

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 19-09-2023**

**Mødedato** Tirsdag d. 19. september 2023 kl. 08:30

**Mødested** Udvalgsværelset, Slottet, Nørregade 36

## Indholdsfortegnelse

O-sag: Godkendelse af dagsorden.....	3
B-sag: Igangsætning af yderligere åbningstræk fra grøn mobilitetsplan.....	4
B-sag: Omprioritering i den kollektive trafik.....	8
B-sag: Model for teletaxiløsninger i den kollektive trafik.....	13
C-sag: Revidering af Klimahandleplan 2023.....	17
C-sag: Revidering af DK2020 Klimatilpasningsplan.....	18
C-sag: Vedvarende energi i Odense.....	21
C-sag: Handleplan for vandets kredsløb.....	25
Lukket: D-sag: EU-projekt om klimatilpasning.....	27
D-sag: Orientering om skybrud i Skibhuskvarteret mv.....	28
D-sag: Aktuelle sager.....	29

# **Punkt 1: O-sag: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-G01-16-22

## **Resume**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 19. september 2023.

## **Beslutning**

**Klima- og Miljøudvalget** godkender dagsordenen.

## Punkt 2: B-sag: Igangsætning af yderligere åbningstræk fra grøn mobilitetsplan

01.30.10-P15-1-22

### Resume

Denne sag handler om igangsætning af yderligere åbningstræk fra forliget om Grøn Mobilitetsplan.

Den 9. juni 2023 indgik alle partier i byrådet forlig om Grøn Mobilitetsplan.

På mødet den 29. august 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at igangsætte de første åbningstræk fra forliget om Grøn Mobilitetsplan. I denne sag skal udvalget tage stilling til igangsættelse af yderligere åbningstræk.

De yderligere åbningstræk omhandler to konkrete projekter. Det første er målrettet udvikling af klimavenlige byområder gennem prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds. Det andet omhandler et samleprojekt, der har til formål at forbedre rammerne omkring den kollektive trafik.

Projekterne har tilsammen et budget på 3,0 mio. kr. Midlerne til projekterne finansieres via puljen til yderligere åbningstræk, som Klima- og Miljøudvalget besluttede den 29. august 2023.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

Igangsætningen af disse åbningstræk fra den grønne mobilitetsplan har til formål at øge andelen af odenseanere, der transporterer sig mere bæredygtigt. På den måde skal sagen bidrage til, at Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

### INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender:

1. Igangsættelse af åbningstræk vedrørende "Prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds" som beskrevet i sagen med midler fra "Pulje til yderligere åbningstræk" for 1,0 mio. kr. fordelt med 0,5 mio. kr. i 2023 og 0,5 mio. kr. i 2024.
2. Igangsættelse af åbningstræk vedrørende "Samleprojekt i forhold til rammerne omkring den kollektive trafik" som beskrevet i sagen med midler fra "Pulje til yderligere åbningstræk" for 2,0 mio. kr., fordelt med 0,5 mio. kr. i 2023 og 1,5 mio. kr. i 2024.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

### Sagsfremstilling

Odense skal være klimaneutral senest i 2030. Strategien mod klimaneutralitet godkendte Odense Byråd den 14. december 2022 med Klimahandleplan 2023.

På mødet den 29. august 2023 godkendte Klima- og Miljøudvalget etablering af pulje til yderligere åbningstræk på 5,0 mio. kr. fra anlægsbevillingen til "Bæredygtig mobilitet", der var en del af de samlede midler til Klimahandleplan 2023.

#### Forlig om grøn mobilitetsplan

Den 9. juni 2023 indgik et samlet byråd forlig om Grøn Mobilitetsplan.

Grøn Mobilitetsplan definerer seks fokusområder til at nå målet om at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportområdet med 100.000 ton årligt senest i 2030. Planen indeholder 60 åbningstræk og eksperimenter, som hurtigst muligt skal igangsættes i tæt dialog og involvering af byens aktører og borgere.

#### To åbningstræk igangsættes

På mødet den 29. august 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at igangsætte de første åbningstræk.

I denne sag skal udvalget tage stilling til igangsættelse af yderligere to åbningstræk:

- Prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds (1,0 mio. kr.).
- Samleprojekt i forhold til rammerne omkring den kollektive trafik (2,0 mio. kr.).

**Åbningstræk: Prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds (overslagspris 1,0 mio. kr.)**

I Grøn Mobilitetsplan er der under fokusområdet "Klimavenlige byområder" beskrevet et åbningstræk omkring prioritering af fodgængere og cyklister over biler i alle signaler.

Formålet er at forbedre forholdene for fodgængere og cyklister. Konkret gennem nedlæggelse af relevante fodgængertryk samt prioritering af forbedret fremkommelighed og trafiksikkerhed for cyklister over bilisters fremkommelighed.

Åbningstrækket indeholder to overordnede dele. Første del går på igangsætning af prioritering af fodgængere og cyklister i 12 konkrete lyskryds i Odense inden for de kommende en til to måneder.

De 12 konkrete lyskryds er:

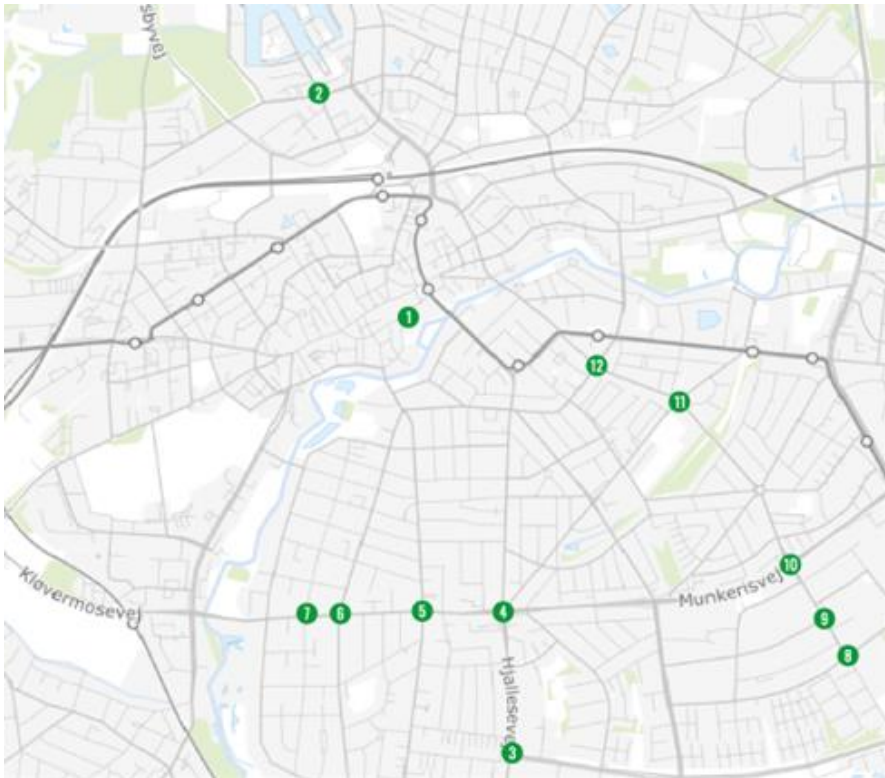
1. V. Domkirken (nedlægges).
2. Lerchesgade/Toldbodgade.
3. Hjallesevej/Niels Bohrs Alle.
4. Hjallesevej/Ring 2.
5. Hunderupvej/Ring 2.
6. Læssøegade/Ring 2.
7. Langelinie/Ring 2.
8. Rødegårdsvej/Stæremosegårdsvej.
9. Rødegårdsvej/Børstenbindervej.
10. Rødegårdsvej/Ring 2.
11. Rødegårdsvej /Østerbæksvej.
12. Rødegårdsvej/Reventlowsvej.

Lyskryds 1 ved Domkirken nedlægges. I lyskryds 2 samt nr. 4-7 ændres lyskrydset, så fodgængere ikke længere skal trykke for at få grønt. I nr. 3 forlænges fasen med grønt lys for venstresvingende cyklister fra Hjallesevej til Niels Bohrs Alle (i retningen til UCL og SDU). I lyskryds 8-12 optimeres alle lyskryds, så der opnås et bedre cyklist-flow på supercykelstien igennem lyskrydsene på Rødegårdsvej, så der opnås et bedre cyklist-flow på hele strækningen.

I lyskrydsene nr. 4-7 undersøges desuden, om der kan etableres ekstra fodgængerfelter, så det er muligt at krydse ringvejen fra begge sider af vejen.

De 12 signaler igangsættes straks og forventes færdige i 2023.

Kortet nedenfor viser, hvor de udvalgte kryds findes geografisk i kommunen.



Billede: Oversigt over de udvalgte lyskryds.

Anden del indeholder en screening af de resterende ca. 190 lyskryds i kommunen i forhold til, hvor der er potentiale for prioritering af fodgængere og cyklister. Som en del af dette arbejde vil forvaltningen prioritere at forbedre forholdene så hurtigt som muligt i nogle af de centrale kryds som fx Thomas B. Thriges Gade/Østre Stationsvej og Vindegade/Vestergade/Vesterbro. Screeningen forventes afsluttet inden for seks måneder.

### **Åbningstræk: Samleprojekt i forhold til rammerne omkring den kollektive trafik (overslagspris 2,0 mio. kr.)**

I Grøn Mobilitetsplan er der under fokusområdet "Kollektiv trafik" beskrevet en række åbningstræk i forhold til markedsføring og samarbejder. Til sammen har åbningstrækkene til formål at få flere til at skifte fra bil til kollektiv trafik.

Forvaltningen foreslår, at disse åbningstræk samles i tre indsatser.

Den første indsats omhandler igangsætning af samarbejde med virksomheder og uddannelsesinstitutioner for at fremme grønne transportvaner. Forvaltningen vil arbejde for at indgå samarbejdsaftaler med fem store virksomheder eller uddannelsesinstitutioner, som forpligter sig til at ændre transportvaner. Som led i indsatsen skal det undersøges, om det er muligt at give gratis pendlerkort i en kort testperiode til bilister i samarbejde med FynBus og Odense Letbane.

