

# REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 29-10-2024

**Mødedato** Tirsdag d. 29. oktober 2024 kl. 08:30

**Mødested** Udvalgsværelset, Nørregade 36

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Omstilling af egen vognpark.....	4
Fremtidens genbrugsstruktur.....	10
B-sag: Start på VVM-proces for kabelføring fra Daugstrup og Lunde solcellepark i Nordfyns Komr	16
B-sag: Igangsætning af Grøn Mobilitetsplan i Skibhuskvarteret.....	19
D-sag: Foretræde fra repræsentanter fra partnerskabet i Vores Skibhus.....	34
D-sag: Miljø- og klimabelastning fra landbrug i Odense Fornyset behandling.....	35
D-sag: Aktuelle sager.....	36

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

01.30.00-G01-137-23

## **Resume**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 29. oktober 2024.

## **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

## Punkt 2: Omstilling af egen vognpark

01.30.00-P20-13-22

### Resume

Denne sag handler om indsatsen for at reducere Odense Kommunes eget klimaaftryk gennem kommunens egen omstilling til grøn transport.

Der blev i 2023 reserveret 5,0 mio. kr. til kommunens omstilling til grøn transport. Midlerne var tiltænkt et flådestyringskontor og evt. en pulje til omstilling af vognparken.

Med sagen foreslås det, at de 5,0 mio. kr. anvendes til at:

- Etablere ladestandere til kommunens egen vognpark.
- Gennemføre en indledende analyse af potentialet ved et flådestyringskontor i Odense Kommune.
- Understøtte det videre arbejde med Odense Kommunes transportpolitik.

Etablering af ladestandere er forankret i By- og Kulturforvaltningen, mens arbejdet med et flådestyringskontor samt en ny transportpolitik for Odense Kommune er forankret i Borgmesterforvaltningen.

Klima- og Miljøforvaltningen varetager det overordnede og koordinerende arbejde med tilrettelæggelse af indsatserne under Klimahandleplanen.

### Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Grøn omstilling af kommunens vognpark indgår i Odense Kommunes klimainsats og kommunens mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030. Ladekapacitet er en forudsætning for, at kommunens vognpark kan overgå til elbiler, og sagen understøtter derfor klimainsatsen.

### Indstilling

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

1. Omprioritering og frigivelse af 4,5 mio. kr. fra "Klimahandleplan" til eksisterende bevilling "Ladestandere i kommunale bygninger" fordelt med 2,0 mio. kr. i 2025 og 2,5 mio. kr. i 2026 fra anlægsbevillingen "Klimahandleplan" under Klima- og Miljøudvalget. Midlerne stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
2. Omprioritering og frigivelse af 0,5 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Klimahandleplanen" under Klima- og Miljøudvalget til nyoprettet anlægsbevilling "Flådestyring og transportpolitik" under Økonomiudvalget. Midlerne stilles til rådighed for Økonomiudvalget i 2025.

### Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

## Sagsfremstilling

Med Klimahandleplan 2022 besluttede Odense Byråd rammerne for, hvordan Odense skal blive klimaneutral i 2030, og hvilke CO<sub>2</sub>-reduktioner det kræver. I planen indgår et delmål om, at Odense Kommunes transport skal omstilles til grøn transport. Det betyder bl.a., at kommunen kun skal benytte elbiler, og at der skal laves en transportpolitik, der bidrager til, at medarbejderne i kommunen får mere grønne transportvaner.

Med denne sag forslår forvaltningerne, at der frigives midler til delprojekter, målrettet kommunens omstilling til grøn transport.

De frigivne midler skal anvendes til:

- Etablering af ladestander til kommunens elbiler
- Det videre arbejde med en ny transportpolitik
- Afdækning af mulighederne for flådestyring af kommunens egen vognpark

Målet om Klimaneutralitet og grøn omstilling af kommunen

I juni 2020 besluttede Odense Byråd, at Odense skulle være klimaneutral i 2030. Samme måned indgik kommunen en samarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik med den daværende regering.

Her forpligtede Odense Kommune sig bl.a. på, at ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler fra 2021 skulle være nulemissions-køretøjer. Dog med forbehold for at det skulle være økonomisk realistisk for kommunen.

Målet om en fossilfri vognpark indgår i Odense Kommunes klimahandleplan, men allerede i 2014 besluttede Økonomiudvalget, at der skulle arbejdes på en overgang til elbiler i fremtidige indkøb af køretøjer. Beslutningen var en del af afslutningen af et strategisk arbejde med fokus på at optimere kommunens indkøb af køretøjer.

For at understøtte omstillingen af vognparken indgår hertil i klimahandleplanen en indsats omkring en udvidet central flådestyringsenhed med ansvar for overgangen til elbiler samt styring og optimering af vognparken ud fra kørselsbehovet. Herudover vil forvaltningerne undersøge muligheder og andre kommunale erfaringer med lignende tiltag. Der er med Klimahandleplanen ikke taget stilling til den konkrete placering af en eventuel udvidet flådestyringsenhed.

Budget til kommunens omstilling til grøn transport

Der blev i 2023 reserveret i alt 5,0 mio. kr. til Klimahandleplanens initiativ 4.1., der vedrører kommunens egen omstilling til grøn transport, da byrådet behandlede budgettet til Klimahandleplan 2023.

Midlerne var her konkret tiltænkt et flådestyringskontor og evt. pulje til tilskud, men foreslås med denne sag anvendt til bl.a. ladestander, imens potentialet for flådestyring skal afklares nærmere i en analyse.

De konkrete indsatser og sammenhængen med kommunens omstilling til grøn transport gennemgås i afsnittene nedenfor.

## Omstilling af vognparkens køretøjer

For at gøre Odense Kommunes vognpark fossilfri skal kommunens bilflåde løbende konverteres til fossilfrie køretøjer i takt med, at kommunen udskifter fossile biler og fornyer leasingaftaler.

Kommunens vognpark bestod ved seneste opgørelse af 658 køretøjer, hvoraf ca. 80 % fortsat er fossilbiler. Der er foreløbigt planlagt konvertering af omkring 129 biler, mens den nærmere planlægning af konvertering af omkring 396 biler udestår.

Tabel 1: Seneste status på konvertering af vognparken\*

Køretøjer i alt	658
Elkøretøjer	133
Fossile køretøjer	525
Heraf planlagte konverteringer til elbiler	129

\*Tallene er indikative, da der kan være sket forskydninger, siden køretøjerne sidst blev opgjort.

## Etablering af ladestandere til vognparkens køretøjer

Udskiftning til elbiler forudsætter, at der er tilstrækkelig kapacitet til at lade bilerne. Omstillingen af kommunens vognpark skal derfor koordineres tæt med etablering af ladestandere. På tværs af forvaltningerne er der etableret en styregruppe for indsatsen med kommunens omstilling til grøn transport.

Styregruppen har givet udtryk for, at den primære barriere for omstilling til elbiler er etablering og koordinering af ladestandere. Især på større matrikler, hvor forskellige forvaltninger og myndigheder er til stede, og hvor der samtidig skal etableres lovpligtige ladestandere. Styregruppen har derfor prioriteret, at økonomien fra Klimahandleplanen primært skal gå til en samlet indsats omkring koordinering, udbud og etablering af ladestandere.

Etablering af ladekapacitet til kommunale elbiler har samtidig tæt sammenhæng med den lovpligtige opsætning af ladestandere på kommunale bygninger. Processerne er derfor koblet sammen for at opnå nødvendige synergier og skabe sammenhæng i prioriteringerne på tværs.

På tværs af kommunens forvaltninger arbejdes der samlet med at sikre den nødvendige omstilling af vognparken.

## Budget til anlæg af ladestandere

Med Budget 2024 blev der afsat en anlægsbevilling på samlet 6,8 mio. kr. i 2024-2025 under By- og Kulturudvalget til at gennemføre udbud samt at anlægge lovpligtige ladestandere på p-pladser ved kommunale bygninger.

Herudover foreslås det med denne sag, at der overflyttes 4,5 mio. kr. fra klimahandleplanen under Klima- og Miljøudvalget, og at midlerne stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget. Herefter vil der være et samlet budget til anlæg af ladestandere på kommunale bygninger på 11,3 mio. kr.

## Budgettets rækkevidde og afgrænsningen

Forvaltningerne forventer, at etableringen af ladestandere vil betyde udgifter til teknisk rådgivning, anlæg af strømforsyningen, tilslutningsbidrag, udbudsgennemførelse og indkøb af ladestandere.

Forvaltningerne arbejder foreløbigt på, at der som en første fase etableres ladestandere på omkring 26 forskellige lokationer. Lokationerne er prioriteret under hensyn til at sikre lovpligtige ladestandere samt ladestandere der, hvor leasingaftaler på fossilbiler snart udløber. På de 26 lokationerne skal der samlet etableres op mod 130 ladepunkter.

Der er fortsat usikkerhed omkring økonomien, og det er ikke endeligt afklaret, hvorvidt der er økonomi til at finansiere yderligere faser, hvor flere ladestandere etableres. Først når udbuddet er gennemført, og de endelige priser er kommet ind, kan der ske en endelig vurdering af størrelsen af evt. restmidler og brugen deraf.

By- og Kulturforvaltningens arbejde med etablering af ladestandere er pt. afgrænset til at etablering lovpligtige ladestandere. Med de 4,5 mio. kr. vil opgaven og budgettet dog blive udvidet med midler fra Klimahandleplanen, så der også kan etableres en række ladestandere under hensyn til omstillingen af kommunens egen vognpark. Det er de enkelte forvaltnings eget ansvar at sikre omstilling af egen vognpark. De midler, der frigives fra klimahandleplanen i denne sag, skal derfor ses som et ekstraordinært supplement til den almindelige omstilling af vognparken. Formålet er at sikre en hurtig og smidig igangsætning af omstillingen til grønnere transport.

Der er ikke budgetteret flere midler på Klimahandleplanen under Klima- og Miljøudvalget til omstilling af vognparken og etablering af ladestandere.

## Flådestyring og transportpolitik

Foruden mål om omstilling af vognparken indeholder Klimahandleplanens initiativ 4.1 også etableringen af et flådestyringskontor og en ny transportpolitik i Odense Kommune.

