

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 04-02-2025**

**Mødedato** Tirsdag d. 04. februar 2025 kl. 08:30

**Mødested** (Udvalgsværelset)

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Gebyr for affaldstilsyn på virksomheder.....	4
B-sag: Projektgodkendelse af varmforsyning til Novo Nordisk Site TI.....	7
B-sag: Forslag til § 25-tilladelse (VVM) for kabeltrace til Fraugde Transformerstation.....	11
B-sag: Bevarelse af parkeringspladser langs Sdr. Boulevard.....	16
B-sag: Beslutning om styrkelse af kollektiv trafik mellem Bellinge og OBC.....	19
Lukket: B-sag: Proces for udbud af bybusser i Odense.....	22
C-sag: Drøftelse af første etape af serviceeftersyn af bybusserne i Odense.....	23
C-sag: Drøftelse om igangsættelse af storskala test af elcykler og elladcykler.....	25
D-sag: Udledninger og reduktionstiltag i scope 3.....	30
D-sag: Aktuelle sager.....	31

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A26-12-24

## **Resume**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 4. februar 2025.

## **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

## Punkt 2: Gebyr for affaldstilsyn på virksomheder

07.17.00-K09-1-25

### Resume

Denne sag handler om fastsættelsen af nyt gebyr for affaldstilsyn i Odense Kommune, gældende for 2025.

Ny lovgivning på affaldsområdet medfører, at kommunerne skal styrke tilsynet med virksomheders affaldshåndtering. Virksomhederne skal betale et særligt gebyr for det kommunale tilsyn.

Miljøstyrelsen udpeger de konkrete virksomheder og brancher, som kommunen skal lave tilsyn på.

I 2025 skal kommunen gennemføre ca. 270 affaldstilsyn, hvoraf ca. halvdelen af tilsynene vil være tilknyttet de i forvejen lovpligtige tilsyn på virksomheder og landbrug.

Affaldstilsynsgebyret skal dække alle omkostninger forbundet med tilsynet ud fra "forureneren betaler-princippet".

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller at indføre et gebyr på 770 kr. pr. time, baseret på beregninger af de forventede omkostninger ved tilsynsopgaven.

### Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Sagen handler om at styrke tilsynet med virksomhedernes sortering og håndtering af affald. Der er særlig fokus på at sikre, at affald egnet til materialenyttiggørelse ikke bliver sendt til forbrænding og på den måde mindske udledningen af CO2. Sagen understøtter dermed målet om klimaneutral 2030 og effektmålet om en klima- og miljøvenlig storby.

### Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender, at gebyret for tilsyn med virksomheders affaldshåndtering (Affaldstilsynsgebyret) i 2025 fastsættes til 770 kr. pr. time. Beløbet er uden moms.

### Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

### Sagsfremstilling

Med Miljø- og Ligestillingsministeriets udstedelse af bekendtgørelse om affaldstilsyn af 22. november 2024 (affaldstilsynsbekendtgørelsen) er det besluttet, at kommunerne skal styrke tilsynet med virksomheders affaldshåndtering, og at virksomhederne skal betale et særligt gebyr herfor.

Denne sag handler om fastsættelsen af Odense Kommunes gebyr for affaldstilsyn for 2025.

Hvad er styrket affaldstilsyn?

I affaldstilsynsbekendtgørelsen og i en række tilhørende guides fra Miljøstyrelsen fastlægges, hvad et affaldstilsyn skal bestå af. I hovedtræk skal kommunerne føre fysisk tilsyn med virksomheders sortering og håndtering af affald, med særlig fokus på at affald egnet til materialenyttiggørelse ikke bliver sendt til forbrænding.

Miljøstyrelsen udpeger virksomhederne

Det er Miljøstyrelsen, der udpeger de virksomheder, som kommunen skal lave tilsyn på. Herunder udpeger Miljøstyrelsen visse brancher eller kategorier af virksomheder, og hvilket antal af disse, som kommunen skal udføre affaldstilsyn på. Udvalgte brancher kan fx være restauranter, supermarkeder, kontorer eller frisører.

Kommunerne må derudover kun føre (gebyr-betalt) affaldstilsyn med virksomheder, når det er påkrævet, for at sikre overholdelse af affalds- og miljøregler.

Omfang af opgaven

Odense Kommune skal i 2025 udføre affaldstilsyn med 136 virksomheder, som er tilknyttet de i forvejen lovpligtige tilsyn med miljøgodkendte virksomheder. Det skal ske i forbindelse med de normale basis-miljøtilsyn (inkl. på landbrug). Derudover har Miljøstyrelsen meldt ud, at Odense Kommunes skal føre tilsyn med 132 øvrige virksomheder i 2025. Miljøstyrelsen forventer at udpege øvrige virksomheder i januar 2025.

Affaldstilsyn i forbindelse med basismiljøtilsyn - 132 virksomheder

Klima- og Miljøforvaltningen forventer, at de affaldstilsyn, som udføres i sammenhæng med de i forvejen lovpligtige miljøtilsyn, kun vil betyde en mindre grad af merarbejde i forhold til nuværende praksis. Miljøtilsynet har nemlig hidtil også omfattet et mindre affaldstilsyn, der har været opkrævet ét samlet gebyr for. Det nye er, at tilsynet nu adskilles i en affaldsdel og øvrige miljøforhold, samt at der skal kigges nærmere på virksomhedens affaldsdata. Desuden skal affaldstilsynet registreres og faktureres særskilt, hvorfor virksomhederne fremadrettet vil modtage to fakturaer i forbindelse med basis-miljøtilsynet.

Affaldstilsyn for øvrige virksomheder - 136 virksomheder

For affaldstilsynene på de øvrige 132 virksomheder (i 2025), vil det blive oplevet som noget nyt, idet disse virksomheder for langt hovedparten ikke tidligere har været underlagt tilsyn fra miljømyndigheden. Odense Kommune har kun i beskedent omfang udført denne slags affaldstilsyn, da det ikke har været lovreguleret. Desuden har der ikke tidligere været pålagt en gebyropkrævning for udførelsen af affaldstilsyn.

Odense Kommune har dog udført en hel del affaldstilsyn i forbindelse med nedrivnings-, bygge- og anlægsprojekter. Det er endnu ikke klart, i hvilket omfang de nye regler ændrer på denne praksis.

Gebyret

Affaldstilsynsgebyret skal i henhold til det EU-retlige ”forureneren betaler-princip” dække alle de omkostninger, der er forbundet med tilsynet, herunder forberedelse, opfølgning, rapportering, IT og transportudgifter.

Klima- og Miljøforvaltningen foreslår et gebyr på 770 kr. pr. time, hvor der faktureres pr. påbegyndt kvarter. Forvaltningen vurderer, at gebyret ligger på niveau med andre kommuner. Forvaltningen har fået oplyst foreløbige

affaldstilsynsgebyrer fra 8 andre kommuner, som ligger på ca. 600 til ca. 1.000 kr. i timen.

Gebyret foreslås på baggrund af en beregning af de forventede omkostninger.

Klima- og Miljøforvaltningen skønner, at et affaldstilsyn vil tage 3,5 time i gennemsnit inkl. forberedelse, opfølgning og rapportering, dog afhængig af sagens kompleksitet.

Den ressourcemæssige belastning vil derfor blive fulgt tæt. Med denne nye opgave har lovgiver samtidig med den nye affaldsbekendtgørelse af 30. december 2024 frataget kommunernes opgave med at klassificere affald, som er overgået til Miljøstyrelsen pr. 1. januar 2025.

## **Økonomi**

Den nye lovgivning medfører, at Odense Kommunes personalemæssige ressourceforbrug og administrationsudgifter i forbindelse med indførelsen af det styrkede affaldstilsyn med erhvervsaffald, vil blive dækket af gebyret.