Den anden indsats fokuserer på at få flere til at benytte park+ride mulighederne og tage letbanen. Konkret skal indsatsen bestå i at forbedre skiltning til park+ride ved Odense Parkering Syd, forsøg med gratis billet til letbane for bilister, der parkerer ved Odense Parkering Syd i en begrænset periode og forsøg med partnerskab med virksomheder om park+ride-pendlerkort til reduceret pris mod begrænset brug (hverdage kl. 6-18).

Den tredje indsats omhandler last-mile løsninger. Indsatsen går på samarbejde med private delecycels- og løbehjulsfirmaer samt arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner om gratis testperiode i forlængelse af kollektiv transport. Konkret vil forvaltningen arbejde for, at private udbydere opsætter delecycler og løbehjul på fem udvalgte stationer; Bolbro, Odense Sygehus, Bilka, Syddansk Universitet og Hjalles Station.

Samarbejde med arbejdsplads og uddannelsesinstitutioner kan være i gang i efteråret 2023, mens forvaltningen forventer, at de resterende elementer kan være klar i foråret 2024.

## **Økonomi**

Sagen har ingen konsekvenser for kommunens økonomi, herunder for kommunens kassebeholdning.

Udmøntning af midlerne i anlægsbevilling "Bæredygtig mobilitet" for "Puljen til yderligere åbningstræk" på 5,0 mio. kr. fordeler sig således:

	2023	2024	I alt
Beløb i mio. kr.			
Prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds	0,5	0,5	1,0
Samleprojekt ift. den kollektive trafik	0,5	1,5	2,0
<b>I alt</b>	<b>1,0</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>

Billede: tabel med oversigt over udmøntning af anlægsmidlerne.

## Punkt 3: B-sag: Omprioritering i den kollektive trafik

13.05.16-G01-57-22

### Resume

Denne sag handler om rutejusteringer og omprioritering af midler i den kollektive trafik med henblik på at øge passagertallet og bringe balance i driftsøkonomien for bybusserne i 2024.

Klima- og Miljøudvalget vedtog på udvalgsrådet den 29. august 2023 besparelser i form af rutejusteringer for 13,6 mio. kr. Udvalget ønskede samtidig, at forvaltningen udarbejdede et alternativt besparelsesforslag til rute 65 (Stige – Herluf Trolles Vej), som forvaltningen havde foreslået.

Med denne sag foreslår forvaltningen besparelser i form af rutejusteringer for i alt 10,5 mio. kr. Forvaltningen foreslår nedlæggelsen af rute 95 (Allesø – OBC Syd) og besparelser på rute 10 (Citybussen), med henblik på at finansiere de alternative besparelser til rute 65 til Stige og en ny geninvesteringsmodel.

Forvaltningen foreslår, at 8,8 mio. kr. af ovennævnte besparelser geninvesteres i rute 35 (Seden – Hjallesø St.), rute 55 (Bellinge – Agedrup) og rute 85 (Skibhusene – Hjallesø St.) som et led i at sikre flere passagerer i den kollektive trafik.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

Kollektiv trafik er et vigtigt element i Odense Kommunes grønne mobilitetsplan. Med denne sag er der fokus på at udbygge den kollektive trafik der, hvor passagergrundlaget er størst for derigennem samlet set at sikre flere passagerer. For borgere som mister deres nuværende transportmulighed, vil effekten være negativ i det omfang de ikke kan bruge alternative muligheder.

### INDSTILLING

1. Rutejusteringer for ca. 8,7 mio. kr. gennem nedlæggelsen af rute 95 (Allesø – OBC Syd).
2. Rutejusteringer for ca. 1,8 mio. kr. gennem besparelser på rute 10 (Citybussen). Besparelsen indebærer, at Citybussen ikke kører om søndagen, og dens frekvens halveres på øvrige dage.
3. Geninvesteringsmodel på 8,8 mio. kr. i ruterne 35 (Seden-Hjallesø St.), 55 (Bellinge – Agedrup) og 85 (Skibhusene-Hjallesø St.) med henblik på at sikre flere passagerer i den kollektive trafik, som beskrevet i sagen.
4. Klima- og Miljøforvaltningens alternativ til en besparelse på rute 65 (Stige - Herluf Trolles Vej). Den nødvendige besparelse findes ved at reducere den samlede geninvestering til 8,8 mio. kr. af den samlede besparelse på 10,5 mio. kr. på rute 95 (Allesø - OBC) og rute 10 (Citybussen).

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann stemmer imod med følgende bemærkning:

Venstre ønsker ikke, at lave markante besparelser på busdriften i lokalområderne i Odense.

Odense gennemgår i øjeblikket en ambitiøs grøn omstilling, hvorfor det netop skal være motiverende og attraktivt, at benytte kollektiv trafik for at reducere CO2.

Derfor vil det være et forkert og uambitiøst signal at fjerne busruter til lokalområderne -særligt når dele af byrådet netop ønsker at styrke den kollektive transport og gøre det markant sværere, at benytte biler som transportmiddel. Venstre foreslår, at finansieringen findes i opsparingen til letbanens etape 2.

Udvalgsmedlem Rikke Beider stemmer imod indstillingspunkt 1, 3 og 4 med følgende bemærkning:

Konservative stemmer imod at nedlægge rute 95. Konservative ønsker at gennemføre besparelsen på rute 10, da der derved er fundet de 15 mio i besparelser, som skal være med til at dække det forventede underskud i 2024. Nedlæggelsen af rute 95 skal imidlertid geninvesteres i andre ruter. Her mener konservative, at prisen er for høj, da brugerne af rute 95 får op til 1,5 km til en alternativ rute samtidig med, at effekten af geninvesteringerne er usikker.

## Sagsfremstilling

Den 14. december 2022 behandlede byrådet forslag til løsningsmodeller for de økonomiske udfordringer i den kollektive trafik. I den forbindelse besluttede byrådet at øge budgettet til bybusserne med 24,0 mio. kr. i 2022 og 33,0 mio. kr. i 2023 samt at igangsætte en række tiltag for at optimere økonomien i den kollektive trafik. Byrådet pålagde Klima- og Miljøudvalget at bringe budgettet for 2024 i økonomisk balance.

På baggrund af de aktuelle forventninger til økonomien i 2024 samt de konkrete tiltag til forbedring af driftsøkonomien for bybusserne er det forventning, at der vil være en ubalance på ca. 45,0 mio. kr. i 2024.

I sagsfremstillingen gennemgås:

- Opsamling på beslutninger fra udvalgsrådet den 29. august 2023.
- Forslag til omprioriteringer i den kollektive trafik.
- Geninvesteringsmodel på 8,8 mio. kr.
- Alternativ besparelse for Rute 65 (Stige – Herluf Trolles Vej) som udvalget besluttede den 29. August 2023.

### Opsamling på beslutninger fra udvalgsrådet den 29. august 2023

På udvalgsrådet den 29. august 2023 blev Klima- og Miljøudvalget præsenteret for et forslag til rutejusteringer for 15,0 millioner kr. i 2024 med henblik på at skabe balance i driftsøkonomien for bybusserne i 2024. Forslag til rutejusteringer, som blev vist på udvalgsrådet den 29. august, kan ses i tabellen nedenfor.

Rute	Forslag til justering – besparelse per mistede påstiger	Nettobesparelse	Berørte påstiger	Mistede påstiger	Besparelse per mistede påstiger
Rute 15: Rosengårdcentret - Tietgenbyen	Nedlægges	2.133.000 kr.	34.000	16.000	133 kr.
Rute 45-46: Bolbro - Hauges Plads / Villeshøj - Tarup	Ingen betjening af strækningen Tarup Center- Villeshøj	1.857.500 kr.	34.000	17.000	109 kr.
	Kun kørsel weekend mellem kl. 9-16. Ingen betjening på hverdag efter kl. 18	1.217.000 kr.	30.000	15.000	81 kr.
Rute 55-56: Bellingsø/Brændekilde - Bullerup/Agedrup	Ingen betjening af strækningen Bellingsø- Brændekilde.	1.083.500 kr.	3.600	1.800	602 kr.
Rute 65: Stige - Herluf Trolles Vej	Reducere frekvens i myldretid med 33%.	1.349.500 kr.	11.000	5.500	245 kr.
Rute 68: Lumby - OBC Syd	Nedlægges.	4.412.000 kr.	62.000	26.000	170 kr.
Rute 85: Skibhusene - Højby	Reducere frekvens i myldretiden med 33% fra OBC til Højby	2.974.500 kr.	5.600	2.800	1061 kr.
Samlet		15.027.000 kr.	180.200	84.100	179 kr.

Billedet: Tabel med oversigt over de foreslåede rutejusteringer.

Klima- og Miljøudvalget vedtog de foreslåede rutejusteringer med den bemærkning, at forslag om rutejustering for 1,4 mio. kr. på rute 65 (Stige - Herluf Trolles Vej) ikke godkendes (markeret med rød i tabellen). Udvalget pålagde forlængelse heraf forvaltningen at igangsætte et partnerskab med lokalområdet i Stige omkring øget brug af busruten med henblik på bevarelse af ruten. Herudover pålagde udvalget forvaltningen at præsentere alternativ til den tilsvarende besparelse på indværende møde.

Klima- og Miljøudvalget vedtog den 29. august 2023 derfor rutejusteringer for 13,6 mio. kr. og pålagde forvaltningen at vende tilbage med et nyt forslag til en alternativ rutejustering på 1,4 mio. kr.

### Forslag til omprioriteringer i den kollektive trafik

I denne sag foreslår forvaltningen omprioriteringer i form af yderligere rutejusteringer på rute 95 (Allesø – OBC Syd) og rute 10 (Citybussen) for samlet 10,5 mio. kr. i 2024 og frem.