Med denne sag anbefaler forvaltningerne, at der afsættes en ramme på 0,5 mio. kr. til det videre arbejde med flådestyring og transportpolitik. Midlerne skal konkret gå til dels en analyse af det samlede kørselsmønster- og behov for den del af vognparken, som ikke er personbiler; dels en udvidet kommunikationsindsats målrettet kommunens ansatte i forbindelse med udarbejdelsen af en ny transportpolitik.

Indsatserne er begge forankret i Borgmesterforvaltningen og er kort beskrevet nedenfor.

## Indledende analyse af flådestyring

Formålet med etablering af et flådestyringskontor er at sikre en tættere styring og optimering af kommunens vognpark i forhold til kørselsbehov.

Forvaltningerne forventer, at analysen afgrænses til udelukkende at forholde sig til den tungere del af vognparken, det vil sige ikke almindelige personbiler men primært minibusser, ladvogne m.m.

Baggrunden for denne afgrænsning skyldes, at de tungere køretøjer på el aktuelt er væsentligt dyrere i indkøb, ligesom de generelt anvendes mindre og heraf kører færre kilometer. Derfor skal det undersøges, om der er et potentiale i, at

forvaltninger i højere grad deles om bilerne, samt understøttes af en form for flådestyringsordning. Hvis det vurderes muligt, at ved at reducere antallet af biler på tværs af forvaltningerne, kan der være et potentiale for en delvis finansiering af omstillingen til el for ikke-personbiler.

Derfor anbefaler forvaltningerne med denne sag, at der igangsættes et analysearbejde, der skal afdække potentialet i flådestyring nærmere. Analysens udformning og omfang skal afklares i videre dialog med relevante parter.

På baggrund af analysen, skal der tages stilling til, om der skal arbejdes videre med muligheden for at etablere et flådestyringskontor i Odense Kommune.

Der er i denne sag ikke afsat midler til etablering af et flådestyringskontor eller en pulje til omstilling af køretøjer.

**Kobling til arbejdet med en grønnere transportpolitik for Odense Kommune**

I Odense Kommune er i gang med at udarbejde en ny og mere bæredygtig transportpolitik. Forvaltningerne anbefaler, at der afsættes midler til en understøttende kommunikationsindsats, når Odense Kommunes nye transportpolitik er endeligt vedtaget.

Arbejdet med transportpolitikken er todelt. Dels handler det om retningslinjer for medarbejdernes transport i arbejdstiden. Dels handler det om at understøtte og opfordre til, at medarbejderne transporterer sig mere bæredygtigt til og fra arbejde.

Transportpolitikken er under udarbejdelse og forventes vedtaget i foråret 2025. Det er forvaltningernes anbefaling, at denne sag sikrer midler til at understøtte arbejdet med at implementere transportpolitikken. Det kan fx være gennem kommunikationsindsatser, nudging og øvrige tiltag, der kan bidrage til at gøre det mere attraktivt at transportere sig mere bæredygtigt til og fra arbejde.

**Videre proces**

Hvis byrådet godkender indstillingerne, vil de 4,5 mio. kr. til etablering af ladestandere indgå i det samlede arbejde med at sikre lovpligtige ladestandere på kommunens bygninger samt ladestandere til omstilling af kommunens vognpark. Forvaltningerne arbejder på at gennemføre udbuddet, hvorefter der vil blive etableret ladestandere på de prioriterede lokaliteter.

De resterende 0,5 mio. kr. vil indgå i det videre arbejde med flådestyring og en ny transportpolitik for Odense Kommune. En ny transportpolitik forventes endeligt vedtaget i foråret 2025, hvorefter arbejdet med de understøttende indsatser kan igangsættes.

Prioriteringen af de i alt 5,0 mio. kr. til anlæg af ladestandere og understøttende indsatser i forhold til flådestyring og transportpolitik betyder, at der ikke med denne sag etableres et egentligt flådestyringskontor eller en pulje til omstilling af vognparken.

## **Økonomi**

Sagens økonomiske konsekvenser fremgår af tabel 2 herunder.

Tabel 2:

Bevilling	Styringsområde		2024	2025	2026	I alt
	råde	Udvalg				
Bevilling "Ladestandere i Kommunale Bygninger"	Anlæg	BKU	0	2.000.000	2.500.000	<b>4.500.000</b>
Bevilling til indsatsområde "Flådestyring og transportpolitik" i Klimahandleplanen	Anlæg	ØU	0	500.000	0	<b>500.000</b>
Rådighedsbeløb Klimahandleplan	Anlæg	KMU	-5.000.000	0	0	<b>-5.000.000</b>
I alt			-5.000.000	2.500.000	2.500.000	<b>0</b>

Note: += indtægter, -= udgifter

Der vil efter beslutningerne i indeværende sag være et samlet budget på bevillingen "Ladestandere i kommunale bygninger" på i alt 11,3 mio. kr. under By- og Kulturudvalget til ladestandere i kommunale bygninger.

Der forventes en samlet årlig udgift på 0,49 mio. kr. i afledt drift til projektet med etablering af ladestandere, som finansieres af budgettet til afledt drift på bevillingen "Ladestandere i kommunale bygninger" med 115.000 kr. i 2025 og 230.000 kr. i 2026 og frem, mens restbeløbet finansieres af puljen til afledt drift til Klimahandleplanen. Her reterer inden beslutningerne i indeværende sag det fulde beløb i puljen.

Borgmesterforvaltningen oplyser, at Odense Kommune har fået varslet en stigning i ansvarspræmien for elbiler pr. 1. januar 2025. En gradvis omlægning af kommunens bilflåde fra fossile køretøjer til elkøretøjer vil derfor alt andet lig betyde en stigning i forsikringspræmien. Hvis bilflåden omlægges, så 500 af de nuværende køretøjer er elbiler, vil det med de oplyste prisstigninger betyde en årlig merudgift på knap 0,5 mio. kr. i forhold til de nuværende forsikringspræmier". Merudgifterne afholdes af forsikringsbudgettet på styringsområdet Service under Økonomiudvalget.

## Punkt 3: Fremtidens genbrugsstruktur

07.04.20-P20-1-24

### Resume

Denne sag handler om godkendelse af Odense Renovations forslag til nyt koncept for fremtidens genbrugsstruktur.

Odense Kommunes nuværende genbrugsstationer er generelt nedslidte og for små til at skabe gode betingelser for genbrug. Odense Renovation har derfor udarbejdet et nyt koncept for Odense Kommunes fremtidige genbrugsstruktur, som Odense Renovation hovedsageligt står for driften af.

Miljømedarbejdere fra Klima- og Miljøforvaltningen har deltaget i arbejdsgruppen, og samarbejdet med Odense Renovation om udviklingen af konceptet.

Konceptet handler overordnet om at skabe nære og lettilgængelige genbrugs- og genanvendelsesløsninger for Odense Kommunes borgere, og består af følgende hovedelementer:

- Få store genbrugsstationer.
- Flere små gå- og cykelvenlige genbrugsstationer.
- Beboergenbrugspunkter og Byttebokse.
- Henteservice.

Etape 1 af konceptet indeholder en takststigning på ca. 58 kr. pr. husstand, hvoraf ca. 29 kr. vil indgå i taksterne for 2025. Den fulde implementering af konceptet forventes at medføre en gradvis stigning i renovationstaksterne over en 7-årig periode på samlet ca. 175 kr. årligt ekstra pr. husstand i 2031.

### Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Projektets formål er at skabe nære og lettilgængelige genanvendelses- og genbrugsløsninger for Odense Kommunes borgere. På den måde vil langt flere ting og materialer, blive udnyttet som genbrugsprodukter og -materialer i stedet for at blive bortskaffet som affald, hvilket vil bidrage til at gøre Odense til en mere klima- og miljøvenlig storby.

### Indstilling

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

1. Odense Renovations forslag til koncept for fremtidens genbrugsstruktur.
2. Odense Renovation arbejder i samarbejde med Odense Kommune for at realisere konceptet som beskrevet i sagsfremstillingen.

## Beslutning

Udvalgsmedlem Rune Hartung Larsen fremstiller følgende ændringsforslag: Konservative foreslår, at finansieringen sker via en 50/50 fordeling på henholdsvis effektivisering og takststigning. Odense Renovation gennemfører interne effektiviseringer til implementering af første halvdel af tiltagene svarende til kr. 87,50 pr. husstand. Herefter finansieres sidste halvdel af tiltagene gennem en takststigning på kr. 87,50.

Udvalgsmedlemmerne Rune Hartung Larsen og Mark Grossmann anbefaler ændringsforslaget.

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

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Klima- og Miljøudvalget anbefaler forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rune Hartung Larsen tager forbehold.

## Sagsfremstilling

Næsten to tredjedele af odenseanernes affald indsamles i dag via de 8 eksisterende genbrugsstationer (også kaldet genbrugspladser). Genbrugsstationerne er derfor en central brik i det samlede tilbud af genbrugs- og affaldsløsninger til borgere, institutioner og erhverv i Odense Kommune. Kommunens genbrugsstationer drives af Odense Renovation (følger af kommunens hovedaftale med Odense Renovation).

Hvorfor skal der ændringer til?

Odense Renovation lavede i 2022 en grundig gennemgang og analyse af genbrugsstationerne. Analysen pegede på en række udfordringer ved de eksisterende genbrugsstationer.

De eksisterende genbrugsstationer er generelt nedslidte og for små til at skabe de rette betingelser, for såvel genbrugsvejledere, som brugere. Analyserne har bl.a. vist, at der er behov for følgende:

- Mere fokus på de ca. 44 % familier, der ikke har adgang til bil.
- Mere fokus på direkte genbrug.
- Mere plads til tilstrækkelig sortering i genanvendelige fraktioner.
- Mere bemanning til vejledning og for personalets tryghed, især i ydertimerne (mere bemanning pr. genbrugsstation).
- Mere sikre fysiske rammer for at betjene faciliteterne og for brugerne, herunder at adskille tung og let trafik, samt mere manøvreplads til containere.