Denne sag vil ikke påvirke Odense Kommunes kassebeholdning.

# **Punkt 3: B-sag: Projektgodkendelse af varmforsyning til Novo Nordisk Site TI**

13.03.01-P19-5-24

## **Resume**

Der skal med denne sag tages stilling til om projektforslaget fra Novo Nordisk om varmforsyning af Novo Nordisk Site TI (lokalplanområde 4-1083) skal godkendes.

Varmeforsyningen leveres fra en Energy Hub. Energy Hubben er det areal hvor Novo Nordisks energiproduktionsfaciliteter er samlet. Udover varme, skal den forsyne hele området med elektricitet, køling og nødstrøm. Energy Hubben forventes opført i 5 etaper i perioden frem til 2035.

Projektet har været i høring hos Gartnernes Fjernvarmforsyning i Odense Nord, Kerteminde Forsyning, Fjernvarme Fyn A/S, Energinet og Vores Elnet. Både Gartnernes Fjernvarmforsyning i Odense Nord og Fjernvarme Fyn har indsendt høringssvar, hvori de blandt andet gør opmærksom på at de har forsyningsledninger tæt på projektområdet og vil kunne forsyne med fjernvarme derfra.

Projektet er blevet vurderet i forhold til reglerne i miljøvurderingsloven (VVM).

I henhold til referencen med fjernvarme udviser projektet positiv samfundsøkonomi.

Grundet samfundsøkonomisk overskud i projektet indstiller forvaltningen projektet til godkendelse.

## **Effekt**

En klima- og miljøvenlig storby

Med det ansøgte projektforslag om etablering af en Energy Hub til forsyning af projektområdet Novo Nordisk Site TI med el, varme og køling er projektet med til at nedbringe CO<sub>2</sub>, og dermed understøttes hovedretning ét i Klimahandleplan 2024 om klimavenlig energi, herunder afsnit 1.4 om energibesparelser og energieffektiviseringer. Projektforslaget bidrager dermed til en mere klima- og miljøvenlig storby.

## **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender projektgodkendelsen til Novo Nordisk A/S om varmforsyning af Novo Nordisk Site TI.

## **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

## **Sagsfremstilling**

Odense Kommune er i medfør af varmforsyningsloven varmeplanmyndighed. Hvis der etableres en blokvarmecentral over 0,25 MW, skal der indsendes et projektforslag, som kommunen skal godkende. Kommunen skal foretage en

energimæssig, samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af projektet, for at der kan meddeles godkendelse.

I henhold til § 6 i projektbekendtgørelsen skal kommunen sørge for, at projektet ud fra en konkret vurdering er det samfundsøkonomisk mest fordelagtige projekt.

Odense Kommune har pligt til at sikre, at det lovmæssige grundlag for projektforslaget er til stede, herunder at foretage høring af projektet i forhold til relevante parter.

Odense Kommune har den 2. december 2024 modtaget projektforslag fra Novo Nordisk A/S om ”Novo Nordisk Site TI Energy Hub”. Der blev efterfølgende den 16. december 2024 indsendt et revideret projektforslag. Projektforslaget inkl. bilag fremgår som bilag til sagen.

I projektforslaget ansøges der om tilladelse til etablering af varmforsyning af Novo Nordisk Site TI. Området svarer til arealet, der er dækket af lokalplan 4-1083.

## Projektet

Energiforsyningen af området sker via en såkaldt Energy Hub, hvor der udover el-, varme- og køleanlæg også etableres nødstrømsanlæg og en transformerstation. Energy Hubben opføres i 5 etaper og det forventes, at sidste etape er etableret i 2035. Det samlede varmebehov i 2025 er opgjort til 16,5 MW varme.

Anlægget er komplekst og består af flere individuelle anlæg, der kan producere varme/køling kombineret eller producere enten køling eller varme. Derudover vil genereret overskudsvarme blive anvendt. Varmen leveres som lavtemperaturfjernvarme med en fremløbstemperatur på 45°C.

De varmeproducerende kilder er prioriteret i 3 trin.

Første prioritet er overskudsvarme i form af varmegenvinding, olie køling fra kølemaskiner og køling af højspændingstransformere.

Anden prioritet er kombineret køle- og varmeproduktion fra kølemaskiner.

Tredje prioritet er ren varmeproduktion, hvis varmeproduktionen ikke kan baseres på ovennævnte. Her produceres varmen ved hjælp af luft-til-vand varmepumper, en elektrisk kedel eller fra de elektriske generatorsæt (nødstrømsanlægget)

I ”Bilag 1 - Tekniske bilag”, kan man se et procesflowdiagram over det termiske system (køle- og varme produktion).

## Høring

Projektet har været i høring hos Gartnernes Fjernvarmeforsyning i Odense Nord, Kerteminde Forsyning, Fjernvarme Fyn A/S, Energinet og Vores Elnet fra den 6. december 2024 til den 10. januar 2025.

Høringssvar fra Gartnernes Fjernvarmeforsyning

Gartnernes Fjernvarmeforsyning har den 14. december 2024 indsendt et høringssvar. Heri gør de blandt andet opmærksom på, at de med lave omkostninger kan forsyne Novo Nordisk, og at deres fjernvarmenet ligger meget tættere på end de 4,2 kilometer, der er angivet i projektforslaget. Samt at de kan øge deres varmeløsekapacitet ved at lægge en større hovedledning, over imod forsyningspunktet i Gartnervænget Øst og tænke en akkumuleringstank ind i anlægget.

Deres høringssvar fremgår af bilaget ” Bemærkninger til projektforslaget vedrørende. fjernvarme til Novo Nordisk” i sin fulde længde.

Den 17. december 2024 oplyser projektansøger, som svar på høringssvaret, at det, jf. projektbekendtgørelsen er det samfundsøkonomisk mest fordelagtige projekt, der skal vælges. Desuden anføres det, at der er stor udnyttelse af overskudsvarme, og at varmen dermed er meget billig. Så selvom tilslutningen til fjernvarmenettet var gratis, ville der være en samfundsøkonomisk fordel ved projektet. Dette gælder også for samtlige følsomhedsberegninger.

Svaret kan ses i sin fulde længde i bilaget ”Kommentarer til høringssvar NN Site TI Energy Hub”

#### Høringssvar fra Fjernvarme Fyn

Fjernvarme Fyn har den 10. januar 2025 indsendt et høringssvar, hvor de også gør opmærksom på, at de har et tilkoblingspunkt der ligger tættere på end de 4,2 kilometer, der er angivet i projektforslaget.

Derudover har de bemærkninger til beregningsforudsætningerne der er anvendt til den samfundsøkonomiske beregning, der ikke er retvisende for de kommende 20 års fjernvarmeproduktion.

Endelig gør de opmærksom på at der kan være nogle synergier ved at koble fjernvarmenettet og Novo Nordisk net sammen.

Deres høringssvar fremgår af bilaget ”Høringssvar Fjernvarme Fyn” i sin fulde længde.

Den 18. januar 2025 oplyser projektansøger, som svar på høringssvaret, at selv med de ændrede beregningsforudsætninger, som Fjernvarme Fyn har bidraget med, er det foreslåede projekt stadig det mest samfundsøkonomisk fordelagtige. I forhold til tilslutningspunktets placering, gør samme forhold sig gældende som i svaret til Gartnernes Fjernvarmeforsyning.

Svaret kan ses i sin fulde længde i bilaget ”Novo Nordisk kommentarer til høringssvar fra Fjernvarme Fyn”.

#### Vurdering af virkninger på miljøet (VVM)

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund af miljøkonsekvensrapporten, at det anmeldte projekt ikke vil påvirke miljøet væsentligt.

