

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 16-12-2025**

**Mødedato** Tirsdag d. 16. december 2025 kl. 08:30

**Mødested** Udvalgsværelset, Stalden, Nørregade 36, Indgang X, 5000 Odense C

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Opstart af miljøvurdering for Odense Letbane Etape 2.....	4
B-sag: Sagsbehandlingstider i Klima- og Miljøforvaltningen.....	8
B-sag: Samarbejde med Nordatlantisk Hus i 2026.....	11
B-sag: Flexpunkter i den åbne flextrafik.....	14
D-sag: Status for klimatilpasningsplan.....	18
D-sag: Stationsplaceringer på Odense Letbane Etape 2.....	21
D-sag: Status på kollektiv trafik efter 3. kvartal 2025.....	23
D-sag: Opfølgning på evaluering af udvalgsperioden 2022-2025.....	26
D-sag: Aktuelle sager.....	28
Lukket: D-sag: Omorganisering af vintertjenesten.....	29

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A26-12-24

## **Sagsresumé**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalget den 16. december 2025.

## **Beslutning**

**Klima- og Miljøudvalget** godkender dagsordenen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

# Punkt 2: Opstart af miljøvurdering for Odense Letbane Etape 2

09.40.15-G01-1-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om godkendelse af, at miljøvurdering af projektet om udbygning af Odense Letbane (Odense Letbane Etape 2) igangsættes.

Et flertal i Odense Byråd blev i september 2024 enige om at realisere Letbanens Etape 2 til Seden via Vollsmose. Gennemførelsen af Letbanens Etape 2 forudsætter blandt andet, at projektet miljøvurderes og opnå tilladelse efter miljøvurderingsloven. Odense Letbane er bygherre og ansøger derfor kommunen om miljøvurdering. Klima- og Miljøforvaltningen er som miljøvurderingsmyndighed ansvarlig for processen, og Odense Byråd skal undervejs godkende væsentlige skridt i miljøvurderingsprocessen.

Første trin i miljøvurderingsprocessen er en indledende høring af offentligheden og de berørte myndigheder. Sagen forelægges byrådet igen, før miljøkonsekvensvurderingen og udkastet til tilladelse sendes i offentlig høring.

Med denne sag anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at byrådet beslutter at igangsætte miljøvurderingsprocessen.

Sideløbende med forelæggelsen af sagen for udvalget behandles yderligere to sager vedrørende Letbanens Etape 2 i de relevante udvalg. By- og Kulturudvalget forelægges en sag om planarbejdet for Odense Letbane Etape 2, og Klima- og Miljøudvalget, By- og Kulturudvalget samt Økonomiudvalget orienteres om placeringen af letbanestationerne.

## Effekt

### En storby i vækst

Letbanen forventes at styrke byens sammenhæng og tiltrækningskraft ved at skabe bedre mobilitet samt grundlag for vækst.

### Byudvikling med kvalitet

Letbanen forventes at fungere som en drivkraft for byudvikling omkring stationerne og understøtte fortætning og liv i byen.

### En klima- og miljøvenlig storby

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

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller til udvalget, at byrådet godkender, at miljøvurderingen af Odense Letbane Etape 2 sættes i gang.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

## Sagsfremstilling

Odense Letbane har ansøgt om, at der gennemføres en miljøvurdering af projektet om udbygning af Odense Letbane (Odense Letbane etape 2). Med denne sag ønskes en beslutning om at igangsætte miljøvurderingsprocessen.

Forvaltningen anbefaler, at processen sættes i gang.

Kompetencen til at igangsætte processen i sagen ligger hos Odense Byråd, da der er tale om en større sag, jf. Klima- og Miljøudvalgets kompetencefordelingsplan.

## **Baggrund om Letbanens Etape 2**

I 2019 iværksatte byrådet en række forberedelser for Letbanens Etape 2. Efterfølgende blev der udarbejdet et skitseprojekt og gennemført undersøgelser, herunder en miljøvurdering af projektet. Miljøkonsekvensvurderingen var i offentlig høring i 2021, hvorefter processen blev sat i bero.

Odense Letbane ønsker, at der gennemføres en ny miljøvurdering af det opdaterede projekt for etape 2.