Odense Renovation har derfor udarbejdet et nyt koncept for Odense Kommunes fremtidige genbrugsstruktur, som præsenteres i denne sag.

Miljømedarbejdere fra Klima- og Miljøforvaltningen har deltaget i arbejdsgruppen og samarbejdet med Odense Renovation om udviklingen af konceptet.

Odense Renovations bestyrelse har på møde den 26. september 2024 godkendt følgende indstilling:

”Det indstilles, at bestyrelsen godkender konceptet inklusive etablering af etape 1 til fremlæggelse for Klima- og Miljøudvalget”

### Konceptet

I vedhæftet bilag findes Odense Renovations beskrivelse af forslaget til koncept for fremtidens genbrugsstruktur og etapeplan for projektet. I dette afsnit gengives et udtræk fra konceptbeskrivelsen.

Konceptet handler overordnet om at skabe nære og lettilgængelige genbrugs- og genanvendelsesløsninger for Odense Kommunes borgere og består af følgende hovedelementer:

- Få store genbrugsstationer.
- Flere små gå- og cykelvenlige genbrugsstationer.
- Beboergenbrugspunkter og Byttebokse.
- Henteservice.

Odense Renovation vil stå for implementering og drift af de store og de små genbrugsstationer samt henteservicen. Beboerpunkter tænkes udført i samarbejde med boligorganisationer, og byttebokse udenfor bymidten tænkes udført i samarbejde med frivillige foreninger.

De enkelte elementer beskrives i hovedtræk i det følgende.

### Store genbrugsstationer

Etablering af større genbrugsstationer giver mulighed for at indrette mere brugervenlige og mere sikre genbrugspladser (rummelige og overskuelige).

Der vil være mulighed for at aflevere alle relevante typer affald – og der vil blive etableret særlige områder til bygge- og anlægsaffald, haveaffald, farligt affald og ikke mindst direkte genbrug. Samtidig er de store genbrugsstationer fremtidssikrede med plads til udvikling, så nye lovkrav og sorteringsmuligheder løbende kan imødekommes.

Færre genbrugsstationer betyder samtidig, at der kan være mere personale på de enkelte pladser. Det vil betyde mere tryghed for personalet og brugerne. Desuden vil det give mulighed for mere hjælp og vejledning til borgerne, så mængden til genbrug og genanvendelse kan øges.

### Små gå- og cykelvenlige genbrugsstationer

Der kan etableres små genbrugsstationer indendørs fx. i et lokale i bymidten, eller udendørs på friarealer i tæt bebyggede områder. Små genbrugsstationer målrettes de ca. 44% husstande i Odense Kommune, som ikke har bil. De små genbrugsstationer vil kunne modtage udvalgte relevante affaldstyper og har særligt fokus på direkte genbrug.

På de to nedenstående figurer illustreres, hvordan udformningen af små genbrugsstationer kan være.



### Beboergenbrugspunkter

Beboergenbrugspunkter er tiltænkt beboere i et specifikt boligområde og kan udformes på forskellige måder. Det kan fx være to eller flere containere til sortering af ting til genbrug og genanvendelse. Genbrugspunkterne tænkes udført i et samarbejde mellem Odense Renovation og boligorganisationerne.

### Byttebokse

Byttebokse er tænkt som et supplement til den samlede service på genbrugsområdet. I byttebokse kan borgerne aflevere og finde genbrugelige ting. Byttebokse opstilles tæt på, hvor borgerne færdes, såvel i det centrale Odense som i forstæder og landsbyer. De kan have mange udformninger og fx være et hjørne ved en lokal købmand, eller udstyr leveret af Odense Renovation.

### Henteservice

I dag kan borgerne bestille afhentning af storskrald, herunder genbrugeligt storskrald, som Odense Renovation afhenter ved boligen. Odense Renovation oplyser, at der er et betydeligt potentiale for at flytte mere af storskraldet højere op i affaldshierarkiet. Konceptet indebærer derfor, at henteservicen nytænkes, så mere storskrald bliver genbrugt eller genanvendt fremfor at blive forbrændt. Der vil bl.a. blive arbejdet med mere brugervenlig bestilling, så borgere nudges til direkte genbrug i stedet for at bortskaffe brugbare ting som affald. Der vil også arbejdes med mere fleksible afhentningstidspunkter, så ting kan stilles under tag eller stilles frem i sidste øjeblik, så tingene ikke ødelægges af nedbør.

## Etapeplan

Odense Renovation foreslår at implementere konceptet i 3 etaper over en 7-årig periode.

Etape 1 er den mest detaljerede på nuværende tidspunkt og indeholder følgende:

- Der arbejdes med antal, indretning og placering af fremtidige store genbrugspladser.
- En eksisterende genbrugsstation udvælges og opdateres med særligt genbrugsområde.
- Der etableres én lille gå- og cykelvenlig genbrugsstation.
- Der udføres forsøg med enkelte udvalgte beboergenbrugspunkter.
- Der etableres enkelte byttebokse.
- Den nuværende henteservice opdateres og klargøres til at indgå i konceptet.

I etape 2 og 3 arbejdes videre med fastlæggelse af antal, indretning og placering af de forskellige elementer, så der til sidst i etape 3 er etableret et samlet fintmasket net af genbrug og genanvendelses faciliteter og services ud over kommunen.

Viden og erfaringen fra etape 1 henholdsvis 2 bruges i den følgende etape og projektet justeres herefter, hvorfor igangsætning af og takstgodkendelse for etape 2 og 3 vil blive forelagt til politisk godkendelse over de kommende år i takt med, at etaperne via processen bliver konkretiseret og beskrevet.

Med denne sag skal udvalget beslutte, om Odense Renovation skal arbejde videre med hele konceptet.

## Supplerende bemærkninger om klima og miljø

I Odense Kommunes klimahandleplan og affaldsplan er der mål om, at endnu mere affald skal genbruges og genanvendes. Affaldsplanen har også mål om bedre genanvendelse. Med bedre genanvendelse menes bl.a. en bedre udsortering af miljøproblematisk stoffer - som fx i byggeaffald, der afleveres på genbrugsstationerne.

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer, at det foreslåede koncept vil hjælpe med til at opnå de ønskede klima- og affaldsmål.

Herunder er det værd at bemærke, at store genbrugsstationer vil give bedre mulighed for sortering af affald med miljøproblematisk stoffer.

Den øgede genanvendelse forventes herudover at bidrage til en mindre produktion af nye produkter, og dermed eliminere en CO<sub>2</sub>-udledning herfra.

Den sparede CO<sub>2</sub> udledning vil dog ikke nødvendigvis kunne aflæses indenfor Odense Kommunes klimaregnskab. Dette skyldes, at den lavere produktion kan være placeret mange andre steder. Den øgede genanvendelse vil dog reducere CO<sub>2</sub>-aftrykket af adfærden og forbruget inden for Odense Kommune (scope 4 – en endnu ikke officielt godkendt kategori).

Antal genbrugsstationer i andre kommuner

Odense Kommune har på nuværende tidspunkt 8 genbrugsstationer fordelt ud over kommunen, hvilket er et højt antal set i forhold til antal indbyggere og areal.

Det kan være relevant at sammenligne Odense med Ålborg og Århus, da de ligner Odense i forhold til fordelingen mellem individuelle boliger og etageboliger. I nedenstående tabel sammenstilles Århus, Aalborg og Odense med hensyn til kommunernes areal, antal indbyggere og antal genbrugsstationer.

	Århus	Aalborg	Odense
Areal [Km <sup>2</sup> ]	468,2	1.137,5	305,6
Antal indbyggere	368.131	223.041	209.690
Antal genbrugsstationer	6	6	8

Tabel 1. Areal, indbyggere og antal genbrugsstationer i Århus, Aalborg og Odense.

## Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning.

Renovationstaksterne forelægges i særskilt sag for Økonomiudvalg og byråd.

Odense Renovation oplyser, at implementeringen af konceptet forventes at medføre en gradvis stigning af renovationstaksterne over en 7-årig periode, for i gennemsnit at ende på ca. 175 kr. ekstra pr. husstand år i 2031 i forhold til 2024 (ca. 211 kr. for parcelhuse og ca. 147 kr. for lejligheder). Stigningen svarer til en forøgelse af taksterne på 8 %. Et parcelhus med 240 liter rest- og madaffaldsspand betaler i alt 2.647 kr. i 2024, og vil således skulle betale ca. 2.858 kr. i 2031.

Etape 1 er beregnet til at påvirke gebyret med ca. 58 kr. pr. husstand (ud af de ovennævnte 175 kr.), hvoraf ca. 29 kr. vil indgå i taksterne for 2025, forudsat beslutning om igangsættelse af etape 1.

Det er By- og Kulturudvalget, som afholder udgifter til Odense Kommunes bygninger. Størstedelen af kommunens udgifter til renovation ligger på institutioner og skoler, som ikke opkræves taksten for husholdninger, men derimod taksten for institutioner. Eftersom takststigningen netop kun kommer til at omfatte husstande, vil størstedelen af kommunens bygninger ikke blive økonomisk berørt af en takststigning.

Odense Kommune har dog også en række udlejningsejendomme, hvor Odense Kommune umiddelbart afholder udgiften til renovation. Udgiften finansieres helt- eller delvist af højere huslejeindtægter inden for By- og Kulturudvalgets samlede ramme.

## Bilag

Fremtidens Genbrugsstruktur - PIXI udgave\_208585\_4.1 - 11.10.2024

## **Punkt 4: B-sag: Start på VVM-proces for kabelføring fra Daugstrup og Lunde solcellepark i Nordfyns Kommune**

09.40.15-G01-1-24

### **Resume**

Denne sag handler om igangsætning af en miljøvurderingsproces for etablering af underjordisk kabel, der ønskes etableret mellem Daugstrup og Lunde Solcellepark i Nordfyns Kommune og Fynsværket i Odense Kommune.

Der er tale om en VVM-proces (Vurdering af virkning på miljøet). European Energy har ansøgt Odense Kommune om at gennemføre en fuld VVM for projektet i overensstemmelse med Miljøvurderingsloven. Det er Klima- og Miljøudvalget, der kan vedtage igangsættelse af VVM-processen.

