

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 19-12-2023**

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

**Mødested** Udvalgsværelset, Slottet, Nørregade 36

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Forbedrede cykelpassager gennem gågaden.....	4
Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense.....	8
C-sag: Aktuel status for kollektiv trafik.....	12
D-sag: Rampe til busstoppested i Lumby.....	14
D-sag: Orientering om status på skov- og naturprojekter.....	15
D-sag: Status på tilsynsindsatsen vedrørende lovliggørelse af driftsforhold på gartnerierne i Odense	17
D-sag: Orientering om resultaterne i den årlige trivselsmåling.....	18
D-sag: Ændring af styrelsesvedtægten for forvaltningerne By- og Kultur og Klima og Miljø på kolc	20
D-sag: Aktuelle sager.....	22
E-sag: Forslag fra udvalgsmedlem Mark Grossmann - Hvad der skal til for at etablere et mindre mc	23

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-G01-16-22

## **Resume**

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

## **Beslutning**

**Klima- og Miljøudvalget** godkender dagsordenen.

## Punkt 2: Forbedrede cykelpassager gennem gågaden

05.04.00-G01-11-23

### Resume

Denne sag handler om igangsætning af åbningstræk fra forliget om Grøn Mobilitetsplan i form af cykelpassager gennem gågadesystemet. Samtidig følger den op på Rådmand Søren Windells initiativretsforslag fra 18. maj 2022 om cykelkorridorer, cykling i gågaden samt placering af cykelstativer.

På mødet den 29. august 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at afsætte midler til dette åbningstræk.

Med denne sag er det forvaltningens anbefaling, at der etableres fire cykelpassager i form af "shared space" i gågadesystemet for at sikre bedre fremkommelighed for cyklister.

De fire cykelpassager vil medføre, at der nedlægges 36 parkeringspladser, samt at der flyttes to taxapladser på Slotsgade. Desuden følger flere trafikale ændringer, hvor et trafiksignal slukkes, der etableres midlertidige bump samt ændringer af cykelparkeringer.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget træffe beslutning om de konkrete løsninger i forbindelse med cykelpassager i gågadesystemet.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

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

## INDSTILLING

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

1. Der etableres følgende fire cykelpassager gennem gågadesystemet:

- a. Øst-vest passage gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade.
- b. Nord-syd passage gennem Fisketorvet.
- c. Nord-syd passage gennem Store Gråbrødrestrede og Klaregade.
- d. Nord-syd passage på Kongensgade.

Under forudsætning af at indstillingspunkt 1 godkendes indstiller **By- og Kulturforvaltningen** i samarbejde med **Klima- og Miljøforvaltningen**, at **By- og Kulturudvalget** godkender:

2. Der nedlægges 36 parkeringspladser og flyttes fire taxapladser på Slotsgade.

3. Der indføres følgende trafikale ændringer, som beskrevet i sagen:

- a. Trafiksignalet ved Slotsgade/Jernbanegade slukkes.
- b. Der etableres midlertidige bump på Slotsgade, så hastigheden for biler sænkes.
- c. Der foretages ændring af cykelparkering.

Under forudsætning af at ovenstående indstillingspunkter godkendes, indstiller **Klima- og Miljøforvaltningen** og **By- og Kulturforvaltningen** til respektive udvalg, at **byrådet** godkender:

4. Der flyttes 0,5 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Grøn mobilitetsplan KMF" under Klima- og Miljøudvalget til anlægsbevillingen "Grøn mobilitetsplan BKF" under By- og Kulturudvalget i 2024, til etablering af cykelpassager. Midler frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.

## Beslutning

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rikke Beider fremsætter følgende ændringsforslag:

Sagen udsættes på grund af mangelfuld sagsbeskrivelse. Der er behov for forbedret cykelpassage af gågadenettet i nord-syd og øst-vestgående retning. Det skal dog ske således, at der sikres minimal sammenblanding af gående og cykler og med mindst mulige gener for butikkerne i området.

Der foreslås derfor følgende ændringer og yderligere afdækning:

Cykelpassage nord-syd i Kongensgade fra Vindegade til Grønnegade: Der afholdes høring og besluttende afstemning blandt alle berørte butiksejere i området.

Cykelpassage Klaregade fra Mageløs til Pogestræde: Der afholdes høring og besluttende afstemning blandt alle berørte butiksejere i området.

Cykelpassage fra Slotsgade til Grønnegade via Kongensgade: Alternativ rute skal vurderes: Muligheden for cykelpassage fra Slotsgade – over parkeringsarealet på Klostervej – via smøgen ved restaurant Værdsat og direkte over Kongensgade til Grønnegade. Denne ruteføring vil forhindre cykling i gågaden Slotsgade samt Kongensgade og alene berøre Kongensgade med en direkte overkørsel/passage.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann og Rikke Beider stemmer for.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Styrihave og Adbirashid Abdi stemmer imod.

Ændringsforslag er derfor forkastet.

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingens punkt 1 og anbefaler indstillingens punkt 4.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann og Rikke Beider stemmer i mod.

## Sagsfremstilling

Den 22. november 2023 indgik et flertal af partier og løsgængere i Odense Byråd forlig om Grøn Mobilitetsplan.

Grøn Mobilitetsplan definerer seks fokusområder til at nå målet om at nedbringe CO2-udledningen fra transportområdet med 100.000 ton årligt senest i 2030.

Med henblik på at nå dette mål indeholder planen 60 åbningstræk og eksperimenter, som hurtigst muligt skal igangsættes i tæt dialog og involvering af byens aktører og borgere.

På mødet den 29. august 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at igangsætte åbningstræk om cykelpassager i gågaden. I sagen var det ligeledes beskrevet, at Klima- og Miljøudvalget ville blive præsenteret for en særskilt beslutningssag i forhold til den konkrete udformning.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget træffe beslutning om den konkrete udformning af cykelpassagerne gennem gågadesystemet.

### **Cykelpassager gennem gågaden**

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

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

Nedenfor er de fire cykelpassager nærmere beskrevet.

### **Øst-vest passage gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade**

Denne passage består af etablering af cykelgade i Slotsgade og tilladt cykling gennem gågadedelen af Slotsgade via Kongensgade fra Slotsgade til Grønnegade.

Konkret foreslår forvaltningerne, at der etableres midlertidige bump hurtigst muligt med henblik på at nedbringe hastigheden for bilister på strækningen i Slotsgade. Forvaltningen foreslår midlertidige tiltag af hensyn til, at et andet åbningstræk omhandler en samlet løsning for området omkring Vindegade, Nørregade, Slotsgade, Asylgade og Klostervej. Heri kan eventuelle permanente tiltag i forhold til hastighedsnedsættelse på Slotsgade indtænkes.

Signalet i Jernbanegade slukkes, og fodgængerfelterne bevares. Herudover nedlægges 36 parkeringspladser i Slotsgade for at etablere cykelgade. De fire taxaplader i Slotsgade flyttes, så der etableres to taxaplader i Store Gråbrødrestrede og to i Nørregade.

