sig i den eksisterende højresvingsbane. Forvaltningerne vurderer dog, at det er muligt, fordi højresvingsbanen starter i god afstand til krydset.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Krügersvej – nr. 5 på kortet ovenfor

I krydset ved Krügersvej anbefaler forvaltningerne, at højresving fortsat er tilladt i sydgående retning. I sydgående retning sammenflettes højresvingsbane og busbane således, at højresving foretages fra busbanen.

Dette er en ændring fra den tidligere drøftelsessag til begge udvalg, på baggrund af de indkomne henvendelser fra beboere på vejene omkring Krügersvej. Ændringen vil betyde en mindre forsinkelse af bustrafikken i sydgående retning.

Krydset ved Sdr. Boulevard og Gustav Johannsens Vej (ved Odense Zoo) – nr. 6 på kortet ovenfor

I krydset ved Gustav Johannsens Vej anbefales fortsat at højresving er tilladt i sydgående retning samt venstresving tilladt i nordgående retning. I sydgående retning sammenflettes højresvingsbane og busbane således, at højresving foretages fra busbanen.

Parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen

Der er i dag ca. 20 parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen. Disse pladser foreslås nedlægges i forbindelse med etablering af busbaner af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed for busser og biler. Det vil dog være muligt at etablere busbanerne uden nedlæggelse af parkeringspladserne.

Det er den faglige vurdering, at det vil være forbundet med en trafikal risiko, når biler skal tilgå eller forlade parkeringspladserne langs kørebanen. Herudover er der vurderingen, at det vil forringe fremkommeligheden for busser og biler, hvis biler kører ind og ud af parkeringspladserne langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen.

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

Med hensyn til fremtidige parkeringsmuligheder i området, anbefales det, at beboere og besøgende i området benytter parkeringspladser i Hunderupområdet, parkeringspladserne ved Kastanievej 72, Kunsten på Filosofgangen, Odense Boldklub, Fyns Militærhistoriske Museum og tandklinikken (forslag om ændring af tidsbegrænsning i hverdagene fra 05.00-16.00 til 7.30-15.30).

Udrykning, renovation og taxakørsel

Forvaltningerne anbefaler, at udrykningskøretøjer tillades i busbanerne hele døgnet. Renovation kan ikke tillades i busbanerne, hvorfor det er afgørende, at der sikres af- og pålæsningspladser nord for ringvejen til renovation og varelevering. På den måde kan der fortsat udføres renovation på strækningen, men med begrænset påvirkning af busdriften, særligt i forhold til morgentrafikken.

Træffes der beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser nord for Ringvejen, er det forvaltningernes forslag, at renovationen benytter disse lommer.

Det anbefales samtidigt, at taxaer ikke tillades i busbanerne af hensyn til at sikre bussernes fremkommelighed.

Herudover vil forvaltningerne undersøge, om vareleveringslommer på strækningen også kan benyttes til af- og pålæsning for taxaer med henblik på at sikre tilgængelighed til restaurationer og andre erhverv på strækningen – særligt for gangbesværede.

Anlægsomkostninger for busbaner og busprioritering

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

Trafikstyrelsen har siden givet tilsagn om økonomisk støtte til projektet på ca. 1,1 mio. kr. By- og Kulturforvaltningen indstiller til, at de resterende 225.000 kr. finansieres gennem midlerne til Grøn Mobilitetsplan, som er placeret under By- og Kulturudvalget.

Forslag til yderligere delprojekter på strækningen

I forbindelse med arbejdet omkring busbaner på Sdr. Boulevard har forvaltningerne identificeret tre yderligere tiltag, der vil kunne optimere forholdene på strækningen. Forvaltningerne anbefaler alle tre tiltag.

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

Tilvalg 1: Fremskudt stoppested, Ansgar Anlæg

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

Dette projekt er estimeret til 0,9 mio. kr. i forventet udgift. Trafikstyrelsen har tidligere givet Odense Kommune tilsagn om 0,4 mio. kr. i medfinansiering specifikt til dette stoppested. Der udestår derfor 0,5 mio. kr. til finansiering af projektet, som foreslås finansieret fra bevillingen ”Grøn mobilitetsplan – BKF”.

Tilvalg 2: Cykelsti på den sydlige side af J. B. Winsløvs Vej

I øjeblikket benytter cyklister, busser og biler højresvingsbanen på J. B. Winsløvs Vej, hvilket medfører, at højresvingende busser og biler skal afvente cyklister, der kører ligeud.

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

Dette projekt er estimeret til 0,8 mio. kr., som foreslås finansieret fra bevillingen ”Grøn mobilitetsplan – BKF”

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



Tilvalg 3: Fremskudte stoppesteder ved Ahlmannsvej, Gustav Johannsens Vej og nord for Ringvejen i østsiden

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

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

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

Dette projekt er estimeret til 1,0 mio. kr. Trafikstyrelsen har givet Odense Kommune tilsagn om 50 % medfinansiering. Der udestår således 0,5 mio. kr. til projektet, som foreslås finansieret fra bevillingen ”Grøn mobilitetsplan – BKF”.