### **Effekt**

En klima- og miljøvenlig storby

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

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at der i henhold til miljøvurderingsloven igangsættes en VVM-proces for etablering af kablet.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

## **Baggrund: Etablering af to solcelleparker i Nordfyns Kommune med nettilslutning i Odense Kommune**

European Energy A/S ønsker at etablere to solcelleparker ved Daugstrup og Lunde syd for Otterup i Nordfyns Kommune. Fynsværket, som ligger på Havnegade 165 i Odense Kommune, er udpeget som aftager af strømmen fra parkerne. Dette har resulteret i, at den største del af kablet kommer til at ligge i Odense Kommune på trods af, at solcelleanlægget ligger i Nordfyns Kommune. Derfor bliver både Nordfyns Kommune og Odense Kommune myndigheder for projektet. Men det er Nordfyns Kommune, som er den koordinerende myndighed.

Processen for lokalplan og kommuneplantillæg med tilhørende miljøvurdering i forbindelse med etablering af solcelleparkerne er sat i gang i Nordfyns Kommune d. 30. maj 2024. European Energy A/S har ydermere søgt om VVM af solcelleanlægsprojektet inkl. nettilslutningen (kablet) i både Nordfyns Kommune og Odense Kommune.

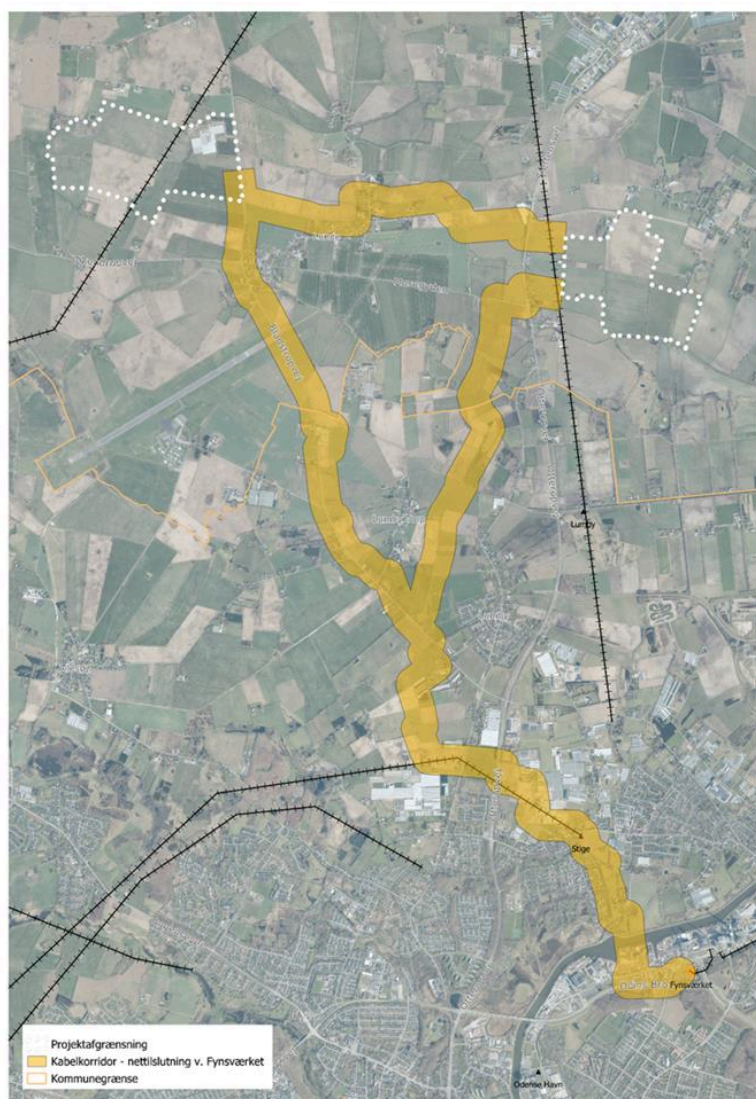
Klima- og Miljøudvalget skal i denne sag beslutte, om VVM-processen for den del af kabelprojektet, som ligger i Odense Kommune, skal igangsættes. Processen vil i givet fald starte med en forudgående offentlig høring, med en varighed på minimum 14 dage, hvor der indkaldes ideer, forslag og bemærkninger til miljøvurderingen.

## Projektområdet og projektet

Det drejer sig om et jordført kabel, som skal bære strøm fra Solcelleparken i Nordfyns Kommune til Fynsværket i Odense Kommune og herfra distribueres videre til elforsyningsnettet. Det præcise kabeltracé har en bredde på 2,7 m og en dybde på 1,5 m og kommer til at ligge indenfor den kabelkorridor, som er markeret af de gulmarkerede områder på Figur 1. Et deklarationsbælt på 7m vil blive tinglyst i forbindelse med den endelige placering af kablet. Deklarationsindhold bestemmes i samarbejde med lodsejer.

Det vil blive undersøgt om kabelkorridorens størrelse kan begrænses i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten.

European Energy vurderer at den væsentligste påvirkning af miljøet ved etablering af kablet vil være en mindre påvirkning af naturen herunder dyr- og planteliv i forbindelse med anlægsarbejde. Bygherres vurdering af de væsentligste miljømæssige påvirkninger ved projektet i øvrigt fremgår af bilaget.



Figur 1: Projektområde til solcelleparkerne og kabelkorridor

## Udvalgsmuligheder og den videreproces

Hvis udvalget igangsætter VVM-processen, vil den starte med en forudgående offentlig høring af offentligheden og af berørte myndigheder med en varighed på minimum 14 dage, hvor der indkaldes for ideer, forslag og bemærkninger til

miljøvurderingen. Ud fra høringen vil Klima- og Miljøforvaltningen udarbejde en udtalelse, der fastlægger hvad der skal indgå i European Energy's udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport for projektet.

Miljøkonsekvensrapporten danner grundlag for kommunens vurdering af om projektet kan tillades. Påvirkninger for eksempelvis natur, flora og fauna i og omkring området og i anlægs – og driftsfasen vil blive vurderet, herunder om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse væsentlige skadelige indvirkninger.

Miljøkonsekvensrapporten og et udkast til en såkaldt VVM-tilladelse vil blive forelagt Klima- og Miljøudvalget før materialet offentliggøres i en ny offentlig høring med en varighed på minimum 8 uger. Efter den anden offentlige høring vurderes eventuelle indkomne kommentarer, hvorefter sagen igen forelægges Klima- og Miljøudvalget med henblik på endelig vedtagelse. Endelig vedtagelse forventes at kunne ske i 2025. Den beskrevne proces i Odense Kommune vil blive koordineret med plan- og miljøvurderingsprocesserne i Nordfyns Kommune

Hvis Klima- og Miljøudvalget beslutter ikke at igangsætte VVM-processen, kan det have betydning for mulighed af realisering af solcelleparken.

### **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning.

### **Bilag**

Daugstrup og Lunde Solcelleparker med kabeltilslutning- projektbeskrivelse for kabelføring

# Punkt 5: B-sag: Igangsætning af Grøn Mobilitetsplan i Skibhuskvarteret

01.30.10-G01-106-23

## Resume

Denne sag handler om omdannelsen af Skibhuskvarteret til et mere trygt, levende og grønt byområde, hvor forholdene forbedres for cyklister.

Skibhuskvarteret skal være et attraktivt byområde, hvor butikker blomstrer og det er trygt og rart at færdes særligt som fodgænger og cyklist. Skibhusvej rummer et unikt butiksliv, som skal bevares og udvikles.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget træffe beslutning omkring en række forslag til udviklingen af Skibhuskvarteret.

Forslagene skal bidrage til at skabe bedre forhold for cyklister, flere grønne mødesteder og et aktivt handelsliv i Skibhuskvarteret. Et sted hvor mange gerne vil bo og endnu flere besøge.

Samtidig skal hverdagen fungere for både erhverv og beboere, så bylivet udvikles og det fortsat er attraktivt at drive butik og virksomhed.

Forslagene er udarbejdet i samarbejde med og på anbefaling fra partnerskabet ”Vores Skibhus”, som blev etableret på baggrund af et åbent borgermøde i januar 2024. ”Vores Skibhus” har bestået af en lang række interessenter i området herunder Skibhusforeningen, borgerforeninger og skole samt et par enkeltpersoner.

Sagen indeholder dels en række forslag til midlertidige trafikale ændringer, og dels en række forslag til understøttelse af det lokale butiksliv og erhvervsliv i området.

De trafikale forslag har fokus på at skabe bedre cykelforhold og trafiksikkerhed samt flere busser til og fra Skibhuskvarteret. Konkret foreslår forvaltningerne derfor midlertidig etablering af cykelgade, bus- og cykelsluse, mobilitetszoner, styrket busforbindelse og tidsbegrænsning af parkeringsplads. Forslagene er midlertidige frem til udgangen af 2026 og skal evalueres i efteråret 2026.

De erhvervsrettede forslag indeholder en samarbejdsaftale mellem Skibhusforeningen og Odense Kommune, udviklingen af fælles kampagner og initiativer omkring understøttelse af det lokale erhvervsliv samt en analyse af de langsigtede behov for udviklingen af butikslivet i Skibhuskvarteret.

Siden slutningen af september 2024 har borgere, erhvervsliv og interessenter kunne give input til forslagene om de trafikale tiltag. På baggrund heraf foreslår forvaltningerne følgende ændringer i forslaget:

- Der indledes et erhvervssamarbejde mellem Skibhusforeningen og Odense Kommune ift. fælles kampagner samt analyser af behovet for fremtidige indsatser.
- Varelevering på Skibhusvej og fra erhvervsdrivende på Skibhusvej samt taxakørsel tillades gennem bus- og cykelslusen.

- Udvikling af trafikikkerhedstiltag for fodgængere og cyklister på Victoriagade, Døckerslundsvej og Kochsgade, hvor der kan komme mere trafik på grund af forslagene.

Klima- og Miljøudvalget har det overordnede ansvar for mobilitetsplanlægning, herunder Grøn Mobilitetsplan samt kollektiv trafik. By- og Kulturudvalget har ansvar for trafikikkerhed, vejmyndighed og parkering.