Odense Byråd har den 8. maj 2024 godkendt en VVM-tilladelse for Novo Nordisk A/S aktiviteter på arealerne omfattet af lokalplan 4-1083 i Tietgenbyen Nord. Forud for VVM-tilladelsen havde Novo Nordisk udarbejdet en miljøkonsekvensrapport (VVM-redegørelse) dateret den 25. januar 2024. Etablering af varmeforsyning til området er omfattet af bilag 2 i VVM-bekendtgørelsen, men det vurderes, at den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, der også omfatter en vurdering af områdets køle og varmeforsyning (Energy Hub), er dækkende for det projekt, der er søgt om projektgodkendelse til.

Energi-, miljø- og samfundsøkonomisk vurdering

Som reference for vurderingen er der anvendt fjernvarme.

Investeringer i projektet forventes at være på 124,6 mio. kr. Der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger af projektet, som viser et overskud over den 20-årige planperiode ved gennemførelse af projektet på 162,5 mio. kr. i forhold til referencen med fjernvarmeforsyning. Projektet finansieres af Novo Nordisk A/S og har derfor ikke økonomiske konsekvenser, hverken for borgere eller Odense Kommune. Der er derfor ikke foretaget bruger- og selskabsøkonomiske beregninger for projektet, da samtlige udgifter vil blive afholdt af Novo Nordisk A/S.

Med projektet reduceres den samlede emission af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter med knap 50.000 ton i projektforslaget svarende til 98 % i forhold til referencen. Der vil også være en reduktion af emissioner af svovldioxid, nitrogenoxider og partikler (PM<sub>2,5</sub>) på henholdsvis 53, 136 og 17 tons over projektperioden på 20 år.

Det samlede energiforbrug vil være mere end 715.000 MWh lavere end referencen over projektperioden på 20 år.

Et udkast til projektkendelse er vedlagt som bilag.

På baggrund af en samlet vurdering af overstående forhold indstiller forvaltningen projektet til godkendelse.

## **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

## **Bilag**

Projektforslag NN Site TI Energy Hub.pdf

Kommentarer til høringssvar NN Site TI Energy Hub.pdf

Bilag 1 - Tekniske bilag.pdf

Bilag 2 - Kortmateriale.pdf

Bemærkninger til projektforslaget vedr. fjernvarme til Novo Nordisk

Høringssvar Fjernvarme Fyn

Fjernvarme Fyns høringssvar vedrørende projektforslag om etablering af varmeforsyning til Novo Nordisk i Tietgenbyen

Bilag 3 - SØK med nye tal fra Fjernvarme Fyn.pdf

Udkast projektkendelse NN 17012025

## **Punkt 4: B-sag: Forslag til § 25-tilladelse (VVM) for kabeltrace til Fraugde Transformestation**

09.40.15-P19-1-24

### **Resume**

Denne sag handler om at godkende, at projekt om etablering af jordkabel som forbinder en kommende solcellepark i Kerteminde Kommune med elnettet via Fraugde Transformestationen i Odense Kommune, kan sendes i offentlig høring i 8 uger.

Efter anmodning fra European Energy A/S besluttede Klima og Miljøudvalget den 8. oktober 2024, at der med en forudgående høring skulle igangsættes en frivillig VVM-proces (Vurdering af Virkningerne på Miljøet) for projektet.

På baggrund af blandt andet kommentarerne fra den forudgående høring har Klima- og Miljøforvaltningen fastlagt, hvad der skal vurderes i den miljøkonsekvensrapport, der udarbejdes som led i VVM-processen. European Energy A/S har derefter, i overensstemmelse med miljøvurderingsloven, udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet for solcelleparkprojektet inkl. kabeldelen. Derefter har Odense Kommune udarbejdet et udkast til en § 25-tilladelse (VVM-tilladelse) for etablering af kablet på baggrund af miljøkonsekvensrapporten.

Udvalget skal i denne sag beslutte, om miljøkonsekvensrapporten og udkast til § 25-tilladelsen skal offentliggøres til høring i minimum otte uger.

Processen er koordineret med Kerteminde Kommune, hvor der den 4. februar 2025 politisk behandles et forslag til kommuneplantillæg, lokalplan for solcelleprojektet med tilhørende miljøvurderingsrapport, samt miljøkonsekvensrapporten og et udkast til § 25-tilladelse for solcelleanlægget alene.

### **Effekt**

En klima- og miljøvenlig storby

At producere strøm fra solceller er en klimavenlig måde at producere strøm på. Ved at give tilladelse til etablering af kablet, vil det muliggøre solcelleprojektet i Kerteminde Kommune og dermed øge kapaciteten af den grønne strøm i elnettet.

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at miljøkonsekvensrapport for etablering af Vejrup solcellepark samt tilhørende kabel og udkast til § 25-tilladelse for etablering af kablet, offentliggøres til høring i minimum 8 uger i henhold til miljøvurderingslovens bestemmelser.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

### **Baggrund**

I forbindelse med etablering af Vejrup solcelleanlæg i Kerteminde Kommune har European Energy A/S søgt Odense Kommune om frivillig VVM-proces for den projektdel, som omhandler etablering af kablet. Klima- og Miljøudvalget har på den baggrund den 8. oktober 2024 igangsat en VVM-proces for etablering af kablet, som tilslutter solcelleparken i Kerteminde Kommune med Fraugde Transformestation, som ligger i Odense Kommune.

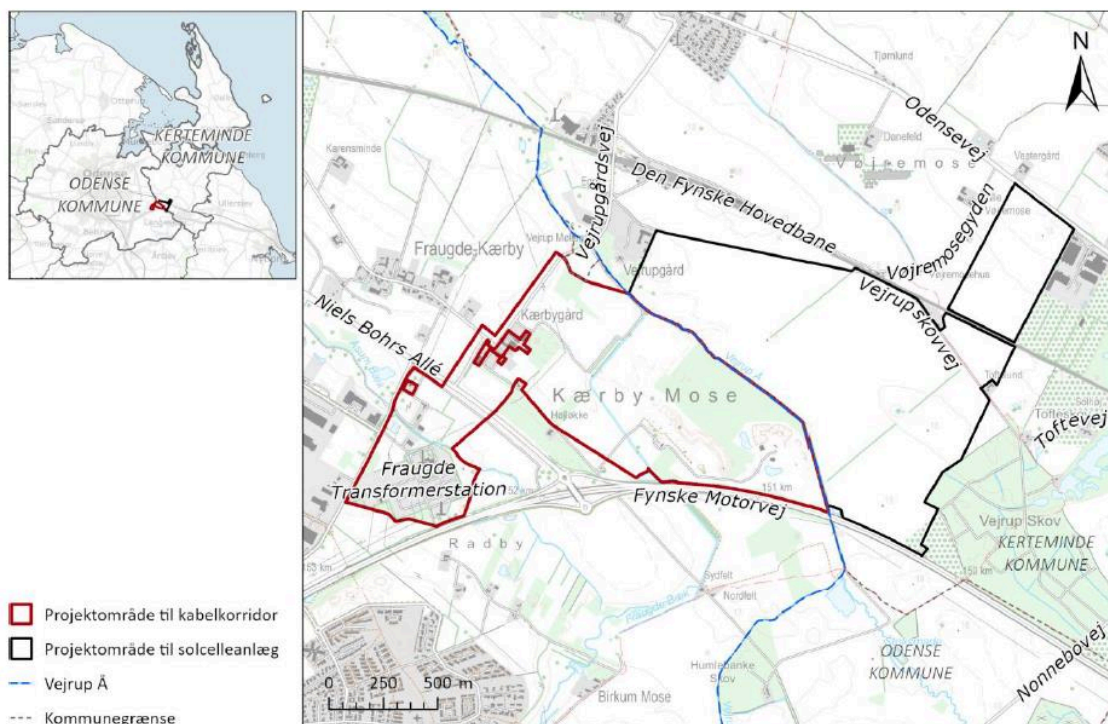
Der har været en forudgående høring af offentligheden og berørte myndigheder i perioden den 10. til den 25. oktober 2024.