Biler kan stadig køre på strækningen, men nedlæggelsen af parkeringspladserne vil skabe bedre plads til cyklister og fx plantekasser og cykelparkering.

#### **Nord-syd passage gennem Fisketorvet**

Denne passage består i, at der tillades cykling over Fisketorvet fra Nørregade til Stålstræde, hvilket ikke er tilladt i dag. Konkret vil det ske gennem ændret skiltning.

#### **Nord-syd passage gennem Store Gråbrødrestrede og Klaregade**

Denne passage består i, at der tillades cykling gennem Store Gråbrødrestrede indtil Vestergade. Herefter tillades der igen cykling på Klaregade syd for Pogestræde. Konkret vil det ske gennem ændret skiltning.

#### **Nord-syd passage på Kongensgade**

Denne passage består i at gøre cykling tilladt på Kongensgade fra Vindegade til Grønnegade. Konkret vil det ske gennem ændret skiltning.

På nedenstående kort er alle passagerne angivet samt eksisterende cykelforbindelser.

*Billede: Oversigt over nye passager samt eksisterende cykelforbindelser.*



#### **Cykelparkering i forbindelse med etablering af cykelpassagerne**

Med henblik på at sikre de bedst mulige rammer for de nye cykelpassager foreslår forvaltningerne desuden at ændre på den nuværende cykelparkering i områderne.

Forvaltningerne foreslår konkret, at den sydlige del af cykelparkering ved gågadens start i Slotsgade flyttes ca. 50 meter til mindre parkeringsplads på Slotsgade, som samtidig nedlægges for bilparkering. Den nuværende motorcykelparkering på pladsen bevares.

Herudover foreslår forvaltningerne, at cykelparkering i Vestergade og Klaregade ved den nye cykelpassage fjernes.

Til gengæld kan der etableres yderligere cykelparkering i Mageløs.

Den samlede udgift hertil forventes at være ca. 0,2 mio. kr., hvilket finansieres af midler fra ”#38 Cykelparkering i bymidten” godkendt af By- og Kulturudvalget på mødet den 24. november 2020.

#### **Kommunikation om cykelpassagerne**

Forvaltningerne forventer at igangsætte en informationskampagne i forbindelse med etableringen af de nye forbindelser gennem gågaden. Kommunikationen vil fokusere dels på de muligheder, som de nye forbindelser giver, men dels også på at tage hensyn til hinanden både som cyklister og fodgængere i gågaden.

### Opfølgning på effekten af åbningstrækket

Med henblik på at følge effekten af cykelpassagerne vil Klima- og Miljøforvaltningen følge såvel udviklingen i antallet samt tilfredsheden hos fodgængere, cyklister og bilister før og efter, der etableres fysiske foranstaltninger.

Herudover vil forvaltningen foretage en evaluering blandt interessenterne – butiksejere, fodgængere og cyklister – i området i 2024.

## Økonomi

Med sagen flyttes midler vedr. Grøn Mobilitetsplan fra Klima- og Miljøudvalget til By- og Kulturudvalget. Sagen påvirker derfor ikke kommunens kassebeholdning.

*Tabel: Økonomioverblik.*

Beløb i mio. kr.	Styingsområde	Udvalg	2024		I alt
Grøn mobilitetsplan BKF	Anlæg	KMU	500.000		500.000
Grøn mobilitetsplan KMF	Anlæg	BKU	- 500.000	-	500.000
<b>I alt</b>				-	-

De afledte økonomiske konsekvenser af nedlæggelse af 36 parkeringspladser i Slotsgade afholdes indenfor By- og Kulturudvalgets budgetramme. Nedlæggelsen påvirker indtægtsbudgettet med ca. 1,7 mio. kr. De manglende indtægter finansieres indenfor parkeringsområdet som forventes at udvise en positiv balance som følge af forhøjelsen af parkeringstaksterne besluttet i byrådet den 22. november 2023.

Afledt drift som følge af etablering af cykelpassagerne jf. sagsfremstillingen finansieres via den afsatte ramme til afledt drift for Grøn mobilitetsplan.

# Punkt 3: Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense

05.01.35-G01-1-23

## Resume

Denne sag handler om, at flere børn og unge i Odense skal gå og cykle til skole.

Derfor skal byrådet i denne sag træffe beslutning om igangsætning af åbningstræk fra Grøn mobilitetsplan om fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense, samt udvidelse af en allerede eksisterende fodgænger- og cykelzone.

Åbningstrækket omhandler etablering af fodgænger- og cykelzoner på udvalgte skoler i Odense. De udvalgte skoler i denne sag er; Søhusskolen, Risingskolen, Hunderupskolen, Dalumskolen og Ejerslykkeskolen. Hertil kommer udvidelse af en allerede eksisterende zone ved Tingløkkeskolen.

De konkrete løsninger til fodgænger- og cykelzonerne er udarbejdet i samarbejde med de respektive skoler.

## Effekt

### En klima- og miljøvenlig storby

Formålet med fodgænger- og cykelzonerne er, at flere børn og forældre cykler til og fra skole.

Ved at indføre fodgænger- og cykelzonerne forventer forvaltningen, at flere børn og forældre vil cykle og gå til og fra skole, hvilket vil bidrage til, at Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

### Et sundere Odense

Når flere børn og unge går og cykler til skole, er der større sandsynlighed for, at de vil få sunde og aktive transportvaner på længere sigt. På den måde vil fodgænger- og cykelzoner omkring skoler bidrage til, at flere odenseanske børn og unge lever sundere og dermed et sundere Odense generelt.

### Børn og unge bliver klar til fremtiden

Hvis flere børn og unge går og cykler til skole, betyder det, at de får frisk luft og motion inden skoledagen starter, hvilket forbedrer børnenes indlæring.

Herudover kan det bidrage til, at flere børn bliver mere mobile og udvikler kompetencer til at kunne transportere sig selv rundt. På den måde kan fodgænger- og cykelzonerne bidrage til, at flere børn og unge bliver klar til fremtiden.

## INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** og **By- og Kulturforvaltningen** indstiller, at de respektive **udvalg** godkender:

1. Der etableres fodgænger- og cykelzoner omkring Risingskolen, Hunderupskolen, Dalumskolen, Ejerslykkeskolen og Søhusskolen, som beskrevet i sagen.

Under forudsætning af, at indstillingspunkt 1 godkendes, indstiller **By- og Kulturforvaltningen** i samarbejde med **Klima- og Miljøforvaltningen**, at **By- og Kulturudvalget** godkender:

2. Der indføres indkørsels- og standsningsforbud omkring Risingskolen, Hunderupskolen, Dalumskolen, Ejerslykkeskolens skole og Tingløkkeskolen, som beskrevet i sagen.

