

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 11-03-2025

Mødedato Tirsdag d. 11. marts 2025 kl. 08:30

Mødested Odense Rådhus, Lokale 22 B - 2. sal

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
B-sag: Start på VVM-proces for solcellepark ved Brændekilde.....	4
B-sag: Beslutning om ansøgning af tilskud til cykelstier i Odense.....	7
B-sag: Odense Renovation A/S - godkendelse af fremlejeaftale på Odense Nord Miljøcenter.....	12
B-Sag: Servicejustering på busrute 35.....	15
C-sag: Drøftelse af fordelingen af midler til Klimahandleplan 2025.....	18
C-sag: Mulige tiltag til reduktion af forbrugsbaserede udledninger.....	21
D-sag: Orientering om linjeføring og rutenavn på busrute i Odense Centrum.....	25
Aktuelle sager.....	27

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A26-12-24

Sagsresumé

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalget den 11. marts 2025.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Punkt 2: B-sag: Start på VVM-proces for solcellepark ved Brændekilde

09.40.15-P19-4-25

Sagsresumé

Denne sag handler om igangsætning af en miljøvurderingsproces for en ny solcellepark ved Brændekilde.

Der er tale om en såkaldt VVM-proces (Vurdering af Virkningerne på Miljøet). Velas Energy har på vegne af Brændekilde Solcellepark ApS, i overensstemmelse med miljøvurderingsloven, ansøgt Klima- og Miljøforvaltningen om, at der gennemføres en fuld frivillig VVM for projektet. Det er Klima- og Miljøudvalget, der kan vedtage at igangsætte VVM-processen.

Såfremt Klima- og Miljøudvalget vedtager at igangsætte VVM-processen, vil arbejdet starte med en forudgående offentlig høring. Høringen vil have en varighed på minimum 14 dage, hvor der indkaldes ideer, forslag og bemærkninger til miljøvurderingen af projektet.

Projektet medfører, at der etableres en ny solcellepark på et område beliggende nordøst for landsbyen Brændekilde i den vestlige del af Odense Kommune. Projektet omfatter desuden tilhørende kabler til solcelleparkens nettilslutning. Projektet har et samlet bruttoareal på 55 ha og har en forventet kapacitet på 55 MW_p, svarende til energien for ca. 11.500 husstande.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

En ny solcellepark vil understøtte effektmålet om en klima- og miljøvenlig storby, ved at øge mængden af grøn energi i kommunen. Effektmålet er med til at understøtte realiseringen af målene i kommunens klimaplan "klimaneutral 2030".

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at der i henhold til miljøvurderingsloven igangsættes en VVM-proces for en ny solcellepark ved Brændekilde.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget skal i denne sag beslutte, om der skal igangsættes en miljøvurderingsproces for et projekt for en ny solcellepark ved Brændekilde, med tilhørende nettilslutning. Velas Energy har som rådgiver for projektet, på vegne af Brændekilde Solcellepark ApS, anmodet om at der gennemføres en fuld frivillig VVM for projektet.

Beskrivelse af solcelleprojektet

Projektet består af et solcelleanlæg med tilhørende tekniske installationer placeret ved Landsbyen Brændekilde, som vist i billede 1. Solcelleanlægget vil bestå af solcellepaneler, som monteres i parallelle rækker med ensartet udseende og hældning. Projektet har et samlet bruttoareal på 55 ha og har en forventet kapacitet på 55 MW_p, svarende til energien for ca. 11.500 husstande.

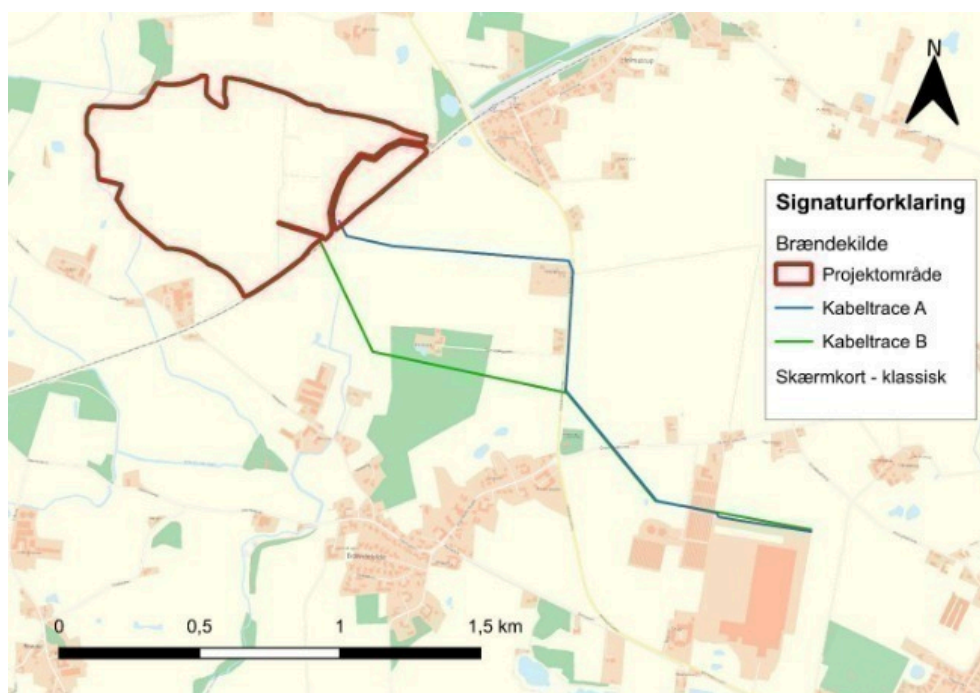
Der kan blive tale om paneler på faste markstativer eller paneler monteret med trackersystem, som kan dreje sig efter solen. Panelerne vil være refleksbehandlet for at undgå refleksioner. Paneler på faste markstativer etableres i lige rækker orienteret mod syd, mens paneler med trackersystemer etableres i nord/sydgående rækker. Panelerne vil have en højde på 4-6 m over terræn afhængig af den valgte model.

Billede 1: Oversigtskort, der viser beliggenheden af projektområdet.



Ud over selve området til solceller, indgår der kabler fra solcelleparken til en ny transformerstation som er under opførelse. Transformerstationen er beliggende tæt på Brændekilde ca. 2 km sydøst for solcelleparken. Som vist i billede 2, er der to alternative kabeltracéer til transformerstationen.

Billede 2: Kort der viser projektområdet og 2 alternative kabeltracéer.



Projektet er nærmere beskrevet i vedlagte bilag: "Brændekilde Solcellepark, Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport, Indkaldelse af ideer og forslag til Miljøkonsekvensrapport for Brændekilde Solcellepark". Også projektets forventede miljøpåvirkninger - eksempelvis påvirkninger af naboer med støj og trafik, påvirkninger af landskab og omgivelser samt påvirkninger af vand, jord og natur - omtales i materialet. Påvirkningerne forventes at blive nærmere belyst i miljøkonsekvensrapporten.

Samtidig og koordineret med VVM-processen for solcelleparken, skal kommunen udarbejde et tillæg til kommuneplanen og en lokalplan for anlægget med tilhørende miljøvurderinger af planerne. By- og Kulturudvalget behandler en sag herom på møde den 12. marts 2025.

Udvalgets handlemuligheder og den videre proces

Udvalget kan beslutte at godkende indstillingen og dermed igangsætte VVM-processen. Alternativt kan udvalget beslutte ikke at igangsætte VVM-processen.

Hvis udvalget igangsætter VVM-processen, vil den starte med en forudgående offentlig høring med en varighed på minimum 14 dage, hvor der fra offentligheden og berørte myndigheder indkaldes ideer, forslag og bemærkninger til miljøvurderingen. Ud fra høringen vil Klima- og Miljøforvaltningen udarbejde en udtalelse, som fastlægger, hvad der skal indgå i miljøkonsekvensrapporten for projektet.

Miljøkonsekvensrapporten danner grundlag for kommunens vurdering af, om projektet kan tillades. Påvirkninger for mennesker, natur og miljø i og omkring området både i anlægs- og driftsfasen vil blive vurderet, herunder om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse væsentlige skadelige indvirkninger. Ud over miljøkonsekvensrapporten for projektet, udarbejdes miljøvurderinger af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for anlægget.

Miljøkonsekvensrapporten vil blive forelagt Klima- og Miljøudvalget, før den offentliggøres i en ny offentlig høring med en varighed på minimum 8 uger. Samtidig sendes udkast til VVM-tilladelse, samt forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for anlægget med tilhørende miljøvurderinger også i høring.