Projektet forudsætter derudover blandt andet, at der udarbejdes en ny lokalplan og et kommuneplantillæg efter planlovens regler. Disse planer skal miljøvurderes i henhold til miljøvurderingsloven, og miljøvurderingerne for plangrundlaget vil blive koordineret i en fælles proces med miljøvurderingen af projektet.

## **Beskrivelse af projektet**

Letbanens Etape 2 omfatter anlæg af to nye strækninger, der supplerer den eksisterende letbane. Den ene går fra Seden via Vollsrose til Korsløkke, og den anden fra krydset mellem Vestre Stationsvej og Vesterbro til Sukkerkogeriet. Der skal anlægges nye spor, stationer, ombygges veje og opsættes forskelligt udstyr til letbanen.

Desuden omfatter projektet et nyt koncept for driften af det samlede letbanesystem, hvor den eksisterende linje 1 udbygges med en ny linje 2 fra Seden via bymidten til Sukkerkogeriet, samt eventuelt en ny linje 3 fra Seden til Hjalles station.

I forbindelse med projektet undersøges også mulige tilkøb, det vil sige ekstra anlægsarbejder til indpasning af letbanen i byen. Der er endnu ikke taget politisk stilling til, hvilke konkrete tilkøb der skal indgå i projektet. Miljømæssige konsekvenser af de tilkøb, der ikke fravælges, vil indgå i miljøvurderingen af projektet.

## **Forventede miljømæssige konsekvenser**

COWI har foretaget en indledende vurdering af, hvilke miljømæssige påvirkninger der kan forventes i forbindelse med projektet. Det vurderes, at følgende påvirkninger især kan være væsentlige og derfor belyses i miljøkonsekvensrapporten:

- Trafik
- Støj og vibrationer
- Luftforurening og støv
- Dyre- og planteliv – beskyttede arealer, arter og Natura 2000
- Fredninger
- Vand
- Landskab, byrum og visuelle forhold
- Kulturmiljø
- Klima
- Jordhåndtering
- Befolkning og materielle goder
- Affald og ressourcer
- Projektets sårbarhed
- Kumulative forhold

De forventede miljømæssige påvirkninger er nærmere beskrevet i det vedlagte materiale.

### **Vurdering efter miljøvurderingsloven**

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer, at projektet er omfattet af flere punkter på miljøvurderingslovens bilag 2, som angiver projekttyper, der kan kræve en miljøvurdering. Odense Letbane har i overensstemmelse med miljøvurderingsloven anmodet om, at der igangsættes en frivillig miljøvurdering af projektet.

Odense Kommune (Klima- og Miljøforvaltningen) er miljøvurderingsmyndighed og har ansvaret for den overordnede proces samt for, at miljøvurderingen lever op til lovens krav og kvalitet.

### **Miljøvurderingsprocessen**

Miljøvurderingsprocessen består af faste trin fra opstart til endelig meddelelse af tilladelsen. De enkelte trin gennemgås nedenfor.

Byrådet træffer undervejs beslutning tre gange - dels før 1. offentlighedsfase (denne sag), senere inden 2. offentlighedsfase og til sidst beslutter byrådet, om der kan meddeles tilladelse til projektet.

#### **1. Første offentlighedsfase**

Processen starter med en høring af offentligheden og berørte myndigheder. Formålet er at indsamle idéer til emner, der skal belyses i miljøkonsekvensrapporten, samt forslag til eventuelle justeringer af projektet.

#### **2. Afgrænsningsudtalelse**

På baggrund af høringen udarbejder forvaltningen en afgrænsningsudtalelse til bygherren. Den fastlægger, hvilke miljøforhold rapporten skal omfatte.

#### **3. Udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport**

Bygherren udarbejder rapporten med beskrivelse af projektets forventede miljøpåvirkning samt forslag til tiltag, der kan reducere projektets eventuelle væsentlige negative konsekvenser.

#### **4. Gennemgang i forvaltningen og udkast til tilladelse**

Forvaltningen vurderer rapporten og sikrer, at den opfylder kravene i miljøvurderingsloven. Samtidig udarbejdes et udkast til tilladelsen.