Under forudsætning af, at ovenstående indstillingspunkter godkendes, indstiller **Klima- og Miljøforvaltningen** og **By- og Kulturforvaltningen** til respektive udvalg, at **byrådet** godkender:

3. Der flyttes 1,3 mio. kr. fra anlægsbevillingen "Grøn mobilitetsplan KMF" under Klima- og Miljøudvalget til anlægsbevillingen "Grøn mobilitetsplan BKF" under By- og Kulturudvalget i 2024, til etablering af fodgænger- og cykelzonerne. Midler frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.

## Beslutning

Udvalgsmedlemmerne Rikke Beider og Mark Grosmann fremsætter følgende ændringsforslag:

Sagen udsættes på grund af mangelfuld sagsbeskrivelse.

Hunderupskolen:

- På baggrund af skolebestyrelsens høringssvar etableres der ikke fodgænger og cykelzone omkring Hunderupskolen

Øvrige skoler:

- Det er i sagen ikke oplyst, på hvilket niveau skolebestyrelserne er inddraget. Det er på skolernes hjemmesider med referater fra skolebestyrelsesmøder ikke oplyst om skolebestyrelserne har været inddraget og om emnet har været debatteret. Der afventes derfor endelig tilbagemelding fra alle skolebestyrelser.
- De er i sagen ikke oplyst hvor mange børn der i dagligdagen er berørt af, at en eller begge forældre har adresse udenfor skoledistriktet hvor barnet opholder sig, og dermed ofte har behov for transport i bil.

Udvalgsmedlemmerne Rikke Beider og Mark Grossmann stemmer for.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Styrishave og Adbirashid Abdi stemmer imod.

Ændringsforslag er derfor forkastet.

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingens punkt 1 og anbefaler indstillingens punkt 3.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann og Rikke Beider stemmer i mod.

## Sagsfremstilling

Den 22. november 2023 indgik et flertal af partier og løsgængere i Odense Byråd forlig om Grøn Mobilitetsplan.

Grøn Mobilitetsplan definerer seks fokusområder til at nå målet om at nedbringe CO2-udledningen fra transportområdet med 100.000 ton årligt senest i 2030.

Med henblik på at nå dette mål indeholder planen 60 åbningstræk og eksperimenter, som hurtigst muligt skal igangsættes i tæt dialog og involvering af byens aktører og borgere.

I denne sag skal byrådet træffe beslutning om igangsætning af fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense.

### Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense

Formålet med at etablere fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense er, at flere børn og unge skal gå og cykle til skole. Dette vil bidrage til sundere transportvaner for børn og unge, samt en bedre trafiksikkerhed omkring skolerne. Herudover viser forskning, at det forbedrer børnenes indlæringssevne, at de har en aktiv hverdag.

I første omgang oprettes der fodgænger- og cykelzoner omkring seks skoler i Odense. For alle seks skoler vil fodgænger- og cykelzonen som udgangspunkt gælde kl. 7.30-8.15 om morgenen. Zonerne forventes etableret pr. 1. marts 2024. De nedenstående forslag til fodgænger- og cykelzoner er under forudsætning af politiets godkendelse.

Fodgænger- og cykelzonerne forventes tydeliggjort ved blandt andet markeringer på vejareal og plakater. Herudover vil indsatsen om cykellege på skoler og projekt om cykelbus blive tilbudt til de respektive skoler som et led i implementeringen af zonerne. Cykelbus er et projekt, hvor elever "samles op" og cykler sammen til skole.

### Inddragelsen af de respektive skoler

De konkrete løsninger til fodgænger- og cykelzoner er udarbejdet i samarbejde med de respektive skoler. For nogle skoler har forvaltningen været i direkte dialog med skolebestyrelserne, mens skolelederen for andre skoler har varetaget dialogen med skolebestyrelsen. Elevråd på alle skolerne er desuden blevet præsenteret for zonerne.

For Risingskolen, Dalumskolen, Ejerslykkeskolen og Tingløkkeskolen har skolebestyrelserne været positive overfor indførelsen af fodgænger- og cykelzoner omkring skolerne.

Skolebestyrelsen på Hunderupskolen udtrykker primært bekymring for konsekvenserne for trafiksikkerheden på Heden, Hannerupgårdsvej og Langelinie. Forvaltningen vil på den baggrund følge udviklingen tæt i samarbejde med skolen. Det fulde høringssvar fra Hunderupskolens skolebestyrelse kan ses i bilag til sagen.

På Søhuskolen har forvaltningen haft flere møder med skolebestyrelsen og skolen for at finde den fodgænger- og cykelzone, som bedst imødekommer bekymringer i forhold til trafiksikkerheden. På baggrund af de særlige forhold omkring skoledistriktet og skolevejene til Søhuskolen foreslår forvaltningen en ekstraordinær løsning.

De øvrige skolebestyrelser har ikke afgivet formelle høringsvar.

Nedenfor er de konkrete zoner omkring de enkelte skoler beskrevet, mens der i bilag fremgår kort over zonerne.

### **Fodgænger- og cykelzoner omkring de enkelte skoler**

Odense Kommune laver hvert andet år en undersøgelse af, hvordan eleverne på byens skoler transporterer sig til og fra skole. I nedenstående gennemgang af forslag til forgænger- og cykelzoner på de enkelte skoler, er der ligeledes omtalt resultater fra disse undersøgelser.

#### **Risingskolen**

Andelen af elever på Risingskolen, der transporterede sig aktivt til og fra skole, er fra 2020 til 2022 steget fra 69 % til 74 %.

Forvaltningen foreslår, at der ved Risingskolen etableres indkørsel forbudt for motorkøretøjer på Glentevej, Stokrosevej og Bordingsvej. Elever kan sættes af i bil ca. 250-400 meter fra skolen. Beboerkørsel vil fortsat være tilladt, og personale til skolen, varekørsel, bus og taxa er undtaget på Glentevej.

#### **Hunderupskolen**

Andelen af elever på Hunderupskolen, der transporterede sig aktivt til og fra skole, er fra 2020 til 2022 faldet fra 79 % til 60 %.

Forvaltningen foreslår, at der ved Hunderupskolen etableres indkørsel forbudt på Solfaldsvej og ved indkørsel fra Sdr. Boulevard. Ved Solfaldsvej bliver indkørselsforbuddet med undtagelse for personale til skolen og varelevering, mens indkørselsforbuddet ved Sdr. Boulevard bliver med undtagelse for personale og patienter til tandplejen. Elever kan sættes af i bil ca. 200 meter fra skolen.

#### **Dalumskolen**

Andelen af elever på Dalumskolen, der transporterede sig aktivt til og fra skole, er fra 2020 til 2022 faldet marginalt fra 82 % til 81 %.

Forvaltningen foreslår, at der ved Dalumskolen etableres indkørsel forbudt for motorkøretøjer på Zachariasvej, Demantsvænget, Demantsvej ved nr. 15 og Elvej. Beboerkørsel er fortsat tilladt på vejene. Herudover etableres standsningsforbud på Nygade, Iver Vinds Vej, Demantsvej efter nr. 15 og Hjallesegade. Elever kan sættes af i bil ca. 200 meter fra skolen ved hallen.