Efter den anden offentlige høring vurderes eventuelle indkomne kommentarer, hvorefter sagen igen forelægges Klima- og Miljøudvalget med henblik på endelig vedtagelse i byrådet. Parallelt og koordineret med ovenstående foregår sagsbehandling i By- og Kulturforvaltningen og politisk behandling i By- og Kulturudvalget af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan samt miljøvurdering af disse. Endelig vedtagelse forventes at kunne ske omkring sommer i 2026.

Hvis Klima- og Miljøudvalget beslutter ikke at igangsætte VVM-processen, må projektet for en solcellepark ved Brændekilde opgives.

Økonomi

Denne sag har ikke direkte økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Bilag

250228 Materiale til foroffentlighed Brændekilde Solcellepark

Punkt 3: B-sag: Beslutning om ansøgning af tilskud til cykelstier i Odense

01.05.08-P25-3-25

Sagsresumé

Denne sag handler om at forbedre mulighederne for at cykle i Odense gennem anlæg af nye cykelstier. Bedre cykelstier skal understøtte flere cyklister samt grøn mobilitet og transport i Odense til fordel for sundhed og klima.

Med sagen skal Klima- og Miljøudvalget beslutte, om der skal søges tilskud til anlæg af to cykelstier fra en statslig cykelpulje. Ansøgningen om tilskud har til formål at skabe delfinansiering til anlæg af de to cykelstier.

De to cykelsti-projekter er følgende:

- Projekt A: En ny cykelsti fra Næsbyhoved-Brøby til Søndersø
- Projekt B: En udvidelse til supercykelsti mellem Bellinge og centrum af Odense

Udvalget kan beslutte, at der skal søges tilskud til anlæg af én af cykelstierne, begge eller ingen af de to projekter. Det er forvaltningens anbefaling, at der søges tilskud til begge cykelstier.

Egenfinansiering for Odense Kommune forventes at være på omkring 10 mio. kr. pr. projekt. Såfremt der opnås tilskud, vil der være behov for stillingtagen til anlægsbevilling hertil før accept af tilskuddet.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Anlæg af cykelstier skal understøtte at flere tager cyklen frem for bilen og derigennem bidrage til at reducere CO₂-udledningen.

Et sundere Odense

Bedre cykelforhold gennem en ny cykelsti skal bidrage til at odenseanerne cykler mere og dermed får mere motion til fordel for sundheden i kommunen.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, hvilken model forvaltningen skal arbejde videre med:

1. Der søges tilskud til begge cykelstier.
2. Der søges tilskud til projekt A) En ny cykelsti fra Næsbyhoved-Brøby til Søndersø.
3. Der søges tilskud til projekt B) En udvidelse til supercykelsti mellem Bellinge og centrum af Odense.
4. Der søges ikke tilskud til nogen af cykelstierne.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingens punkt 1: Der søges tilskud til begge cykelstier

Sagsfremstilling

Med grøn mobilitetsplan har et flertal i Odense Byråd besluttet at arbejde for at forbedre forholdene for cyklister i Odense.

Bedre forhold for cyklister skal vende den udvikling i transporten i Odense, hvor odenseanere typisk tager bilen, når de bevæger sig rundt.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget tage stilling til et indledende skridt i arbejdet mod anlæg af nye cykelstier. Det indledende skridt består i at søge tilskud fra en statslig cykelpulje.

Udvalget kan beslutte, at der skal søges tilskud til ét, ingen eller begge af følgende cykelstiprojekter:

- Projekt A: En ny cykelsti fra Næsbyhoved-Broby til Søndersø
- Projekt B: En udvidelse til supercykelsti mellem Bellinge og centrum af Odense

Projekt A indebærer samarbejde med Nordfyns Kommune om anlæg af cykelstien, som går på tværs af kommunegrænsen. Projekt B indebære opgradering af nuværende cykelrute til Bellinge til supercykelsti. Opgraderingen indgår konkret som en del af de åbningstræk, der er besluttet i grøn mobilitetsplan.

I sagen beskrives først baggrunden for cykelpuljen. Herefter beskrives de to cykelstiprojekter nærmere.

Puljen til cykelprojekter 2025

Cykelpuljen til medfinansiering af kommunale anlægsprojekter er besluttet af en bred kreds af Folketingets partier. Puljen er i 2025 på 330,7 mio. kr.

Puljen søges ved at indsende projektforslag til Vejdirektoratet senest den 31. marts 2025.

Tilskud fra puljen besluttet af kreds af Folketingets partier

Projektforslagene vil blive forelagt en forligskreds bestående af de af Folketingets partier, der står bag aftalen om cykelpuljen (Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021).

Forligskredsen beslutter, hvilke projektforslag der ønskes prioriteret.

Det sker med afsæt i en indstilling fra Vejdirektoratet, der opdeler projekterne i fem overordnede kategorier på baggrund af deres vurderede potentiale for at bidrage til cykeltrafikken, herunder set i forhold til det tilskud der er søgt om.

Projekter kan få op til 40% eller 50% støtte afhængigt af typen

Tilskudsandelen til anlægsprojekter er som udgangspunkt op til 40 %, men anlægsprojekter der involverer mindst to kommuner eller trafikikkerhed på skolevej kan modtage tilskud på op til 50 %.

De to cykelsti-projekter

Af tabel 1 fremgår et overordnet overblik over de to projekter i forhold til økonomi og effekt. Projekterne er beskrevet nærmere med hver sit afsnit under tabellen.

Tabel 1: Overblik over projekterne

	Projekt A: En ny cykelsti gennem Næsbyhoved-Broby til Søndersø	Projekt B: En supercykelsti til mellem Bellinge og centrum
Strækningen	5,3 km ny cykelsti	8 km udvidelse til supercykelsti
Overslag på samlet pris	38,6 mio. kr.	16,8 mio. kr.
Tilskudsansøgning	50 % svarende til 19,3 mio. kr.	40 % svarende til 6,7 mio. kr.
Overslag på egenfinansiering	9,7 mio. kr.	10,1 mio. kr.
Overslag på effekt	Op mod 150 nye cykelpendlere over	Op mod 100 nye cykelpendlere fra Bellinge mod centrum (+ flere langs resten af strækningen)

kommunegrænsen (begge retninger)	Forbedrede forhold for nuværende cyklister på ruten (Gennemsnitligt 906 pr. dag)
Mulighed for rekreativ effekt.	

Projekt A: Ny cykelsti fra Næsbyhoved-Broby til Søndersø

Cykelstien skal skabe forbindelse fra Odense til Søndersø fra Næsbyhoved-Broby og vil gå på tværs af kommunegrænsen mellem Odense Kommune og Nordfyns Kommune.

Cykelstien har længe været ønsket i Nordfyns Kommune, som ønsker at arbejde mod tilskudsansøgning og etablering, såfremt Odense Kommune vil være med.

Potentielle brugere af cykelstien og mulige effekter

Det vurderes at strækningen over tid vil have op mod 150 daglige pendlere, som i dag ikke har mulighed for at benytte en cykelsti. I dag gør forholdene på strækningen, at det trafikikkerhedsmæssigt reelt ikke er muligt at cykle.

Den potentielle brugergruppe består bl.a. af de godt 200 odenseanske unge som går på Nordfyns gymnasium. Herudover vil den mulige brugergruppe også bestå af de folkeskoleelever, som bor på de mindre veje, som støder op til ruten og pendlere på vej til og fra arbejde i begge retninger.

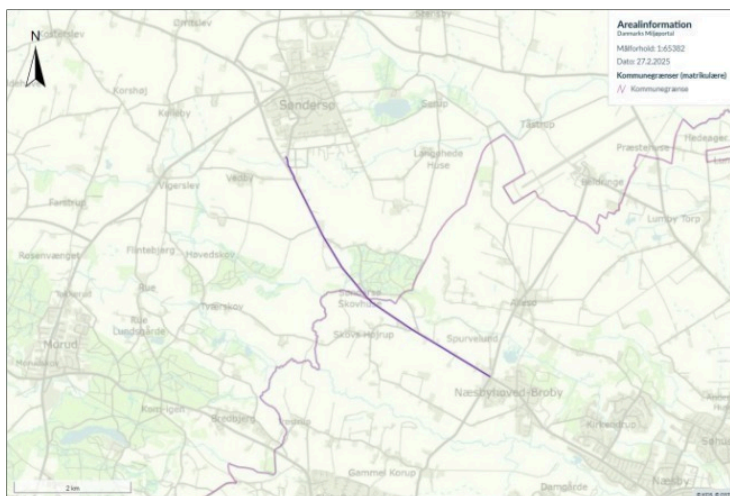
Ud over at give mulighed for pendling på strækning vil strækningen også kunne have en rekreativ effekt og indgå i et samlet rekreativt cykelnet som den erhvervsdrivende fond Dansk Kyst og Naturturisme arbejder for at etablere. Det rekreative cykelnet har særligt til formål at understøtte fritidscyklisme og derigennem at flere cykler i andre sammenhænge også.