Parallelt med dette blev der gennemført en supplerende høring af solcelleprojektet inkl. kablet i Kerteminde Kommune. Den supplerende høring var begrundet i, at plan- og miljøvurderingsprocessen i Kerteminde Kommune allerede blev sat i gang tilbage i 2021, hvor der blev gennemført høring af myndigheder, offentligheden og relevante parter i forbindelse med debatoplæg til kommuneplantillæg og afgrænsning af miljøvurderingens indhold.

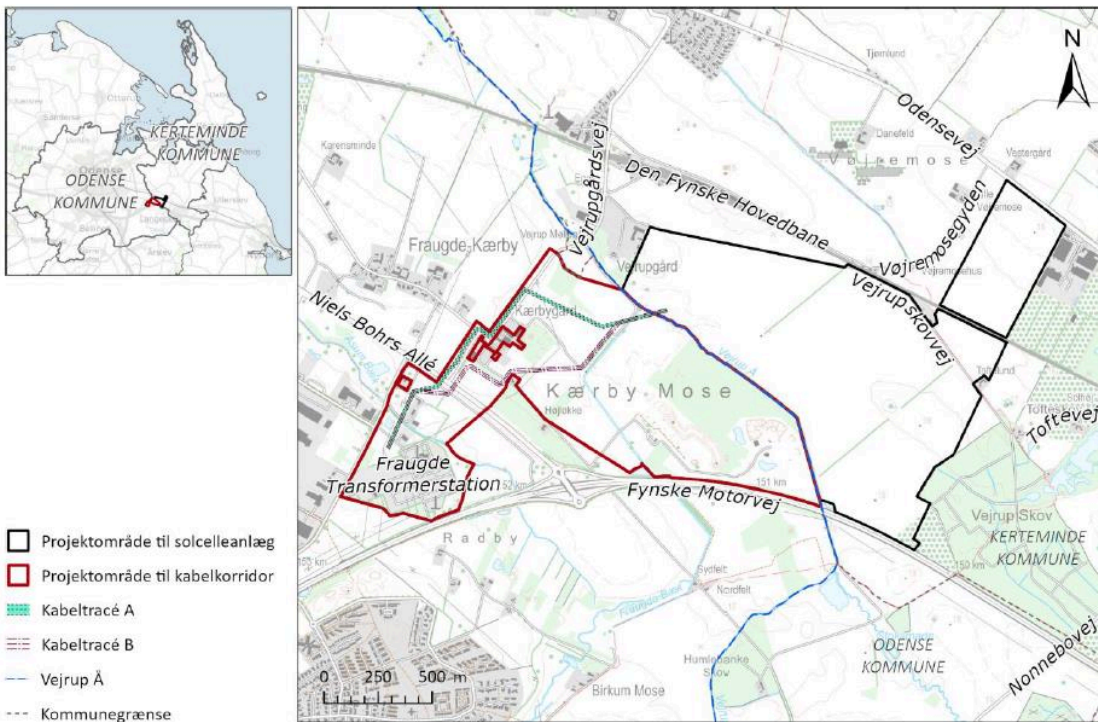
## Projektet

European Energy A/S ønsker at etablere et solcelleanlæg med tilhørende kabel. Solcelleanlægget, som ligger i Kerteminde Kommune, har en årlig elproduktion på 140.000 MW, som svarer til strømforbrug for 35.000 husstande. Kablet, som er et 150 kV jordkabel, der forbinder solcelleanlægget i Kerteminde Kommune med Fraugde Transformestation, som ligger i Odense Kommune.

Kablet skal placeres indenfor kabelkorridoren, som fremgår af Figur 1. I miljøkonsekvensrapporten arbejdes med to kabeltracéer A og B, der ligger i den nordvestlige del indenfor kabelkorridoren, som fremgår af Figur 2. Valget, om det bliver kabeltracé A eller B, vil afhænge af resultatet af forhandlingerne med de lokale lodsejere.



Figur 1: Projektområde til solcelleanlæg i Kerteminde Kommune og til kabel i Odense Kommune.



Figur 2: Placering af kabeltracé A og B indenfor kabelkorridor

### Hidtidig proces

Klima- og Miljøudvalget vedtog at sætte VVM-processen for projektet i gang med en forudgående høring af offentligheden og berørte myndigheder, med en varighed på 15 dage. Formålet med høringen var at indhente bemærkninger eller forslag fra offentligheden og berørte myndigheder til afgrænsningen af den miljøkonsekvensrapport, der skal udarbejdes for projektet. Det vil sige, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som European Energy A/S skal fremlægge i rapporten. Under høringen er der indkommet bemærkninger vedrørende vandløb, natur, potentielle vådområder og jordforurening.

På baggrund af høringen har Klima- og Miljøforvaltningen udarbejdet en udtalelse (afgrænsningsnotat), som fastlægger hvad der skal indgå i European Energy A/S' udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport for projektet. Miljøkonsekvensrapporten danner grundlag for kommunens vurdering af, om projektet kan tillades. Påvirkninger for mennesker, natur og miljø i og omkring området i både anlæg- og driftsfasen vurderes, herunder om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse eventuelle skadelige indvirkninger.

Ud fra Klima- og Miljøforvaltningens udtalelse har European Energy A/S udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet. Samtidig har Klima- og Miljøforvaltningen udarbejdet et udkast til en såkaldt § 25-tilladelse for projektet. Miljøkonsekvensrapporten forelægges Klima- og Miljøudvalget sammen med forslaget til § 25-tilladelse med henblik på godkendelse før offentliggørelse i en ny offentlig høring med en varighed på minimum otte uger.

Parallelt med ovenstående har Kerteminde Kommune udarbejdet et udkast til § 25-tilladelsen, der omhandler solcelleparken alene og som er baseret på samme samlede miljøkonsekvensrapport. Ydermere er der også udarbejdet forslag til kommuneplantillæg og lokalplan med tilhørende miljøvurdering. Dette materiale forventes sendt i høring i Kerteminde Kommune samtidig med Odense Kommunes høring af miljøkonsekvensrapporten og forslag til § 25-tilladelse.

Miljøkonsekvensrapporten er udformet i overensstemmelse med Odense Kommunes og Kerteminde Kommunes udarbejdede afgrænsningsnotater og i overensstemmelse med reglerne i miljøvurderingsloven.

Miljøkonsekvensrapporten belyser de miljømæssige konsekvenser af solcelleprojektet inkl. kabel. Hvis man kigger på den del af rapporten, som omhandler kablet, er det især anlægsfasen, som rapporten fokuserer på, da kablet ikke har nogen miljøpåvirkninger i driftsfasen. Anlægsarbejdet under etablering af kablet estimeres til at tage to måneder.

I forbindelse med anlægsarbejdet for etablering af kablet bliver der i miljøkonsekvensrapporten kigget på påvirkningen i forhold til følgende emner:

- Magnetiske felter
- Natur, flora og fauna
- Potentielle vådområder
- Støj og vibrationer
- Klimatiske faktorer (CO<sub>2</sub>e-udledning af hele projektet)

Vurderingerne er sammenfattet i et ikke-teknisk resumé i miljøkonsekvensrapporten. Samlet vurderes det, at projektet kan etableres uden væsentlig påvirkning af menneskers sundhed, miljø, naturområder, rekreative interesser og kulturmiljø.

Ud fra miljøkonsekvensrapporten har Klima- og Miljøforvaltningen udarbejdet et forslag til § 25-tilladelse, jf. miljøvurderingslovens § 25. I tilladelsen gives tilladelse til projektet på en række vilkår om forhold, der er belyst i miljøkonsekvensrapporten, og som findes nødvendige for at sikre, at projektet ikke vil få væsentlig negativ indvirkning på miljøet. Der sættes vilkår om magnetiske felter, natur, vandløb, vådområde, støj samt vibrationer.