Derudover laves en hævet fald eller lignende i krydset Hjallesegade/Mejerivej for at hjælpe skolebørnene fra hallen til skolen. Denne forventes udført i løbet af foråret 2024.

#### **Ejerslykkeskolen**

Andelen af elever på Ejerslykkeskolen, der transporterede sig aktivt til og fra skole, er fra 2020 til 2022 steget marginalt fra 53 % til 54 %.

Forvaltningen foreslår, at der ved Ejerslykkeskolen etableres indkørsel forbudt for motorkøretøjer på L.A. Rings vej (fra rundkørslen til nr. 19-39), Zartmannsvej, Otto Baches Vej og Dankvart Dreyers Vej (fra L. A. Rings Vej til Frølichsvej). Elever kan sættes af i bil ca. 150 meter fra skolen.

Derudover laves en mere sikker fodgængerovergang for skoleelever på Rødegårdsvej. Dette forventes udført i løbet af foråret 2024.

#### **Søhuskolen**

Andelen af elever på Søhuskolen, der transporterede sig aktivt til og fra skolen, er fra 2020 til 2022 faldet fra 81% til 65%.

Forvaltningen foreslår, at antallet af parkeringspladser reduceres fra 100 til 50 pladser ved Søhuskolen. Om morgenen skal parkeringspladserne deles mellem børnehus, tandpleje, medarbejdere og forældre som afleverer deres børn i bil. 10 af pladserne vil være tilgængelige for forældre på skolen uden særlig tilladelse. På den resterende del af parkeringspladsen laves en cykellegeplads. Derudover laves en samarbejdsaftale med Søhuskolen, hvor skolen og skolebestyrelsen arbejder for at øge antallet af børn, der går, cykler eller kører i bus til skole. Her skal andelen af børn som transporterer sig aktivt stige fra 65% til 85% senest i april 2025.

Forvaltningen vil følge udviklingen og vurdere, om der skal laves yderligere tiltag som eksempelvis et standsningsforbud på Bispeengen.

#### **Tingløkkeskolen**

Andelen af elever på Tingløkkeskolen, der transporterede sig aktivt til og fra skole, er fra 2020 til 2022 faldet fra 82 % til 76 %.

Forvaltningen foreslår, at den nuværende fodgænger- og cykelzone ved Tingløkkeskolen udvides med et indkørsel forbudt for motorkøretøjer på Thordahls Allé og det sidste stykke af Bergendahls Allé. Beboerkørsel vil fortsat være tilladt på alle veje. Elever kan sættes af i bil ca. 100 meter fra skolen.

### **Sct. Hans Skole**

I forliget om Grøn Mobilitetsplan er det også nævnt, at der blandt åbningstræk i sommeren 2023 skal etableres fodgænger- og cykelzone omkring Sct. Hans Skole. Den konkrete løsning herfor indgår i partnerskabssamarbejdet med Skibhuskvarteret, der blev igangsat på Klima- og Miljøudvalgsmødet den 29. august 2023, og afventer derfor den samlede proces i Skibhuskvarteret.

### **Opfølgning på effekt af fodgænger- og cykelzoner**

Som nævnt ovenfor gennemfører forvaltningen hvert andet år en undersøgelse af transportvaner for kommunens skoleelever. Dette vil forvaltningen fortsætte med, og næste undersøgelse foretages i 2024.

Herudover vil forvaltningen gennemføre før- og eftertællinger på vejene omkring de enkelte skoler, hvor der indføres fodgænger- og cykelzoner med henblik på at følge og evaluere effekten af zonerne. Ydermere vil forvaltningen have løbende dialog med politiet omkring deres erfaringer ved zonerne.

## **Økonomi**

Med sagen flyttes midler vedr. Grøn Mobilitetsplan fra Klima- og Miljøudvalget til By- og Kulturudvalget. Sagen påvirker ikke kommunens kassebeholdning.

Tabel 1 viser den økonomiske flytning af midler:

Beløb i mio. kr.	Styringsområde	Udvalg	2024	I alt
Grøn mobilitetsplan BKF	Anlæg	KMU	1.340.000	1.340.000
Grøn mobilitetsplan KMF	Anlæg	BKU	- 1.340.000	- 1.340.000
<b>I alt</b>			-	-

Afledt drift til etablering af fodgænger- og cykelzoner forventes at udgøre ca. 45.000 kr. og afholdes på den afsatte ramme til afledt drift for Grøn mobilitetsplan.

## **Bilag**

Høringssvar, Hunderupskolens skolebestyrelse

BILAG - Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler V4

## Punkt 4: C-sag: Aktuel status for kollektiv trafik

13.05.16-G01-57-22

### Resume

Denne sag er en status på arbejdet med at sikre økonomisk balance i økonomien for bybusserne i Odense.

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.

Med denne sag skal udvalget drøfte den aktuelle status på passagertal, omkostningsindeks og forventet resultat for 2023, samt den fremtidige kadence for status til udvalget .

Den vedlagte afrapportering i bilaget er udarbejdet af FynBus og er baseret på passagertal fra januar til og med oktober 2023 og omkostningsindeks pr. december 2023.

### INDSTILLING

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget på baggrund af præsentationen drøfter:

1. Den seneste status på bybusøkonomien.
2. Fremtidig kadence for status til udvalget.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** drøftede sagen.

### Sagsfremstilling

Økonomien i den kollektive transport har de seneste år været stærkt udfordret – både i Odense og på landsplan.

Derfor besluttede Odense Byråd den 14. december 2022 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.

I denne sag præsenteres Klima- og Miljøudvalget for en aktuel status på passagertal, omkostningsindeks og forventet resultat for 2023 for bybusserne i Odense. Herudover skal Klima- og Miljøudvalget drøfte den fremtidige kadence for status til udvalget.

#### Seneste udvikling

Forudsætningen for budgettet til bybusserne i Odense i 2023 er fastsat til 85 % af passagertallet i 2019 korrigeret for implementeringen af nyt bynet i 2022.

Passagertallet i oktober 2023 udgjorde 71 % af det forudsatte passagertal. I 2022 var der også en nedgang i oktober-indekset i forhold til 2019, men for november og december 2022 var der stigende passagertal i forhold til indekset.

Sammenlignet med 2022 viser de foreløbige indstigtal desuden, at antallet af indstigere i november 2023 var 3 % højere end samme måned i 2022. Denne udvikling har været tilfældet fra august til november 2023. I gennemsnit har passagertallet i disse måneder af 2023 været ca. 4 % højere end i 2022. Det er i den forbindelse ikke meningsfuldt at se længere tilbage end august 2022, da der her blev indført et nyt rutenet i Odense.

#### Foreløbig konklusion på Budget 2023

Passagertallet for de første 10 måneder af 2023 udgør 75 % af det forudsatte passagertal.