Tidsplan for projekterne

Afhængig af den videre politiske proces forventes det, at busbanerne og busprioriteringen kan være færdig i andet kvartal af 2025.

Særlige opmærksomhedspunkter i forhold til Grøn mobilitetsplan

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

Økonomi

Klima- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 29. august 2023 at igangsætte projektet vedrørende etablering af busbaner, og dertil afsætte 1,5 mio. kr. under GMP -KMU. Efter afklaring af tilskud fra Trafikstyrelsen udestår der 225.000 kr. til finansiering af busbanerne.

Tilpasning af bevillingen, med tilskud fra Trafikstyrelsen vil først ske ved 2. anlægsopfølgning 2024.

Herudover er der behov for finansiering til de 3 tilvalg, såfremt disse godkendes.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler, at der findes finansiering til projektet med etablering af busbaner og de 3 tilvalg fra midlerne til Grøn Mobilitetsplan under By- og Kulturudvalgets ramme for samlet 2,0 mio. kr.

Tabel 1: Oversigt over de samlede estimerede udgifter til etablering af busbaner samt tilvalg 1, 2 og 3.

Indstillings punkt	Delprojekt	Samlet projektudgift	Allerede bevilget af GMP - KMU	Tilsagn fra Trafikstyrelsen	Manglende restfinansiering fra GMP - BKU
1.	Etablering af busbaner på Sdr. Boulevard	2.825.000	1.500.000	1.100.000	225.000
2.	Tilvalg 1: Stoppested ved Ansgar Anlæg	895.000	0	400.000	495.000
3.	Tilvalg 2: Cykelsti syd for J.B. Winsløvsvej	805.000	0	0	805.000
4.	Tilvalg 3: Stoppesteder ved Ahlmannsvej, Gustav Johannsensvej og nord for Ringvejen	1.000.000	0	500.000	500.000
	I alt	5.525.000	1.500.000	2.000.000	2.025.000

Udførsel af projekterne forventes udført sammenhængende med finansiering på 0,5 mio. kr. til rådgiver i 2024 og finansiering på 5,0 mio. kr. til udførsel af anlæg af alle projekterne i 2025. Se tabel 2. herunder for periodisering.

Tabel 2

Periodisering af bevillinger samt tilsagn	2024	2025	I alt
GMP - KMU	500.000	1.000.000	1.500.000
Tilsagn fra Trafikstyrelsen		2.000.000	2.000.000
GMP - BKU		2.025.000	2.025.000
I alt	500.000	5.025.000	5.525.000

Afledt drift finansieres via den afsatte ramme til Trafikprojekter under Økonomiudvalget og udmøntes efter projektets afslutning i forbindelse med Effekt- og økonomiopfølgning for 2. halvår.

Bilag

Brev til beboere, institutioner og erhverv omkring Sdr. Boulevard

Bilag 1 Notat om henvendelser ang. etablering af busbaner på Sdr. Boulevard

Bilag 2 Bekymringsbrev-om-fjernelse-p-pladser-Sdr-Boulevard_5_maj

Bilag 3 - Trafik og kapacitetsanalyse for Gl. OUH, Rambøll

Punkt 6: B-sag: Sektorplan om vedvarende energi

01.30.00-P15-1-24

Resume

Denne sag handler om den kommende sektorplan for vedvarende energi i Odense Kommune. Sektorplanen rammesætter udviklingen for vedvarende energi i kommunen og vil indgå som et bidrag til den kommende kommuneplan.

Formålet med sektorplanen er at fastsætte ambitionerne for vedvarende energi i Odense Kommune, samt at sikre en tidlig forventningsafstemning mellem kommunen og udviklere af vedvarende energianlæg.

Sektorplanen for vedvarende energi indeholder særligt følgende ambitioner:

- En fordobling af den nuværende produktion af vedvarende energi.
- Fælles fynsk samarbejde om vedvarende energi.
- Principper om vindenergi, anlæg i byen, multifunktionalitet, hensyn til landskab og natur samt borgerinvolvering.

I forlængelse af ovenstående indeholder sektorplanen konkrete krav og forventninger i forhold til:

- Fordelingen af anlæg, afstandskrav til naboer, bynære placeringer, byudvikling mv.
- Afskærmende beplantning, lokalplaner, beskyttelse af natur og landskab, indpasning i eksisterende natur m.v.

Med denne sag skal henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget godkende den fremlagte sektorplan for vedvarende energi.

Effekt

Byudvikling med kvalitet

Odense skal være en by, som skaber gode rammer for borgernes hverdag og bidrager til en høj livskvalitet. Dette kræver blandt andet gode, grønne og attraktive byrum og bydele, som borgerne er glade for.