Forslaget indebærer, at 8,8 mio. kr. vil blive geninvesteret i ruter, hvor det er FynBus' vurdering, at der kan opnås væsentlig tilgang af påstigere med forbedret frekvens for afgangene. Dette betyder konkret, at der flyttes midler fra ruter med få passagerer til ruter, hvor der er en forventning om at kunne sikre flere passagerer i den kollektive trafik.

En omprioritering forventes samlet set at bidrage med følgende:

- Øget frekvens på ruter med stærkere passagergrundlag vil give højere passagertal.
- Øget passagertal vil styrke den samlede driftsøkonomi, når det sker med de samme eller færre omkostninger.
- Øget frekvens er en væsentlig faktor for at skabe overflytning fra bil til kollektiv transport og gøre bussen til et reelt alternativ til bilen.
- En øget overflytning fra bil til bus vil understøtte den grønne omstilling og mindske trængsel.

Omprioriteringen forventes at resultere i en samlet tilvækst på ca. 307.000 påstigere årligt.

Endvidere vil 1,7 mio. kr. af den samlede besparelse på 10,5 mio. kr. dække Klima- og Miljøudvalgets ønske om at finde en alternativ besparelse til rute 65 (Stige-Herluf Trolle vej).

Det er Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at de 8,8 mio. kr. geninvesteres i den kollektive trafik, samt at 1,7 mio. kr. indgår som en del af den overordnede besparelse på driftsøkonomien, som har til formål at bringe balance ind i driftsøkonomien for bybusserne i 2024 (se afsnit nedenfor).

#### **Ruter der foreslås beskåret**

Klima- og Miljøforvaltningen har i udvælgelsen af ruterne taget udgangspunkt i, at foreslåede rutejusteringer skal berøre færrest mulig påstigere pr. sparet krone.

De ruter, som på den baggrund indgår i forslaget om omprioritering, er rute 95 (Allesø – OBC Syd) og rute 10 (Citybussen).

For rute 95 (Allesø – OBC Syd) vil en lukning af ruten forventeligt frigive ca. 8,7 mio. kr. årligt.

For rute 10 (Citybussen) forventes en halvering af frekvensen, og at kørsel om søndagen nedlægges. Dette vil forventeligt frigive ca. 1,8 mio. kr. årligt.

FynBus har analyseret og vurderet passagerpotentialet i forbindelse med en geninvestering i den kollektive trafik. Forvaltningen anbefaler i forlængelse af dette, at midlerne geninvesteres i udvalgte ruter med det formål at øge antallet af påstigere og forbedre det økonomiske grundlag for bybusserne. Dette uddybes i afsnittet om geninvesteringsmodellen nedenfor.

FynBus forventer, at nedlæggelsen af rute 95 (Allesø – OBC Syd) vil betyde, at ca. 75.000 påstigere vil frafalde den kollektive trafik. Nedlæggelsen vil betyde, at Allesø, Næsbyhoved Broby og Kirkendrup alene betjenes af den regionale rute 191. Pårup og Næsby har teletaxiløsninger til Tarupcenteret. I sagen "Model for teletaxiløsninger i den kollektive trafik", som behandles i indeværende dagsorden, fremlægger forvaltningen et forslag om en teletaxiløsning i Allesø.

For så vidt angår ruteændringer for rute 10 (Citybussen) forventes, at ca. 19.000 påstigere vil frafalde den kollektive trafik. I hverdagen vil rutens passagerer skulle vælge en anden afgang, andre ruter omkring bymidten eller letbanen.

I nedenstående tabel fremgår de konkrete forslag til rutejusteringer.

Rute	Forslag til justering – besparelse per mistede påstiger	Nettobesparelse	Berørte påstiger	Mistede påstiger	Besparelse per mistede påstiger
Rute 95: Allesø – OBC syd	Nedlægges	8.652.000 kr.	151.000	75.000	115 kr.
Rute 10: Citybussen	Ingen kørsel søndag Halvering af frekvens	1.848.500 kr.	38.000	19.000	97 kr.
<b>Samlet</b>		<b>10.500.500 kr.</b>	<b>189.000</b>	<b>94.000</b>	<b>112 kr.</b>

Billede: Tabel med oversigt over de foreslåede rutejusteringer med henblik på geninvestering.

Bilag 1 indeholder nærmere forklaring af metode og tabel samt en oversigt over alternative transportmuligheder til berørte passagerer

### Geninvesteringsmodel for 8,8 mio. kr.

I nedenstående tabel fremgår de konkrete ruter, som forvaltningen foreslår at investere i med henblik på at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Det er FynBus' vurdering, at der med en investering i en forøget frekvens i ruter, hvor der er størst passagergrundlag, er potentiale for at få flere til at vælge den kollektive trafik fremfor bilen. Geninvesteringen i den kollektive trafik vil derfor bestå i flere busafgange på delstrækninger, hvor der vurderes at være et særligt potentiale for flere påstigere. FynBus forventer, at geninvesteringen vil føre til 307.000 flere påstigere årligt.

På baggrund af ovenstående, forventer forvaltningen, at et øget passagergrundlag vil forbedre den kollektive trafiks økonomi på sigt og samtidig bidrage til at reducere CO2-udledningen i kommunen. Det er nemlig den øgede frekvens som er en væsentlig faktor for at skabe en overflytning fra bil til kollektiv transport og gøre bussen til et reelt alternativ til bilen.

Nedenstående tabel viser en oversigt over geninvesteringsmodellen.

<b>Rute, herunder specifik strækning.</b>	<b>Handling der styrker den kollektive trafik</b>
Rute 35 (Seden Syd – Skt. Klemens) <b>Strækning Seden-Hjallese St.</b>	Øge med 1 afgang i timen hver retning kl. 6-9 og kl. 13-18 i hverdage  Øge fra 1 til 2 afgange i timen hver retning kl. 9-18 i weekend
Rute 55-56 (Bellinge/Brændekilde – Bullerup/Agedrup) <b>Strækning Bellinge-Agedrup</b>	Øge med 1 afgang i timen hver retning kl. 6-13
Rute 85 (Skibhusene – Højby) <b>Strækning Skibhusene-Hjallese St.</b>	Øge med 1 afgang i timen hver retning (kun Skihusradial) kl. 6-18 hverdage.

Tabel: Ruter, der foreslås investeret i som led i omprioritering.

### 1,4 mio. Kr. - Stige ruten

Den 29. August 2023 vedtog Klima- og Miljøudvalget en række besparelser som beskrevet under afsnittet "Opsamling på beslutninger fra udvalgsmødet den 29. august 2023". Udvalget godkendte ikke forvaltningens forslag om rutejustering for 1,4 mio. kr. på rute 65 til Stige. Udvalget pålagde forvaltningen at udarbejde et alternativ til en tilsvarende besparelse på næste møde, samt at der indledes dialog med lokalområdet med henblik på at øge passagergrundlaget på ruten.

Med denne sag anbefaler forvaltningen rutebesparelser for 10,5 mio. kr., hvoraf 8,8 mio. kr. geninvesteres i ruterne 35 (Seden Syd – Skt. Klemens), 55-56 (Bellinge/Brændekilde – Bullerup / Agedrup) og 85 (Skibhusene – Højby). I forlængelse her af er det forvaltningens anbefaling, at de resterende 1,8 mio. kr. fra besparelserne på rute 95 (Allesø – OBC Syd) rute 10 (Citybussen) udgør den alternative besparelse for rute 65 (Stige - Herluf Trolles Vej).

For så vidt angår den videre dialog med lokalområdet vil dette blive dagsordensat på et kommende møde.

### Videre proces

Såfremt Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen, påbegynder FynBus arbejdet med at implementere de foreslåede rutejusteringer.

Udvalget vil i forbindelse med sagen "Model for teletaxiløsning i den kollektive trafik", som behandles i indeværende møde, blive præsenteret for en model for teletaxiløsninger i de berørte områder. Forvaltningen og FynBus vil på et kommende møde præsentere en informationskampagne, som har til formål at udbrede viden om alternative rejsemuligheder for borgere, som bliver berørt af rutejusteringerne.

## Økonomi

Med sagen forbedres økonomien på den kollektive trafik med 10,5 mio. kr, som vist i nedenstående skema.

Rute	Forslag til justering – besparelse per mistede påstiger	Nettobesparelse	Berørte påstiger	Mistede påstiger	Besparelse per mistede påstiger
<b>Rute 95:</b> Allerød – OBC syd	Nedlægges	8.652.000 kr.	151.000	75.000	115 kr.
<b>Rute 10:</b> Citybussen	Ingen kørsel søndag Halvering af frekvens	1.848.500 kr.	38.000	19.000	97 kr.
<b>Samlet</b>		<b>10.500.500 kr.</b>	<b>189.000</b>	<b>94.000</b>	<b>112 kr.</b>

Billede: Tabel med oversigt over de foreslåede rutejusteringer med henblik på geninvestering.

Det skal bemærkes, at økonomien fortsat er udfordret. Med rutejusteringer, som genererer 10,5 mio. kr. forventes således et merforbrug på ca. 35,0 mio. kr. for 2024. Håndteres dette merforbrug ikke i 2024, vil ubalancen blive overført til 2025 og vil blive lagt til det forventede merforbrug i 2025.

## Punkt 4: B-sag: Model for teletaxiløsninger i den kollektive trafik

13.05.16-G01-57-22

### Resume

Denne sag handler om teletaxiløsninger for for de områder, hvor omprioriteringer i den kollektive trafik betyder, at lokalområder ikke længere betjenes af bus.

På baggrund af rutejusteringer vedtaget den 29. august 2023 samt forslagene til yderligere rutejusteringer, der behandles den 19. september, har forvaltningen udarbejdet to modeller for teletaxiløsninger for de berørte områder. Forvaltningen anbefaler model 1.

- Model 1 hvor passagerer transporteres med teletaxi til byområde med handelsmuligheder og adgang til kollektiv trafik.
- Model 2 hvor passagerer transporteres til mulighed for anden kollektive trafik.

Med denne sag skal udvalget tage stilling til, hvilken teletaxi-model der ønskes for de berørte områder.

Aktuelt forventes et underskud på bybusøkonomien i 2024 på 45 mio. kr. Heri indgår en estimeret udgift på ca. 2,5 mio. kr. til teletaxiløsninger.