## Videre proces

Efter den anden offentlige høring vurderes eventuelle indkomne kommentarer, hvorefter sagen igen forelægges Klima- og Miljøudvalget med henblik på endelig vedtagelse af VVM-tilladelse. Parallelt og koordineret med ovenstående foregår politisk behandling i Kerteminde Kommune af forslag til kommuneplantillæg, lokalplan og miljøvurdering af lokalplanen, samt VVM-tilladelse og miljøkonsekvensrapport af projektet. Endelig vedtagelse forventes at kunne ske i maj 2025.

## Handlemuligheder

Klima- og Miljøudvalget kan:

- Vælge at godkende Miljøkonsekvensrapporten og udkastet til VVM-tilladelse med henblik på offentliggørelse til høring i minimum otte uger.
- Foreslå at der skal foretages ændringer i de nævnte dokumenter, som kan indarbejdes af European Energy A/S og/eller forvaltningen, hvorefter dokumenterne sendes i høring eller forelægges Klima- og Miljøudvalget igen.
- Vælge ikke at godkende de nævnte dokumenter, hvilket kan have konsekvenser for projektets realiseringsmulighed.

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

## Bilag

Bilag 6\_Notat om naturværdier i kabelkorridor til Vejrup\_2024

Bilag 5\_Genskingsberegninger\_Vejrup Solcelleanlæg\_01022024

Bilag 4\_Natura 2000 væsentlighedsvurdering\_19122024

Bilag 3\_Flagermusnotat\_Vejrup Solcelleanlæg\_2023

bilag 2- Afgrænsningsudtalelse fra OK\_endelig version

bilag 1- Afgrænsningsnotat for KK\_version 4\_FINAL

Miljøvurderingsrapport\_Vejrup Solcelleanlæg med kabelanlæg i kabelkorridor\_22122024\_Final

udkast §25 tilladelse kabelkorridor Vejrup\_endelig\_27-01-25

## **Punkt 5: B-sag: Bevarelse af parkeringspladser langs Sdr. Boulevard**

05.00.00-G01-95-23

### **Resume**

Denne sag handler om parkeringspladser langs Sdr. Boulevard i forbindelse med etablering af busbaner.

I forbindelse med udarbejdelse af projekteringsmaterialet for busbaneetablering på Sdr. Boulevard har det vist sig muligt at bevare en række parkeringspladser langs den østlige side af Sdr. Boulevard.

Med sagen anbefaler forvaltningen, at tidligere beslutning om nedlæggelse af parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen omgøres. Beslutningen om nedlæggelse af parkeringspladser blev truffet i henholdsvis Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget på møderne den 25. og 26. juni 2024, hvor det samlede projekt vedrørende busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard blev godkendt.

Med denne sag skal udvalgene derfor træffe beslutning om, at beslutningen fra juni 2024 ændres så der bevares en række parkeringspladser på østsiden af Sdr. Boulevard.

### **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. Sagen forelægges for Klima- og Miljøudvalget d. 4. februar 2025 og for By- og Kulturudvalget d. 5. februar 2025.

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**

By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at udvalgene godkender bevaring af en række parkeringspladser på den østlige side af Sdr. Boulevard.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

### Sagshistorik

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

I beslutningssagen fra den 25. og 26. juni 2024 godkendte de to udvalg etablering af busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard. Med sagen godkendte de to udvalg også, at parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen skulle nedlægges.

Med de to udvalgs beslutning blev forvaltningerne samtidig bedt om at undersøge yderligere muligheder for at skabe bedre forhold for beboerparkering på de omkringliggende parkeringspladser. Forvaltningerne skulle også undersøge, om vareleveringslommer på strækningen kan benyttes til af- og pålæsning for taxaer med henblik på at sikre tilgængelighed til restaurationer og andre erhverv på strækningen.

Forvaltningernes undersøgelser og videre arbejde ift. etablering af busbaner

I forvaltningernes arbejde med projektering af busbaneprojektet har det vist sig muligt at bevare en række parkeringspladser på østsiden. Derudover har en undersøgelse af nærområdets parkeringsmuligheder givet mulighed for parkering ved tandklinikken udenfor klinikkens åbningstid.

Der er i dag ca. 20 afmærkede parkeringspladser langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen. Etablering af busbaner vil medføre at et mindre antal af disse inddrages til renovationsbiler og varelevering. Parkering til varelevering og renovation kan forventeligt etableres, så pladserne kan finde anvendelse til parkering udenfor tidsrummet, hvor de er reserveret til renovation og varelevering. Ligeledes vil disse, samt de resterende parkeringspladser, kunne benyttes af taxaer, ligesom det er tilfældet i dag.

I beslutningssagen behandlet i udvalgene juni 2024 fremgår, at forvaltningerne vil undersøge mulighederne for handicapparkering på det stærkt reducerede antal parkeringspladser på den nordlige del af Sdr. Boulevard. Med fastholdelsen af den helt overvejende del af parkeringen, vil forvaltningerne afvente om der viser sig et behov for handicapparkering. Der er ikke for nuværende handicapparkering på strækningen.

I første omgang var det forvaltningernes anbefaling af begrænse parkeringsmulighederne mest muligt – dette ud fra en trafikikkerhedsvurdering. Det blev vurderet, at det ville være forbundet med en trafikal risiko, når biler skulle tilgå eller forlade parkeringspladserne langs kørebanen. Herudover var det vurderingen, at det ville forringe fremkommeligheden for busser og biler, hvis biler kørte ind og ud af parkeringspladserne langs kørebanen på østsiden nord for Ringvejen.

Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med Frederiksberg Kommune, der har +10 års erfaring med sammenlignelig busbane inkl. indvendigt parkeringsbånd på Roskildevej (med 18.000 daglige trafikanter og 8-10 busser i

timen). Frederiksberg Kommune oplyser, at de ikke umiddelbart har dårlige erfaringer med den konkrete løsning og ikke kender til problemer eller udfordringer. Der er således heller ikke registreret uheld med bus involveret på strækningen de seneste 5 år.

Det forventes, at der på Sdr. Boulevard vil køre 7.000-8.000 biler pr. dag efter busbanerne er etableret, og køre 6-8 busser i retning mod nord i timen.

Med afsæt i de konkrete erfaringer fra Frederiksberg Kommune samt det store ønske om at tilgodese beboere og forretninger mest muligt på Sdr. Boulevard, anbefaler forvaltningerne derfor at beslutningen vedr. nedlæggelse af parkeringspladser omgøres.

## **Økonomi**

En beslutning om at omgøre nedlæggelsen af parkeringspladser på den østlige side af Sdr. Boulevard vil ikke påvirke anlægsoverslaget for projektet og den allerede frigivne bevilling til etablering af busbaner og busfremkommelighed dækker projektændringen.

Derfor har denne sag ikke betydning for Odense Kommunes kassebeholdning

## **Punkt 6: B-sag: Beslutning om styrkelse af kollektiv trafik mellem Bellinge og OBC**

13.05.16-G01-8-25

### **Resume**

Denne sag handler om at gøre den kollektive trafik til et reelt alternativ til bilen.

I budget 2025 er der afsat 4,0 mio. kr. årligt fra 2025 og frem under Klima- og Miljøudvalget til styrkelsen af busdriften i den sydlige del af kommunen. Konkret har Klima- og Miljøudvalget fået til opgave at sikre højere frekvens på den sydlige del af rute 55-56 fra Bellinge til OBC.

Med denne sag præsenteres Klima- og Miljøudvalget for et forslag til, hvordan budgetmidlerne kan bruges på at gøre rute 55-56 til en højfrekvent busrute.