Cykelstiens konkrete rute

Konkret skal cykelstien løbe langs med Bogensevej/Odensevej (rute 311) på en i alt 5,3 km lang strækningen. Heraf er 2,4 km beliggende i Odense Kommune og 2,9 km i Nordfyns Kommune. I Odense kobler cykelstien sig op på eksisterende cykelsti hele vejen til centrum og vil således skabe sammenhængende cykelinfrastruktur hele vejen fra Odense C til Søndersø.

Cykelstien planlægges som dobbeltrettet cykelsti i eget tracé med belysning. På en mindre del af strækningen vil der dog være behov for to separate cykelspor.

Billede 1: Kort med illustration af linjeføringen for projekt A.



Tilskudsansøgning og økonomi i projektet

Projektet med etablering af en cykelsti til Søndersø er foreløbigt estimeret til samlet at koste 38,6 mio. kr.

Da projektet er tværkommunalt kan der opnås tilskud på op til 50% af projektet fra cykelpuljen.

Et tilskud på 50 % vil svare til 19,3 mio. kr. Den resterende finansiering af projektet vil skulle deles med Nordfyns Kommune efter konkret aftale om fordelingsnøglen. Ved en ligelig fordeling vil det svare til 9,7 mio. kr. i egenfinansiering for Odense Kommune.

Midlerne til egenfinansieringen vil skulle findes inden for budgetrammen til grøn mobilitetsplan.

Det er aftalt med Nordfyns Kommune, at det er Odense Kommune, der sender fælles projektansøgning, såfremt udvalget ønsker at søge om tilskuddet til projektet.

Projekt B: En supercykelsti mellem Bellinge og centrum af Odense

Projekt B består af en opgradering af cykelstien mellem Bellinge og centrum til supercykelsti.

En Supercykelsti er en cykelrute, der har lidt mere at byde på end en normal cykelsti. Odense Kommune har i en årrække arbejdet mod en strategisk udbygning af nettet af supercykelstier i Odense.

Supercykelstierne har konkret:

- Større bredde, så de er afpasset antallet af cyklister og det stigende antal ladcykler og elcykler. Dermed forbedres fremkommeligheden og sikkerheden
- Få og korte stop
- God belægning
- Services som pumper, cyklist gelænder mv. undervejs

Supercykelstien til Bellinge indgår som åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan. Der har tidligere været ansøgt om tilskud til projektet tilbage i 2017, hvor projektet fik tilsagn. Projektet opnåede dog ikke tilstrækkelig finansiering og midlerne blev afleveret tilbage i februar 2024. Potentielle brugere af supercykelstien og mulige effekter

Potentielle brugere af supercykelstien og mulige effekter

Antallet af cyklister på strækningen anslås at kunne øges med omkring 20% ved opgraderingen.

Ud fra målinger foretaget i 2022 forventes det at betyde omtrent 100 nye daglige cykelpendlere fra Bellinge mod centrum.

Langs ruten er der yderligere en stor mængde erhverv, bolig og uddannelse, som også får nytte af supercykelstien. Effekten heraf er sværere at anslå, men det er forvaltningens vurdering, at der vil være et væsentligt potentiale i yderligere cyklister langs hele strækningen.

Desuden vil opgraderingen medføre forbedret sikkerhed og fremkommelighed for de nuværende cyklister, som tæller mellem 500 og 1.500 i dagsgennemsnit, alt efter hvor på ruten.

Supercykelstiens konkrete rute

Supercykelstien skal fra centrum starte ved Filosofgangen og løbe langs Sdr. Boulevard, indtil den går over på Faaborgvej/Bellingevej, hvor den fortsætter ud til Bellinge Idrætscenter.

Herfra er den koblet sammen med eksisterende cykelsti til boligområderne i Bellinge.

Billede 2: Kort med illustration af linjeføring for projekt B.



Tilskudsansøgning og økonomi i projektet

Projektet med anlæg af supercykelstien til Bellinge er estimeret til samlet at koste ca. 16,8 mio. kr.

Ansøgningen forventes at kunne give tilskud på 40% af projektomkostningerne. Herved vil der være behov for en egenfinansiering på 60% svarende til ca. 10,1 mio. kr.

Midlerne til egenfinansieringen vil skulle findes inden for budgetrammen til grøn mobilitetsplan.

Videre proces

Såfremt udvalget beslutter, at der skal søges om tilskud fra cykelpuljen til ét eller begge projekter vil forvaltningen klargøre og sende ansøgningen til cykelpuljen inden fristen den 31. marts 2025.

Forventeligt vil ansøgningerne være færdigbehandlet omkring september 2025.

Hvis Odense Kommune får tilsagn om tilskud til projekterne vil forvaltningen fremlægge en beslutningssag med henblik på endelig godkendelse og beslutning vedrørende egenfinansiering til projekterne på henholdsvis ca. 9,8 mio. kr. og 10,1 mio. kr. for projekt A og projekt B.

Økonomi

Denne sag har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, da der foreløbigt er tale om et indledende skridt med beslutning om ansøgning af tilskud til cykelstiprojekter.

Såfremt der søges og opnås tilskud til at anlægge en eller begge cykelstier, skal der tages stilling til restfinansiering af projekterne i forbindelse med accept af tilskuddet. Kommunen bekræfter, når tilskuddet accepteres, at kommunen kan levere den fornødne egenfinansiering.

Egenfinansiering for Odense Kommune estimeres foreløbigt til at være på henholdsvis ca. 9,7 mio. kr. og 10,1 mio. kr. for projekt A og projekt B. Midlerne til projekterne skal findes inden for budgetrammen for grøn mobilitetsplan.

En eventuel senere beslutningssag i forlængelse af et tilsagn om tilskud til anlæg af cykelstierne vil indeholde de konkrete forventninger til den samlede finansiering.

Punkt 4: B-sag: Odense Renovation A/S - godkendelse af fremlejeaftale på Odense Nord Miljøcenter

24.00.00-G01-103-24

Sagsresumé

Odense Renovation A/S har i mange år drevet deponiet på Odense Nord Miljøcenter (ONM) for Odense Kommune, som ejer arealerne. Dele af disse arealer forventer Odense Renovation ikke selv at gøre brug af i en længere periode, og Økonomiudvalget og By- og Kulturudvalget har i november 2021 godkendt en 28-årig fremlejeaftale mellem Odense Renovation og Gemidan A/S for et areal til et pulpanlæg til organisk dagrenovation samt organisk affald fra virksomheder.

Både Odense Renovation og Gemidan har ønske om en arealmæssig udvidelse af fremlejeaftalen med henblik på, at Gemidan kan anvende pulpen fra madaffaldet til protein larveproduktion. Lejeperioden for tillægsarealet vil følge den oprindelige fremlejekontrakts løbetid og øvrige vilkår, idet der dog vil blive foretaget justering og præcisering af enkelte elementer i aftalegrundlaget mellem parterne.

Økonomiudvalget har tidligere besluttet, at Odense Renovations fremlejeaftaler på arealer på ONM med en varighed ud over 7 år skal forelægges til politisk godkendelse. Sagen fremlægges på den baggrund til behandling i Økonomiudvalget den 5. marts 2025, i Klima- og Miljøudvalget den 11. marts 2025 og By- og Kulturudvalget den 12. marts 2025.

Økonomiudvalget varetager kommunens ejerinteresser i forhold til kommunal selskabsdeltagelse. By- og Kulturudvalget har ansvar for forvaltning af ejerskab samt administration og drift af arealer til senere byudviklingsformål. Klima- og Miljøudvalget har ansvar for kommunens myndighedsmæssige forpligtelser på affaldsområdet, herunder for at sikre, at Odense Kommune har tilstrækkelig kapacitet og plads til deponier.

Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for Odensemålene.