Det er forvaltningens forslag, at der gennemføres en prøveperiode for de konkrete teletaxiløsninger på fire måneder. Dette med henblik på at gennemføre en evaluering og derigennem sikre den bedste løsning inden for de givne økonomiske rammer.

Det er forvaltningens forventning, at teletaxiløsning vil kunne implementeres fra den 1. december 2023, så teletaxiløsningerne er i drift, når rutejusteringerne træder i kraft primo januar 2024.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

Kollektiv trafik er et vigtigt element i Odense Kommunes grønne mobilitetsplan. Med denne sag er der fokus på at sikre, at borgerne i Odense fortsat har en tilkobling til den kollektive trafik.

### INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender teletaxiløsninger fra Lumby, Villestoft, Brændekilde og Tietgenbyen, som beskrevet i model 1.

Under forudsætning af udvalgets godkendelse af indstillingspunkt 1 i sagen "Omprioritering i den kollektive trafik" på denne dagsorden, indstiller **Klima- og Miljøforvaltningen** at udvalget godkender, at der indføres teletaxiløsninger fra Allesø, som beskrevet i model 1.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

### Sagsfremstilling

Denne sag skal ses i sammenhæng med sagen "Omprioritering i den kollektive trafik", som behandles på indeværende udvalgsmøde. De teletaxiløsninger, forvaltningen beskriver vedrørende Allesø i denne sagsfremstilling, forudsætter, at udvalget godkender rutejusteringerne beskrevet i sagen "Omprioriteringer i den kollektive trafik" på foreliggende dagsorden.

På udvalgsmødet den 29. august 2023 vedtog udvalget en række rutejusteringer. I forlængelse heraf præsenterer forvaltningen på indeværende møde med ovennævnte sag yderligere forslag til rutejusteringer med henblik på geninvestering i udvalgte ruter.

De vedtagne og de foreslåede rutejusteringer vil få den konsekvens, at der vil være områder i Odense, der vil opleve en lukning af bybusrute. Med denne sag præsenterer forvaltningen på baggrund af tidligere drøftelser i udvalget, blandt andet den 29. august 2023, to forslag til modeller for teletaxiløsninger for de berørte områder.

Nedenfor gennemgås de konkrete rutejusteringer, der danner baggrund for teletaxiløsningerne i denne sag. Herefter beskrives teletaxiløsningen samt de foreslåede modeller.

### Baggrund

På baggrund af de aktuelle forventninger til økonomien i den kollektive trafik, forventer FynBus et underskud på bybusøkonomien på ca. 45,0 mio. kr. i 2024.

På baggrund af de aktuelle forventninger til økonomien samt byrådets beslutning den 14. december 2021 om at sikre balance i økonomien i 2024 har Klima- og Miljøudvalget løbende drøftet og behandlet økonomien i den kollektive trafik. Senest er der på udvalgsrådet den 29. august 2023 besluttet en række rutejusteringer svarende til samlet 13,6 mio. kr. (for yderligere oplysninger henvises også til "omprioritering i den kollektive trafik" på foreliggende dagsorden).

Konkret medfører ovenstående, at Lumby, Villestoft, Brændekilde og Tietgenbyen ikke længere er dækket af bybusruter.

I sagen "Omprioritering i den kollektive trafik" på indeværende dagsorden præsenterer forvaltningen yderligere forslag til rutejusteringer for 10,5 mio. kr. i den kollektive trafik, hvoraf 8,8 mio. kr. geninvesteres i ruter, der vil kunne bidrage til at sikre flere passagerer i den kollektive trafik.

Konkret medfører ovenstående, at Allesø ikke længere er dækket af en bybusrute.

På baggrund af tidligere drøftelser i udvalget senest den 29. august 2023 foreslår forvaltningen med denne sag to modeller for teletaxiløsninger, der skal sikre, at Allesø, Lumby, Villestoft, Brændekilde og Tietgenbyen fortsat er dækket af kollektive trafik. De konkrete løsninger beskrives nedenfor.

### **Generelt om teletaxi i Odense**

Den 30. maj 2023 præsenterede FynBus forskellige flexløsninger i forbindelse med udvalgsrådet. I Odense anvendes teletaxi.

En teletaxiløsning er defineret ved at være transport fra et givent område hen til et bestemt "centerområde", hvor der er mulighed for at fortsætte rejsen med bus eller letbane. På nuværende tidspunkt er der følgende teletaxiordninger i Odense:

- Kirkendrup/Søhus til/fra Tarupcenteret.
- Torpegården til/fra Dalumcenteret.
- Sanderum til/fra Dalumcenteret / OUH.
- Paarup til/fra Tarupcenteret.

I de områder, hvor der er meget lave passagertal i busserne, er det som hovedregel en billigere løsning at anvende teletaxiløsninger. Med teletaxi betaler kommunen alene for de konkrete kørte ture. Jo flere, der anvender de konkrete teletaxiløsninger, des dyrere bliver det for kommunen.

Fra januar til juli 2023 har FynBus afviklet ca. 450 teletaxiture til en samlet udgift på ca. 50.000 kr.

Brugerbetalingen for passagererne i teletaxi er 25 kr., ligesom der kan betales med visse typer af pendlerkort.

For yderligere oplysninger om teletaxi henvises til bilag 1.

### **Model for teletaxi**

Nedenfor gennemgås kort to modeller for teletaxiløsning:

- Model 1 hvor passagerer transporteres med teletaxi til byområde med handelsmuligheder og adgang til kollektiv trafik.
- Model 2 hvor passagerer transporteres til mulighed for anden kollektive trafik.

Fælles for begge modeller er, at der arbejdes med en prøveperiode på fire måneder, hvorefter der gennemføres en evaluering med henblik på at sikre de bedst tænkelige løsninger inden for de givne rammer. Med en prøveperiode på fire måneder bliver der mulighed for at prøve den konkrete teletaxiløsning af i de berørte områder, inden der træffes en endelig beslutning om, hvilken model der bedst møder borgernes behov og efterspørgsel i området.

Fælles for begge modeller er ligeledes, at de organiseres på samme vis som nuværende tilbud, som kører fra Sanderum til Dalumcentret/OUH. Det betyder, at der vil være mulighed for transport fra kl. 6.00-23.00 med telefonisk bestillingsmulighed hverdage fra kl. 7.00-19.00 og helligdage fra kl. 8.00-18.00.

Den nuværende tidsfrist for bestilling ændres fra to timer før passagerens rejse til en time før passagerens rejse for de teletaxitilbud, der er beskrevet i model 1 og 2.

Ovenstående medfører et udvidet tidsrum for kørsel og kortere tidsfrist for bestilling for at forbedre tilbuddet og gøre det mere brugervenligt.

Den overordnede erfaring fra teletaxiløsninger er, at de kun vil blive brugt i begrænset omfang. Det er FynBus' umiddelbare forventning, at der set i forhold til sammenlignelige tilbud kan være en øget efterspørgsel efter de foreslåede teletaxiløsninger. Hertil kommer dog, at de foreslåede teletaxiløsninger indføres i områder med meget få passagerer. FynBus' forventning er på den baggrund, at udgifterne til teletaxi vil være meget begrænset

Det er FynBus' vurdering, at de to modeller vil være forbundet med omkostninger svarende til ca. 500.000 kr. årligt for model 1 og ca. 200.000 kr. årligt for model 2. FynBus' vurdering er et estimat baseret på erfaring fra de eksisterende teletaxitilbud i Odense.

### **Model 1 – Transport til byområde med handelsmuligheder og adgang til kollektiv trafik**

I model 1 er det forvaltningens forslag, at alle passagerer inden for de berørte områder transporteres med teletaxi til et

byområde med handelsmuligheder og adgang til kollektiv trafik. Her vil passagerer kunne skifte til letbane eller

bus samt have mulighed for indkøb.

For så vidt angår de konkrete områder, der er berørt dels med beslutningen om rutejusteringer vedtaget den 29. august 2029, er løsningerne beskrevet i nedenstående tabel.

<b>Model 1. Anslåede omkostninger pr. rejse med teletaxi og samlet</b>					Kr.
Anslåede samlede årlige omkostninger forbundet med model 1					500.000,0
Egenbetaling pr. rejse					25,0
<b>Anslåede omkostninger pr. rejse med teletaxi</b>					
Start	Byområde	Km. pr. rejse	Minutter i alt	Bruttoomk. kr.	Nettoomk. kr.
Lumby	Tarup center	7,2	15	169,5	144,5
Villestoft	Tarup center	3,3	11	124,3	99,3
Brændekilde	Bellinge	3,7	12	135,6	110,6
Tietgenbyen	Rosengårdsceneret	6,1	15	169,5	144,5
Allesø*	Tarup center	7,1	16	180,8	155,8

Billede: Oversigt over teletaxiløsning i model 1.

\*For så vidt angår teletaxiløsning i Allesø, forudsætter sagens behandling, at udvalget godkender forvaltningens forslag til rutejusteringer beskrevet i sagen "Omprioriteringer i den kollektive trafik", der er medtaget i indeværende dagsorden.

For oversigt over muligheder for skift til kollektiv transport for de forskellige teletaxiløsninger henvises til bilag 2.

### **Model 2 – Transport til mulighed for anden kollektiv trafik**

I model 2 er det forvaltningens forslag, at alle passagerer inden for de berørte områder transporteres med teletaxi til en anden mulighed for kollektiv trafik. Her vil passagerer kunne tage bussen videre til deres slutdestination.

De konkrete områder, der er berørt dels med beslutningen om rutejusteringer vedtaget den 29. august 2029, dels med sagen "Omprioriteringer i den kollektive trafik" på indeværende dagsordenen, er de konkrete teletaxiløsninger oplyst i nedenstående tabel.