## **Effekt**

Et sundere Odense

Forslagene har blandt andet til hensigt at inspirere og motivere flere til at gå og cykle mere i hverdagen, hvilket vil kunne bidrage til en sundere livsstil for flere odenseanere.

En storby i vækst

Forslagene indeholder en række erhvervsrettede tiltag, der har til formål at styrke det lokale butiks- og erhvervsliv, og dermed bidrage til at erhvervslivet i Skibhuskvarteret kan vokste.

En klima- og miljøvenlig storby

Forslagene har desuden til formål at sikre bedre forhold for fodgængere og cyklister, samt bedre busforbindelser, som skal motivere flere til at transportere sig mere bæredygtigt. På den måde kan CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten i området nedbringes, og Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

## **Indstilling**

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

1. Etablering af midlertidig cykelgade på Skibhusvej mellem Skibhustorvet og Victoriagade
2. Etablering af midlertidig bus- og cykelsluse på Skibhusvej mellem Sophie Breums Vej og Oliemøllevej for at reducere gennemkørende biltrafik på Skibhusvej.
3. Etablering af midlertidig mobilitetszone på vestsiden af Skibhusvej syd for Victoriagade som beskrevet i sagen.
4. Etablering af midlertidig mobilitetszone på østsiden af Skibhusvej syd for Døckerslundsvej som beskrevet i sagen.
5. Etablering af midlertidig mobilitetszone i den yderste del af Skibhusvej ved Skibhusene som beskrevet i sagen.

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

6. Indgåelse af samarbejdsaftale mellem Skibhusforeningen og Klima- og Miljøforvaltningen om en række erhvervsrettede aktiviteter og analyse af det lokale erhvervsliv i Skibhuskvarteret.
7. Nedlæggelse af citybussen som selvstændig og gratis rute.
8. Opdeling af den nuværende rute 85 som beskrevet i sagen, samt styrkelse og sammenlægning af den nordlige del heraf med dele af citybussens nuværende rute gennem højere frekvens finansieret gennem de yderligere driftsmidler, der er afsat til styrkelsen af den kollektive trafik i budgetforlig 2024.

By- og Kulturforvaltningen indstiller til By- og Kulturudvalget, at udvalget godkender:

9. Indførelse af tidsbegrænsning på kommunal parkeringsplads mellem Damhusvej og Sophie Breums Vej som beskrevet i sagen.
10. Etablering af af- og pålæsningspladser for varelevering samt handicapparkering langs Skibhusvej. Etableringen sker under forudsætning af tilstrækkelig trafikikkerhed for cyklister, samt efter dialog med beboere og erhvervsliv om gode mulighederne for parkering i området.

## **Beslutning**

Udvalgsmedlemmerne Rune Hartung Larsen og Mark Grossmann fremstiller følgende ændringsforslag: Konservative og Venstre foreslår, at processen omkring forandringerne på Skibhusvej startes forfra med udgangspunkt i at holde Skibhusvej åben. Samtidig tages drøftelserne ud af Den Grønne Mobilitetsplan og gennemføres som en selvstændig trafikplan for området, som både tager hensyn til de bløde trafikanter, beboere og butiksdrevende, behandlet under de ansvarlige udvalg.

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rune Hartung Larsen stemmer for ændringsforslaget.

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

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer for forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rune Hartung Larsen stemmer imod forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann bruger sin standsningsret og beder om, at sagen sendes videre til afgørelse i byrådet, jf. styrelseslovens § 23.

## **Sagsfremstilling**

Grøn Mobilitetsplan blev i december 2023 godkendt af Odense Byråd som en del af Klimahandleplan 2024.

Af Grøn Mobilitetsplan fremgår det, at der skal arbejdes med forskellige greb til fredeliggørelse af større og mindre byområder i udviklingen af en Odense-model for klimavenlige byområder. Konkret fremhæves Skibhuskvarteret som et område, hvor der skal eksperimenteres med trafikal fredeliggørelse.

Formålet er at skabe klimavenlige, levende og attraktive byområder, hvor det er hurtigere og tryggere at færdes som fodgænger og cyklist. Det skal ske ved at reducere den gennemkørende trafik og give mere plads til byrum, ophold og bæredygtig transport.

Med dette formål har forvaltningerne i samarbejde med partnerskabet ”Vores Skibhus” udarbejdet en række forslag, som partnerskabet anbefaler.

”Vores Skibhus” blev etableret på baggrund af et åbent borgermøde i januar 2024, og har bestået af en lang række interessenter i området, herunder erhvervsliv, detailhandel, borgerforeninger, skole samt et par enkeltpersoner.

Forslagene indeholder dels en række midlertidige trafikale ændringer, og dels en række indsatser til understøttelse af det lokale butiks- og erhvervsliv i området.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget træffe beslutning omkring forslagene. Begge udvalg skal træffe beslutning om etablering af cykelgade, bus- og cykelsluse samt mobilitetszoner og grønne mødesteder. Udvalgene træffer beslutning om emner indenfor egne kompetenceområder. Klima- og Miljøudvalget har således ansvaret for mobilitetsplanlægning, herunder Grøn Mobilitetsplan samt kollektiv trafik. By- og Kulturudvalget har ansvaret for trafiksikkerhed, vejmyndighed og parkering.

#### Inddragelse og ændringer i forslagene

Fra offentliggørelsen af forslagene den 26. september 2024 til den 10. oktober 2024 har interessenter desuden kunne give input og bemærkninger til forslaget på dialogportalen, Klima- og Miljøforvaltningen har afholdt møde med erhvervslivet i området og afholdt en række åbne byvandring.

Forvaltningerne er meget opmærksomme på, at særligt de lokale erhvervsdrivende i området er meget bekymrede for konsekvenserne ved de trafikale ændringer i området. Herunder særligt i forhold til adgangsvejene til deres butikker i bil, mulighederne for parkering samt forholdene for varelevering fremadrettet.

Herudover er forvaltningerne meget opmærksomme på, at flere beboere har udtrykt bekymring med hensyn til udviklingen i trafiksikkerheden på særligt Victoriagade, Døckerslundsvej og Kochsgade.

På baggrund af de indkomne input fra borgere og erhvervsliv anbefaler forvaltningerne derfor en række ændringer i forslaget. Ændringerne består i:

- Der indledes et erhvervssamarbejde med butikkerne på Skibhusvej med henblik på kampagner om adgangsveje og parkeringsmuligheder ved butikkerne, samt aktiviteter og events på Skibhusvej. Herudover udarbejdes en analyse af Skibhusvej som handelsegade med fokus på anbefalinger til konkrete aktiviteter både på kort og lang sigt.
- Under forudsætning af tilstrækkelig trafiksikkerhed for cyklister, etableres der af- og pålæsningspladser for varelevering samt handicapparkering langs Skibhusvej. Herudover går forvaltningerne i dialog med beboere og

erhvervsliv om gode mulighederne for parkering i området.

- Varelevering på Skibhusvej og fra erhvervsdrivende på Skibhusvej samt taxakørsel tillades gennem bus- og cykelslusen.
- Der afsættes midler til senere tiltag i forhold til at sikre bedre trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister på Victoriagade, Døckerslundsvej og Kochsgade, hvor der kan komme mere trafik på grund af forslagene.

Forvaltningerne vil desuden efter denne sag fortsætte dialogen med erhvervsdrivende og beboere i området i forhold til at sikre en balance i de konkrete løsninger mellem hensyn til parkering og varelevering samt trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere.

Nedenfor gennemgås først forslagene til erhvervsrettede tiltag, herefter forslagene til midlertidige trafikale ændringer. Afslutningsvis følger en gennemgang af input fra inddragelsesprocessen.

### Forslag til erhvervsrettede tiltag

Med denne sag foreslår forvaltningerne en række erhvervsrettede tiltag, der har til formål at understøtte det lokale erhvervs- og butiksliv i Skibhuskvarteret.

### Samarbejdsaftale med Skibhusforeningen

Forvaltningerne er meget bevidste om, at de foreslåede ændringer kan afføde utryghed hos det lokale erhvervsliv og usikkerhed omkring adgangsforhold for kunder på Skibhusvej.

Forvaltningerne anerkender, at ændringerne risikerer at skabe et midlertidigt fald i omsætningen for butikkerne på strækningen. Klima- og Miljøforvaltningen har dog fra eksternt rådgiver fået beskrevet erfaringer fra andre byer, hvor der er iværksat tiltag for trafikale fredeliggørelse. Erfaringerne peger på, at ændringerne har givet positive eller ingen effekter for butikkernes omsætning.

Derfor vil Klima- og Miljøforvaltningen indgå en samarbejdsaftale med Skibhusforeningen, der er en forening for de lokale butikker og erhverv i Skibhuskvarteret.

Samarbejdsaftalen skal omhandle, hvordan Skibhusforeningen og Odense Kommune i samarbejde kan arbejde for at bevare og udvikle det lokale butiks- og erhvervsliv i Skibhuskvarteret.

### Kampagner om adgangsveje og betydningen af at handle lokalt

Mange butikker har udtrykt ønske om, at der i forbindelse med de trafikale ændringer udvikles en kampagne om de fremtidige adgangsveje i bil til Skibhuskvarteret.

Herudover har en række butikker også udtrykt ønske om en kampagne om vigtigheden af at handle lokalt, hvis man ønsker det lokale butiksliv.

Mange små butikker både i Odense og resten af landet er under et markant pres grundet den stigende nethandel. Nethandlen tager markedsandele fra de fysiske butikker, hvilket skaber en tendens til færre små butikker og flere store

butikker.

Derfor anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at forvaltningen bidrager til de kampagner, som butikkerne i området ønsker. Klima- og Miljøforvaltningen er ved at afklare de juridiske muligheder herfor, men anbefaler at forvaltningen indgår i dette samarbejde så vidt det er muligt.

#### Events og aktiviteter

Klima- og Miljøforvaltningens anbefaler, at forvaltningen i samarbejde med Skibhusforeningen opretter en eventpulje til at skabe aktiviteter omkring butikkerne på Skibhusvej og Skibhustorvet.