#### **5. Anden offentlighedsfase**

Miljøkonsekvensrapporten og tilladelsesudkastet forelægges byrådet til godkendelse, inden materialet sendes i offentlig høring. Efter høringen indarbejdes bemærkninger i tilladelsen.

#### **6. Endelig politisk beslutning om tilladelse**

Sagen forelægges byrådet til beslutning om, hvorvidt der kan meddeles tilladelse til projektet.

### **Byrådets handlemuligheder i sagen**

Odense Byråd kan:

- Vælge at sætte miljøvurderingsprocessen i gang.
- Vælge at komme med forslag til undersøgelser, som bør indgå i miljøkonsekvensrapporten.
- Vælge ikke at sætte VVM-processen i gang. Dermed kan projektet enten forsinkes eller ikke gennemføres.

### **Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling**

Ud fra de oplysninger, bygherre har stillet til rådighed, anbefaler Klima- og Miljøforvaltningen, at miljøvurderingsprocessen sættes i gang. Processen skal sikre, at alle væsentlige miljøpåvirkninger af projektet bliver belyst, og at der om nødvendigt stilles krav om afhjælpende tiltag.

### **Økonomi**

Miljøvurderingen har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

### **Bilag**

OL2-CW-ENV-TN-20002\_Forhøringsnotat

OL2-CW-ENV-TN-20001 Anmodning om MKV

# Punkt 3: B-sag: Sagsbehandlingstider i Klima- og Miljøforvaltningen

00.01.00-A00-75-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om sagsbehandlingstider på Klima- og Miljøudvalgets område.

Sagen er årligt tilbagevendende, da byrådet har besluttet, at hvert udvalg mindst en gang om året skal tage stilling til sagsbehandlingstiderne. Økonomiudvalget orienteres, såfremt sagsbehandlingstider forlænges.

Forvaltningen har gennemgået sagsbehandlingstiderne og foreslår med sagen, at sagsbehandlingstiden sættes op på enkelte områder og ned på andre. Hertil foreslår forvaltningen at tilføje sagsbehandlingstider for enkelte områder, der ikke hidtil har fremgået af Odense Kommunes hjemmeside.

## Effekt

Sagens karakter gør, at det ikke er relevant at vurdere effektskabende konsekvenser for Odensemålene.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender forvaltningens forslag til ændringer og tilføjelser af sagsbehandlingstider.

Økonomiudvalget vil efterfølgende blive orienteret om forlængelser og tilføjelser af sagsbehandlingstiderne.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

## Sagsfremstilling

### Byrådets beslutning

Byrådet besluttede den 23. november 2016, at fastsættelse af, og kontrol med sagsbehandlingstider skal foretages af de enkelte udvalg på eget fagområde. Formålet er at sikre, at de sagsbehandlingstider, der fremgår af kommunens hjemmeside giver et retvisende billede af de faktiske sagsbehandlingstider.

### Opdatering af oplysninger

Forvaltningerne skal løbende sørge for, at oplysningerne om sagsbehandlingstider afspejler de enkelte udvalgs beslutninger. De opdaterede sagsbehandlingstider opdateres derfor på Odense Kommunes hjemmeside efter behandling af denne sag.

I de tilfælde, hvor sagsbehandlingstiderne forlænges, skal Økonomiudvalget orienteres.

### Nye og ændrede sagsbehandlingstider

På Odense Kommunes hjemmeside er sagsbehandlingstider for Klima- og Miljøforvaltningens forskellige områder offentliggjort. For at sikre at de på hjemmesiden offentliggjorte sagsbehandlingstider for Klima- og Miljøforvaltningen afspejler de faktiske forhold, foreslås ændringer/præciseringer af sagsbehandlingstiderne.

Tabellen nedenfor viser de områder, hvor sagsbehandlingstiden er steget eller faldet sammen med sagsbehandlingstiderne for de områder, der ikke tidligere har fremgået. Baggrund for ændringerne beskrives i de efterfølgende afsnit.