Sektorplanen for vedvarende energi er med til at sikre at nye vedvarende energianlæg tager højde for den natur de indpasses i og tilbyder en multifunktionel anvendelse af arealerne, der tilstræber at forbedre biodiversiteten, den offentlige adgang, den eksisterende natur m.v.

En klima- og miljøvenlig storby

Odense Kommune har i mange år haft fokus på klima og miljø, og selvom kommunen er nået langt, vil der også fremover være behov for en ambitiøs indsats for at få Odense i front på klima- og miljøområdet. Sektorplanen for vedvarende energi er med til at understøtte Odense Kommunes målsætning om klimaneutralitet i 2030.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at udvalgene godkender Sektorplan for vedvarende energi.

Beslutning

Rikke Beider fremsætter følgende ændringsforslag: "Stop for opsætning af flere solcelleparker i Odense Kommune. Solcelleparker skaber et åbent landskab, der bærer præg af "glas-marker", til stor gene for borgere og besøgende. Denne udvikling skal stoppes. Derudover er etablering af el infrastruktur til solcelleparker langt mere ineffektiv og omkostningstung end infrastruktur til vindmøller. Det ønskes derudover undersøgt, hvorledes opsætning af yderligere vindmøller, kan kompensere for stop for solcelleparker. "

Udvalgsmedlem Rikke Beider stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann, Anne Skau Styrihave og Abdirashid Abdi stemmer imod.

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Med Klimahandleplan 2024 er det vedtaget, at der skal udarbejdes en sektorplan for vedvarende energi. Sektorplanen er ligeledes vedtaget som en politisk bestilling i forbindelse med Budget 2023. Sektorplanen skal understøtte, at Odense Kommune løfter sin del af ansvaret for den grønne omstilling af energiproduktionen i Danmark.

Sektorplanen er udarbejdet på baggrund af drøftelser i Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget, hvor hvert udvalg har drøftet deres respektive ansvarsområder.

Ansvarsfordeling mellem udvalgene

Klima- og Miljøudvalget har det overordnede ansvar for Klimaneutral 2030 og forsyningsområdet og dermed det strategiske ansvar for vedvarende energi i Odense Kommune. Den 11. juni 2024 drøftede Klima- og Miljøudvalget på den baggrund sektorplanens strategiske rammesætning af forventningerne til kommende vedvarende energianlæg, herunder:

- Ambitionsniveauet for produktion af vedvarende energi, hvor forvaltningen foreslår et areal svarende til en fordobling af den nuværende produktion.
- Et fællesfynsk samarbejde omkring udbygningen af vedvarende energianlæg.
- Mulighederne for vindenergi, solenergi, vedvarende energi i byen, forventninger til multifunktionalitet og hensyntagen til landskab og natur, involvering af borgere m.v.

By- og Kulturudvalget har det overordnede ansvar for arealanvendelsesområdet og drøftede den 12. juni 2024 på den baggrund forventningerne til den fysiske placering og udformning af de konkrete anlæg, bl.a.:

- Forventninger til fysisk placering, herunder fordeling af anlæg i kommunen, afstandskrav til naboer og landsbyer, forhold omkring bynære placeringer og byudvikling m.v.
- Forventninger til de konkrete anlæg, herunder kriterier for afskærmende beplantning og beskyttelse af natur og landskabslementer i lokalplaner, indpasning i den eksisterende natur m.v.

Læsevejledning

Denne sag følger strukturen i sektorplanen. Derfor er de følgende afsnit inddelt og navngivet efter sektorplanens afsnit.