<b>Model 2. Anslåede omkostninger pr. rejse med teletaxi og samlet</b>					Kr.
Anslåede samlede årlige omkostninger forbundet med model 2					200.000,0
Egenbetaling pr. rejse					25,0
Start	Byområde/anden kollektiv trafik	Km. pr. rejse	Minutter i alt	Bruttoomk. kr.	Nettoomk. kr.
Lumby	Søhus	4,1	13	146,9	121,9
Villestoft	Tarup center	3,3	11	124,3	99,3
Brændekilde	Bellinge	3,7	12	135,6	110,6
Tietgenbyen	Ørbækvej	1,8	4	45,2	20,2
Allesø*	Stoppested 191	1,8	6	67,8	42,8

Billede: Oversigt over teletaxiløsning i model 2.

\*For så vidt angår teletaxiløsning i Allesø, forudsætter sagens behandling, at udvalget godkender forvaltningens forslag til rutejusteringer beskrevet i sagen "Omprioriteringer i den kollektive trafik", der er medtaget i indeværende dagsorden.

For oversigt over muligheder for skift til kollektiv transport for de forskellige teletaxiløsninger henvises til bilag 2.

### **Opsummering**

Forvaltningen har udarbejdet to modeller for teletaxiløsninger i Odense for de områder, der er berørt af omprioriteringer i den kollektive trafik. Forvaltningen anbefaler model 1, hvor passagerer i de berørte områder transporteres med teletaxi til byområde med handelsmuligheder og adgang til kollektiv trafik.

Model 1 har en anslået årlig udgift på ca. 500.000 kr.

Det er forvaltningens anbefaling, at der arbejdes med en prøveperiode på fire måneder, hvorefter der gennemføres en evaluering med henblik på at sikre de bedst mulige løsninger inden for de givne økonomiske rammer.

Det er forvaltningens forventning, at teletaxiløsning vil kunne implementeres fra den 1. december 2023, så teletaxiløsningerne er i drift, når rutejusteringerne træder i kraft primo januar 2024.

### **Videre forløb**

På baggrund af udvalgets beslutning vil forvaltningen gå i dialog med FynBus med henblik på at udarbejde en plan for implementering af de vedtagne teletaxiløsninger. Der vil ligeledes blive udarbejdet en plan for kommunikation og udbredelse af kendskabet til de konkrete teletaxiløsninger i de berørte områder.

Plan for implementering og kommunikation af teletaxiløsninger vil blive præsenteret på et kommende møde, herunder også de konkrete udgifter forbundet med en foreslået kommunikationsplan.

### **Økonomi**

Med indførelse af teletaxiløsning som beskrevet i model 1 og model 2 følger en forventet årlig udgift på enten 500.000 kr. for model 1 eller 200.000 kr. for model 2.

Den årlige udgift til teletaxiløsning som beskrevet i sagsfremstillingen indgår som en del af forventningen til merforbruget på den kollektive trafik i 2024, hvor den aktuelle forventning er et merforbrug på ca. 45,0 mio. kr.

### **Bilag**

Bilag 1 - Uddybende oplysninger om teletaxi

Bilag 2 - Uddybning af teletaxiløsninger model 1 og 2

## Punkt 5: C-sag: Revidering af Klimahandleplan 2023

00.16.02-P15-1-22

### Resume

Denne sag handler om den årlige revidering af Odense Kommunes klimahandleplan.

Med vedtagelsen af Klimahandleplan 2023 på mødet den 14. december 2022 har Odense Byråd besluttet, at Odenses samlede klimaindsats skal revideres årligt.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte revideringen af Klimahandleplan 2023.

Klima- og Miljøforvaltningen vil på mødet præsentere udvalget for forvaltningens forslag til ændringer af klimahandleplanen, samt en proces for vedtagelse af Klimahandleplan 2024.

### INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at Klima- og Miljøudvalget drøfter revideringen af Odense Kommunes klimahandleplan.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Rikke Beider deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

### Sagsfremstilling

Odense Byråd har med vedtagelsen af Klimahandleplan 2023 den 14. december 2022 besluttet et årshjul for kommunens samlede klimaindsats. Årshjulet indeholder en årlig revidering af klimahandleplanen.

Derfor skal Klima- og Miljøudvalget med denne sag drøfte, hvilke justeringer og eventuelle tilføjelser, udvalget ønsker til Klimahandleplan 2024.

#### Forvaltningens oplæg til revidering af klimahandleplanen

Den seneste revidering af Odenses klimaindsats frem mod Klimahandleplan 2023 resulterede i tilføjelse af en række nye initiativer til planen. Herudover blev der justeret i en række af de eksisterende initiativer i planen.

Siden seneste revidering har alle partier i byrådet den 9. juni 2023 indgået en politisk aftale omkring en ny grøn mobilitetsplan for Odense. Mobilitetsplanen definerer to overordnede målsætninger, seks fokusområder og en række konkrete handlinger.

Klima- og Miljøforvaltningen vil derfor anbefale, at dette års revidering af klimahandleplanen primært tager afsæt i tilpasninger i forhold til det opdaterede CO2-regnskab, prognose for 2030 og elementerne i den grønne mobilitetsplan. Derudover foreslår forvaltningen, at årshjulet revideres, så vedtagelsen af nye klimahandleplaner fremover ligger efter budgetforliget i september måned.

På mødet vil Klima- og Miljøforvaltningen præsentere udvalget for de konkrete forslag til ændringer af klimahandleplanen.

Herudover vil forvaltningen præsentere et udkast til processen for vedtagelsen af Klimahandleplan 2024.

### Økonomi

Da sagen er en drøftelsessag, er der ingen økonomiske konsekvenser, herunder for kommunens kassebeholdning. De økonomiske konsekvenser for en senere beslutningsdag vil fremgå af denne.

# Punkt 6: C-sag: Revidering af DK2020 Klimatilpasningsplan

01.30.10-P15-2-22

## Resume

Denne sag handler om revidering af Odense Kommunes DK2020 Klimatilpasningsplan.

Den 2. maj 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget på baggrund af forvaltningens status for Klimatilpasningsplan 2023, at der skulle ske en revidering af planens indhold og indsatser i 2023. Dette særligt i forhold til at modvirke konsekvenserne af stigende temperaturer og tørke. Forvaltningen lagde den 20. juni 2023 et forslag til proces for denne revidering frem for Klima- og Miljøudvalget, som denne drøftelsessag udspringer af.

Forvaltningen vil på udvalgsrådet fremlægge ny kortlægning af særligt udsatte steder i Odense, hvor der er en særlig høj temperatur og samtidig en risiko forbundet hermed grundet områdets demografi. Der vil hernæst være en politisk drøftelse af de mulige principper og indsatser for klimatilpasning i relation til stigende temperaturer og tørke.

En revideret Klimatilpasningsplan 2024 forventes at blive lagt frem til politisk godkendelse i december 2023.

## INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget drøfter:

1. Principper for klimatilpasning i forhold til stigende temperaturer og tørke.
2. Mulige indsatser for klimatilpasning af Odense i forhold til stigende temperaturer og tørke på udvalgte lokaliteter jf. kortlægning som præsenteres på udvalgsrådet.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Rikke Beider deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

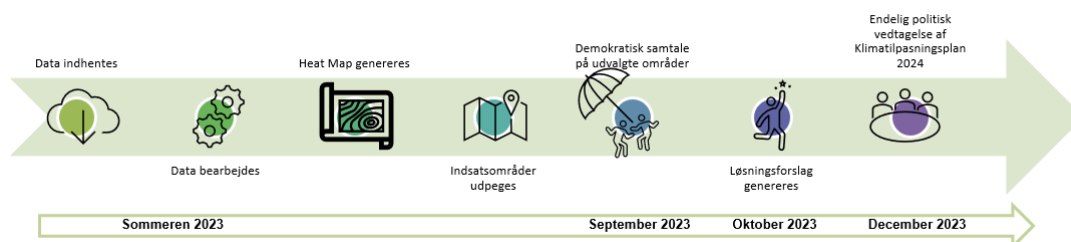
## Sagsfremstilling

Odense Kommunes Klimatilpasningsplan 2023 er den ene halvdel af den DK2020 planlægning som Odense Kommune i 2023 blev certificeret efter C40 for. C40 er et globalt netværk af verdens ledende byer, som er gået sammen om at tage handling imod klimakrisen.

I årshjul for klimatilpasningsplanen indgår, at Klima- og Miljøudvalget årligt tager stilling til behovet for at revidere planen med udgangspunkt i en årlig status over planens implementering af indsatser og en status over de klimaforandringer vi oplever i Odense.

På den baggrund besluttede Klima- og Miljøudvalget den 2. maj 2023, at Klimatilpasningsplan 2023 skulle revideres. Dette særligt i forhold til at modvirke konsekvenserne af stigende temperaturer og tørke.

Nedenstående proces for denne revidering blev besluttet på udvalgsrådet den 20. juni 2023. Her blev det også fastlagt at klimatilpasningsplanen i revideringen styrkes i forhold til påvirkning af vandmiljø.



Billede: proces for revision af klimatilpasningsplan.

## **Kortlægning af risici**

Forvaltningen vil på udvalgsrådet fremlægge en såkaldt Heat Map kortlægning, der viser de steder i Odense, hvor der er højere temperatur end i andre dele af Odense. Kortlægningen udføres for hele Odense Kommune inkl. det åbne land. Kortlægningen er baseret på satellitdata og er således et billede af overfladetemperaturer. Det er dermed ikke et billede af luftens temperatur mellem bygninger. Dette er en anerkendt metode, der blandt andet er benyttet af Københavns Kommune og for hele Region Midtjylland.

For at kunne prioritere og udpege væsentlige indsatsområder skal kortlægningen ses i relation til demografi. Der prioriteres således områder, hvor mange mennesker opholder sig, eller hvor særligt sårbare overfor høje temperaturer opholder sig. Dette kan eksempelvis være plejehjem og børneinstitutioner, men også byrum og trafikale knudepunkter.

## **Principper for klimatilpasning**

Det foreslås, at der arbejdes med et overordnet princip om, at klimatilpasning af Odense skal ske med fokus på merværdi i løsninger. Hertil foreslås 10 principper for klimatilpasning af Odense:

### 1. Den grønne by

Sten, beton, asfalt og glas er hurtige at opvarme og afgiver mere varme til omgivelserne end beplantede arealer. Grønne overflader, vægge og tage optager dels regn i hverdagen, men bevirker især en lavere temperatur i den tætte by.