Tabel over ændrede sagsbehandlingstider

Lov:	Område:	Nuværende sagsbehandlingstid:	Foreslået ny sagsbehandlingstid:
Miljøbeskyttelsesloven	(Industrispildevand) Spildevandstilladelse til virksomheder, tilladelse til tilslutning til offentlig kloak	12 uger	16 uger
Miljøbeskyttelsesloven	Nedsivningstilladelser til private	10 uger	10-12 uger
Miljøbeskyttelsesloven	Tilladelse i forbindelse med forbedret spildevandsrensning i det åbne land	12 uger	8 uger
Miljøbeskyttelsesloven	Ansøgning om etablering af jordvarmeanlæg	4 uger	4 uger. Fra fuldt oplyst sag.  Hvis det kræver høring fra andre myndigheder, eller hvis anlægget skal VVM-screenes kan der gå længere tid.
Miljøbeskyttelsesloven	Reinjektion af oppumpet vand i forbindelse med grundvandssænkning	Ny tilføjelse	8 uger
Jordforureningsloven	Flytning af forurenede vand	1 uge Ved komplicerede sager op til 4 uger.	2 uger Ved komplicerede sager op til 4 uger.
Vandforsyningsloven	Diverse tilladelser til grundvandssænkning	Ny tilføjelse	8 uger

### Begrundelser for ændrede sagsbehandlingstider

(Industrispildevand) Spildevandstilladelse til virksomheder, tilladelse til tilslutning til offentlig kloak

Forvaltningen oplever i øjeblikket, at den faktiske sagsbehandlingstid kan overstige de nuværende servicemål. Forvaltningen foreslår derfor en midlertidig forhøjelse af sagsbehandlingstiden fra 12 uger til 16 uger. Forvaltningen gennemfører i øjeblikket en omstrukturering af sagsbehandlingen med henblik på at optimere arbejdsgange og reducere den samlede sagsbehandlingstid. Forvaltningen vurderer, at et servicemål på 16 uger er realistisk at overholde i løbet af foråret 2026, når forvaltningen har gennemført en omstrukturering af sagsbehandlingen med henblik på at optimere arbejdsgangene.

Nedsivningstilladelser til private

Forvaltningen oplever et øget antal ansøgning om nedsivningstilladelser. Det betyder, at den eksisterende sagsbehandlingstid på 10 uger til tider ikke er mulig at efterleve. Derfor foreslår forvaltningen at sætte sagsbehandlingstiden op til 10-12 uger, så den afspejler de tilfælde, hvor stort sagspres medfører længere sagsbehandling end de 10 uger der fremgår af hjemmesiden i dag.

#### **Tilladelse i forbindelse med forbedret spildevandsrensning i det åbne land**

En reduktion af antallet af ansøgninger på området betyder i praksis, at forvaltningen kan behandle sagerne hurtigere end hidtil. Derfor sættes sagsbehandlingstiden ned fra 12 uger til 8 uger.

#### **Ansøgning om etablering af jordvarme**

Forvaltningen vurderer, at det er nødvendigt at præcisere, at den angivne sagsbehandlingstid på 4 uger forudsætter, at sagen er fuldt oplyst. I tilfælde, hvor der kræves høring af andre myndigheder eller gennemførelse af en VVM-screening, kan sagsbehandlingstiden blive væsentligt længere. Tilføjelsen sikrer, at ansøger får et retvisende billede af den forventede sagsbehandlingstid og de forhold, der kan påvirke processen.

#### **Reinjektion af oppumpet vand i forbindelse med grundvandssænkning**

I forbindelse med et ændret fokus på grundvandsrelaterede problematikker, er der kommet mere fokus på behovet for reinjektion af oppumpet vand. Dette kræver en §19-tilladelse, jf. miljøbeskyttelsesloven. Tilladelsen er nødvendig, fordi vandet ledes tilbage til undergrunden og kan indeholde partikler eller spor af forurening. Formålet er at beskytte jord og grundvand mod forurening.

Forvaltningen foreslår derfor, at der tilføjes en vejledende sagsbehandlingstid for sagerne på ca. 8 uger.