Herudover at Klima- og Miljøforvaltningen bidrager til opgradering af mere miljøvenlig julepynt i Skibhuskvarteret i de kommende måneder.

#### Analyse af det lokale butiks- og erhvervsliv

Samarbejdsaftalen skal herudover indeholde en investering i en fælles analyse af butiks- og erhvervslivet på Skibhusvej, og hvilke behov der er for at understøtte butikslivet på kort og lang sigt.

#### Direkte kontakt mellem erhvervslivet i Skibhus og Klima- og Miljøudvalget

Herudover er det Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at Skibhusforeningen hvert halvår inviteres til foretræde for Klima- og Miljøudvalget. Formålet er at sikre en direkte kontakt mellem erhvervslivet i området og det politiske niveau med henblik på at sikre et effektivt samarbejde om udviklingen af området.

#### Forslag til midlertidige trafikale ændringer med henblik på et mere trygt, levende og grønt Skibhus

Skibhuskvarteret består overordnet set af i omegnen af 13.000 beboere samt 2.000 erhverv på begge sider af Skibhusvej som gennemgående vejstrækning. Der kører dagligt ca. 8.000 biler gennem den sydlige del af Skibhusvej, hvoraf over halvdelen er gennemkørende uden ærinde i kvarteret.

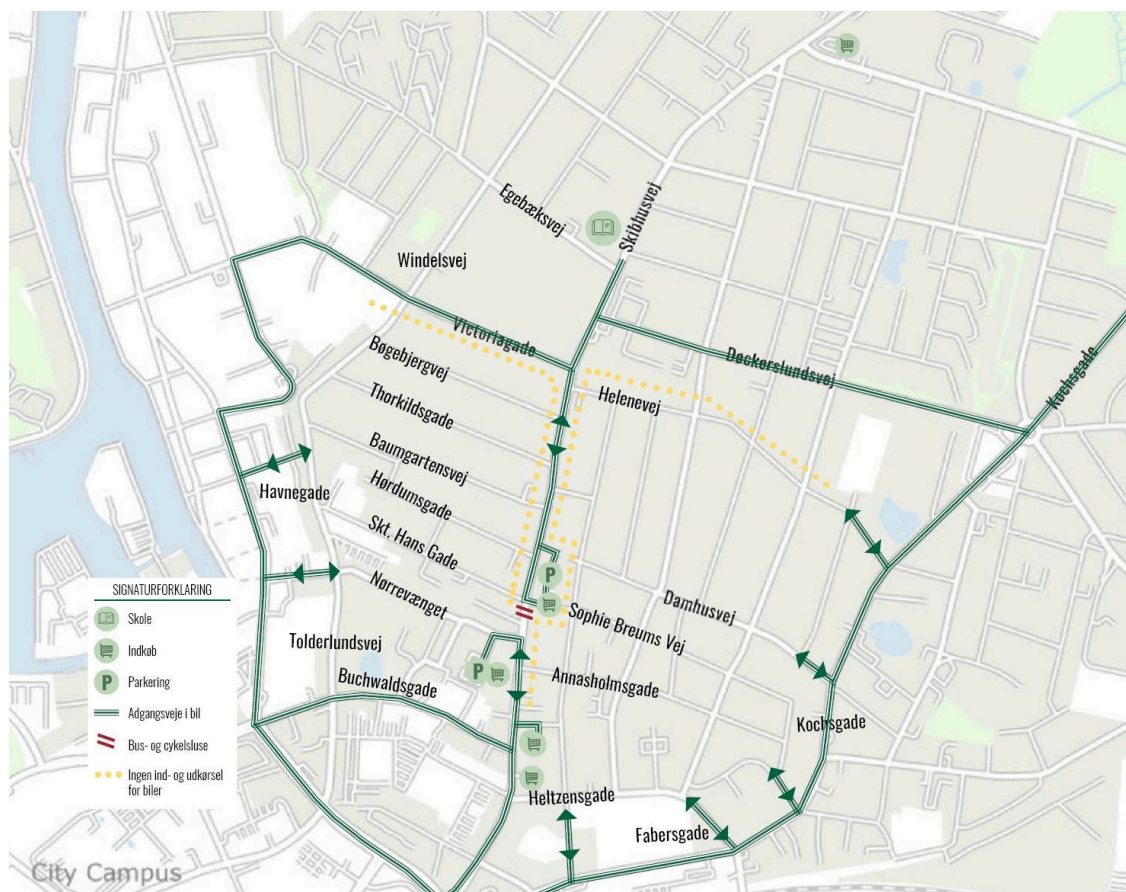
Der har gennem en årrække været et stærkt ønske om at forbedre trafiksikkerheden for særligt cyklister på Skibhusvej. Herudover at begrænse den gennemkørende trafik uden ærinde, så området kan bevare sit levende butiksliv. Det har derfor været en del af udgangspunktet for udviklingen af forslagene.

Forslagene fokuserer primært på strækningen mellem Annasholmsgade og Victoriagade, da det er denne strækning, der i dag ikke har særskilt cykelsti.

Nedenfor fremgår kort over området og herefter gennemgås de enkelte dele af forslagene. Først gennemgås forslag om cykelgade og bus- og cykelsluse, herefter mobilitetszoner, højere frekvens på busruten fra Skibhusene til centrum og sammenlægning af busruten med Citybussen og afslutningsvis tidsbegrænsning af parkeringspladsen mellem Sophie Breums Vej og Damhusvej.

Forslagene er midlertidige frem til udgangen af 2026 og skal evalueres i efteråret 2026.

## Kort over mobilitetszoner og adgangsveje i bil



### Cykelgade skal skabe bedre forhold for cyklister

Strækningen på Skibhusvej mellem Annasholmsgade og Victoriagade opleves i dag som særligt utryk for mange cyklister. Dette skyldes dels at der ikke er adskilt cykelsti på strækningen og dels en markant trafikmængde gennem strækningen.

Det er et grundlæggende vilkår på strækningen, at vejbredden ikke giver plads til både cykelsti og dobbeltrettet biltrafik. Hvis der skal bibeholdes dobbeltrettet biltrafik, er det derfor ikke muligt at forbedre forholdene for cyklister gennem etablering af cykelsti.

Derfor indstiller forvaltningerne til, at strækningen i stedet omdannes til en cykelgade med henblik på at forbedre forholdene for cyklister.

### Bus- og cykelsluse skal reducere gennemkørende trafik

Cykelgader fungerer kun, når der er ca. lige så mange biler som cyklister, og når hastigheden på strækningen følger cyklisternes fart. Der er i dag en væsentlig biltrafik på strækningen, herunder en markant gennemkørende trafik uden ærinde på Skibhusvej.

Det er derfor nødvendigt at begrænse biltrafikken på strækningen, for at cyklisternes trafiksikkerhed er tilstrækkelig. Samtidig ønsker forvaltningerne at fastholde tilgængeligheden til alle butikker på Skibhusvej i bil og for varelevering.

På den baggrund foreslår forvaltningerne at etablere en skiltet bus- og cykelsluse mellem Oliemøllevej og Sophie Breums Vej.

En bus- og cykelsluse er nødvendig for at reducere den gennemkørende trafik tilstrækkeligt samtidig med at adgangen til alle dele af Skibhusvej i bil bibeholdes. Varelevering på Skibhusvej og fra erhvervsdrivende på Skibhusvej samt taxakørsel tillades gennem bus- og cykelslusen.

Konkret gør bus- og cykelslusen, at det kun er busser, cyklister og fodgængere samt begrænset erhvervskørsel, som kan køre gennem denne del af Skibhusvej. Redningskøretøjer vil desuden være undtaget.

Bus- og cykelslusen er placeret mellem Oliemøllevej og Sophie Breums Vej efter dialog med erhvervslivet i området og for at sikre, at der fortsat er adgang i bil til butikkerne på Skibhusvej. Med placeringen af slusen her sikres det, at der er fuld adgang i bil til parkeringspladsen ved Rema 1000 og parkeringspladsen ved Kvickly.

### Bedre busbetjening på Skibhusvej

Et centralt element i forslaget er, at der skal være en bedre busbetjening på Skibhusvej. Derfor foreslår Klima- og Miljøforvaltningen, at rute 85 der i dag kører på Skibhusvej opdeles i to.

Den nordlige del af ruten, som kører på Skibhusvej sammenlægges med citybusruten. Det betyder, at bussen fra Skibhusene fremadrettet kører til Odense Banegårdscenter og videre til Skt. Anne Plads og Klingenberg ved Magasin og retur samme vej. Herudover sættes frekvensen for denne rute op, så ruten vil køre:

- hver 10. minut på hverdage fra kl. 7.00-18.00.
- hver 20. minut aften og weekend.