På den baggrund er det forventede regnskab for 2023, at der mangler passagerindtægter for ca. 9,0 mio. kr. i forhold til budget 2023.

På baggrund af kvartalsregnskab for 3. kvartal, er det forventningen, at der bliver et underskud på ca. 5,0 mio. kr. i forhold til budget 2023, som indgår i kravet til ejerbidraget i 2025.

Bilag 1 'Status for passagertal og omkostningsindeks for Odense Bybusser pr. november 2023' indeholder yderligere oplysninger omkring udviklingen i passagertallet og økonomien for bybusserne i Odense.

### **Fremtidig kadence for status til udvalget**

Forvaltningen har indtil nu præsenteret udvalget for en månedlig status på den kollektive trafik. Denne kadence er fastsat på baggrund af en periode med relativt stor usikkerhed og relativt store udsving i den aktuelle økonomi i bybusserne.

Det er forvaltningens vurdering, at der ikke på samme måde længere ses en tendens til relativt store udsving i bybusøkonomien. På den baggrund lægger forvaltningen op til en kort drøftelse af, om det fortsat er udvalgets ønske med en månedlig status, eller om der ønskes en anden kadence i den nuværende situation.

### **Økonomi**

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

### **Bilag**

Status for passagertal og omkostningsindeks for Odense Bybusser pr. november 2023.docx

## Punkt 5: D-sag: Rampe til busstoppested i Lumby

05.00.00-G01-106-23

### Resume

Odense Byråd godkendte den 4. oktober 2023 Budget 2024. Som en del af budgetaftalen blev der afsat midler til at forbedre adgangsforholdene til stoppestederne på Otterupvej ved Lumby. Konkret blev der afsat 2,5 mio. kr. til at etablere en ny rampe som en anlægsbevilling under By- og Kulturudvalget i 2024. Der er desuden afsat afledt drift til projektet.

Dette sikrer adgang til den regionale busrute på Otterupvej, efter anden busrute fra Lumby til Odense Banegårdscener er blevet lukket.

I denne sag bliver Klima- og Miljøudvalget orienteret om den konkrete udformning af ramperne til busstoppestederne.

### Forhold i forbindelse med nuværende stoppested

Adgangsforholdene til de nuværende busstoppesteder på Otterupvej ved Lumby er udfordret på grund af væsentlig højdeforskel. Der er på nuværende tidspunkt etableret trappe til busstoppestederne, hvilket dog ikke kan bruges af kørestolsbrugere eller barnevogne.

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at lave en rampe til de nuværende stoppesteder. Dette er dog ikke muligt inden for den økonomiske ramme til projektet.

Derfor er der nedenfor beskrevet en løsning, hvor busstoppestederne flyttes ca. 100 meter mod syd.

### Løsning hvor stoppesteder flyttes

Løsningen består konkret i, at stoppestederne på begge sider af vejen flyttes ca. 100 meter mod syd i forhold til den nuværende placering. Denne ændring vil betyde, at højdeforskellen mellem adgangsvejene og stoppestederne bliver væsentlig mindre.

Projektet vil kræve mindre ramper, samt at der etableres cykelparkering på Slettensvej og ved Grønnegyden. Der etableres buslommer på begge sider af vejen, samt 70 km/t hastighedsbegrænsning, såfremt politiet godkender det.

Forvaltningen estimerer, at denne model kan etableres for en samlet udgift på 2,1 mio. kr.

Forvaltningen har været i dialog med repræsentanter for lokalsamfundet i Lumby, som bakker op omkring denne model i forhold til de fremtidige stoppesteder på Otterupvej ved Lumby.

### Tidsplan for projektet

Forvaltningen forventer at påbegynde et udbud omkring opgaven i starten af 2024, mens de nye busstoppesteder og ramper forventes klar i efteråret 2024.

### Teletaxa

I perioden fra bybussen til Lumby lukker, og til de nye busstoppesteder er etableret, vil det være muligt at bestille teletaxa fra Lumby til Odense Banegårdscener. Teletaxa bestilles gennem FynBus.

### Beslutning

Orientering givet.

## Punkt 6: D-sag: Orientering om status på skov- og naturprojekter

01.30.00-G01-73-23

### Resume

I denne sag giver forvaltningen et overblik over status på skov- og naturprojekter. Projekterne omfatter skovrejsning, vådområdeprojekter og øvrig natur.

### Bevillinger til skov- og naturprojekter

Odense Byråd bevilligede den 27. april 2022 0,8 mio. kr. til et skovprojekt i Odense Nord. Klima- og Miljøudvalget reserverede den 20. juni 2023 11,5 mio. kr. til statslig skovrejsning, kommunal skovrejsning og naturprojekter ved Odense Fjord og Å. Klima- og Miljøudvalget frigav den 21. november 2023 4,4 mio. kr. til mere skov og natur i Odense.

### Skov- og naturprojekter

Forvaltningen arbejder på den baggrund med at realisere en række skov- og naturprojekter med fokus på CO2-binding, grundvandsbeskyttelse, forbedret vandmiljø, biodiversitet, klimatilpasning og rekreative muligheder. Forvaltningen undersøger i den forbindelse muligheden for ekstern finansiering. Eksempelvis via puljer fra staten og EU, samarbejder med vandforsyninger med videre.

### Vådområdeprojekter

Forvaltningen arbejder aktuelt med fem vådområdeprojekter.

Forvaltningen arbejder med to vådområdeprojekter, hvor staten har givet etableringstilsagn. De to projekter er Lindved og Brændekilde. Projekternes realisering forudsætter den endelige lodsejeraccept eller ekspropriation. Vådområde- og lavbundsprojekter beror på frivillig deltagelse. Der er dog mulighed for ekspropriation i tilfælde, hvor centrale lodsejere er til hinder for gennemførelsen af et projekt.

Forvaltningen arbejder med yderligere tre vådområdeprojekter. Status på disse er, at forvaltningen afventer svar fra staten på ansøgning om tilskud til at gennemføre forundersøgelser. Afklaring om tilskuddet forventes at foreligge primo 2024.

### Naturprojekter

Forvaltningen undersøger mulighederne for at erhverve arealer i Odense Ådal, hvor der kan fastholdes og udvikles værdifuld natur grænsende op til Natura 2000 området ved Odense Å.

Forvaltningen har i samarbejde med de øvrige ni fynske kommuner ansøgt om medfinansiering fra EU til et større fælles fynsk naturgenopretningsprojekt (LIFE Ring). I Odense omfatter projektet arealer ved Odense Å og Fjord.

### Skovrejsningsprojekter

Forvaltningen arbejder aktuelt med seks skovrejsningsprojekter.

Forvaltningen arbejder med tre skovrejsningsprojekter, hvor der kan rejses skov i samarbejde med Naturstyrelsen og vandforsyninger. Projekternes realisering forudsætter aftaler om arealerhvervelse.