#### **Flytning af forurenede vand**

Forvaltningen foreslår, at den eksisterende sagsbehandlingstid sættes op fra en 1 uge til 2 uger. Ny viden om PFAS og lignende miljøfremmede stoffer har medført en større kompleksitet i den sagsbehandling, der er relateret til flytning af forurenede jord.

Forvaltningen foreslår derfor at sætte sagsbehandlingstiden op til to uger for at understøtte bedre rammer om sagsbehandlingen.

#### **Diverse tilladelser til grundvandssænkning**

Der er indført ny lovgivning om terrænnært grundvand, som har skærpet fokus på grundvandssænkning og relaterede tilladelser. Selve oppumpningen reguleres typisk af vandforsyningsloven § 26. Her er der ikke fastsat en frist i loven, men i praksis er, at sagsbehandlingstiden afhænger af projektets omfang og eventuelle høringer.

Formålet med tilføjelsen er at sikre, at ansøgere er opmærksomme på de nye krav og forstår, at tidsrammen kan variere betydeligt afhængigt af projektets kompleksitet.

## **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

## Punkt 4: B-sag: Samarbejde med Nordatlantisk Hus i 2026

01.30.00-G01-8358-24

### Sagsresumé

Denne sag handler om videreførelse af samarbejdet med Nordatlantisk Hus i 2026 gennem et tilskud på 0,5 mio. kr.

Klima- og Miljøudvalget besluttede i 2023 at prioritere 0,5 mio. kr. til samarbejde med Nordatlantisk Hus i 2024 og afsatte ligeledes i 2024 0,5 mio. kr. til at fortsætte samarbejdet i 2025.

Nordatlantisk Hus har anmodet om et tilskud på 0,5 mio. kr. til det fortsatte arbejde med klimaformidling til skoler og til udvikling af et klimaformidlingscenter. Udvalget drøftede den 7. oktober 2025 muligheden for at fortsætte samarbejdet.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget træffe beslutning om forlængelse af samarbejdet med et tilskud til Nordatlantisk Hus i 2026.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

Formålet med samarbejdet med Nordatlantisk Hus er folkeoplysning om klimaudfordringer og vejen til klimaneutralt Odense ved at tilbyde klimaformidling i større skala. Projektet skal på sigt bidrage til, at Odense bliver en mere klima- og miljøvenlig storby.

### Indstilling

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

- Der ydes et øremærket tilskud til Nordatlantisk Hus på 500.000 kr. i 2026 med henblik på fortsættelse af forlængelse af samarbejds- og tilskudsaf tale med Nordatlantisk Hus vedrørende ”Formidling og visualisering af et klimaneutralt Odense”.
- Tilskuddet til Nordatlantisk Hus finansieres via anlægsbevillingen Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet under Klima- og Miljøudvalget med 150.000 kr. i 2025 og via anlægsbevillingen Klimahandleplan under Klima- og Miljøudvalget med 350.000 kr.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

### Sagsfremstilling

Nordatlantisk Hus har anmodet om et tilskud på 0,5 mio. kr. til foreningens arbejde med klimaformidling i 2026. I afsnittene nedenfor gennemgås anmodningen om tilskud i 2026 samt finansiering af tilskud i 2026. Herudover gennemgås tidligere tilskud og status på de støttede aktiviteter.

#### Anmodningen om tilskud til klimaformidling i 2026

Nordatlantisk Hus har anmodet om et tilskud på 0,5 mio. kr. til at fortsætte arbejdet med skoleformidling og udvidelsesprojektet i 2026. De overordnede forventninger til aktiviteter i 2026 fremgår af tabellen nedenfor. Der er vedlagt bilag fra Nordatlantisk Hus, der beskriver aktiviteterne nærmere.