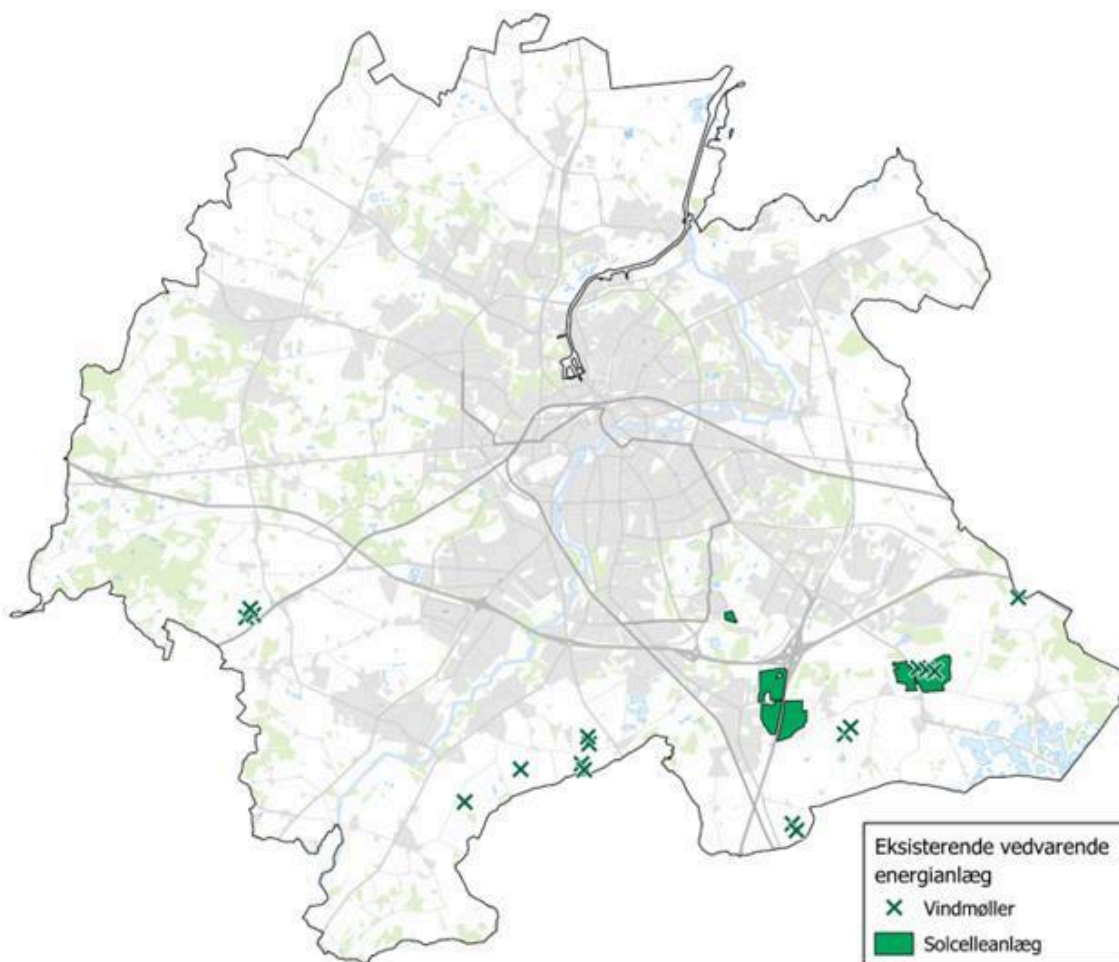
Status for vedvarende energi - sektorplanens afsnit 2

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 det planlagte anlæg er etableret, produceres der forventeligt 145 GWh grøn strøm i Odense, svarende til at Odense Kommune i 2030 kan dække 7 % af det forventede elforbrug i kommunen med egenproduktion af vedvarende energi.

Den nationale målsætning om at firedoble den grønne strømproduktion fra niveauet i 2021 er på denne baggrund allerede indfriet i Odense Kommune, der med anlægget ved Fraugde har femdoblet produktionen set i forhold til 2021-niveau.

Figur 1: Kort over vindmøller og solceller i Odense Kommune



Mål og ambitionsniveau – sektorplanens afsnit 3

Ambitionsniveau

Med Klimahandleplan 2024 er det vedtaget, at Odense Kommune skal løfte sit ansvar for vedvarende energi. Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler på den baggrund, at Odense Kommune indfrier dette ansvar med en ambition om at fordoble det nuværende 2024-niveau for vedvarende energi i 2030. Det svarer til etablering af yderligere 150 hektar solceller på terræn eller ni vindmøller.

Ambitionen om en fordobling af det nuværende 2024-niveau svarer samtidig til en 10-dobling i forhold til 2021-niveau. Der er en national målsætning om at firdoble niveauet i forhold til 2021.

Klima- og Miljøudvalget har i udvalgets drøftelser tilkendegivet, at det er vigtigt, at selvforsyningsgraden - altså hvor stor en andel af elforbruget der dækkes af vedvarende energi, der produceres inden for kommunegrænsen - løbende er stigende, og at udvalget ønsker at følge udviklingen i selvforsyningsgraden tæt.

For løbende at følge udviklingen i selvforsyningsgraden anbefaler forvaltningen, at udvalget vedtager, at forvaltningen følger udviklingen tæt og minimum to gange årligt, i forbindelse med status på Klimahandleplanen, præsenteres for en status på den aktuelle selvforsyningsgrad med henblik på at sikre den nødvendige fremgang.

Fælles fynsk samarbejde om indsatsen omkring vedvarende energi

Den grønne omstilling kender ikke kommunegrænser. Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler på den baggrund, at Odense Kommune afsøger muligheden for at indgå i et samarbejde med de andre fynske kommuner om at koordinere indsatsen for opsætning af vedvarende energianlæg.

Dette kan eventuelt være i regi af en fælles fynsk energiplan under Fyn 2030-strategien, der viser vejen mod et klimaneutralt Fyn i 2040. I et tværgående samarbejde kan de fynske kommuner drage fordel af hinandens ressourcer og erfaringer, og skabe en effektiv udbygning af vedvarende energi på Fyn.