Med en investering på ca. 2,1 mio. kr. i nettoudgifter til frekvensforøgelse i ydretidspunkterne – weekend og hverdage efter kl. 18 - kan rute 55-56 forventeligt tiltrække 80.000 flere passagerer på årsbasis. Med en sådan frekvens vil ruten kunne etableres som en A-bus, som skal signalere et højfrekvent og attraktivt tilbud i den kollektive trafik.

### **Effekt**

En klima- og miljøvenlig storby

Odense Byråd har med Klimahandleplanen besluttet, at transportområdet skal bidrage væsentligt til, at Odense bliver klimaneutral i 2030. I praksis skal det ske ved, at flere begynder at transportere sig mere klimavenligt, blandt andet ved at kollektiv trafik bliver et reelt alternativ til bilen for flere. Sagen skal bidrage til at flere benytter den kollektive trafik og derigennem, at Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget træffer beslutning om at øge frekvensen på rute 55-56 som beskrevet i sagsfremstillingen.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

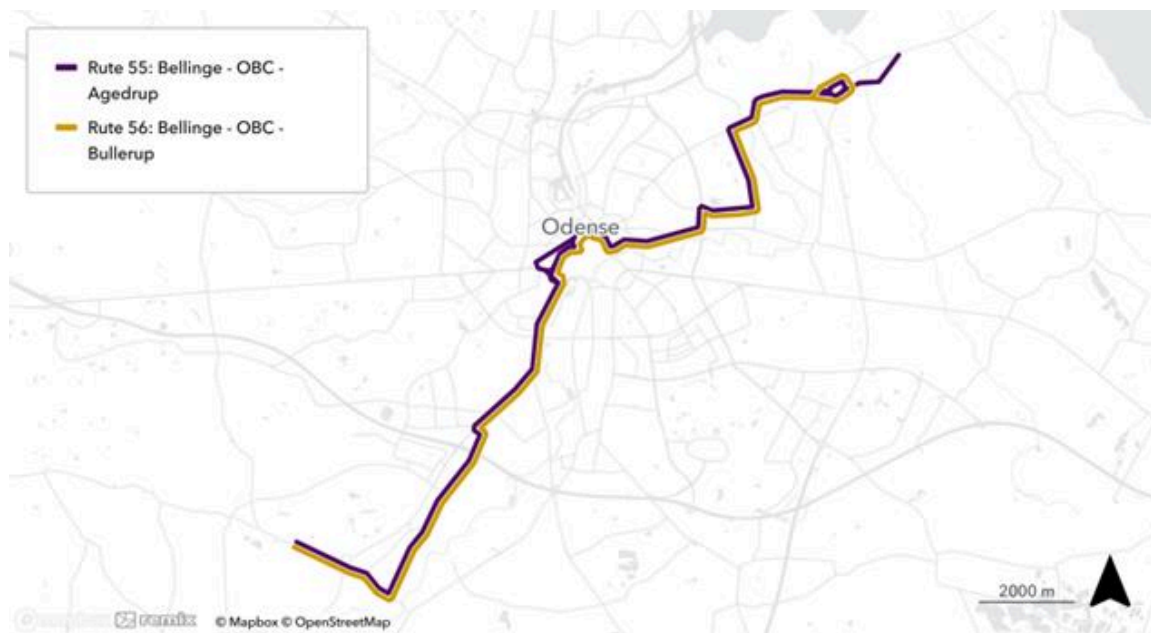
Et flertal af byrådets partier har i budgetforliget for 2025 afsat midler til at styrke den kollektive trafik i den sydlige del af kommunen. Dette er baseret på ambitionen om, at kollektiv transport skal være en central del af Odenses udvikling og være et reelt alternativ til bilen. Dette understøtter Odenses Klimahandleplan.

Erfaringer fra de omprioriteringer Klima- og Miljøudvalget traf beslutning om den 19. september 2023 viser, at højere frekvens fører til flere passagerer i busserne. Her blev ca. 8,8 mio. kr. investeret i rute 35 (Seden – Hjallese St.), rute 55 (Bellinge – Agedrup) og rute 85 (Skibhusene – Hjallese St.) som et led i at sikre flere passagerer i den kollektive trafik.

I budget 2025 er der afsat 4,0 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til at investere busdriften i den sydlige del af kommunen. Klima- og Miljøudvalget skal sikre højere frekvens på den sydlige del af rute 55-56 fra Bellinge til OBC. På baggrund af beregninger fra FynBus, følger herunder forvaltningens anbefaling til en frekvensforøgelse.

### Frekvensforøgelse af rute 55-56

Rute 55-56 forbinder Bellinge med Odense centrum og fortsætter derfra til Agedrup og Bullerup mod nordøst.



Billede: Kort over rute 55-56's linjeføring fra Bellinge i sydvest via OBC til Agedrup og Bullerup i nordøst.

Rute 55-56 har en frekvens med kvartersdrift på hverdage mellem kl. 6.00-18.00, men efter kl. 18.00 er der timesdrift i hver retning. I weekenden er der 2 afgangene i timen mellem kl. 9.00 og 18.00, med timesdrift før kl. 9.00 og efter kl. 18.00. Der er med andre ord et potentiale for at øge frekvensen i ydretidspunkterne. Derfor har FynBus vurderet konsekvenserne af at sikre halvtimesdrift på de tidspunkter, hvor der i dag er timesdrift.

Med denne forbedring af frekvensen vil køreplanstimerne øges med 100% på hverdage efter kl. 18 og 28% i weekenden. Da frekvensforøgelsen samtidig ikke medfører behov for yderligere driftsbusser, vil bruttoudgiften være ca. 2,9 mio. kr.

FynBus' passagerdata viser for nuværende ca. 1.100.000 årlige passagerer i alt på rute 55-56. Ca. 80.000 er på hverdage mellem kl. 18 og 24, mens ca. 195.000 benytter ruten i weekend og helligdage. Samlet vurderer FynBus, at frekvensforøgelsen vil medføre en passagerfremgang på mindst 80.000 nye passagerer årligt på hele ruten, svarende til en merindtægt på ca. 0,8 mio. kr. årligt.

Tal fra 3. kvartal 2024 viser, at rute 55-56 har haft en selvfinansieringsgrad på 32 %. Den gennemsnitlige selvfinansieringsgrad for alle bybusruter er på 23 %.

Udgiften til de ekstra afgange modregnet den forventede billetindtægt er 2,1 mio. kr. årligt. Det svarer til en selvfinansieringsgrad på 28 % for de ekstra afgange og en pris pr. ny passager på 26 kr.

Da udvalget senest besluttede at øge antallet af afgange på rute 55, var det med en forventning om en pris pr. ny passager på 29 kr. Det seneste års erfaring har dog vist, at pris pr. ny passager blev 21 kr.

Videre proces

På baggrund af FynBus beregninger, er det forvaltningens anbefaling, at Klima- og Miljøudvalget træffer beslutning om at forbedre frekvensen på rute 55-56.

FynBus vil derefter igangsætte arbejdet med at varsle entreprenør og tilrettelægge køreplaner, hvilket betyder at ændringen forventeligt kan implementeres 1. juni 2025. Med implementeringen er det samtidig forventningen, at ruten skifter navn og fremover vil være en A-rute der skal synliggøre en højfrekvent og attraktiv bus.

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Herunder overblik over udmøntning af de afsatte 4,0 mio. kr.

Beskrivelse	Udvalg	Styringsområde	2025	2026	2027	2028
Frekvens busdrift	KMU	Service	4,0	4,0	4,0	4,0
Udmøntes til frekvensforøgelse af bybusruter 55-56	KMU	Service	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1
<b>Resterende til styrkelse af busdrift i det sydlige Odense</b>	<b>KMU</b>	<b>Service</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>

## **Punkt 7: Lukket: B-sag: Proces for udbud af bybusser i Odense**

13.05.16-G01-46-22

## **Punkt 8: C-sag: Drøftelse af første etape af serviceeftersyn af bybusserne i Odense**

13.05.16-G01-46-22

### **Resume**

Denne sag handler om, at kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen for flere odenseanere.