Oversigt over Nordatlantisk Hus' forventede aktiviteter i 2026

Skoleformidling	Udvidelsesprojekt

Skoleformidling	Udvidelsesprojekt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fastholde klimafokus i skoleformidling.</li> <li>• Lave og udgive gratis undervisningsmateriale.</li> <li>• Udvikle og udbyde forløb om klimaforandringer via skoletjenesten.</li> </ul>	<p>Hvis projektet får fondsstøtte til anlæg af Klimaformidlingscentret skal der:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbejdes med dialog med fonden, en arkitektkonkurrence, fundraising til klimaudstilling i centret.</li> <li>• Samarbejdes med kommunen om en lokalplan.</li> <li>• Gennemføres møder i advisory board.</li> </ul>

#### Finansiering af tilskuddet i 2026

Tilskuddet på 0,5 mio. kr. til Nordatlantisk Hus finansieres med:

- 350.000 kr. fra midler afsat til Klimahandleplan
- 150.000 kr. fra puljen til Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet

Med aftalen om budgetforliget for 2026 er der afsat i alt 15,0 mio. kr. over to år til implementering af klimahandleplanen.

Midlerne skal understøtte konkrete aktiviteter under klimahandleplanen. Klima- og Miljøudvalget skal på et senere tidspunkt drøfte og tage stilling til den samlede prioritering af disse midler, herunder hvilke indsatser og samarbejder der skal indgå. Med denne sag prioriteres i alt 0,4 mio. kr. fra bevillingen til samarbejdet med Nordatlantisk Hus i 2026.

Tilskuddet finansieres herudover med 150.000 kr., der resterer i den pulje i 2025 til Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet, som blev afsat i Budget 2021.

#### Baggrund og tidligere tilskud til Nordatlantisk Hus

Klima- og Miljøudvalget besluttede den 21. november 2023 at afsætte 0,5 mio. kr. til samarbejde med Nordatlantisk Hus i 2025. Hertil besluttede udvalget den 27. november 2024 i forlængelse af en status fra Nordatlantisk Hus på arbejdet i 2024 at forlænge samarbejdet med endnu et tilskud på 0,5 mio. kr. i 2025.

Samarbejdet og tilskuddet til Nordatlantisk Hus i både 2024 og 2025 har haft et todelte fokus på dels:

- Formidling af ambitionerne i Klimaneutral 2030 via Nordatlantisk Hus' eksisterende skoletjeneste, der hvert år formidler til skoleklasser om bl.a. klimaforandringer i et Nordatlantisk perspektiv.
- Et forprojekt til en udvidelse af de fysiske rammer i Nordatlantisk Hus bl.a. med det formål at kunne tilbyde klimaformidling i større skala og med en ambition om at etablere et Klimaformidlingscenter.

#### Status på de støttede aktiviteter i 2025

Som opfølgning på støtten modtager Klima- og Miljøforvaltningen løbende evaluering og status fra Nordatlantisk Hus – senest har forvaltningen fået status på arbejdet frem til september 2025.

#### Status på skoleformidling i 2025

I 2025 har Nordatlantisk Hus frem til september afholdt 65 skoletjenester med 1.340 elever, hvoraf der i 38 indgik forløb om klima. På skoletjenestens gratis online materialeportal har der desuden været 6.000 visninger af Klimaforløbet.

#### Status på udvidelsesprojektet

I udvidelsesprojektet er tilskudsmidlerne blevet anvendt til at ansætte en tidsbegrænset medarbejder, og der er arbejdet med forberedelser såsom strategi for fondsansøgning, visionsoplæg og tidsplan og økonomi.

Nordatlantisk Hus er i gang med at afklare mulige rammer for udvidelsen forud for kontakt til den fond, som forventes søgt i 1. kvartal 2026.

## Økonomi

Tilskuddet på 0,5 mio. kr. til Nordatlantisk Hus finansieres med:

- 150.000 kr. af restbeløb fra puljen til Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet i 2025 til de aftalte aktiviteter i 2025
- 350.000 kr. fra bevillingen afsat til Klimahandleplan

I Budget 2021 afsatte Odense Byråd under overskriften ”Understøttelse af arbejdet med Klimaneutral 2030” 1,5 mio. kr. til Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet. Der har været et mindreforbrug af midlerne i puljen, og der er derfor fortsat 150.000 kr. til rådighed i puljen.

Såfremt Klima- og Miljøudvalget beslutter at tildele 0,5 mio. kr. til samarbejdet med Nordatlantisk Hus vedrørende ”Formidling og visualisering af et klimaneutralt Odense”, vil puljen herefter være opbrugt.