Indstilling

Borgmesterforvaltningen, By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at Odense Renovations fremlejeaftale med Gemidan om areal på Odense Nord Miljøcenter udvides med 3.100 m² til i alt 16.000 m² på vilkår og til anvendelse, som fremgår af sagsfremstillingen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget har på mødet den 27. januar 2021 godkendt, at Odense Renovation - såfremt bestemte betingelser er opfyldt - gives mulighed for at fremleje arealer og faciliteter på Odense Nord Miljøcenter (ONM) på markedsvilkår. Borgmesterforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen blev på mødet bemyndiget til i fællesskab at godkende eventuelle konkrete fremlejeaftaler på op til 7 år under forudsætning af, at den langsigtede byudvikling også skal indgå i forvaltningernes vurdering af eventuelle fremlejeaftaler og deres varighed.

Den nuværende fremlejeaftale mellem Odense Renovation og Gemidan omfatter 12.900 m², hvor Gemidan har opført og driver et pulpanlæg til organisk dagrenovation samt organisk affald fra virksomheder. Gemidan er et velkonsolideret firma med hovedsæde i Nørresundby, som blandt andet ejer og driver flere pulpanlæg rundt omkring i Danmark. Gemidans nuværende investeringer på arealet omfatter bygninger, tankanlæg, infrastruktur og pulpanlæg.

Både Odense Renovation og Gemidan har ønske om en arealmæssig udvidelse af fremlejeaftalen med henblik på, at Gemidan kan anvende pulpen fra madaffaldet til protein larveproduktion. Derudover har Odense Renovation ønske om justering og præcisering af enkelte elementer i selskabets fremlejekontrakt med Gemidan samt i Odense Renovations lejekontrakt med Odense Kommune. Disse justeringer vil blive håndteret administrativt inden for den bemyndigelse, som Økonomiudvalget har givet forvaltningerne i mødet den 27. januar 2021.

Gemidan ønsker konkret at indgå tillæg til den nuværende fremlejeaftale om leje af yderligere 3.100 m² i forlængelse af det nuværende areal til forbehandlingsanlægget med henblik på opførelse af bygning med tilhørende inventar mv. til den nye aktivitet. Gemidans planlagte investeringer på tillægsarealet er budgetteret til at udgøre op mod 48 mio. kr. Det samlede areal omfattet af fremlejeaftalen vil herefter udgøre ca. 16.000 m².

Myndighedsmæssige forhold

By- og Kulturudvalget har den 4. juni 2019 endelig vedtaget "Lokalplan 11-884 for Odense Nord Miljøcenter, forsyningsanlæg med/og deponi". Dermed er der givet planmæssigt grundlag for de eksisterende aktiviteter med forbehandlingsanlægget, hvor det af lokalplanens anvendelsesbestemmelse 3.4 fremgår, at: "Delområde 3 forbeholdes anvendt til forbehandling af organisk dagrenovation og deponi".

Odense Kommune har tidligere meddelt miljøgodkendelse til forbehandlingsanlægget. Den myndighedsmæssige behandling af miljøgodkendelsen til proteinproduktion vil blive foretaget af Klima- og Miljøforvaltningen på baggrund af konkret henvendelse fra Gemidan. Klima- og Miljøforvaltningen har bemyndigelsen til at meddele miljøgodkendelser, og dette vil således blive håndteret i et separat spor uafhængigt af nærværende sag.

Klima- og Miljøforvaltningen har ingen bemærkninger til den ønskede udvidelse af fremlejeaftalen grundet arealets beskedne størrelse, som vurderes uden betydning for deponiets fremtidige kapacitet. Klima- og Miljøforvaltningen har hermed ikke forholdt sig til forventet ansøgning om miljøgodkendelse.

Planlægningsmæssige forhold

Det indgår i Økonomiudvalgets oprindelige beslutning den 27. januar 2021 om vilkår for eventuel fremleje på ONM, at den langsigtede byudvikling i Odense skal indgå i forvaltningernes vurdering af fremlejeaftaler og deres varighed. Odense Renovation forventer, at med de nuværende affaldsmængder vil lossepladsen på Odense Nord Miljøcenter kunne modtage affald i over 100 år.

I henhold til miljøbeskyttelsesloven skal anlæg til deponi være ejet af offentlige myndigheder. Som følge heraf er det Odense Kommune, der ejer arealerne, hvorpå Odense Nord Miljøcenter er beliggende. I forbindelse med stiftelsen af Odense Renovation A/S i 1994 er der således indgået en lejeaftale mellem Odense Kommune og Odense Renovation.

Odense Kommune har på nuværende tidspunkt ikke konkrete planer om byudvikling på det pågældende areal inden for fremlejeaftalens ordinære udløb i 2049. Da det er svært at spå om byudviklingen i Odense Kommune i et 25-30-årigt perspektiv, var det en forudsætning for den politiske godkendelse (Økonomiudvalget den 3. november 2021 og By- og Kulturudvalget den 23. november 2021) af en 28-årig fremlejeaftale, at Odense Kommune skulle sikres mulighed for at opsigte fremlejeforholdet fx i tilfælde af, at Odense Kommune selv ønsker at benytte arealet til byudvikling. Tillægsarealet på 3.100 m² vil derfor også blive omfattet af samme betingelse som det nuværende fremlejede areal.

Såfremt Odense Kommune opsigter fremlejearealet i løbet af den 28-årige periode, vil kommunen betale en kompensation til Odense Renovation for restværdien af fremlejetagers investeringer på fremlejearealet. Kompensationen fastsættes til fremlejetagers dokumenterede investerede kapital lineært afskrevet over kontraktperioden på 28 år. Kompensationen kan ikke overstige det beløb, som fremlejetager vil kunne kræve af Odense Renovation. Odense Renovation indestår for reetablering og tilbagelevering af de fremlejede arealer til Odense Kommune.

Fordele for Odense Renovation

Odense Renovation anbefaler udvidelsen af fremlejekontrakten, idet Gemidans nuværende og fremtidige aktiviteter på ONM er af stor betydning for Odense Renovation, da der er synergieffekter mellem Gemidans aktiviteter og Odense Renovations nuværende samt planlagte initiativer på ONM.

Odense Renovation oplyser, at anvendelse af restmateriale fra pulpanlægget til larveprotein udgør en spændende og klimavenlig fremtidig proteinkilde, der umiddelbart passer godt til Odense Renovations aktiviteter på ONM om at være et miljøcenter, hvor ressourcer udnyttes fordelagtigt for klima og miljø.

Odense Renovation oplyser endvidere, at den arealmæssige udvidelse ikke giver driftsmæssige problemer for Odense Renovation, da arealet er beliggende i et område, hvor reetableringsplanen kun foreskriver mindre justeringer, når lossepladsen skal lukkes. Med de nuværende affaldsmængder vil lossepladsen kunne modtage affald i over 100 år.

Efter Odense Renovations opfattelse vil arealudvidelsen heller ikke give problemer for kommunens langsigtede byudviklingsplaner, da der ud over de førnævnte 100 års deponeringskapacitet - i 30-50 år efter, at lossepladsen er lukket -

skal foretages miljøforanstaltninger, herunder opsamling og rensning af perkolat samt indvinding og udnyttelse af lossepladsgas.

Odense Renovation vil skulle opkræve markedsprisen ved udlejning af arealet. Lejeindtægten tilfalder således Odense Renovation, og vil blive indregnet i taksterne.

Økonomi

Såfremt Odense Kommune fremtidigt ønsker at opsige fremlejearealet i tilfælde af ønske om byudvikling, vil der blive fremlagt en ny sag herom til politisk beslutning, herunder med de afledte økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Punkt 5: B-Sag: Servicejustering på busrute 35

13.05.16-G01-86-24

Sagsresumé

Denne sag handler om at forbedre arbejdsmiljøet for buschauffører i Odense, sikre en busdrift med bedre selvfinansieringsgrad.

Med sagen skal udvalget tage stilling til forslag om en rutejustering for busrute 35 på en mindre del af bussens samlede rute.

Konkret kører bussen i dag af Sankt Klemens Vej, hvor 11 bump på vejen har en negativ påvirkning på buschaufførernes arbejdsmiljø.

Det forslås derfor, at bussen fra den 1. juni 2025 kører ad Stenløsevej, der ligger parallelt med Sankt Klemens Vej.

Ændringen vil betyde en reduktion i omkostningerne til busdrift for Odense Kommune på 0,3 mio. kr. årligt. Omkring 1.000 passagerer vil få lidt længere til stoppestederne. Andre vil dog opleve en lidt kortere rejsetid med den nye rute, da bussen kører en lidt mere direkte rute til endestationen.

Sagen følger op på udvalgets drøftelse den 4. februar 2025, hvor udvalget drøftede mulige servicejusteringer i bybusserne.