Principper for opsætning af vedvarende energi i Odense Kommune – sektorplanens afsnit 4

Odense Kommune er en bykommune med meget begrænset areal. Derfor er det Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at der fokuseres på merværdi ved etablering af vedvarende energianlæg. Et fokus på grøn strøm er ikke nok i sig selv, der skal også være øje for naturen og lokalsamfundet.

I de følgende fem afsnit præsenteres de principper, som Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler for udformningen af vedvarende energianlæg og merværdi: Muligheder for vindenergi, Vedvarende energi i byen, Multifunktionalitet og merværdi i solcelleanlæg, Hensyn til landskab og omgivelser samt Involvering af lokalsamfund og bidrag til rekreative formål.

Muligheder for vindenergi

Vindmøller giver en betydelig energiproduktion og gode muligheder for multifunktionalitet. På den baggrund anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at der fokuseres på vindmøller, hvor det er muligt.

Samtidig er det vigtigt at anerkende, at vindmøller kan være en upopulær nabo og store afstandskrav gør det vanskeligt at placere landvind i en tæt bebygget kommune.

Odense Kommune forventer, at eventuelle vindmøller integreres på en måde, der respekterer afstandskrav og lokale bekymringer og som samtidig skaber lokal værdi ud over grøn strømproduktion. Vindmøller giver mulighed for at udnytte arealerne under- og omkring møllen, fx til natur, erhverv eller biodiversitetstiltag, men beror altid på en konkret vurdering.

Vedvarende energi i byen

Odense Kommune har begrænset plads til opsætning af vedvarende energi i forhold til andre kommuner. Det er derfor Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at etablering af vedvarende energiproduktion samtænkes med den eksisterende by der, hvor det giver mening.

Vedvarende energiproduktion, der kan integreres i eksisterende og kommende udvikling af byen, er at foretrække frem for at skulle finde arealer i det åbne land. Derfor er det forvaltningens anbefaling at sætte fokus på mulighederne for at integrere vedvarende energianlæg i den nuværende og kommende bygningsmasse. Det er dog samtidig vigtigt at understrege, at der skal mere til for at nå målsætningen for opsætning af vedvarende energi i 2030.

Multifunktionalitet og merværdi i solcelleanlæg

Odense Kommune har udlagt en Grøn-blå struktur, hvor interesser for grønne områder, landskab, vandløb, grundvand og rekreative interesser prioriteres højt. Disse områder skal jf. kommuneplanen friholdes så vidt muligt for byggeri og tekniske anlæg, herunder solcelleanlæg på terræn.

Det er Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at solcelleanlæg planlægges således, at de kan bidrage med natur i og omkring disse områder. Det kan fx ske ved, at en lokalplan til et solcelleanlæg dækker et område ud over solcellepanelerne. Det kunne være indvindingsområder til grundvand, hvor der ikke etableres solceller, men i stedet ny og permanent natur. Det kunne ligeledes være forskellige restarealer eller randarealer, hvor der tages areal fra det samlede solcelleprojekt og dedikeres til natur, som fx skovrejsning, vådområder mv. I Figur 2 længere nede vises et eksempel på denne logik.

Hensyn til landskab og omgivelser

Når der etableres vedvarende energianlæg, omdannes arealerne til energilandskaber, der påvirker omgivelserne betragteligt. Det er Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at hensynet til det omkringliggende landskab sikres, så anlæggene falder mest muligt i tråd med de naturlige omgivelser og eksisterende landskabsmønstre.

Det kan fx ske ved at værdifulde udsigter ikke skæmmes eller blokeres af solcelleanlæg. Således kan det sikres, at naturlige landskaber bevares og at anlæggene passer harmonisk ind i deres omgivelser.

Involvering af lokalsamfund og bidrag til rekreative formål

Etablering af vedvarende energianlæg kan være en løftestang til at understøtte lokale rekreative formål, fx stiforbindelser, shelterpladser, bålpladser mv. Det er Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at der med sektorplanen italesættes en forventning om, at opstillere af vedvarende energianlæg involverer lokalsamfund tidligt i processen og samtænker projektet med lokale ønsker og hensyn.

Med sektorplanen for vedvarende energi beskrives en række yderligere forventninger, der skal lægges til grund for vurderingen af, om der skal igangsættes planlægning af større solcelleanlæg og vindmøller i det åbne land.

By- og Kulturforvaltningen anbefaler nedenstående forventninger til vedvarende energianlæg i Odense Kommune.