### 2. Træer og skygge

Etablering af træer er den mest naturlige form for skygge der kan skabes. Samtidig bidrager træerne til biodiversitet, binder CO<sub>2</sub> og håndterer store mængder af hverdagens regn.

### 3. Mindre trafik

Trafikken bidrager direkte til den varmere by. At reducere vejarealer, fremme cyklisme og incitament til at bevæge sig godt igennem byen vil også bidrage til klimatilpasning.

### 4. Byens farver

Hvide overflader reflekterer solens energi, imens mørke materialer absorberer en større andel og reflekterer mindre. En by med mange lyse overflader vil derfor være mindre varm end en by med mørke overflader.

### 5. Alternativ teknik

Klimaanlæg og industri er med til at opvarme byen. De kan dermed også være klimatilpasning, når boliger indrettes, så klimaanlæg ikke er en nødvendighed, og der fx genanvendes varmetab fra industrien.

### 6. Vandkorridorer

Vand fra områder, der ikke ønskes oversvømmet, kan transpores på overfladen fremfor i traditionelle rørlagte løsninger. Dermed sikres også mere fleksible løsninger, der kan anvendes til såvel hverdags- som ekstremregn, og som samtidig bidrager til den grønne by og ikke mindst et lavere CO<sub>2</sub> aftryk i anlægsfasen (Scope 3).

### 7. Fordampning

Ved at indrette en grøn by sikres en større fordampning til gavn for temperatur og håndtering af vand.

### 8. Forsinkelse af vand på overfladen

Ved at tilbageholde vand i bassiner, lavninger og lignende terrænnære løsninger reduceres risiko for overløb, der skabes kapacitet til mere tætbebyggede områder og den grønne by understøttes.

## 9. Forsinkelse af vand gennem jorden

Ved at tilbageholde vand i bassiner, lavninger og lignende terrænnære løsninger, men med mulighed for nedsivning og rensning gennem jordmatricen og med opsamling i en ledning herunder, sikres mere lokal rensning og forsinkelse, hvilket skaber kapacitet til mere nedbør og understøtter vandmiljøet.

## 10. Barrierer

Ved at skabe barrierer i terrænet kan vand på overfladen styres væk fra kritisk infrastruktur og særlige værdier, der ikke kan klimatilpasses lokalt.

### **Indsatser i Klimatilpasningsplan 2024**

Indsatser i Klimatilpasningsplan 2023 er fordelt over syv hovedretninger med i alt 28 indsatser. Hver indsats er markeret med et lille ikon, der indikerer hvilke typer risici, indsatsen søger at modvirke. En række indsatser er allerede i dag markeret med en lille gruppe af træer for at vise, at de bidrager til den grønnere by ved at reducere risikoen for særlig opvarmning af dette område. Indsatser markeret med en regndråbe bidrager til håndteringen af hverdagsregn og herunder de krav, der stilles hertil i forhold til rensning og udledning. Disse projekter understøtter således et bedre vandmiljø i Odense.

Rækkefølgen på hovedretningerne foreslås ændret, således:

1. "Byudvikling med kvalitet" indeholder indsatser om overordnet planlægning og bred dialog.
2. "Et grønnere Odense" indeholder indsatser med primært fokus på stigende temperaturer.
3. "Kystbeskyttelse" indeholder indsatser med primært fokus mod oversvømmelser fra fjorden.
4. "Vandhåndtering" indeholder øvrige indsatser relateret til håndtering af oversvømmelser fra nedbør, grundvand og vandløb.
5. "Odense Kommune" rummer indsatser for, hvad Odense Kommune som virksomhed og grundejer vil.
6. "Partnerskaber" rummer indsatser med forskellige former for samarbejder med relevante aktører.

Rækkefølgen ændres således, og den tidligere hovedretning "Odenseaneren" lægges således overvejende ind under hovedretningen "Partnerskaber". Enkelte indsatser flytter derudover overskrift. Tanken er at skabe et tydeligere billede af indsatsernes hierarki og styrke sammenhængen indenfor de forskellige hovedretninger.

Eksisterende indsatser bibeholdes med redaktionelle og mindre skærpende rettelser, som skal øge forståelsen. Følgende større ændringer foreslås:

- Der tilføjes indsatser med begrønning af udvalgte typer steder i Odense, hvor befolkningstæthed, sårbarhed og temperatur taler særligt herfor. Disse indsatser med et stort fokus på merværdi - og gerne med implementering af øvrig relevant klimatilpasning. (Nærmere herom på baggrund af kortlægning, som præsenteres i mødet).
- De to indsatser relateret til samarbejdet med VandCenter Syd (4.1 og 7.3) samles som én indsats. Herunder for at tydeliggøre muligheder for at arbejde for bedre vandmiljø og en grønnere by i sammenhæng med vandhåndtering.
- Indsats 5.2 opdeles i henholdsvis Kommunale ejendomme og Kommunale arealer for at give rum for et større fokus på håndteringen af stigende temperaturer og tørke. Dette da steder med høj eller særlig udsat demografi ofte er kommunalt ejet eller på andet vis kommunalt styret.
- Indsats 5.4 Monitoring opdateres i forhold til mulighederne for at måle temperatur på udvalgte steder eller i fx vandløb for at kunne monitorere sammenhæng mellem stigende temperaturer og vandmiljø.
- Indsats 7.2 om Partnerskabsmodel skærpes i relation til nyeste dialog.

### **Videre proces**

Forvaltningen vil på baggrund af demokratisk samtale og politiske input bearbejde klimatilpasningsplanens indsatser. Denne bearbejdning vil ske med inddragelse af relevante fagpersoner fra andre forvaltninger i Odense Kommune.

Klimatilpasningsplanen forventes at kunne behandles i byrådet ved udgangen af 2023.

### **Økonomi**

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

# Punkt 7: C-sag: Vedvarende energi i Odense

01.30.00-P20-24-23

## Resume

Denne sag handler om vedvarende energi i Odense Kommune.

Med vedtagelsen af Budget 2023 har Odense Byråd på mødet den 12. oktober 2022 besluttet, at Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget i samarbejde har til opgave at udarbejde en plan for, hvor der kan etableres vedvarende energianlæg inden for kommunegrænsen i et omfang, så Odense er sit ansvar bevidst i forhold til vedvarende energiproduktion. Planen skal kortlægge potentialet for opstilling af både sol og vind i Odense Kommune.

Udvalgene skal i denne sag drøfte ambitionsniveauet for "Plan om vedvarende energi i Odense Kommune" i forhold til selvforsyningsgrad. De politiske tilkendegivelser er retningsgivende for, hvor mange energianlæg, der ønskes og dermed hvor store arealer i Odense Kommune, der skal reserveres til vedvarende energi i Kommuneplan 2024.

Der er i dag vedvarende energianlæg i Odense, der dækker 2 % af Odenses elforbrug, også kaldet selvforsyningsgraden. Analyserne viser, at det tekniske potentiale for kommunen er en selvforsyningsgrad på 68 %. Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen anbefaler på baggrund af den samlede kortlægning, at Odense Kommune sætter et mål om en selvforsyningsgrad på 25 %.

På baggrund af drøftelserne vil forvaltningerne fremlægge en beslutningssag for udvalgene.

## INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** og **By- og Kulturforvaltningen** indstiller til respektive udvalg, at udvalget drøfter ambitionsniveauet for vedvarende energi i Odense Kommune.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Rikke Beider deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## Sagsfremstilling

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen fremlægger med denne sag foreløbig viden og data fra forarbejdet med henblik på drøftelser i udvalgene.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøfte Odense Kommunes ambitionsniveau i forhold til vedvarende energiproduktion inden for kommunegrænsen.

På mødet den 12. oktober 2022 besluttede Odense Byråd med vedtagelsen af Budget 2023, at Odense Kommune i forbindelse med vedvarende energi, skal være "sit ansvar bevidst", og at byrådet derfor ønsker, at Odense prioriterer areal til flere vedvarende energianlæg. Derfor skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget i samarbejde udarbejde en plan for, hvordan Odense er sit ansvar bevidst i forhold til vedvarende energiproduktion.

Odense Byråd har desuden vedtaget, at Odense skal være klimaneutral i 2030. Med Klimahandleplanen for 2023 er det besluttet, at Odense skal prioritere areal til vedvarende energi. Klimahandleplanen fastlægger dog ikke et specifikt ambitionsniveau herfor.

Planen for hvordan Odense løfter og udmønter sit ansvar i forhold til vedvarende energiproduktion skal udarbejdes tidsmæssigt, så den kan indgå i den kommende kommuneplan. Dertil vil planen indeholde forslag til handlinger, som rækker ud over, hvad kommuneplanen som værktøj kan. Planen forelægges både Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget og indgår efterfølgende som input til arbejdet med kommuneplanen på lige fod med andre sektorplaner.

### **Ambitionsniveauet er udgangspunktet for planen**

Udgangspunktet for at kunne udarbejde en plan for vedvarende energi i Odense er, at Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget drøfter og fastsætter et politisk ambitionsniveau. Ambitionsniveauet bliver retningsgivende for omfanget af arealer, der om muligt skal udpeges til energianlæg.

Ambitionsniveauet skal tillige sætte retning for det videre arbejde med at tiltrække mulige bygherrer, som måtte ønske at etablere anlæg og derved muliggøre realisering af potentialet.

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at ambitionsniveauet fastsættes som den andel af elforbruget i kommunen, der dækkes af elproduktion fra solceller og vindmøller, også kaldet selvforsyningsgraden. Forvaltningen anbefaler at ambitionsniveauet for selvforsyningsgraden følger prognosen fra Odense Kommunes klimaregnskab, der opdateres årligt. Denne fremskrivning indeholder for nuværende en stigning i elforbruget på 31 % frem mod 2030.