Forvaltningen arbejder med tre kommunale skovrejsningsprojekter ved henholdsvis Agedrup Kirke, i Odense Nord ved Everenden og på et areal i det østlige Odense. Projektet ved Agedrup Kirke forudsætter dispensation fra Fredning af Agedrup Kirkes omgivelser. Fredningsnævnet er ansøgt om dette. Projektet i det østlige Odense forudsætter arealerhvervelse. Odense Kommune er i dialog med lodsejer om dette.

### Overblik over de samlede skov- og naturprojekter

Et samlet overblik over projekterne fremgår af nedenstående tabel.

Projekt	Ny skov og natur (ha)	Forventet egenfinansiering	Forventet ekstern finansiering
Lindved vådområde	14	200.000	8.349.750
Brændekilde vådområde	32	100.000	8.671.920
Lavbundsprojekt	* 6	50.000	** 537.721
Kvælstofvådområde 1	* 33	100.000	** 553.465
Kvælstofvådområde 2	* 337	200.000	** 2.463.294

Odense Ådal	13	1.550.000	0
Naturprojekter ved Odense Å og Fjord (Life Ring)	35	4.906.000	9.211.000
Statslig skovrejsning 1	4	500.000	650.000
Statslig skovrejsning 2	7	1.070.000	2.605.000
Statslig skovrejsning 3	35	790.000	11.485.000
Agedrup Kirke	4	927.000	150.000
Skovprojekt i Odense Nord	13	800.000	150.000
Skovprojekt i det østlige Odense	18	4.815.000	600.000
<b>I alt</b>	<b>551</b>	<b>16.008.000</b>	<b>45.427.150</b>

Noter:

\* De angivne ha er de arealer, der indgår i forundersøgelserne. De vådområder, der realiseres, forventes at omfatte færre ha, særligt i de større projektområder.

\*\* Beløb angivet under ekstern finansiering dækker kun udgifter til tekniske og ejendomsræssige forundersøgelser. Den efterfølgende realisering af vådområderne vil ligeledes være eksternt finansieret.

I forbindelse med gennemførelse af projekterne kan der være behov for at erhverve og efterfølgende videresælge bygninger og arealer. Der vil derfor være behov for likviditet til blandt andet midlertidige erhvervelser. Med de aktuelt igangsatte projekter forventer forvaltningen, at der vil være kommunale udlæg for omkring 19,0 mio. kr.

Som bilag til dagsordenspunktet er vedhæftet en tabel med yderligere informationer om projekterne, herunder samarbejdspartnere, forventede synergier og forventet tidspunkt for realisering.

På mødet vil udvalget få et oplæg fra forvaltningen vedrørende vådområdeprojektet ved Lindved, et potentielt statsligt skovrejsningsprojekt og proces i skovrejsningsprojekter.

## Beslutning

Orientering givet.

## Bilag

Ny skov og natur oversigt december 2023

# Punkt 7: D-sag: Status på tilsynsindsatsen vedrørende lovliggørelse af driftsforhold på gartnerierne i Odense Kommune 3. kvartal 2023

09.00.00-K08-3-22

## Resume

Med denne sag får udvalget en status på gartneriindsatsen for tredje kvartal 2023.

### Gartnerier under behandling

Antallet af gartnerier, der er under behandling, ligger på samme niveau som ved sidste orientering den 29. august 2023. Der er udført 11 tilsyn, hvilket er færre end sidste periode. Det skyldes i høj grad den afklaringsproces om gældende lovgivning, der pt. pågår med Miljøministeriets departement.

### Nedsivningstilladelser

Gartnerierne søger i stigende grad om nedsivningstilladelser til tagvand. Disse bliver behandlet efter almindelige regler. I de tilfælde, hvor der gives afslag, forsøger forvaltningen at komme med alternative forslag til løsninger.

### Politianmeldelser

Forvaltningen er ved at klargøre en politianmeldelse af et gartneri om forurening af et vandløb via udledning fra en brønd.

Gartneriet er klar over, at de bliver politianmeldt og vedkender sig fuldt ud ansvaret og overtrædelsen.

Den 9. november 2023 var forvaltningen indkaldt som vidne i en retssag mod et gartneri, der havde ledt skyggemidler ud i et vandløb. Gartneren blev idømt at betale en bøde samt sagens omkostninger.

### Proces med Miljøministeriets Departement

Den seneste periode med gartneriindsatsen har båret præg af den proces, der pt. pågår i Miljøministeriets departement.

I sidste orientering til udvalget den 29. august 2023 blev der informeret om, at der på et fællesmøde mellem Odense Kommune, Dansk Gartneri og Miljøstyrelsen blev talt om udfordringerne i gartnerierhvervet, hvorefter der ville blive indkaldt til arbejdsgruppemøder. På arbejdsgruppemøderne skulle løsninger på de faglige problemstillinger afsøges. Første arbejdsgruppemøde blev afholdt den 23. august 2023.

Der er ikke indkaldt til nye møder.

Miljøministeriets departementet har den 1. september 2023, den 29. september 2023 og 10. november 2023 udgivet og offentliggjort FAQ'er (Frequently Asked Questions) omhandlende "Rent vand og nedsivning i væksthuse". En FAQ er at sidestille med en vejledning til en lov og har som sådan tilsvarende retsvirkning. Odense Kommune tilpasser praksis i overensstemmelse med seneste FAQ.

Som den nuværende FAQ er formuleret, betyder det helt konkret, at der er forhold, der nu ikke skal meddeles tilladelse til. Fx skal der ikke meddeles tilladelse til nedsivning af vaskevand, så længe der bruges rent vand. Mange gartnere har hidtil tilsat noget til vandet, hvorfor der fortsat i sådanne situationer vil skulle meddeles en spildevandstilladelse.

Umiddelbart ved offentliggørelsen af FAQ'en har forvaltningen meddelt gartnerne, at de kan vaske ned uden først at skulle have tilladelse fra kommunen, hvis de bruger rent vand.

Næste orientering til udvalget forventes i februar 2024, hvor der gives en afsluttende orientering for de sidste to år.

## Beslutning

Orientering givet.

## Punkt 8: D-sag: Orientering om resultaterne i den årlige trivselsmåling

81.04.00-A26-1-23

### Resume

Denne sag handler om den årlige trivselsmåling.

Odense Kommune gennemførte i september 2023 den årlige trivselsmåling blandt kommunens medarbejdere. Trivselsmåling gennemføres som en spørgeskemaundersøgelse, hvor spørgerammen er udarbejdet af Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) og består af 16 forskellige temaer inden for psykosocialt arbejdsmiljø. Blandt temaerne er indflydelse i arbejdet, oplevelsen af mening i arbejdet, ledelseskvalitet, jobtilfredshed, krav i arbejdet og social kapital.