Sagen behandles under forudsætning af, at Klima- og Miljøudvalget har fulgt forvaltningens indstillinger i sagen om udbud af bybusser i Odense.

Formålet med denne sag er, at Klima- og Miljøudvalget drøfter forvaltningens bud på den første etape af serviceeftersynet af bybusserne i Odense frem mod det kommende udbud på området.

Udvalget vil på mødet blive præsenteret for et bud på første etape af serviceeftersynet med afsæt i et par udvalgte nuværende bybusruter.

Buddet er udarbejdet i samarbejde mellem Klima- og Miljøforvaltningen og FynBus.

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter bud på første etape af serviceeftersynet, som bliver præsenteret på mødet.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

### **Sagsfremstilling**

Kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen for flere odenseanere. Det har Odense Byråd besluttet med klimahandleplanen og senere understreget med Grøn Mobilitetsplan.

I en tidligere sag på dette møde behandler Klima- og Miljøudvalget forvaltningens forslag til proces for udbud af bybusserne i Odense, samt et forslag om et serviceeftersyn af bybusnettet.

Denne sag behandles kun under forudsætning af, at Klima- og Miljøudvalget har fulgt forvaltningens indstillinger i sagen om udbud af bybusser i Odense.

Serviceeftersyn af bybusnettet i Odense

På mødet vil udvalget blive præsenteret for et bud på første etape af serviceeftersynet med afsæt i et par udvalgte nuværende bybusruter.

Buddet er udarbejdet i samarbejde mellem Klima- og Miljøforvaltningen og FynBus.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser af evt. rutejusteringer vil fremgå af en konkret beslutningssag herom.

## **Punkt 9: C-sag: Drøftelse om igangsættelse af storskala test af elcykler og elladcykler**

01.30.10-G01-126-23

### **Resume**

Denne sag handler om at få flere Odenseanere til at transportere sig bæredygtigt, til fordel for både klima og sundhed.

Sagen indeholder forslag til udvidelse af kommunens ordning, hvor bilister i Odense gratis kan teste en elcykel eller elladcykel i en måned.

Gennem cykeltest-ordningen har bilister i Odense, siden januar 2023, kunne prøve et alternativ til bilen. Formålet er at få flere til at cykle og vende den udvikling, hvor flere og flere odenseanere transporterer sig i bil.

Udvidelse af ordningen til stor skala, så ordningen har flere cykler, er en del af den grønne mobilitetsplan, som byrådet vedtog i december 2023.

Med sagen foreslår forvaltningen en udvidelse fra 30 cykler til op imod 80 cykler. Forslaget lægger op til en prøveperiode på 2 år og et budget for udvidelsen på 3,0 mio. kr. Inden for rammen af budgettet har forvaltningen identificeret tre forskellige tilgange til udvidelse af ordningen.

Sagen følger op på udvalgets drøftelse af udvidelse af cykeltestordningen den 12. november 2024, hvor udvalget bad om, at forvaltningen undersøgte mulighederne for en mere markedsorienteret tilgang.

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter udvidelse af kommunens ordning med test af elcykler og elladcykler.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

### **Sagsfremstilling**

Odenseanerne tager ofte bilen, når de bevæger sig rundt. Og tendensen er stigende.

For 10 år siden var ca. 50 % af odenseanernes ture i bil, imens ca. 24 % af turene var på cykel. I 2023 var bilturene steget til 57 % og cykelturene faldet til 17 %. Det viser transportvaneundersøgelsen i Odense.

For at få flere til at vælge cyklen i stedet for bilen har Klima- og Miljøudvalget bl.a. besluttet at igangsætte en ordning, hvor odenseanerne kan prøve en elcykel eller elladcykel gratis i en måned.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte udvidelse af ordningen med flere cykler, så flere kan afprøve en cykel med el som alternativ til bilen.

Udvalget drøftede første gang udvidelse af ordningen den 12. november 2024. På baggrund af drøftelsen har forvaltningen gennemført en markedsanalyse og afsøgt forskellige modeller for udvidelse af ordningen. Modellerne præsenteres i sagen med henblik på drøftelse i udvalget.

#### Grøn mobilitetsplan og effektmål om bæredygtige transportvaner

Tilbuddet om at prøve en elcykel er en del af den grønne mobilitetsplan. Planen har bl.a. til formål at få flere til at transportere sig grønt og dermed nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen i kommunen, og samtidig sikre en levende by med en blomstrende bymidte.

Klima- og Miljøudvalget har samtidig et effektmål om mere bæredygtige transportvaner.

#### Nuværende tilbud om test af elcykler og ladcykler med el

På [www.odense.dk/laanene/cykel](http://www.odense.dk/laanene/cykel) kan borgere ansøge om at teste en elcykel eller elladcykel i en måned og prøve, om cyklen fungerer i deres hverdag. Tilbuddet er målrettet dem, der primært kører i bil i hverdagen.

Når borgerne låner cyklen, siger de samtidig ja til:

- at cykle minimum 3 gange om ugen i perioden
- at besvare et spørgeskema før og efter låneperioden.

#### Ventetiderne og antal cykler i dag

Kommunen har i dag 15 elladcykler og 15 almindelige elcykler, der lånes til borgere.

Især muligheden for at teste en elladcykel er populær, og ventetiden er 8-9 måneder. For de almindelige elcykler er der for nuværende ingen ventetid.

På grund af ventetiden på særligt ladcykler har markedsføringen været sat på pause i en periode. Det er derfor forvaltningens forventning, at efterspørgslen vil være større, når ordningen igen markedsføres.

#### Erfaringer og resultat af test af elcykler og elladcykler

Siden januar 2023 og til og med januar 2025 har 328 odenseanere testet en cykel med el.

Når borgerne har testet en cykel, udfylder de et spørgeskema. Her fortæller 23%, at de efterfølgende har købt en elcykel selv.

I alt fortæller 46 %, at de efter at have testet en cykel med el har ændret transportadfærd fx ved, at de:

- har købt en elcykel
- har skiftet den daglige biltur ud med en cykeltur
- cykler oftere end før.

Procenttallene for transportadfærd er beregnet ud fra de 181 spørgeskemasvar, som forvaltningen har modtaget frem til januar 2025.

### Storskala test af elcykler og elladcykler

Klima- og Miljøforvaltningen foreslår, at der afsættes 3,0 mio. kr. til at finansiere en opskalering af ordningen i en toårig prøveperiode.

Et budget på 3,0 mio. kr. forventes at kunne dække en udvidelse af ordningen til i alt ca. 80 test-cykler i prøveperioden. Det er 50 cykler mere end ordningen har i dag.

De 3,0 mio. kr. skal dække udgifter til flere cykler, vedligehold af cyklerne og ressourcer til den kommunikation og administration, som Klima- og Miljøforvaltningen varetager i forbindelse med ordningen.

Som del af budgettet afsættes også midler til en indsats målrettet at også lokale erhvervsdrivende ser muligheden for at teste elcykler, som alternativ til bilen i transport fra sted til sted i løbet af arbejdsdagen.

Ordningen kan tilrettelægges med forskellige tilgange i forhold til ejerskab og forankring.

Kommunen ejer i dag cyklerne. Men fremadrettet kan det overvejes, om der skal benyttes en anden tilgang. Forvaltningen vurderer, at der kan være fordele ved fx at betale en lokal cykelhandler pr. gang han udlåner en af sine egne cykler.