Effekt

En Klima- og Miljøvenlig storby

Sagen indgår i et samlet arbejde med at forbedre den kollektive trafik, hvilket bl.a. skal understøtte en mere klimavenlig transport i Odense. Forbedringerne i denne sag betyder, at nogle passagerer vil få længere afstand til stoppestederne, mens andre vil opleve kortere rejsetid. Samlet er målet at få mest mulig kollektiv trafik for pengene, samtidig med at flest muligt odenseanere benytter den kollektive trafik og ser den som et reelt alternativ til bilen.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender justering af rute 35, således at bussen pr. 1. juni 2025 kører ad Stenløsevej, frem for Sankt Klemens Vej. Der vil være en nettobesparelse på 0,2 mio. kr. i 2025 stigende til 0,3 mio. kr. årligt i 2026 og frem.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

På udvalgsmødet den 4. februar 2025 drøftede udvalget et serviceeftersyn af bybusserne og muligheder for at optimere driftsøkonomien i det kommende korte bybusudbud med så få konsekvenser for passagerne som muligt.

FynBus har arbejdet med flere forslag til servicejusteringer, hvoraf størstedelen har vist sig at kræve yderligere analyser for at sikre, at det ikke har væsentlige negative konsekvenser. Det har derfor ikke været muligt at kunne implementere disse pr. 1. juni 2025. I stedet vil FynBus arbejde videre med analyserne i løbet af foråret.

Udvalget vil blive præsenteret for forvaltningens forslag til justeringer i juni, med forventet køreplansimplementering primo 2026 eller snarest muligt derefter.

De indledende analyser har dog vist et potentiale for en servicejustering på rute 35, som kan implementeres pr. 1. juni 2025.

Rute 35

Rute 35 betjener Sankt Klemens i Syd og kører via OBC mod Seden Syd i Nord.

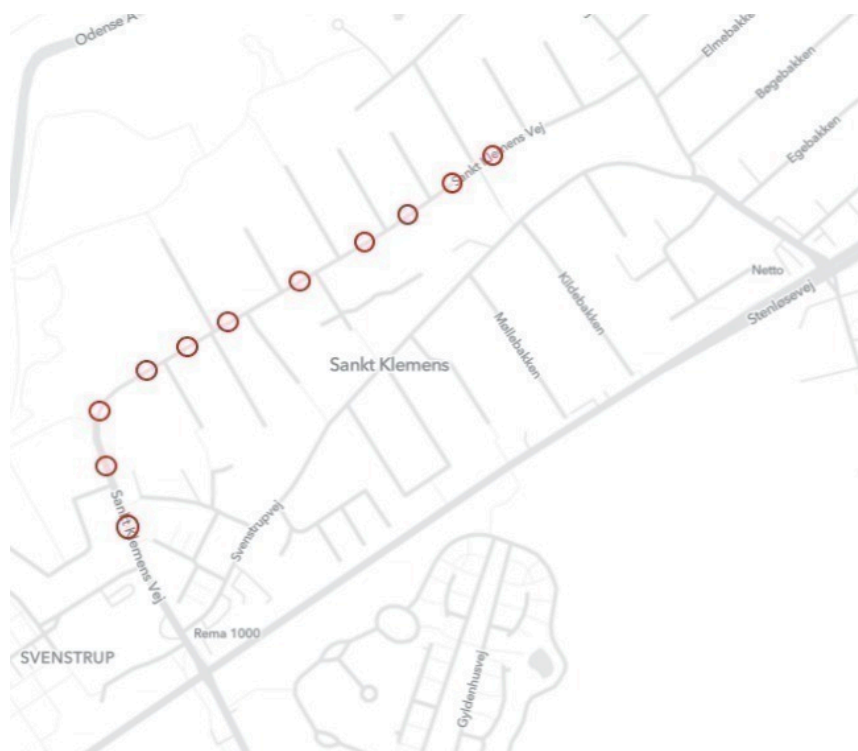


Billede 1: Kort med illustration af rute 35 fra Sankt Klemens i Syd, OBC i centrum og Seden Syd i Nord.

Justering af rute 35 i Sankt Klemens

Rute 35 kører i dag ad Sankt Klemens Vej på den sydligste del af ruten. Sankt Klemens Vej er en boligvej med 11 bump, som chaufførerne benytter til og fra endestationen ved Rema 1000.

Keolis, som står for driften af Odense Kommunes bybusser, har tidligere været i dialog med forvaltningen om denne strækning, da de mange bump påvirker chaufførernes arbejdsmiljø negativt.



Billede 2: Kort med illustration af de 11 bump på Sankt Klemens Vej i Sankt Klemens. Bump markeret med rødt.

FynBus har derfor udarbejdet et forslag til en alternativ rute, der benytter Stenløsevej i stedet for Sankt Klemens Vej. Dette vil forbedre chaufførernes arbejdsmiljø og medføre både rejsetids- og driftsbesparelser for Odense Kommune.

Ruteomlægningen vil samtidig betyde en besparelse for Odense Kommune på 0,3 mio. kr. årligt. Rejsetidsbesparelsen pr. tur er ca. 1-2 minutter og kommer alene de passagerer til gode, der kører hele vejen med til endestationen i Skt. Klemens.

Dog vil de nuværende passagerer på stoppestederne langs Sankt Klemens Vej fremover skulle gå eller cykle længere for at benytte den kollektive trafik. Afstanden fra de nuværende stoppesteder midt på Sankt Klemens Vej til de potentielle fremtidige stoppesteder på Stenløsevej er cirka 600 meter via stisystem. Ca. 1.000 passagerer årligt vil få en længere gåafstand til stoppestederne på Stenløsevej.



Billede 3: Kort med den nuværende linjeføring på rute 35 (orange) sammenlignet med den foreslåede linjeføring via Stenløsevej (grøn). Cirklerne på kortet er busstoppesteder, hvor cirklen til venstre er endestationen ved Rema 1000, som forsat vil blive benyttet.

Det er forvaltningens anbefaling, at udvalget godkender denne mindre rutejustering med henblik på at tilgodese chaufførernes arbejdsforhold og en mindre forbedring i driftsøkonomien. En ændring vil kunne implementeres ved køreplansændringen 1. juni 2025.

Økonomi

Ved justering af rute 35 vil der være en nettobesparelse på 0,3 mio. kr. årligt, som vil indgå i budgetområdet for Kollektiv trafik under Klima- og Miljøudvalget.

Punkt 6: C-sag: Drøftelse af fordelingen af midler til Klimahandleplan 2025

01.30.10-P15-1-24

Sagsresumé

Denne sag handler om Odense Byråds ambition om klimaneutralitet senest i 2030.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte, hvordan midlerne fra Budget 2025 til Klimahandleplanen skal fordeles.

Der er i Budget 2025 afsat en anlægsbevillingen på 10,0 mio. kr. i 2025 under Klima- og Miljøudvalget til det overordnede videre arbejde med klimahandleplanen i Odense. Der er desuden afsat afledt drift.

Klima- og Miljøudvalget har gennem de seneste år igangsat en række initiativer, der er finansieret af anlægsbevillinger til Klimahandleplanen de sidste år.

Oplægget fra forvaltningen baserer sig derfor i høj grad på en fortsættelse af de initiativer, som udvalget tidligere har besluttet at igangsætte.

Herudover foreslår forvaltningen, at der sker en mindre omprioritering af midler mellem klimahandleplanens initiativer.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter fordelingen af midlerne til initiativerne i Klimahandleplanen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Odense skal være klimaneutral senest i 2030, og klimahandleplanen definerer den strategiske retning mod klimaneutralitet.

Et stort politisk flertal af Odense Byråd indgik første gang aftale om klimahandleplanen tilbage i 2021, og siden har Odense Byråd årligt revideret planen. Klimahandleplan 2025 blev godkendt af Odense Byråd den 5. februar 2025.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte fordelingen af midlerne til Klimahandleplan 2025 fra Budget 2025. Herudover skal udvalget drøfte en eventuel mindre omprioritering af de eksisterende midler til initiativerne i Klimahandleplanen.

Midler til Klimahandleplanen fra Budget 2025

Der er i Budget 2025 afsat en anlægsbevillingen på 10,0 mio. kr. i 2025 under Klima- og Miljøudvalget til det overordnede videre arbejde med klimahandleplanen i Odense. Der er desuden afsat afledt drift.

Der er herudover i Budget 2025 særskilt afsat 25,0 mio. kr. til det overordnede arbejde med Grøn Mobilitetsplan. Derfor indgår initiativerne herfra ikke i forvaltningens oplæg til fordelingen af midlerne i denne sag.