Denne tilgang sikrer, at ambitionsniveauet følger strømforbruget i byen. Samtidig betyder det, at pladskravet i forhold til vedvarende energianlæg kan ændre sig, hvis elforbruget i Odense udvikler sig anderledes end forventet.

### **En bykommune i vækst har ikke ubegrænset areal**

Odense Kommune er en bykommune i vækst med begrænset areal til rådighed til opsætning af vedvarende energi i forhold til landkommuner. Det er derfor vigtigt at udnytte arealerne bedst muligt, og at der tænkes helhedsorienteret i forhold til alle kommunens ambitioner – herunder også for natur, skov, vand, erhvervsområder og boligområder. I kommuneplanen defineres rammerne for, hvad forskellige arealer kan bruges til. Der er med udpegninger i kommuneplanen ikke handlepligt, men planen muliggør, at arealer kan udnyttes til givne formål.

Odense Kommune udgør 30.400 ha (hektar), svarende til 304 km<sup>2</sup>. En hektar er et kvadrat på 100 meter gange 100 meter. I øjeblikket har kommunen 10.300 ha med eksisterende byområder og arealer til byudvikling. Derudover er der afsat 10.900 ha til grønne sammenhænge (natur, skov, landskab). Det efterlader 9.200 ha uden for byzoneafgrænsninger, hvor der i dag findes bl.a. landbrug, gartnerier og veje. Disse kaldes også for "hvide områder".

Det er i disse hvide områder, analyserne primært har fundet potentielle arealer til etablering af vedvarende energianlæg på terræn. Samtidig er nogle af selvsamme arealer mulige fremtidige områder til erhverv, bygninger, natur m.m.

### **Vedvarende energi i Odense Kommune i dag**

Inden for Odense Kommune findes i dag både vindmøller og solcelleanlæg.

Der er for nuværende 15 vindmøller i Odense kommune, som alle er opsat i perioden 1997 til 2002 og har højder på 62-70 meter. Energistyrelsen forventer en levetid på 25 til 40 år for landmøller fra denne periode. Det betyder, at landmøllerne i Odense kommune i bedste fald først vil være udtjente omkring 2040 og i værste fald inden for ganske få år.

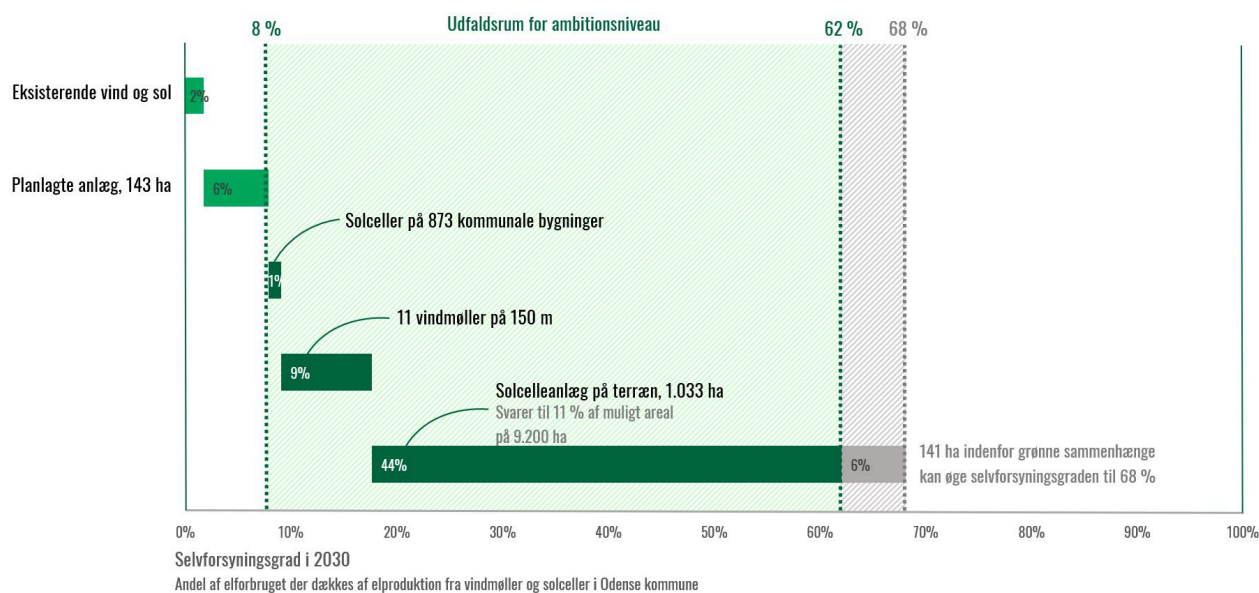
For solenergi er et solcelleanlæg på seks ha ved det nye OUH i dag i drift. Ved Svendborgmotorvejen er netop opført et anlæg på 70 ha, mens et andet anlæg på 73 ha er planlagt og forventes færdigbygget i 2024 ved Fraugde. Forventningen er, at disse anlæg vil føre til en stigning i selvforsyningsgraden i Odense kommune til 8 % i 2030.

### **Analyse af potentialer og virkemidler**

Der er i forarbejdet til planen undersøgt tre virkemidler til at øge muligheder for produktion af vedvarende energi: solceller på kommunale tagflader, solceller på terræn og vindmøller.

Analyserne viser, at hvis hele det tekniske potentiale for vedvarende energi i kommunen udnyttes, kan selvforsyningsgraden maksimalt blive 68 %. Her er der taget udgangspunkt i fremskrivningen af elforbruget. Ved det tekniske potentiale er der kun taget hensyn til planlægningsmæssige begrænsninger som fx afstand til natur, boliger, eksisterende infrastruktur og miljøforhold. Potentialet tager ikke højde for økonomiske forhold ved etablering af vedvarende energianlæg. Muligheden for opsætning af vedvarende energianlæg de pågældende steder er heller ikke ensbetydende med, at det er et optimalt sted at oprette et anlæg. Fx i forhold til vejrforhold.

Nedenstående figur viser potentialet på de 68 % ved brug af de tre virkemidler og angiver, hvordan de hver især maksimalt kan bidrage til selvforsyningsgraden. Diagrammets potentialer foldes ud i sagsteksten nedenfor.



Figurtekst: Bidraget til selvforsyningsgrad fra solceller på kommunale tage, solceller på terræn og vindmøller.

Den indledende analyse viser, at der teknisk set kan opsættes solceller på 873 kommunale bygninger med tagflader over 50 m<sup>2</sup>, hvilket maksimalt vil bidrage til en selvforsyningsgrad på 1 %. Tallet inkluderer ikke evt. opsætninger på private bygninger.

Tillige viser analysen mulighed for opsætning af maksimalt 11 vindmøller på 150 meter. Der er kun undersøgt opsætning af vindmøller på 150 meter. Dette skyldes, at det ikke vurderes rentabelt for investorer at opsætte vindmøller med en lavere højde. 11 vindmøller i 150 meters højde vil bidrage til selvforsyningsgraden med 9 %.

Endelig viser analysen at bidrag fra nye og ikke planlagte solcelleanlæg på terræn kan udgøre maksimalt 44 % ud fra arealer svarende til 1.033 hektar. Herudover kan der findes et bidrag på 6 % fra 141 hektar indenfor arealer udlagt i kommuneplanen til grønne sammenhænge, der dækker over bl.a. natur og skov. Derved ville ca. 4 % af Odense kommunes totale areal være udpeget til solcelleanlæg. Analyserne viser, at selvforsyningsgraden for vedvarende energiproduktion i Odense Kommune maksimalt kan blive 68 %.

Det er i denne forbindelse vigtigt at understrege, at fordi der er et teknisk potentiale, og at arealet evt. udpeges til vedvarende energi, er det ikke ensbetydende med, at der bliver etableret vedvarende energianlæg. Etableringen forudsætter, at private investorer ønsker at investere heri. Derfor foreslår forvaltningerne, at der ud over udpegning af arealer også arbejdes mod en handleplan for, hvordan kommunen kan tage en proaktiv rolle i at tiltrække investorer og bygherrer, som måtte kunne bidrage til at realisere potentialer.

Analysernes resultater gennemgås nedenfor.

### Solceller på kommunale tage i Odense

Analysen af potentialet for solceller på kommunale tage viser, at hvis der installeres solceller på 873 kommunale bygninger kan det maksimalt levere 22 GWh årligt. Dette vil udgøre 1 % af det forventede elforbrug i 2030. Her er der ikke taget højde for, at der kan være lokale forhold, der ikke muliggør opsætning af solceller, fx hvis tagkonstruktionen ikke kan bære vægten af et anlæg, eller det forudsætter fornyet lokalplanlægning. Og det er ikke realistisk at opsætte solceller på de helt små tage.

En udnyttelse af potentialet forudsætter nærmere teknisk analyse samt afvejning af, om arealerne kan eller skal stilles til rådighed for private investeringer, eller om det forudsætter anlægsinvesteringer fra Odense Kommune.

Til sammenligning ønsker Københavns Kommune aktivt at motivere opsætning af solceller og har som mål, at der installeres solceller på bygningstagede i byen, svarende til 1 % af elforbruget i kommunen. Et tilsvarende mål for Odense Kommune vil betyde, at en fjerdedel af potentialet for solceller på kommunale bygninger skal realiseres.

Også Aarhus Kommune arbejder på at udbrede solceller på tage i byen. Byrådet har etableret Aarhus Kommunes Klimaselskab ApS, der skal stå for udbygningen af solcelleanlæg på kommunale tagflader. Solcellerne skal i første omgang fordeles på op til 71.000 kvadratmeter eller 8 % af kommunens samlede tagarealer.

### Solceller på terræn i Odense

Analysen af potentialet for etablering af solceller på terræn viser, at der kan udpeges arealer til solceller på terræn svarende til 1.174 ha inden for kommunegrænsen. Af dette ligger 1.033 ha indenfor områder, hvor der i dag findes bl.a. landbrug, gartnerier og infrastruktur. Elproduktionen fra disse arealer forventes at kunne dække 44 % af det

forventede elforbrug i 2030. Det bemærkes, at flere af de samme arealer i dag og i fremtiden kan ønskes at blive anvendt til andre formål som fx erhverv.