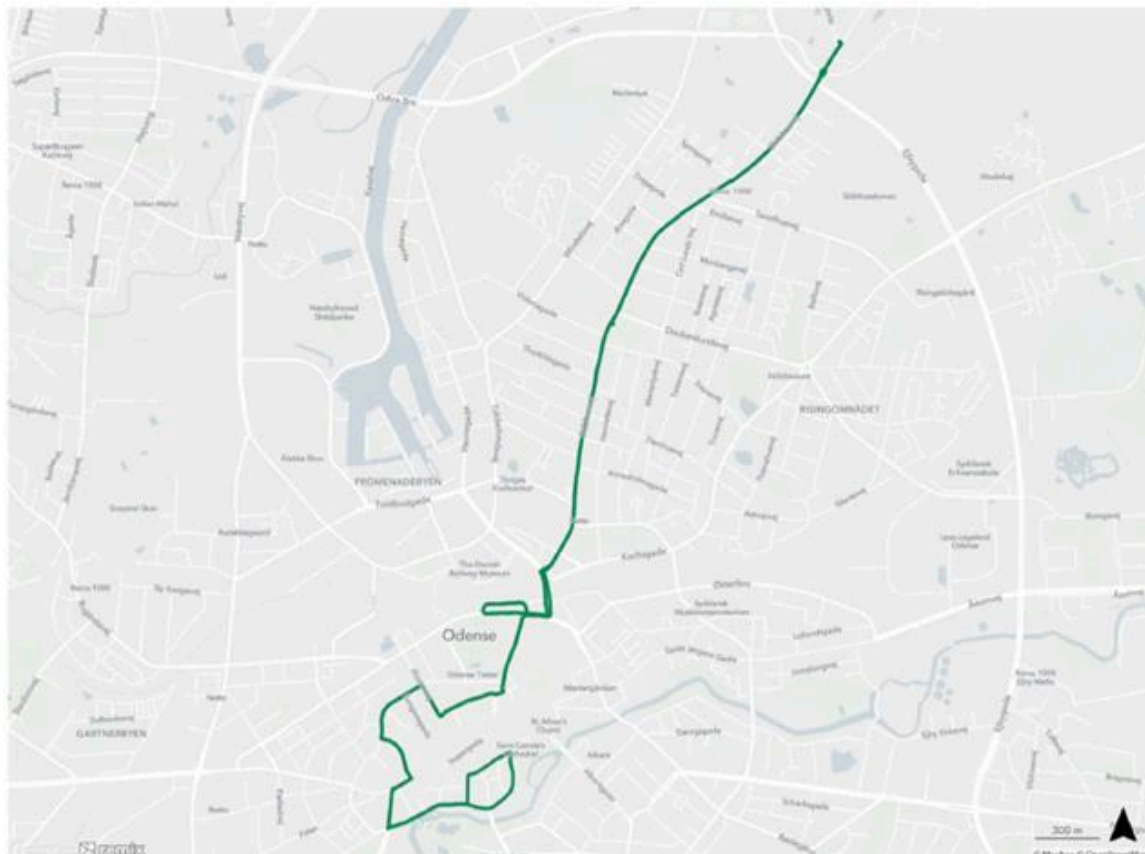
Der køres med almindelige busser, så kapacitet i hver enkelt bus samt tilgængeligheden i kørestol er den samme som i dag.

Med dette forslag nedlægges den eksisterende gratis citybus. Dette bidrager til en årlig driftsbesparelse, som reinvesteres i den nye busrute mellem Skibhusene til Klingenberg. Med denne løsning sikres en sammenkobling mellem Skibhuskvarteret og bymidten inkl. Skt. Anne Plads og Klingenberg med flere afgange og en busrute mellem den tidligere citybus' stoppesteder med flest af- og påstigere, hvor det også er muligt for kørestolsbrugere og borgere med rollator at benytte bussen i fremtiden.

Den sydlige del af den nuværende busrute 85 fra banegården til Højby vil være en selvstændig rute med samme frekvens som i dag.

Busstoppestederne på Skibhusvej ved Annasholmsgade bliver flyttet ca. 50 meter sydpå, så busstoppestederne er tættere ved fodgængerovergangen til Skibhustorvet.

Kort over den nye nordlige busrute mellem Skibhusene og Klingenberg



#### Mobilitetszoner og grønne mødesteder på hver side af Skibhusvej

Forvaltningerne anbefaler, at der laves begrænsninger for ind- og udkørsel i bil til Skibhusvej med henblik på at fredeligøre de tilstødende boligveje.

Ved etablering af en cykelgade og bus- og cykelsluse er der en risiko for smutvejskørsel, hvor biler benytter de tilstødende boligveje for at komme gennem kvarteret. Dette vil belaste boligvejene, og kan gøre det utrygt for bløde trafikanter på disse veje. Ved at etablere mobilitetszoner på øst- og vestsiden af Skibhusvej sikres det, at der ikke opleves udfordringer med smutvejskørsel. Samtidig vil mere gennemkørende trafik blive ledt uden om Skibhusvej og de mindre tilstødende villaveje.

#### Mobilitetszone vest for Skibhusvej

Forslaget indeholder konkret begrænsning i ind- og udkørsel til Skibhusvej for privatkøretøjer (renovation og redningskøretøjer undtaget) til og fra:

- Bøgebjergvej
- Thorkildsgade
- Baumgartensvej
- Hørdumsgade
- Sankt Hans Gade

Samt etablering af ”grønt mødested” på Windelsvej ud mod Victoriagade ud for Solgårdens Børnehus. Dette vil samtidig betyde, at Windelsvej lukkes ud mod Victoriagade på syd siden ved Solgården Børnehus.

#### Mobilitetszone og grønne mødesteder øst for Skibhusvej

Herudover etablering af ”Grønne mødesteder” ved fysisk lukning for al motoriseret trafik ud mod Skibhusvej fra:

- Helenevej
- Thorbeksgade
- Annasholmsgade
- Samt etablering af grønt mødested hvor Sophie Breums Vej møder Henriettevej (på vestsiden)

Samt ind- og udkørselsforbud til og fra Døckerslundsvej fra (renovation og redningskøretøjer undtaget):

- Marienlystvej
- Teisensvej
- Mosegårdsvej (kun syd for Døckerslundsvej)

#### Mobilitetszone ved Skibhusene

Herudover foreslår forvaltningerne, at der etableres en mobilitetszone i den yderste del af Skibhusvej ved Skibhusene. Zonen består konkret af ind- og udkørselsforbud mod Havnegade fra Bågøgade og Færgevej.

#### Kort over mobilitetszone ved Skibhusene



#### Trafiksikkerhed i forbindelse med ændringerne

Formålet med hele projektet er at skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister i Skibhuskvarteret.

Derfor er forvaltningerne også opmærksomme på, at mobilitetszonerne vil betyde øget trafik på særligt Havnegade og Kochsgade, som dagligt krydses af skolebørn. Herudover er forvaltningerne meget opmærksomme på de bekymringer omkring øget trafik på Victoriagade og Døckerslundsvej, der er kommet til udtryk i inddragelsen.

På den baggrund vil forvaltningerne indarbejde tiltag med henblik på at bibeholde sikker skolevej over Kochsgade samt trafiksikkerhedstiltag på Victoriagade og Døckerslundsvej i den konkrete projektering af forslagene. De konkrete

løsninger hertil vil fremgå af den endelige projektering, og blive udviklet i samarbejde med lokalområdet.

### Grønne mødesteder

Formålet med de grønne mødesteder er at give mere plads til byliv, fællesskab og grønt i området. Mødestederne kan eksempelvis indeholde træer, bænke, borde eller mindre legepladser, hvis der er plads nok hertil.

På den måde styrker de grønne mødesteder mulighederne for at opholde sig mere i området, skabe bekendtskaber i lokalområdet og små åndehuller for beboere og besøgende.

Hvis udvalgene godkender etablering af grønne mødesteder, vil Klima- og Miljøforvaltningen igangsætte lokale inddragelsesforløb omkring udformningen af mødestederne. Disse processer vil være målrettet og tilpasset de nærmiljøer, hvor mødestederne bliver etableret.

### Ændringer af parkeringsforhold i området

#### Omdannelse af kantstensparkering

Under forudsætning af tilstrækkelig trafiksikkerhed for cyklister, etableres der af- og pålæsningszoner for varelevering og handicapparkering langs Skibhusvej. Herudover går forvaltningerne i dialog med beboere og erhvervsliv om gode mulighederne for parkering i området.

#### Tidsbegrænsning af parkeringsplads

Butikkerne på Skibhusvej har udtrykt stor bekymring i forhold til omdannelse af kantstensparkeringspladser på Skibhusvej.

Forvaltningerne har derfor været i tæt dialog med butikkerne om muligheden for at tidsbegrænse parkeringspladsen mellem Damhusvej og Sophie Breums Vej. Pladsen er i dag uden betaling, og kun 5 af 50 pladser er med tidsbegrænsning.

Tidsbegrænsning af alle pladserne i butikkernes åbningstid kan modvirke langtidsparkering og dermed give bedre mulighed for, at handlende i området kan finde parkering.

Den konkrete løsning i forhold til tidsbegrænsningen udformes med inddragelse af Skibhusforeningen og vil fokusere på butikkernes åbningstid. Forvaltningerne vil desuden følge konsekvenserne heraf i forhold til parkering på de omkringliggende veje.

#### Udarbejdelse af forslaget i samarbejde med ”Vores Skibhus”

Odense Kommune inviterede i januar 2024 til åbent online informationsmøde omkring det kommende projekt i Skibhuskvarteret. Efter mødet kunne alle interesserede melde sig til et partnerskab omkring udviklingen af Skibhuskvarteret.

Alle der udviste interesse blev en del af partnerskabet ”Vores Skibhus”, som i samarbejde med Klima- og Miljøforvaltningen siden har arbejdet på det konkrete forslag til fredeliggørelsen af området og har anbefalet ovenstående forslag til midlertidige trafikale ændringer i området.

Partnerskabet består af repræsentanter fra:

- Skibhusforeningen (2 pladser)
- Trafikgruppen (borgergruppe med interesse for trafik)
- Kvickly
- Gadeforeningen Thorkildsgade
- Den selvejende børneinstitution Svanegården
- Gadeforeningen Bøgebjergvej
- Sct. Hans skole
- Facebookgruppen ‘Os på Henriettevej’
- De røde huse og Nøddeboparken
- Området nord for Sct. Hans skole
- Ejerforeningen Sandhusvænget
- Gentgruppen (borgergruppe, har været en tur til byen Gent)
- Grundejerforeningen Skibhusene
- Interesserede enkeltpersoner fra Skibhuskvarteret

Partnerskabet har fra februar til september 2024 afholdt 10 møder med fokus på udviklingen af et forslag til fredeliggørelse af Skibhuskvarteret.

Ønsker fra borgerinddragelsen i Skibhuskvarteret

Fra februar til september 2024 har Klima- og Miljøforvaltningen afholdt en række borger-rettede aktiviteter med henblik på at indsamle input til udviklingen af Skibhuskvarteret.

På baggrund af disse aktiviteter har Klima- og Miljøforvaltningen noteret følgende ønsker fra lokalområdet til udviklingen af Skibhuskvarteret:

- Flere mødesteder i bydelen
- Flere events
- Mere grønt
- Tryggere forhold for cyklister
- Bedre bustrafik
- Parkeringsmuligheder er vigtige
- Bænke, grønt mv. skal passes, så det ser pænt ud.