Forslag til omprioritering af eksisterende midler

Der er de seneste år afsat anlægsmidler til klimahandleplanen, som Klima- og Miljøudvalget har prioriteret mellem initiativerne i planen.

Klima- og Miljøudvalget besluttede den 28. marts 2023 at prioritere samlet 6,5 mio. kr. til initiativerne #1.1 CO2-fangst og #1.6 Udsortering og genanvendelse af plast.

Begge disse initiativer er i gang, og forvaltningen samarbejder bl.a. tæt herom med Fjernvarme Fyn, Odense Renovation og Syddansk Universitet. Arbejdet med disse initiativer er langsigtet, og forvaltningen vurderer, at der først på et senere tidspunkt vil være behov for yderligere investeringer i initiativerne.

Der er dog fortsat et væsentligt restbudget til initiativerne. Derfor foreslår forvaltningen, at en del af midlerne til disse initiativer omprioriteres til andre initiativer, hvor der er større behov for investeringerne på nuværende tidspunkt.

Samlet forslag til fremtidig prioritering af midler til Klimahandleplanen

Samlet foreslår Klima- og Miljøforvaltningen nedenfor en prioritering af 13,0 mio. kr. til initiativerne i Klimahandleplan 2025. Heri udgør 3,0 mio. kr. omprioritering af tidligere års midler til planen.

Den samlede prioritering fremgår af tabellen nedenfor, hvorefter de enkelte initiativer beskrives. På mødet vil udvalget desuden blive præsenteret for en uddybning af forvaltningens anbefalinger.

Tabel med oversigt over forslag til prioritering af midler fra Budget 2025

Initiativ	Titel	Forslag til prioritering i 2025 i mio. kr.
#2.8	Mere aktive og grønne transportvaner / cykelleg	1,4
#3.1	Mere skov, natur og biodiversitet i Odense	5,0
#5.3	Klimavenlige forbrugsvaner	2,0
#6.1	Odense Klimapartnerskab	2,0
	Stabsfunktion - KMF/koordinerende klimaarbejdere	2,0
	Odense Fjord Samarbejdet - kontingent	0,4
	DK2020 Region Syd Fælleskommunal klimakoordinator	0,2
	I alt	13,0

#2.8 Mere aktive og grønne transportvaner

Formålet er at give flest mulige børn og unge i Odense kompetencer og gode oplevelser med cykling fra en tidlig alder i håb om, at det vil præge deres transportvaner resten af livet.

Konkret består indsatsen af et tilbud til skoler og daginstitutioner i Odense Kommune omkring cykellege til børn og unge.

Mange skoler og dagtilbud udtrykker stor tilfredshed med tilbuddet, og derfor anbefaler forvaltningen, at der sikres midler til en fortsættelse af denne indsats.

#3.1 Mere skov, natur og biodiversitet i Odense

Formålet med dette initiativ er skabe mere skov og natur i Odense. Med Grøn Trepert er der fra nationalt hold desuden sendt et klart signal om, at der skal mere skov og natur i Danmark.

Forvaltningen anbefaler derfor, at der prioriteres midler hertil med henblik på at skabe de bedste forudsætninger for at udnytte det nationale momentum omkring bl.a. Grøn Trepert, der opleves i disse år.

#5.3 Klimavenlige forbrugsvaner

Odense Byråd har med klimahandleplanen i flere år signaleret, at klimaindsatsen i Odense ikke kun skal fokusere på udledningerne i Odense. Men også på de udledninger, som forbruget i Odense skaber andre steder.

Flere undersøgelser viser, at de forbrugsbaserede udledninger udgør en væsentlig andel af danskernes klimaaftryk. Derfor anbefaler forvaltningen, at der afsættes midler til en indsats i forhold til dette initiativ.

På indeværende mødet den 11. marts 2025 vil Klima- og Miljøudvalget blive præsenteret for en særskilt drøftelsessag omkring mulighederne for initiativer i forhold til klimavenlige forbrugsvaner.

#6.1 Odense Klimapartnerskab

Odense Klimapartnerskab har til formål at inspirere erhvervslivet i Odense til, hvordan byens virksomheder kan understøtte ambitionen om et klimaneutralt Odense i 2030.

Partnerskabet har været igennem en omfattende udvikling de seneste år og rummer i dag mere end 60 lokale virksomheder. Partnerskabet er derfor et vigtigt forum og stort rækkevidde i det odenseanske erhvervslivet.

Derfor anbefaler forvaltningen, at der prioriteres ressourcer til at sikre den fortsatte understøttelse og udvikling af partnerskabet.

”Faste udgiftsområder” – stabsfunktion, Odense Fjord Samarbejdet og DK2020

Forvaltningen anbefaler herudover, at der prioriteres midler til en række ”faste udgiftsområder”. Disse udgifter rummer stabsfunktion til understøttelse af den samlede klimaindsats, kontingent til Odense Fjord Samarbejdet, samt Odense Kommunes medfinansiering af den regionale klimakoordinator i DK2020 projektet.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Punkt 7: C-sag: Mulige tiltag til reduktion af forbrugsbaserede udledninger

01.30.10-P15-1-24

Sagsresumé

Denne sag handler om mulige tiltag til reduktion af forbrugsbaserede CO2-udledninger i Odense Kommune.

Sagen er en opfølgning på det oplæg udvalget fik den 4. februar 2025 om forbrugsbaserede udledninger.

Transport, fødevarer og boliger er de største forbrugskategorier, og kommunen arbejder allerede med flere tiltag i disse kategorier.

Udvalget skal med sagen drøfte, hvilke initiativer der fremover skal indgå i indsatsen for at fremme klimavenlig adfærd og reducere det forbrugsbaserede klimaaftryk. Derudover foreslås en byttecentral og nærgenbrugsstation i bymidten for at fremme klimavenlige forbrugsvaner og fokus på deleøkonomi.

I forbindelse med sagen deltager forvaltningen med et uddybende oplæg.

Indstilling

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

1. Hvilke(n) forbrugskategori(er) forvaltningen skal arbejde videre med
2. Muligheden for at afsætte midler til leje og indretning af en fysisk lokation i bymidten, der kan fungere som udgangspunkt for en kobling af forvaltningens aktiviteter indenfor forbrugsbaserede udledninger og deleøkonomi med Odense Renovations prøvehandling under visionen "*Fremtidens Genbrugsstruktur*".

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

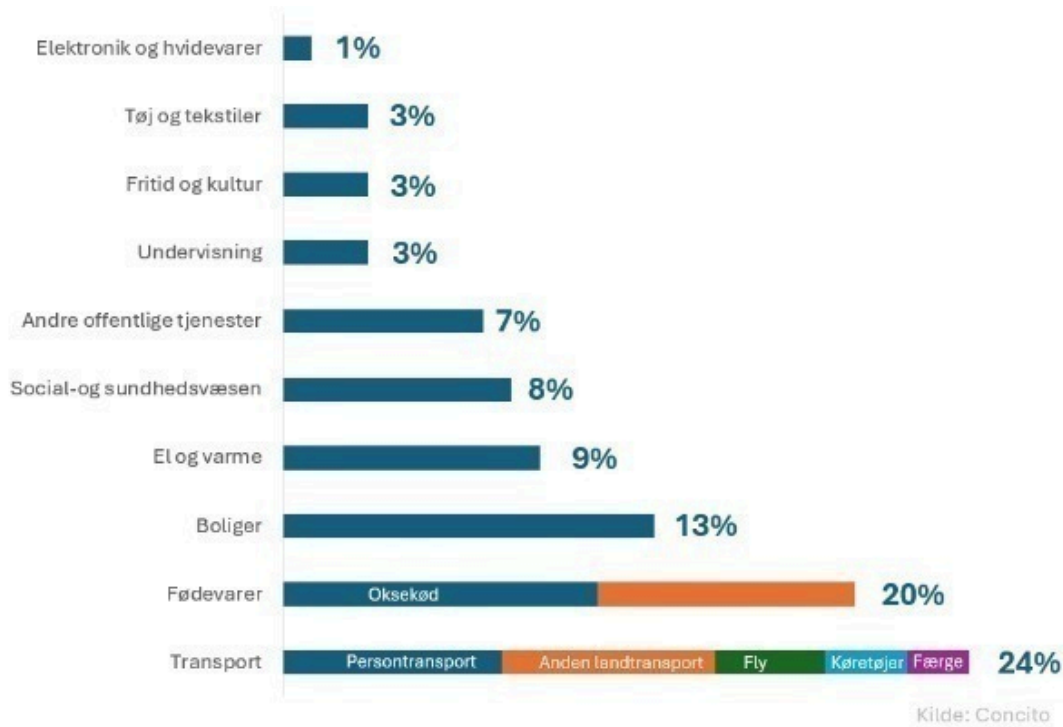
De forbrugsbaserede udledninger tæller alle udledninger i værdikæden, som følge af Odenseanernes forbrug af varer og tjenester. Dette inkluderer dermed også udledning fra produktionen og transporten af varer og tjenester i andre kommuner og lande. Odense Kommunes forbrugsbaserede udledninger formodes at være mindst 2,3 - 2,7 mio. tons pr. år, altså mindst dobbelt så stor som udledningen indenfor kommunens grænser (også kaldet scope 1 og 2).