I Klima- og Miljøforvaltningen har der i 2023 været en høj besvarelsesprocent blandt forvaltningens medarbejdere. 78 medarbejdere svarende til 95,1 % af de inviterede medarbejdere har besvaret trivselsmålingen. Den høje svarprocent bidrager til et repræsentativt resultat af medarbejdernes oplevede trivsel og danner dermed et solidt fundament for det videre arbejde med trivsel på baggrund af drøftelser mellem ledere og medarbejdere.

### Resultatet af trivselsmåling

Resultatet af den årlige trivselsmåling 2023 viser, at trivslen i Klima- og Miljøforvaltningen generelt er på niveau med trivslen i Odense Kommune som helhed. Ligesom der ses en udvikling i forhold til forrige års trivselsmåling, som blev gennemført umiddelbart efter, at ansvarsområder blev overflyttet fra By- og Kulturforvaltningen til Klima- og Miljøforvaltningen.

### Sammenligning med Odense Kommune og tidligere år

På syv ud af de i alt 16 temaer er der i Klima- og Miljøforvaltningen i 2023 en højere score end for Odense Kommune samlet set, på syv temaer en lavere score og på to temaer samme score. I forhold til trivselsmålingen i 2022 er der i Klima- og Miljøforvaltningen positiv fremgang på 12 ud af 16 temaer. Den største fremgang ses for temaerne Ledelseskvalitet, Social kapital – forholdet mellem medarbejderne i gruppen/teamet og ledelsen for arbejdspladsen som helhed samt Social kapital – forholdet mellem medarbejderne og nærmeste daglige leder af gruppen/teamet. Der er en mindre tilbagegang på en til to point for temaerne Rolleklarhed, Oplevelsen af mulighederne for at løse arbejdsopgaverne og Samspil mellem arbejde og privatliv.

### Krænkende adfærd

Den årlige trivselsmåling indeholder foruden de 16 temaer også data om, hvorvidt medarbejderne har oplevet krænkende adfærd. Målingen spørger konkret ind til, hvorvidt medarbejderne inden for de seneste 12 måneder har oplevet en eller flere typer af krænkende adfærd: Trusler, fysisk vold, mobning, seksuel chikane, diskrimination eller dårlig behandling og chikane.

Én medarbejder i Klima- og Miljøforvaltningen har svaret, at denne inden for de seneste 12 måneder har oplevet en eller flere former for krænkende adfærd fra en leder eller en kollega/kolleger i Odense Kommune. Fire medarbejdere i Klima- og Miljøforvaltningen har i den årlige trivselsmåling 2023 svaret, at de inden for de seneste 12 måneder har oplevet en eller flere former for krænkende adfærd fra klienter, borgere og lignende uden for Odense Kommune.

I forlængelse af ovenstående er der i Klima- og Miljøforvaltningen igangsat en proces med fokus på forebyggelse af krænkelser og krænkende adfærd. Formålet med processen er dels at klæde medarbejdere og ledere på til bedre at kunne forebygge krænkelser og dels at have bedre redskaber til en fælles dialog om krænkelser blandt medarbejdere og ledelse i forvaltningen. På tværs af forvaltningen er der en række udadgående funktioner i forhold til borgere, foreninger og virksomheder. Arbejdet med forebyggelse af krænkelser og krænkende adfærd vil derfor fortsat være et fokusområde i 2024.

### Variationer på tværs af forvaltningen

Det overordnede resultat på forvaltningsniveau dækker over underlæggende variationer imellem de to afdelinger i forvaltningen. Det betyder, at selvom det generelle billede af trivslen i Klima- og Miljøforvaltningen er godt, er der i forvaltningen arbejdspladser, hvor trivslen nogle steder er rigtig god, mens trivslen andre steder er på et lidt lavere niveau. Forvaltningen arbejder målrettet og fokuseret med henholdsvis fastholdelse af god trivsel og med forbedring af trivslen i de enheder, hvor denne er udfordret.

### Den videre proces

Der sker opfølgning på den årlige trivselsmåling både i forhold til de psykosociale temaer og i forhold til besvarelser om oplevelser med krænkende handlinger. Opfølgningen sker på de enkelte arbejdspladser i dialog mellem leder og medarbejdere, ligesom der i ledelsesstrengen og i MED sker opfølgning.

### Beslutning

Orientering givet.

# **Bilag**

Trivselsmåling Klima- og Miljøforvaltningen 2023

# Punkt 9: D-sag: Ændring af styrelsesvedtægten for forvaltningerne By- og Kultur og Klima og Miljø på kolonihaveområdet

00.00.00-A00-71-23

## Resume

Byrådet godkendte den 29. juni 2022 den gældende styrelsesvedtægt. Heri er bl.a. opgavefordelingen mellem By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget fastlagt, herunder opgavefordelingen på kolonihaveområdet.

I forbindelse med oprettelsen af Klima- og Miljøforvaltningen blev kolonihaveområdet overflyttet fra By- og Kulturforvaltningen til Klima- og Miljøforvaltningen. Området blev på daværende tidspunkt administreret i et særligt oprettet kolonihaveteam, og teamet varetog i Klima- og Miljøforvaltningen de samme opgaver, som de havde varetaget i By- og Kulturforvaltningen.

Bevillingen til kolonihaveteamet udløb med udgangen af 2022, og Klima- og Miljøforvaltningen besluttede i den forbindelse at nedlægge teamet, hvormed den særlige indsats på området ophørte. Opgaverne på kolonihaveområdet indgår derfor nu på lige fod med andre opgaver i de respektive faglige enheder, og dermed i de to forvaltningers normale drifts- og myndighedsopgaver.

På den baggrund foreslås kommunens styrelsesvedtægt ændret, så den afspejler den daglige drift og opgavevaretagelse af kolonihaveområdet i de to forvaltninger.

## Opgavefordelingen mellem de to forvaltninger efter nedlæggelsen af kolonihaveteamet

1. Klima- og Miljøforvaltningen: Spildevands- og miljøforhold, herunder affaldshåndtering.
2. By- og Kulturforvaltningen: Planlægning, byggesagsbehandling og administration af kolonihaveloven samt lejeaftalen med Odense Havelodsselskab.

## Forslag til ændring af styrelsesvedtægten

I den gældende styrelsesvedtægt står der "Kolonihaver" under oplistningen af opgaver i Klima- og Miljøudvalget.

Det vurderes, at styrelsesvedtægten kan tilpasses de faktiske forhold ved at slette ordet "Kolonihaver" under denne oplistning under Klima- og Miljøudvalget.

Ved at slette ordet "Kolonihaver" vil opgaverne på kolonihaveområdet ikke længere fremstå som sær opgaver under Klima- og Miljøudvalget, men være opgaver, der løses af den forvaltning, der normalt varetager opgaver af samme karakter.

Miljøopgaver, herunder spildevands- og affaldshåndtering, i kolonihaverne vil blive omfattet af de øvrige opgaver, som er beskrevet i styrelsesvedtægten under Klima- og Miljøudvalgets kompetenceområder, og som generelt varetages af Klima- og Miljøforvaltningen.