Inddragelse af borgere, erhverv og interessenter i området om forslaget

Torsdag den 26. september 2024 offentliggjorde Klima- og Miljøforvaltningen forslag til trafikal fredeliggørelse af Skibhuskvarteret ved et åbent online borgermøde.

Nedenfor følger en opsamling på den efterfølgende inddragelse af borgere, erhverv og interessenter i området. I bilag findes en uddybende opsamling af de enkelte dele heraf samt høringssvar fra erhvervsdrivende i Skibhuskvarteret, beboere på Victoriagade, Handicaprådet og Ældrerådet.

Fredag den 25. oktober 2024 afleverede en gruppe erhvervsdrivende 1.866 underskrifter til borgmester, Peter Rahbæk Juel. Gruppens høringssvar og underskrifterne indsamlet under nedenstående ordlyd er vedlagt som bilag:

”Er du også utilfreds med, at kommunen vil gennemtvinge lukningen af Skibhusvej for biler og de medfølgende omkørsler, som vil lægge et ekstra stort pres på de allerede belastede sideveje? Skriv under her og vis din støtte til en bedre løsning, der tager hensyn til både bilister, cyklister og det lokale erhvervsliv!”

#### Inddragelse gennem dialogportalen

I forlængelse af offentliggørelsen er alle interesserede blevet inviteret til at give bemærkninger til forslaget på dialogportalen. Omkring 100 borgere har deltaget i debatten på dialogportalen, og nedenfor er de mest gennemgående input opridset. I bilag 1 findes en nærmere gennemgang af input og kommentarerne ift. de enkelte dele af forslaget.

#### Opbakning til bedre forhold til cyklister

Flere giver udtryk for stor opbakning til formålet om at forbedre forholdene for cyklister på Skibhusvej, da de oplever en stor utryghed ved den nuværende udvikling. Særligt er der opbakning til at forsøge at begrænse den gennemkørende trafik på Skibhusvej.

#### Bekymring for de erhvervsdrivende i området

Flere giver udtryk for bekymring i forhold, hvorvidt de foreslåede tiltag vil påvirke de erhvervsdrivende og butikkerne i Skibhuskvarteret negativt.

#### Inddragelse gennem møde med lokale erhvervsdrivende

Torsdag den 26. september 2024 afholdt Klima- og Miljøforvaltningen åbent informationsmøde for erhvervsdrivende i Skibhuskvarteret.

Formålet med mødet var, at interesserede erhvervsdrivende kunne blive informeret omkring forslaget og stille spørgsmål hertil. På mødet deltog 11 erhvervsdrivende fra området.

De deltagende var særligt bekymrede i forhold til de fremtidige adgangsveje for deres kunder, og om dette ville få betydning for deres omsætning.

#### Inddragelse gennem byvandring

Formålet med byvandringerne var at informere interesserede om forslaget og besvare diverse spørgsmål.

De mest gennemgående tendenser i spørgsmålene på byvandringerne var i forhold til ændringerne på konkrete gader, et ønske om bedre forhold for cyklister og en bekymring for, hvorvidt ændringerne implementeres udelukkende gennem skiltning. Herudover gav enkelte udtryk for bekymring ift. øget parkering på sidegaderne til Skibhusvej, samt et ønske om beboerlicens i kvarteret.

Inddragelse gennem foretræde ved det lokale erhvervsliv

Klima- og Miljøudvalget inviterede en række lokale erhvervsdrivende fra Skibhuskvarteret til foretræde for udvalget på mødet den 8. oktober 2024.

Formålet med foretrædet var, at de erhvervsdrivende kunne give udtryk for deres bekymringer i forhold til forslagene om trafikale ændringer i Skibhuskvarteret.

De er erhvervsdrivende gav særligt udtryk for bekymring i forhold til, hvorvidt deres kunder havde mulighed for at tilgå deres butikker i bil. Ved foretrædet afleverede de lokale erhvervsdrivende et høringssvar, som er vedlagt som bilag 2.

Videre proces

Såfremt udvalgene godkender ovenstående forslag, vil forvaltningerne igangsætte implementeringen heraf.

Med hensyn til det erhvervsrettede spor indeholder dette indgåelse af samarbejdsaftale med Skibhusforeningen, samt juridisk afklaring af mulighederne i samarbejdet.

For de midlertidige trafikale ændringer indeholder udvalgenes godkendelse, at der opstartes den egentlige projektering af elementerne i forslagene.

De midlertidige trafikale ændringer forventes at være etableret i løbet af foråret 2025.

Herudover vil Klima- og Miljøforvaltningen fortsætte dialogen med Sct. Hans Skole omkring udarbejdelsen af en fodgænger- og cykelzone omkring skolen. Når der forelægger et konkret forslag hertil, vil Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget blive forelagt en konkret sag herom.

## **Økonomi**

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

Sagen finansieres af anlægsrammen til Grøn mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget. Der er i tidligere sag på By- og Kulturudvalget den 13. marts 2024 og på Klima- og Miljøudvalget den 29. august 2023 og den 13. marts 2024 frigivet midler til projektet i Skibhuskvarteret, hvoraf der resterer 3,0 mio. kr. under Klima- og Miljøudvalget og 2,0 mio. kr. under By- og Kulturudvalget. Disse midler vil blive anvendt til det videre arbejde med borger- og interessentinddragelse omkring den konkrete udformning af grønne mødesteder og trafiksikkerhedstiltag, det videre arbejde med projektering samt til igangsætning af erhvervssporet og kan anvendes til anlæg.

Disse midler vil blive anvendt til det videre arbejde med borger- og interessentinddragelse omkring den konkrete udformning af grønne mødesteder og trafiksikkerhedstiltag, det videre arbejde med projektering samt til igangsætning af erhvervssporet og kan anvendes til anlæg.

Den endelige projektering udestår og har afventet den politiske beslutning vedr. projektets udformning. På baggrund af denne sag går forvaltningerne i gang med projekteringen, hvorefter den endelige anlægssum kendes.

Forud for denne beslutningssag er der foretaget et anlægsoverslag, som skønner at projektet vil koste 11,0 mio. kr. i anlæg og 1,6 mio. kr. årligt i afledt drift i en 2-årig periode. Dette er under forudsætning af beregnet afledt drift med 15 % af anlægssummen.

Forventningen er således en samlet anlægssudgift på 14,2 mio. kr. til projektet i Skibhuskvarteret, inkl. finansiering af den afledte drift indenfor anlægssummen sfa. at projektet er af midlertidig karakter. Udover allerede frigivet midler fra tidligere sager, finansieres restudgifter inden for rammen af ”Grøn Mobilitetsplan - KMU”, hvilket bringes i en særskilt byrådssag, så snart den konkrete udformning af grønne mødesteder og trafikikkerhedstiltag med videre kendes.

### Styrkelsen af busdriften

Citybussen har en bruttoudgift på 2,1 mio. kr. årligt, hvilket ved ændringerne kan reinvesteres i den fremtidige nordlige rute mellem Skibhus og Klingenberg.

Bruttoudgiften på den nordlige del af rute 85 er 8,4 mio. kr. Sammenlagt med bruttoudgiften fra citybussen, vil der være mulighed for at investere 10,5 mio. kr. i den nye nordlige rute.

Den nye nordlige rute med den i sagsfremstillingen beskrevne frekvens koster 23 mio. kr. i bruttoudgift, hvilket forventes at blive 18 mio. kr. i nettoudgift. Der er derfor behov for en ekstra investering på 7,5 mio. kr. for at finansiere den nye nordlige rute i projektperioden i 2025 og 2026. Finansieringen hertil findes i midlerne fra bevillingen ”Styrkelse af kollektiv trafik gennem busdrift” fra Budget 2024 med engangsmidler på i alt 20,0 mio. kr. Hvis opgraderingen af ruten skal gøres permanent efter den to-årige periode, skal der findes finansiering til en varig løsning. Dette vil indgå i den politiske behandling på baggrund af evalueringen af hele projektet i Skibhuskvarteret ultimo 2026.

Den tilbageværende rute 85 (OBC-Højby) vil koste 9,9 mio. kr. i netto.

## **Bilag**

BILAG 1, Opsamling på demokratisk samtale V4

BILAG 2, Høringssvar - Erhvervslivet i Skibhus

BILAG 3, Høringssvar - Beboere på Victoriagade

BILAG 4, Høringssvar Handicaprådet - Omdannelse af Skibhuskvarteret

BILAG 5, Ældrerådets Høringssvar - Fremtidens grønne Skibhuskvarter

BILAG 6, Høringsbrev og underskrifter

## **Punkt 6: D-sag: Foretræde fra repræsentanter fra partnerskabet i Vores Skibhus**

01.30.10-G01-106-23

### **Resume**

Repræsentanter fra partnerskabet "Vores Skibhus" vil give Klima- og Miljøudvalget deres perspektiver og input til fremtidens skibhuskvarter.

Foretrædet skal ses i forlængelse af forslaget om at etablere en mobilitetszone i Skibhuskvarteret med blandt andet cykelgade, flere busser og færre gennemkørende biler på Skibhusvej uden ærinde i området. Klima- og Miljøforvaltningen præsenterede forslaget på et digitalt informationsmøde den 26. september 2024.

På udvalgs mødet den 8. oktober 2024 havde repræsentanter fra Skibhusforeningen samt repræsentanter fra erhvervslivet på Skibhusvej et tilsvarende foretræde.

Forslaget behandles i Klima- og Miljøudvalget i indeværende møde og i By- og Kulturudvalget den 30. oktober 2024.

### **Beslutning**

Orientering givet.

## **Punkt 7: D-sag: Miljø- og klimabelastning fra landbrug i Odense Fornyet behandling**

01.30.10-P15-2-23

### **Resume**

Sagen var forelagt på udvalgets møde den 24. september 2024 og den 8. oktober 2024 og blev ved begge møder udsat. Sagen forelægges herefter på ny.

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

Landbruget udgjorde ca. 5 % af CO<sub>2</sub>-udledningerne i Odense i klimaregnskabet for 2023, mens landbrugets udledninger i 2030 forventes at udgøre ca. 11 % af udledningerne.

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

### **Beslutning**

Orientering givet.

## **Punkt 8: D-sag: Aktuelle sager**

01.30.00-G01-137-23

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.