Den 4. februar 2025 fik Klima- og Miljøudvalget en orientering om forbrugsbaserede udledninger, og de muligheder kommunen har for at påvirke reduktionen af disse. Odense Kommune har begrænsede muligheder for direkte at påvirke reduktionen af udledninger hos forbrugeren og kan primært påtage sig en faciliterende og adfærdsunderstøttende rolle overfor borgere og virksomheder.

Hos kommunen selv som virksomhed er der dog et større udvalg af greb, som kommunen kan anvende og allerede anvender, som fx fokus på klima og bæredygtighed i udbud og indkøb, klimavenlige personalekantiner og klimavenlig mad i Byens Køkken, samt fokus på medarbejderes transportvaner i arbejdstiden.

Forbrugskategorier

På udvalgsmødet den 4. februar 2025 blev Klima- og Miljøudvalget præsenteret for de forbrugskategorier, der står for den største del af det forbrugsbaserede klimaaftryk. De tre største kategorier er transport, fødevarer og boliger, som det også fremgår af grafen på billedet nedenfor.



Med denne sag skal udvalget drøfte hvilke forbrugskategorier, man vil prioritere i forvaltningens videre arbejde med forbrugsbaserede udledninger.

Nedenfor beskrives de største forbrugskategorier. Det er forvaltningens anbefaling, at en kommende indsats med forbrugsbaserede udledninger prioriteres inden for nedenstående forbrugskategorier.

Transport

Transport står for 24% af det forbrugsbaserede klimaaftryk og er dermed den forbrugskategori, der er skyld i den største del af udledningen fra forbrug. 32% af udledningen i denne kategori stammer fra persontransport, mens henholdsvis 31% stammer fra anden landtransport fra erhverv, 16% fra flyrejser og 12% fra køb af køretøjer.

Med tiltagene i Grøn Mobilitetsplan og Klimahandleplan 2025 arbejder Odense Kommune allerede målrettet med størstedelen af udledningerne i denne kategori.

Fødevarer

Fødevarer står for 20% af det forbrugsbaserede klimaaftryk og er dermed den næststørste forbrugskategori efter transport. 55% af udledningen i denne kategori stammer fra forbrug af oksekød. Dermed ville løsninger i denne kategori i høj grad skulle handle om at reducere forbruget af oksekød blandt medarbejdere og borgere i Odense Kommune.

Odense har et stærkt udgangspunkt for at arbejde målrettet med denne forbrugskategori, både på baggrund af eksisterende indsatser internt i kommunen og via Odense Klimapartnerskab.

Potentialer:

- Stor påvirkning: Da fødevarer står for 20% af det forbrugsbaserede klimaaftryk, kan selv små ændringer i denne kategori have en betydelig effekt på det samlede klimaaftryk.
- Eksisterende initiativer: Odense Kommune har allerede igangværende initiativer, som kan udvides, hvilket gør implementeringen lettere.
- Direkte indflydelse: Kommunen leverer mange måltider til borgere, hvilket giver en unik mulighed for at påvirke borgernes kostvaner direkte.

Udfordringer/opmærksomhedspunkter:

- **Adfærdsændring:** At reducere fx forbruget af oksekød kræver en ændring i borgernes spisevaner, hvilket kan være udfordrende og tage tid.
- **Modstand:** Der kan være modstand fra borgere og medarbejdere, som er vant til deres nuværende kostvaner og måske ikke ønsker at ændre dem.

Boliger

Boliger står for 13% af det forbrugsbaserede klimaaftryk og er dermed den tredje største forbrugskategori efter transport og fødevarer. 71% af udledningerne i denne kategori er byggeri og vedligeholdelse af boliger. Dermed vil løsninger i denne kategori i høj grad skulle handle om at mindske antallet af nybyggede kvadratmeter og fremme genbrug af byggematerialer.

Odense Kommune har enkelte tiltag i gang allerede, som fx hensigtserklæringer om emissionsfrie arbejdsmaskiner, en bygherreguide til dialog med private bygherrer om klima i byudviklingen og et netværk under Odense Klimapartnerskab for facility management. Der skal dog mere til for at reducere udledningerne i denne kategori, særligt hos Odense Kommune selv, der udleder mere end 30.000 tons CO₂ om året i denne kategori.

Potentialer:

- **Betydelig reduktion:** Da byggeri og vedligeholdelse står for 71% af udledningerne i boligkategorien, kan målrettede indsatser her medføre en betydelig reduktion i klimaaftrykket.
- **Kommunal indflydelse:** Odense Kommune kan som virksomhed selv påvirke en stor del af udledningerne fra byggeri og anlæg, hvilket giver mulighed for direkte handling.
- **Eksempler fra andre kommuner:** Erfaringer fra andre kommuner, som Aarhus, kan bruges som inspiration og vejledning til at implementere effektive klimatiltag.

Udfordringer/opmærksomhedspunkter:

- **Begrænsede redskaber:** De primære greb i den kommunale myndighedsbehandling er helhedsvurdering og administration af lokalplaner, men begge har i praksis deres begrænsninger.
- **Økonomiske investeringer:** Implementering af klimatiltag i byggeri kræver betydelige økonomiske investeringer og strategisk planlægning.
- **Langsigtede resultater:** Effekten af klimatiltag i byggeri kan tage tid at realisere, da det ofte involverer langsigtede projekter og ændringer i byggepraksis.

Forbrugsprodukter- og services

Denne kategori er en samlekategori for varer som elektronik, tøj, tekstiler, møbler og boligtilbehør. Samlet udgør udledningerne i denne kategori ca. 7% af danskernes samlede forbrugsbaserede klimaaftryk.

Odense Kommune har enkelte igangværende tiltag i denne forbrugskategori. Med vedtagelsen af Odense Renovations nye vision for fremtidens genbrugsstruktur er der et solidt udgangspunkt for et samarbejde om tiltag i denne kategori. Dette beskrives også i afsnittet nedenfor.

Potentialer:

- **Bred accept:** Mange borgere er enige i nødvendigheden af at reducere forbruget af unødvendige ting, hvilket kan gøre implementeringen lettere.
- **Håndgribelige tiltag:** Initiativer i denne kategori er ofte konkrete og lette at forstå for borgere, hvilket kan fremme deltagelse og engagement.
- **Synlighed:** Tiltag i denne kategori kan skabe synlighed omkring klimavenlig adfærd, hvilket kan have en positiv afsmittende effekt på andre klimatiltag.

Udfordringer/opmærksomhedspunkter:

- **Begrænset effekt:** Denne kategori udgør kun 7% af det samlede forbrugsbaserede klimaaftryk, hvilket betyder, at effekten af tiltag i denne kategori alene vil være begrænset.
- **Kombination nødvendig:** For at opnå en større samlet effekt anbefales det at kombinere tiltag i denne kategori med initiativer i andre kategorier.

Forslag til nyt tiltag under #5.3 Klimavenlige forbrugsvaner

I forlængelse af ovenstående har forvaltningen også tidligere arbejdet med at reducere de forbrugsbaserede udledninger blandt borgere. Forvaltningen har bl.a. tidligere arbejdet med det digitale værktøj Familiens Klimatopmøde, som er et redskab, der kan bruges blandt kommunens borgere til at håndgribeligøre og reducere eget forbrug og CO2-udledning. Udbredelsen af det digitale redskab viste sig dog at være mere ressourcekrævende end forventet.. Derfor besluttede Klima- og Miljøudvalget at justere #5.3 i Klimahandleplan 2025.

For at udnytte de digitale rum fra aftalen med Vanebrudspalæet, integreres værktøjet nu i Klimaambassadøruddannelsen i Odense Klimapartnerskab. Klimaambassadørerne har efterspurgt et redskab til at måle effekten af adfærdsændringer hos virksomhederne.