### Tre tilgange til ejerskab og forankring ved udvidelse af ordningen

Klima- og Miljøudvalget drøftede et overordnet forslag til udvidelse af cykeltestordningen den 12. november 2024. Udvalget efterspurgte i den forbindelse en markedsafdækning af de mulige tilgange til at få flere cykler i tilbuddet.

Forvaltningen har på den baggrund afsøgt markedet i forhold til mulige tilgange til udvidelse af den nuværende test-ordning, hvor det private marked har en større rolle. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet tre forskellige modeller herfor.

Med sagen præsenteres de tre modeller:

Model 1: Testcyklerne ejes af kommunen (Nuværende model)

Model 2: Testcyklerne leases hos en leasingplatform

Model 3: Testcyklerne ejes af forskellige cykelsmede i Odense, hvor Odense Kommune betaler leje pr. udlån

Økonomien i de tre modeller

Ud fra estimering af økonomien i modellerne over en toårig periode ved udvidelse med 50 cykler vurderes det, at de tre modeller vil koste nogenlunde det samme. Herved er alle modeller relevante set i forhold til budgettet på 3,0 mio. kr.

Forlængelse af ordningen efter de to års prøveperiode vil dog være billigere ved model 1 end de øvrige. Det skyldes, at model indebærer indkøb af cykler og dermed en væsentlig opstarts udgift hertil. Men da en cykels levetid i gennemsnit er længere end to år kan ordningen forlænges alene ved finansiering af fortsat drift, herunder administration og vedligehold.

Fælles for alle tre modeller

Udover økonomien vil en række forhold ved ordningen være ens på tværs af modellerne:

- Præmisserne for, hvem der kan teste en cykel, er de samme som hidtil.
- Forvaltningen varetager fortsat administration af ventelisterne og kontakten til borgerne, der skal teste cykler.
- De 30 cykler kommunen allerede ejer vil indgå i ordningen og serviceres af samme cykelhandler, som i dag.

Nedenfor gennemgås de tre modeller nærmere.

Model 1: Testcyklerne ejes af kommunen (Nuværende model)

Den første model indebærer, at der indkøbes flere cykler, og at kommunen fortsat ejer alle cyklerne ligesom i dag.

Den løbende service og kontrol samt udleveringen af cyklerne vil foregå hos en cykelsmed på samme måde som hidtil.

Forvaltningen vil arbejde mod at sikre større geografisk spredning af ordningen set i forhold til i dag, hvor cyklerne alene udleveres og afleveres hos en enkelt cykelsmed i Odense. Samarbejde med flere cykelhandlere vil dog også indebære et større antal samarbejdspartnere og herigennem en større kompleksitet i den løbende kommunikation om ordningen.

Modellen er afprøvet i praksis med en enkelt cykelhandler som samarbejdspartner og fungerer godt. Men tilgangen indebærer også begrænset fleksibilitet i forhold til, hvilke cykeltyper, der er i ordningen og det vil ikke være muligt at justere cykeltyper løbende, når de først er indkøbt. Efter prøveperioden på to år står kommunen med et stort antal cykler, der fx vil kunne bruges til at forlænge ordningen billigt, men omvendt også kan risikere at være i overskud eller forældede i forhold til nye cykeltilbud på markedet fx hvis der sker en teknologisk udvikling, der ændrer markedets tilbud inden for kort tid.

Model 2: Testcyklerne leases fra en leasingplatform

Model 2 indebærer, at kommunen leaser cykler fra en privat operatør, der udbyder cykelleasing på en platform. Et konkret eksempel på en platformsoperatør kunne være et firma i stil med Swapfiets, der allerede i dag leaser cykler i Odense.

Med modellen vil det være leasingplatformen, der ejer cyklerne og står for service, kontrol og udlevering af cyklerne. Kommunen vil forventeligt kunne lease en pulje af cykler, der bruges til ordningen.

Modellens styrke kan være de vilkår og tilgængeligheden, som leasingplatforme typisk tilbyder fx i form af tilbud om, at cyklerne udleveres/serviceres på en lokation efter eget valg, forsikring af cyklen gennem leasingplatformen mv. Samtidig kan borgere nemt lease en cykel efter testperioden.

Begrænsninger ved modellen kan omvendt være, at en leasingplatform ikke kan forankre tilbuddet på samme måde som fx en lokal cykelsmed. Modellen er hertil ikke afprøvet i praksis og det er endnu uvist, om der er en operatør, der vil være interesseret i at påtage sig opgaven.

Model 3: Testcyklerne ejes af forskellige cykelsmede i Odense, hvor Odense Kommune betaler leje pr. udlån

Med model 3 ejes cyklerne i ordningen af forskellige cykelsmede, der hver indkøber et antal cykler, de vil lade indgå i ordningen. Hver gang en borger tester en af cyklerne i en måned kompenserer kommunen cykelsmeden ved at betale en fast procentdel af cyklens nyværdi.

Service, vedligehold og udlevering af cyklerne sker via de enkelte cykelsmede, der ligeledes selv ejer cyklerne, der indgår i ordningen.

Alle cykelsmede i Odense vil med modellen få mulighed for at deltage, ved at stille et antal cykler til rådighed, som de vil lade indgå i puljen af testcykler.

Styrkerne ved modellen er bl.a. mulighederne for en god lokal forankring af testtilbuddet forskellige steder i Odense gennem cykelsmedene. Samtidig vil der gennem modellen være et markedssvarende tilbud med mange cykelmodeller, hvor borgerne evt. kan købe deres testcykel efter endt prøveperiode gennem cykelhandleren. Det er blevet efterspurgt, men er ikke muligt, når kommunen ejer cyklerne.

Model 3 indebærer dog også samarbejde med flere parter end i dag, og koordinationen med flere cykelsmede kan herved øge kompleksiteten i kommunens administration af ordningen. Modellen ikke afprøvet, men flere cykelhandlere i Odense har i dialogen med forvaltningen vist interesse i samarbejdsmodellen.

Videre proces

På baggrund af udvalgets drøftelse vil Klima- og Miljøforvaltningen forelægge udvalget en beslutningssag.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Tiltagene beløber sig til 3,0 mio. kr., som finansieres fra bevillingen "Bæredygtig mobilitet" under Klima- og Miljøudvalget.

Forvaltningen vurderer, at alle tre modeller for udvidelse af ordningen, der præsenteret i sagen, vil kunne anvendes til udvidelse af ordningen inden for rammerne af et budget på 3,0 mio. kr.

Sagens indhold giver ikke anledning til afledt drift i prøveperioden.

## **Punkt 10: D-sag: Udledninger og reduktionstiltag i scope 3**

01.30.10-P15-1-24

### **Resume**

Klimahandleplanen fastsætter mål om klimaneutralitet i 2030 for scope 1 og scope 2. Dette betyder, at udledninger i scope 3 ikke er inkluderet i målet om klimaneutralitet. Scope 3-udledninger omfatter de emissioner, der sker uden for kommunens grænser som følge af forbrug inden for kommunens grænser, såsom tøj, elektronik og flyrejser til udlandet.

Med Klimahandleplan 2025 og tidligere klimahandleplaner har byrådet sat ambitioner om at sætte det forbrugsbaserede klimaaftryk på dagsordenen. Der skal arbejdes målrettet på at kunne opgøre vores udledninger i scope 3 samt aktivt at reducere disse udledninger, hvor det er muligt.

På udvalgsrådet den 10. december 2024 udtrykte Klima- og Miljøudvalget et ønske om mere viden om CO2-udledning i scope 3 med henblik på at kunne igangsætte initiativer i scope 3.

På mødet deltager projektleder for klimahandleplanen, Gitte Grove, med et oplæg.

### **Beslutning**

Orientering givet.

## **Punkt 11: D-sag: Aktuelle sager**

00.22.00-A26-12-24

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.