Opgaverne vedrørende byggesager, lokalplanlægning mv. i kolonihaver følger naturligt de opgaver, som er angivet under By- og Kulturudvalgets kompetenceområder i styrelsesvedtægten. Desuden fremgår udlejning af kolonihaver allerede i den gældende vedtægt under By- og Kulturudvalgets opgaver under formuleringen "Køb, salg, leje og udlejning af fast ejendom, herunder udlejning af kolonihaver".

## Økonomi

Ændring af styrelsesvedtægten vil ikke medføre overførsel af midler mellem de 2 udvalg, idet der er tale om en opgavevaretagelse, der indgår i de to udvalgs normale drifts- og myndighedsopgaver.

Det skal bemærkes, at som ovenfor nævnt er den særlige indsats, som det såkaldte kolonihaveteam varetog, bortfaldet, i og med at Klima- og Miljøforvaltningen nedlagde teamet i 2022, da bevillingen til teamet bortfaldt. Derfor varetages opgaverne på kolonihaveområdet i dag på lige fod med øvrige opgaver i de relevante fagkontorer, og indgår således i prioriteringen af kontorets samlede opgaver.

## Politisk behandling

Ændringen af styrelsesvedtægten på kolonihaveområdet vil indgå i en samlet sag i Borgmesterforvaltningen om ændring af Odense Kommunes styrelsesvedtægt, som forelægges byrådet til 1. behandling den 17. januar 2024.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Punkt 10: D-sag: Aktuelle sager**

00.22.00-G01-16-22

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.

# Punkt 11: E-sag: Forslag fra udvalgsmedlem Mark Grossmann - Hvad der skal til for at etablere et mindre modulært atomkraftværk i Odense

01.30.00-P20-38-23

## Initiativretsforslag

Med henvisning til § 2, stk. 2 i Klima- og Miljøudvalgets forretningsorden ønsker Mark Grossmann følgende forslag optaget på dagsordenen for Klima- og Miljøudvalgsmødet den 19. december 2023:

Odense byråd har vedtaget, at Odense kommune skal være klimaneutral senest i 2030.

Odense byråd har med Klimahandleplanen vedtaget, at mulighederne for CO<sub>2</sub>-fangst på Fjernvarme Fyn skal afdækkes. Det er Fjernvarme Fyns vurdering, at der er et potentiale for, at der inden 2030 kan fanges 340.000 ton CO<sub>2</sub> årligt fra affaldsforbrændingen hos fjernvarme Fyn. Det er både såkaldt fossil CO<sub>2</sub> og biogen CO<sub>2</sub>, der fanges fra affaldsforbrændingen.

Det forventes, at der i 2030 stadigvæk vil blive udledt 580.000 ton CO<sub>2</sub> årligt fra afbrænding af halm og biomasse/træflis - såkaldt biogen CO<sub>2</sub>.

Den mængde på 580.000 ton CO<sub>2</sub> vil dog ikke blive fanget ud fra de nuværende politiske beslutninger i Odense byråd, hvorfor mængden er kritisk.

Både fossil CO<sub>2</sub> og biogen CO<sub>2</sub> belaster klimaet, da kul og biomasse udleder den samme mængde CO<sub>2</sub> i forhold til den energi man får ud af det.

Jeg har derfor tidligere forslået atomkraft, som en vedvarende og CO<sub>2</sub> neutral energikilde i Odense for at nå klimamålene.

Det er dog aktuelt ikke muligt at indføre atomkraft i Danmark, idet det vil kræve en lovændring i Folketinget. En lov som betyder, at al offentlig energiplanlægning skal ske uden at involvere atomkraft.

Den eksisterende lovgivning er fra 1985 og er ikke blevet ændret siden.

Derfor ønsker jeg et forslag behandlet, hvor der iværksættes en undersøgelse af, hvad der skal til for at etablere et mindre modulært (SMR) atomkraftværk i Odense.

Baggrunden for denne undersøgelse skal sikre, at såfremt Folketinget pludselig ændrer lovgivningen fra 1985 vil Odense tidsmæssigt være på forkant med en undersøgelse som ved politisk opbakning i Odense vil kunne understøtte en mulig etablering af et mindre modulært (SMR) atomkraftværk.

Atomkraftværket som energikilde vil gøre klimaambitionerne mulige i Odense.

## Indstilling fra forslagsstiller

Der iværksættes en undersøgelse af, hvad der skal til for at etablere et mindre modulært (SMR) atomkraftværk i Odense.

## Forvaltningens belysning

Beslutning om etablering af atomkraft i Danmark hører, som det fremgår af forslaget, under Folketingets kompetence. Aktuelt er det ikke muligt at indføre atomkraft i Danmark, og det kræver således en ny beslutning i Folketinget for at ændre dette.

Som et led i Odense Kommunes klimadagsorden, er det forvaltningens vurdering, at udvalget har mulighed for at undersøge, hvad der skal til for at etablere et atomkraftværk i Odense, såfremt dette på et tidspunkt måtte blive muligt.

## Tidligere behandling af atomkraft

Forslag om at etablere atomkraft er ikke tidligere behandlet i udvalget. Den 3. oktober 2023 fik Klima- og Miljøudvalget en orientering om Klimaaspekter i elproduktion, herunder oplæg om klimamæssige aspekter forbundet med blandt andet atomkraft.

## Tidsmæssig forventning til videre bearbejdning af initiativretsforslaget

En undersøgelse af, hvad der skal til for at etablere atomkraft i Odense vil kræve et grundigt forarbejde på tværs af flere forvaltninger, herunder bl.a. afdækning af relevante arealer, juridiske forhold, afdækning af behov i forhold til nødvendig infrastruktur mv. Det er samtidig forvaltningens vurdering, at det vil kræve eksterne kompetencer at vurdere fyldestgørende, da forvaltningen ikke har kompetencer indenfor atomkraft.

På den baggrund er det forvaltningens vurdering, at der indenfor tre til seks måneder vil kunne opstilles et egentligt undersøgelsesdesign, der kan tydeliggøre, hvad der skal til for at kunne etablere atomkraft i Odense, herunder hvad en sådan undersøgelse forventeligt vil koste.

## **Beslutning**

Udvalgsmedlem Mark Grossmann fremsætter følgende ændringsforslag:

Der iværksættes en undersøgelse af, hvad der skal til for at etablerer et modulært atomkraft anlæg alene for at undersøge muligheden for at være på forkant med potentiel udvikling. Udvalget skal løbende underrettes om potentielle udgifter, der skal bruges til en sådan undersøgelse for at være sikker på, at udgifterne ikke bliver for høje.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Rikke Beider, Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer i mod.

Ændringsforslaget er derfor forkastet.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann stemmer for forslaget i initiativretsforslaget.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Rikke Beider, Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer i mod forslaget i initiativretsforslaget.

Forslaget i initiativretsforslaget er dermed forkastet.