Forslag om yderligere samarbejde med Odense Renovation

Som erstatning for Familiens Klimatopmøde foreslår forvaltningen at afsætte 1,0 mio. kr. om året i to år til et samarbejde med Odense Renovation omkring forbrug. Samarbejdet skal have fokus på at reducere odenseanernes forbrug med fokus på udbredelse og test af løsningerne indenfor deleøkonomi, genbrug og upcycling. Samarbejdet skal være centreret omkring en fysisk lokation i bymidten. Her kan Klima- og Miljøforvaltningens aktiviteter kobles med Odense Renovations planer om en nærgenbrugsstation. Planen om en nærgenbrugsstation er en del af den vision om fremtidens genbrugsstruktur, som Odense Byråd godkendte på byrådsmødet den 13. november 2024.

Butikslokalet kan fx fungere som byttecentral og rumme aktiviteter som repair caféer, upcycling- og reparationsworkshops, deleøkonomiske pilotprojekter for at reducere den forbrugsbaserede udledning, samt formidling af klimahandleplanen og reduktion af CO2-udledning generelt. Aktiviteterne arrangeres af lokale frivillige organisationer i samarbejde med forvaltningen og Odense Renovation. Foreninger og netværket for cirkulært Odense kan også bruge lokalet til møder, foredrag, workshops og så videre, der kan bidrage til formidlingen af et klimaneutralt Odense og onboarding af byen om at reducere den forbrugsbaserede udledning.

Odense Renovation har afsat midler til nærgenbrugsstationen/byttecentralen og en arbejdsgruppe bestående af medarbejdere fra Odense Kommune og Odense Renovation er nedsat til at udvikle og teste konceptet i 2025 og 2026. Med midlerne fra klimahandleplanen kan forvaltningen integrere de nævnte aktiviteter og øge synligheden omkring klimainsatsen i Odense.

Økonomi

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

Punkt 8: D-sag: Orientering om linjeføring og rutenavn på busrute i Odense Centrum

13.05.16-G01-86-24

Sagsresumé

Med denne sag får udvalget orientering om forventningerne til implementeringen af ændringer for busruten 85 og busbetjeningen i centrum. Ændringerne blev besluttet som led i omdannelsen af Skibhuskvarteret.

Orienteringen vedrører dels:

- At navnet på ruten fra Skibhusene og videre til centrum bliver 12A
- At linjeføringen og stoppesteder for bussen i centrum justeres på dele af strækningen

Ændringerne forventes implementeret pr. 1. juni 2025 og er beskrevet nærmere i sagen.

Baggrund vedrørende de besluttede ændringer i bus 85 og citybussen

Et flertal i Odense Byråd besluttede ændringer i de to busruter den 13. november 2024 i forbindelse med beslutningen om omdannelse af Skibhuskvarteret.

Beslutningen indebar, at den busrute, der i dag går mellem Højby, OBC og Skibhusene deles op i to ruter:

- Rute 85 vil frem fremover kun køre mellem Højby og OBC.
- Den del af ruten, som kører på Skibhusvej sammenlægges med citybusruten.

Det betyder, at bussen fra Skibhusene fremadrettet kører til Odense Banegård Center og videre til Skt. Anne Plads og Klingenberg ved Magasin og retur samme vej. Den nuværende citybus nedlægges som del af beslutningen.

Orientering om rutenavn og fremtidig linjeføring i centrum

12A bliver navnet på ruten fra Skibhusene pr. 1. juni 2025

I forbindelse med omlægningen pr. 1. juni navngives den nye Skibhusene – Centrumrute til 12A.

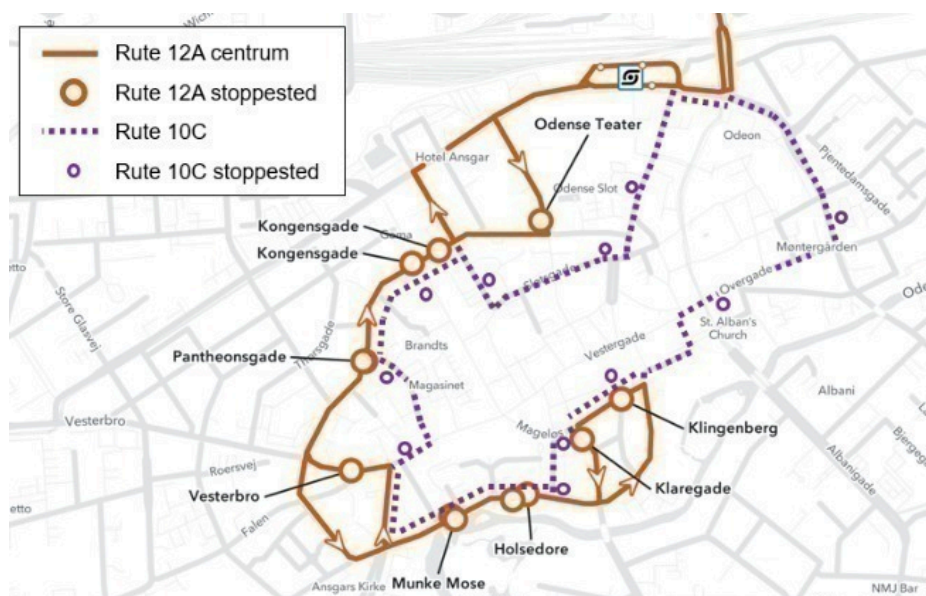
Den nye A-bus skal signalere et højklasset kollektiv trafiktilbud med høj frekvens – i dette tilfælde en 10 minutters frekvens i hverdagene (kl. 7-18) og 20 minutters frekvens i ydretidspunkterne. 12A vil blive kørt med almindelige busser, så kapaciteten i hver enkelt bus samt tilgængeligheden i kørestol er den samme som i dag.

Linjeføringen i centrum bliver justeret

Da 12A vil køre med almindelige elbusser frem for de små busser, der i dag kører i centrum, er der dele af linjeføringen i dag, der er for vanskelige at betjene. Linjeføringen er derfor justeret på dele af ruten i centrum.

Billede 1: Kort med forventet linjeføring i centrum for den kommende rute 12A.

Den lille stiplede linje viser citybussens tidligere linjeføring og de lilla markeringer de tidligere betjente stoppesteder. Citybussen kører i mod urets retning, hvor rute 12A vil køre tur/retur.



Linjeføring omkring Kongens Have og Odense Teater

Svinget mellem Slotsgade og Klostervej er udfordrende og kræver, at man krydser midterlinjen i et kryds med dårlig oversigt i en stor bus. Derfor ændres den del af linjeføringen, der betjener Nørregade, Slotsgade og Klostervej og i stedet benytter bussen fremadrettet Jernbanegade og Klostervej.

I den forbindelse nedlægges stoppestederne på den nedlagte strækning. I stedet vil forvaltningen afsøge og tilstræbe etableringen af et stoppested ved Odense Teater.

Linjeføring på Vesterbro

Den nye større bus gør det samtidigt svært at benytte Pantheonsgade som tidligere, hvorfor bussen vil forsætte af Vindegade og benytte Søndergade og Vesterbro på tilbagevejen.

Det betyder, at de nuværende stoppesteder på Pantheonsgade og Vestergade nedlægges og erstattes af et stoppested på Vesterbro, mens forvaltningen vil arbejde videre på en mulig etablering af stoppesteder på Vindegade ved Pantheonsgade og på Filosofgangen ved Munke Mose.

Omplacering af et stoppested ved Skt. Anne Plads

Afsluttende benytter bussen Klosterbakken og Klaregade for at vende retur mod OBC, hvorfor stoppestedet på Mageløs ikke længere betjenes. Stoppestedet vil i stedet forventeligt rykkes til Klaregade. I den forbindelse vil forvaltningen tilstræbe, at der ikke nedlægges parkeringspladser, men i stedet flyttes til den modsatte side af vejen. Dette gøres for at sikre en kort gåafstand til Skt. Anne Plads for buspassagererne.

Med ændringen af linjeføringen er det samtidig oplagt at kigge på mulighederne for stoppesteder på Vindegade og ved Munke Mose. Vejens udformning gør, at der ikke er oplagte steder til stoppesteder ved disse placeringer. Disse stoppesteder vil derfor sandsynligvis ikke være klar til ibrugtagning den 1. juni, men opsættes på et senere tidspunkt, hvis det er muligt.

Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 9: Aktuelle sager

00.22.00-A26-12-24

Sagsresumé

Orientering om aktuelle sager.

Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

Beslutning

Orientering givet.