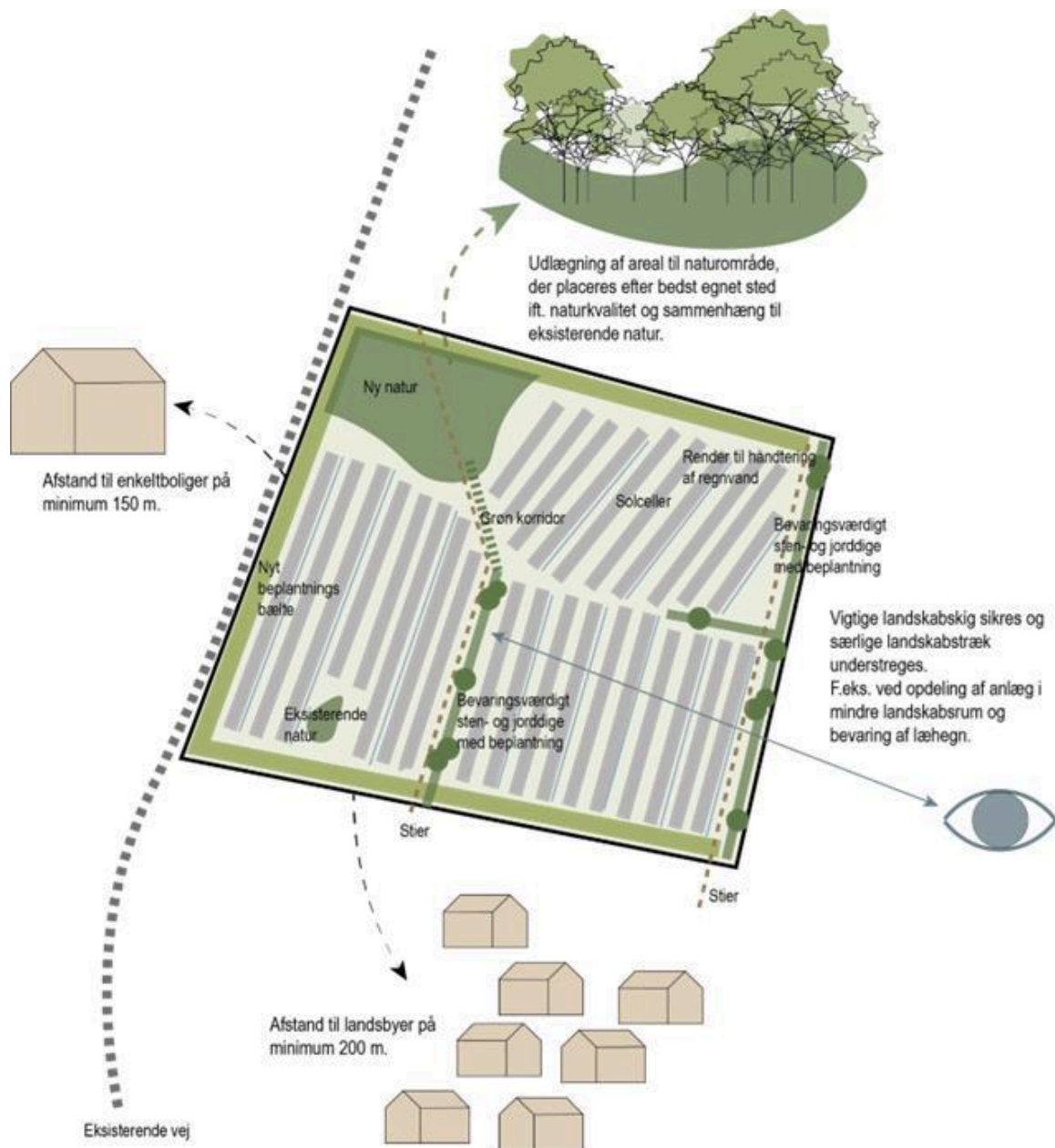
Placeringsmæssige forventninger:

- Afstanden fra større solcelleanlæg på terræn til nærmeste landsbyer skal mindst være 200 meter.
- Større solcelleanlæg på terræn skal leve op til de afstandskrav der stilles i Solcellebekendtgørelsen.
- Vedvarende energianlæg må ikke omgive landsbyer.
- Bynære placeringer af vedvarende energianlæg vælges kun, hvis det kan kombineres med andre bymæssige interesser, som fx byudvikling eller bynær natur og/eller rekreative muligheder.
- Vedvarende energianlæg skal fordeles i kommunen, så de ikke bliver for dominerende for et lokalområde. En undtagelse er, hvis anlægget sikrer store lokale naturmæssige- og/eller rekreative muligheder.

Forventninger til de enkelte anlæg:

- Der vil i den enkelte lokalplan blive udarbejdet kriterier for afskærmende beplantning samt beskyttelse af natur og landskabslementer. Dette understøtter, at anlæggene indrettes så det så vidt muligt gavner naturen, og skæmmer landskabet mindst muligt.
- For solcelleanlæg stilles krav om, at der etableres stier med offentlig adgang.
- Der udarbejdes faste kriterier for afskærmende beplantning, beskyttelse af natur og landskabslementer. Formålet skal være at få indretning af anlæggene til at gavne natur og skæmme landskab mindst muligt.
- Vedvarende energianlæg skal indpasses i landskabet og beskytte eller forøge eksisterende natur og biodiversitet.