De resterende 141 ha potentiale for solceller er i områder, der i kommuneplanen er afsat til grønne sammenhænge. Det vil kræve ændringer i kommuneplanen for at opføre solcelleanlæg i disse områder, hvorfor det principielt er en afvejning mellem grønne sammenhænge og vedvarende energiproduktion. Herudover skal der tages højde for formel beskyttelseslovgivning. I nogle tilfælde kan der her være tale om arealer, kommunen ikke alene kan bestemme, hvad skal udpeges til. I alle tilfælde kræver det, at der er investorer, der finder projekterne interessante.

### **Vindmøller i Odense**

Analysen af potentialet for opsætning vindmøller viser, at der i Odense Kommune højst kan opstilles 11 vindmøller med en højde på 150 meter. Denne type af vindmøller er undersøgt, da det forventes at den er den mindste type, der fremadrettet opsættes af investorer. Elproduktionen fra disse svarer til 9 % af det forventede elforbrug i 2030. Her er der taget hensyn til afstandskrav på fire gange møllens totalhøjde til nabobeboelse, svarende til 600 meter. Der er dog ikke taget højde for visuel påvirkning og støj fra vindmøller, der historisk har været barrierer for lokal opbakning til opsætning af vindmøller. Økonomisk set er forholdene for opstilling af vindmøller bedre andre steder i Danmark end i Odense Kommune, fx tættere på kysterne, hvor vindforholdene er bedre.

Hvis der skal opstilles 11 vindmøller i Odense Kommune, kræver det, at private investorer finder områderne attraktive. Det skal for de pågældende investorer være muligt at købe de nødvendige jordarealer, og det er vigtigt at inddrage naboer og foretage nærmere undersøgelser af støjpåvirkning og lokale naturforhold.

### **Anbefalinger**

På baggrund af ovenstående gennemgang anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen en selvforsyningsgrad på 25 %.

Forvaltningerne anbefaler desuden, at ambitionsniveauet ikke specificerer fordelingen mellem ovenstående virkemidler for at sikre fleksibiliteten i det videre arbejde. I forbindelse med udviklingen af Kommuneplan 2024-36 vil der ske en samlet afvejning af interesser i kommunens arealer, og i den proces vil mulighederne for at nå et ambitionsniveau på en selvforsyningsgrad på 25 % blive endelig afklaret.

### **Opsummering og videre proces**

Med denne sag drøfter udvalgene målet for en selvforsyningsgrad fra vedvarende energi i Odense Kommune i 2030 på baggrund af den præsenterede status og tekniske potentiale. Ambitionsniveauet vil være retningsgivende for udarbejdelsen af "Plan om vedvarende energi".

Dernæst udarbejder forvaltningerne på denne baggrund et udkast til en sektorplan, som drøftes i begge udvalg. Udkastet til sektorplanen vil beskrive de arealmæssige rammer for muliggørelse af målet for vedvarende energi samt hvilke nødvendige handleplaner, det i øvrigt kræver at realisere ambitionerne.

Afslutningsvis fremsættes en beslutningssag for Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget, hvor udvalgene tager stilling til vedtagelse af en sektorplan for vedvarende energi.

Sektorplanen vil indgå efterfølgende i arbejdet med Kommuneplan 2024.

### **Økonomi**

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

## Punkt 8: C-sag: Handleplan for vandets kredsløb

00.16.02-P15-1-23

### Resume

Denne sag handler om status på arbejdet med en handleplan for vandets kredsløb i Odense Kommune.

I forbindelse med en workshop om vandets kredsløb på udvalgsmødet den 28. marts 2023 besluttede udvalget, at der skal arbejdes videre med en helhedsorienteret tilgang til vandets kredsløb.

På mødet får udvalget præsenteret status på dette arbejde samt forvaltningens forslag til en tidsplan og en proces for udarbejdelse af en handleplan for vandets kredsløb.

### INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget på baggrund af præsentationen drøfter forvaltningens forslag til indhold, proces og niveau af inddragelse i forbindelse med udviklingen af en handleplan.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Rikke Beider deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

### Sagsfremstilling

Klima-og-miljøudvalget har vedtaget seks effektmål for udvalgets arbejde. Med vedtagelsen af effektmål 2 "Renere Vand i Odense" har udvalget sat en ambition om, at der i 2027 skal være beskyttet 900 ha nyt pesticidfrit areal siden 2022.

På udvalgsmødet den 15. november 2022 ytrede udvalget ønske om en mere helhedsorienteret tilgang til vandets kredsløb. På baggrund af dette ønske blev udvalget præsenteret for tre oplæg om vandets kredsløb på udvalgsmødet den 28. marts 2023. I forbindelse med de efterfølgende drøftelser ønskede udvalget, at der skulle arbejdes videre med en handleplan for vandets kredsløb.

Udover den eksisterende lovgivning på området, arbejder Klima- og Miljøforvaltningen aktivt med at sikre vandkvaliteten via indsatser som fx Odense Fjord samarbejdet, indsats overfor punktkildeforureninger, kloakering af kolonihaver, strandengsprojekter, ny spildevandsplan, klimatilpasningsplan m.fl.

#### Handleplan for vandets kredsløb

En ny handleplan skal bygge videre på det igangværende arbejde ved at samle og beskrive initiativer, der kan styrke forvaltningens arbejde med at forbedre vandkvaliteten. Intentionen med processen for en handleplan for vandets kredsløb er at sætte fokus og fart på de indsatser, der virker, og samtidig undersøge, hvor Odense Kommune kan få mest for kommunale midler og eksterne støttemidler. Ligeledes forsøger forvaltningen med processen at finde frem til de evt. manglende sammenhænge og områder, som på nuværende tidspunkt overses – både indholdsmæssigt og i forhold til finansieringsmuligheder.

De igangværende indsatser på området værner om vandets kredsløb og miljø, så tilstanden i vandløb og fjord ikke forværres. Men hvis vandmiljøet og vandkvaliteten skal forbedres i Odense Kommune, er det nødvendigt at skabe mere plads til skov og natur, da skov og natur kan forhindre nedsivning af næringsstoffer og afstrømning af vand til vores vandløb og Odense Fjord. Derfor foreslår forvaltningen at en handleplan for vandets kredsløb skal indeholde to centrale initiativer i form af etablering af en "jordfond" og udvikling af helhedsplaner for vandhåndtering.

#### Helhedsplaner for vandhåndtering

Klima- og Miljøforvaltningen har søgt om ca. 6,0 mio. kr. til udviklingen af helhedsplaner for vandhåndtering med udgangspunkt i vandmiljøet. Midlerne er øremærket til medarbejderressourcer og konsulentstøtte og ville dermed ikke kunne anvendes til anlægsinvesteringer. Midlerne er nok til at dække 1-1,5 årsværk i en periode på fire år. Planerne skal indeholde beregninger og løsninger for håndtering af hverdagsregn, ekstremregn og spildevand.

#### "Jordfond"

Den største udfordring i forhold til at forbedre vandkvaliteten i Odense Kommune er, at de bedste løsninger kræver plads – noget Odense som bykommune er udfordret på. Klima- og miljøforvaltningen foreslår derfor, at der etableres en "jordfond" til opkøb af jord. Det er tanken, at "jordfonden" skal bestå af en konto, som virksomheder og organisationer kan indbetale donationer til.

Forvaltningen deltager i mødet med en præsentation af et forslag til processen for en handleplan.

### **Økonomi**

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

## **Punkt 9: Lukket: D-sag: EU-projekt om klimatilpasning**

01.11.00-P16-2-22

## **Punkt 10: D-sag: Orientering om skybrud i Skibhuskvarteret mv.**

06.01.00-G01-2-23

### **Resume**

Denne sag er en orientering om de skybrud, der har fundet sted i Skibhuskvarteret i august 2023.

I august 2023 oplevede Odense tre skybrud fordelt på to dage, henholdsvis lørdag den 12. august 2023 samt formiddag og eftermiddag lørdag den 26. august 2023. I denne forbindelse oplevede flere områder i Odense oversvømmelser, herunder dele af Skibhuskvarteret.

Ved disse tre hændelser faldt ved Skibhuskvarteret:

- Lørdag den 26. august 2023 formiddag - 27 mm. på 30 min.
- Lørdag den 26. august 2023 eftermiddag - 17 mm. på 30 min.
- Lørdag den 26. august 2023 samlet på et døgn - 67 mm.
- Lørdag den 12. august 2023 - 36 mm på 30 min.
- Lørdag den 12. august 2023 samlet på et døgn - 66,8 mm.

Siden 1979, hvorfra vi har de første sammenlignelige data, er der ikke målt tilsvarende hændelser i disse områder. Det der kommer tættest på, er et skybrud i 2006, hvor der blev målt 38,4 mm. over et døgn.

I et af de pågældende områder i Skibhuskvarteret er der siden 2017 anlagt LAR-vejbede i forbindelse med pilotprojektet Klimaklar Skibhus. LAR står for Lokal Afledning af Regnvand, og disse bede sørger for at aflaste kloakken ved at forsinke og rense vandet på overfladen. Vejbedene er anlagt for at klimatilpasse kloakkerne i området, så de på bæredygtig vis kan håndtere fremtidens forventede øgede mængde hverdagsregn. Regnbedene kan betragtes som en forlængelse af det traditionelle kloaksystem.

Også andre områder i Odense oplevede oversvømmelser de pågældende lørdage i august – fx Bolbro, Centrum og Indre Havn. Flere af disse steder er kloakeret på traditionel vis.

Samtlige oplyste hændelser ligger ud over forsyningsselskabets serviceniveau. Statistisk set vil nedbør af denne mængde og intensitet derfor resultere i oversvømmelser de steder, hvor regnen falder. Dette er gældende for både traditionelle kloaksystemer og de systemer, der er udvidet med LAR-bede.

Forvaltningen deltager med et oplæg.

### **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Rikke Beider deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

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

00.22.00-G01-16-22

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.