Udbetaling af tilskud sker i to rater. Første rate på 250.000 kr. ved indgåelse af tilskudsaf tale. Denne finansieres via 150.000 kr. fra Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet og 100.000 kr. fra Klimahandleplan.

Anden rate på 250.000 kr. udbetales efter aflæggelse af regnskab og finansieres via Klimahandleplan.

Midlerne fra Klimahandleplanen prioriteres fra midler afsat til Klimahandleplan i 2026.

<i>Beløb i 1.000 kr.</i>	2025	2026
Tilskud Nordatlantisk hus	250	250
Folkeoplysende aktiviteter på Klimaområdet	-150	0
Klimahandleplan	-100	-250
I alt	0	0

## Bilag

Nordatlantisk Hus - status på projekt og anmodning om tilskud i 2026

## Punkt 5: B-sag: Flexpunkter i den åbne flextrafik

13.05.16-G01-27-25

### Sagsresumé

Denne sag omhandler principperne for flexpunkter i det kommende åbne flextrafik-koncept i Odense Kommune.

På udvalgsrådet den 26. august 2025 besluttede Klima- og Miljøudvalget, at Odense Kommune tilslutter sig FynBus' nye model for åben flextrafik, der træder i kraft 15. januar 2026. Flextrafikken supplerer den kollektive trafik med mulighed for dør-til-dør-kørsel eller til/fra flexpunkter.

Klima- og Miljøudvalget skal med denne sag træffe beslutning om principperne for flexpunkterne i Odense Kommune på baggrund af to modeller forslået af fra FynBus.

- Model A: Flexpunkter ved indfaldsvejene.
- Model B: Som model A, samt ekstra punkter langs ringvejen.

Klima- og Miljøforvaltningen vil i samarbejde med FynBus følge den nye ordning tæt og orientere udvalget om erfaringer og anbefalinger i andet halvår 2026.

Forvaltningen anbefaler, at udvalget træffer beslutning om principperne beskrevet i model A.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

En mere fleksibel flextrafik kan understøtte den eksisterende kollektive trafik, herunder bus, letbane og tog, og sikre større mobilitet i de områder i Odense, hvor der er stor afstand til den kollektive trafik. Og derigennem understøtte at den kollektive trafik bliver et reelt alternativ til bilen og flere vælger kollektiv trafik fremadrettet.

### Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen indstiller**, at udvalget godkender principperne i model A, hvor flexpunkterne placeres ved indfaldsvejene, strategisk tæt på den øvrige kollektive trafik.

### Beslutning

#### Klima- og Miljøudvalget

Et enigt Klima- og Miljøudvalg ændrer forvaltningens indstilling til model B, hvor flexpunkterne placeres ved indfaldsvejene samt ekstra punkter langs ringvejen, som beskrevet i sagsfremstillingen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

### Sagsfremstilling

#### Baggrundsinformation:

På udvalgsrådet den 26. august 2025 besluttede Klima- og Miljøudvalget, at Odense Kommune tilslutter sig FynBus' nye model for åben flextrafik på tværs af Fyn. Odense har hidtil ikke været en del af ordningen, men enkelte områder har haft teletaxa som alternativ til den mere traditionelle kollektive trafik.

Med den nye ordning, der omfatter hele Fyn og Langeland, bliver det fra 15. januar 2026 muligt at rejse med flextrafik fra alle adresser i Odense – også på tværs af kommunegrænser.

Ordningen er et alternativ til den traditionelle kollektive trafik og giver borgerne mulighed for kørsel fra adresse til adresse eller til/fra et flexpunkt. Et flexpunkt fungerer som knudepunkt mellem den kollektive trafik og flextrafikken og

er ikke en destination i sig selv. Dermed får alle borgere i Odense et mobilitetstilbud, der både kan kobles til den øvrige kollektive trafik eller transportere borgeren direkte fra A til B. Flexpunkterne placeres ved eksisterende stoppesteder.

Prismodellen for de direkte ture fra A til B er opbygget, så det nye mobilitetstilbud ikke kommer i direkte konkurrence med almindelig taxa. For eksempel er prisen for ture med ankomst eller afgang i byzonen tilsvarende prisen for en taxatur. Rejser uden for byzonen er prissat væsentligt lavere for at afspejle den lavere tilgængelighed af taxabetjening.