Figur 2: Principper for placering og udformning af solcelleanlæg



Note: Figur 2 viser et solcelleanlæg, hvor en del af området benyttes til anlæg af ny natur, beplantningsbælter, regnvandshåndtering, håndtering af eksisterende natur m.v.

Den videre proces

Sektorplanen for vedvarende energi vil indgå i arbejdet omkring den kommende kommuneplan, hvor byrådet tager stilling til arealudnyttelsen i Odense Kommune i perioden 2024 – 2036.

Økonomi

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

Bilag

Sektorplan for vedvarende energi juni 2024

Punkt 7: C-sag: Drøftelse af modeller for priser på igangværende billetforsøg - UngOdense og OdenseNu

13.05.16-G01-72-23

Resume

Denne sag handler om de igangværende billetforsøg UngOdense og OdenseNu (tidligere omtalt for udvalget som QR-billetter).

Billettyperne blev introduceret i henholdsvis 2022 og 2023, og er et samarbejde mellem FynBus og Odense Letbane. Klima- og Miljøudvalget blev på mødet den 5. december 2023 orienteret om, at billetpriserne fastholdes til og med august 2024.

UngOdense sælges til 10 kr. og kan købes af unge til og med 26 år. OdenseNu koster 15 kr. og er tilgængelig for alle. FynBus har evalueret effekten af de to billettyper i forhold til antallet af rejser, indtægter og rejsemønstre, og vurderer at billettyperne har genereret flere rejser i 2024 end antaget, og FynBus ønsker at fastholde produkterne.

Fynbus vurderer, at en ændret prissætning vil medføre færre passagerer, men en forøget indtægt samlet set.

Klima- og Miljøudvalget skal drøfte tre modeller for prissætning af UngOdense og OdenseNu, forud for FynBus' bestyrelsesmøde den 28. juni 2024, hvor FynBus' bestyrelse vedtager den endelige model.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at Klima- og Miljøudvalget drøfter UngOdense og OdenseNu, herunder prissætningen i modellerne 1-3, som beskrevet i sagsfremstillingen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

FynBus vedtog på mødet den 17. november 2023 at billettyperne UngOdense, OdenseNu og PendlerOdense fortsætter frem til udgangen af august 2024 på uændrede vilkår. FynBus har nu evalueret produkterne, og foreslår tre modeller til fremtidig prissættelse af billetterne UngOdense og OdenseNu.

Nedenfor præsenteres billettyperne samt de tre modeller, som behandles i FynBus' bestyrelse den 28. juni 2024.

UngOdense

UngOdense sælges til 10 kr. pr. tur og kan købes af unge op til og med 26 år. Produktet blev implementeret i juli 2022 og har siden haft stigende salg. Det er FynBus' vurdering, at salget endnu ikke ser ud til at have toppet. Aktuelt sælges ca. 200.000 UngOdense billetter månedligt, fordelt med 80 % på FynBus mobil app - resten primært som QR-billet.

OdenseNu

OdenseNu sælges til 15 kr. pr. tur og er tilgængelig for alle. Produktet har siden implementeringen i juni 2023 haft en stigning frem til årsskiftet, hvorefter det i 2024 er stagneret på godt 60.000 solgte billetter, fordelt med 60 % som QR-billet og resten primært på FynBus mobil app.

FynBus's forslag til prisjusteringer

På baggrund af analyser vurderer FynBus, at UngOdense og OdenseNu med fordel kan fastholdes. Det er samtidig FynBus' anbefaling, at man bør overveje at justere prisen, så indtægterne pr. passager øges. Den nuværende pris på UngOdense er 10 kr. pr. tur, hvilket er væsentlig billigere end den billigste rejse på Rejsekort, som aktuelt er 13,20 kr. Prisen på OdenseNu er i dag 15 kr. pr. tur, hvilket er lidt over den billigste rejse på Rejsekort, og væsentligt lavere end en kontantbillet, som aktuelt koster 26 kr.

FynBus anbefaler, at man kan overveje at justere prisen ud fra følgende tre modeller:

- Model 1: Uændret pris på begge produkter
- Model 2: UngOdense 12 kr. og OdenseNu 18 kr.
- Model 3: UngOdense 15 kr. og OdenseNu 20 kr.

Model 1: Uændret pris på begge produkter

Model 1 betyder, at UngOdense fortsat vil være væsentligt billigere end den billigste rejse på Rejsekort, der aktuelt er 13,20 kr. Kontantbilletter i Odense koster aktuelt 26 kr.

FynBus forventer, at stigningen i antallet af UngOdense-billetter vil fortsætte, så der stadig vil ske en overflytning af rejsekortkunder til UngOdense.

Model 2: UngOdense 12 kr. og OdenseNu 18 kr.

Model 2 medfører, at UngOdense næsten altid vil være billigere end rejser på rejsekortet. FynBus' nylige kundeundersøgelse viser, at en overvægt af både UngOdense kunder og OdenseNu kunder ikke vil finde prisen på henholdsvis 12 kr. og 18 kr. billig.

Der må således forventes, at især en del OdenseNu kunder skifter til rejsekort eller vælger kollektiv trafik fra.

Model 3: UngOdense 15 kr. og OdenseNu 20 kr.

Model 3 medfører, at billigste rabattrin på rejsekortet altid vil være billigere end begge produkter. I forhold til OdenseNU vil næstlaveste rabattrin på rejsekort altid være billigst.

FynBus' kundeundersøgelse viser, at en overvægt af OdenseNu kunder ikke vil finde prisen på 20 kr. rimelig eller billig.

FynBus forventer på den baggrund, at en del OdenseNu kunder skifter til rejsekort eller vælger kollektiv trafik fra.

Økonomi

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

Punkt 8: D-sag: Regnskab kollektiv trafik 2023

13.05.00-A21-1-24

Resume

Denne sag handler om FynBus' regnskab for bybusser i Odense Kommune i 2023.

Odense Kommunes ejerbidrag i 2023 udgør i alt ca. 164,4 mio. kr., hvilket er en merudgift på ca. 3,2 mio. kr. i forhold til budgettet for 2023.

Der var i 2023 budgetteret med et ejerbidrag på ca. 161,2 mio. kr. inklusiv en ekstrabevilling for 2023 på 33,0 mio. kr., som Odense Byråd besluttede den 14. december 2022, med udgangspunkt i det forventede underskud for 2023.

Merudgiften i 2023 skyldes hovedsageligt manglende passagerindtægter. Der var i 2023 budgetteret med passagerindtægter på 47,5 mio. kr., hvor den faktiske indtægt for 2023 er ca. 38,3 mio. kr.

Regnskabet viser desuden et fald i antallet af passagerer i 2023 på ca. 7 %, set i forhold til 2022.

Klima- og Miljøudvalget har i andet halvår 2023 truffet beslutning om rutejusteringer og omprioriteringer i den kollektive trafik i bynettet i Odense. Beslutningerne er implementeret i januar 2024 og passagertal for 2023 reflekterer dermed ikke resultatet af de seneste prioriteringer.

Gennemgang af hovedlinjerne i regnskabet

Antal passagerer

Regnskabet viser, at passagertallet for FynBus' rutekørsel i Odense 2023 var ca. 4.035.000 mod 4.312.000 i 2022.

Udviklingen i passagerer i rutekørselen svarer til et fald på 7 % fra 2022 til 2023. Antallet af passagerer ligger samtidig 13 % under budgettet for 2023. Faldet begrundes i regnskabet med idriftsættelse af letbanen og Nyt Bynet 2022.

Teletaxaløsningerne i Odense havde i 2023 779 passagerer, hvilket er et fald på knap 881 passagerer i forhold til budget 2023. Det er forventningen, at dette vil ændre sig i 2024, hvor der er etableret nye teletaxaordninger.

Passagerindtægter

De fleste passagerindtægter i Odense Kommune stammer fra brugen af Rejsekort Classic og Kontantbilletter (herunder Mobilbilletter).

Antallet af passagerer der rejser på Enkeltbilletter eller Mobilbilletter er stigende i Odense, primært grundet salg af flere QR-billetter. Rejsekort Classic har omvendt været ramt af tilbagegang i 2023.

Indtægten fra passagerer afviger med i alt 9,3 mio. kr. set i forhold til budgettet for 2023. Det er særligt indtægterne fra Rejsekort Classic og Ungdomskort, der er lavere end budgetteret for 2023.

Ejerbidrag

FynBus indtægter består ud over passagerindtægter af et ejerbidrag.

Særligt manglende passagerindtægter medfører en merudgift i ejerbidrag på 3,2 mio. kr. i forhold til budgettet. Ejerbidraget i 2023 var i alt 164,4 mio. kr. inklusiv merudgiften.

Kørselsudgifter og fællesudgifter

Kørselsudgifterne blev på ca. 176,0 mio. kr., som er en mindreudgift på ca. 6,5 mio. kr. i forhold til budgettet. Dette skyldes hovedsageligt mindre udgifter på entreprenørudgifter til rutekørsel og mindre udgifter til dubleringskørsel.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Regnskab 2023 Odense V1

Odense 2023 - bilag

Punkt 9: D-sag: Aktuelle sager

01.30.00-G01-137-23

Resume

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.