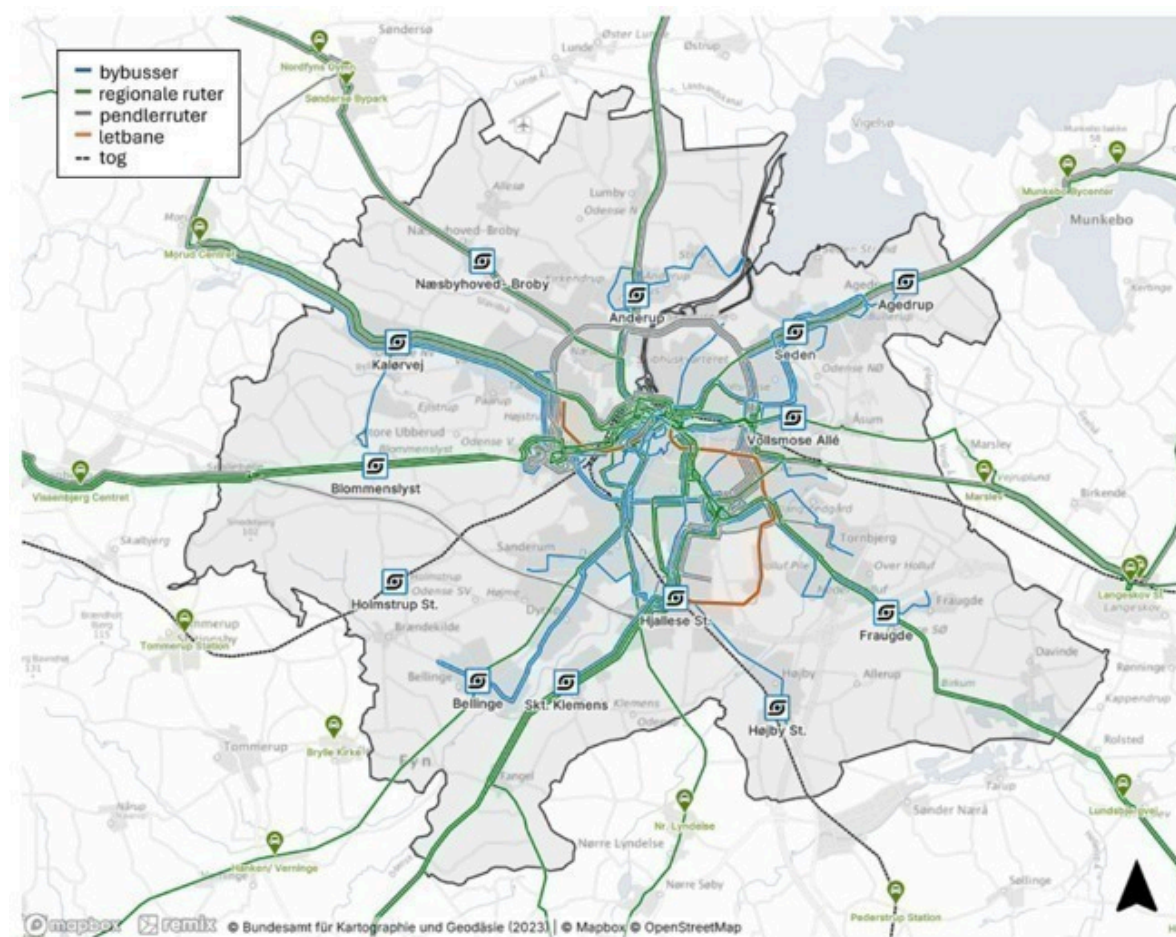
### Principper for flexpunkter – to mulige modeller

På baggrund af en testperiode med systemet i Odense samt erfaringer fra øvrige fynske kommuner og danske storbyer har FynBus udarbejdet en række principper, organiseret i to modeller, som skal danne grundlag for Odense Kommunes beslutning om flexpunkter. Klima- og Miljøudvalget skal med denne sag beslutte, hvilken model for principper for flexpunkter der skal anvendes og implementeres fra den 15. januar 2026.

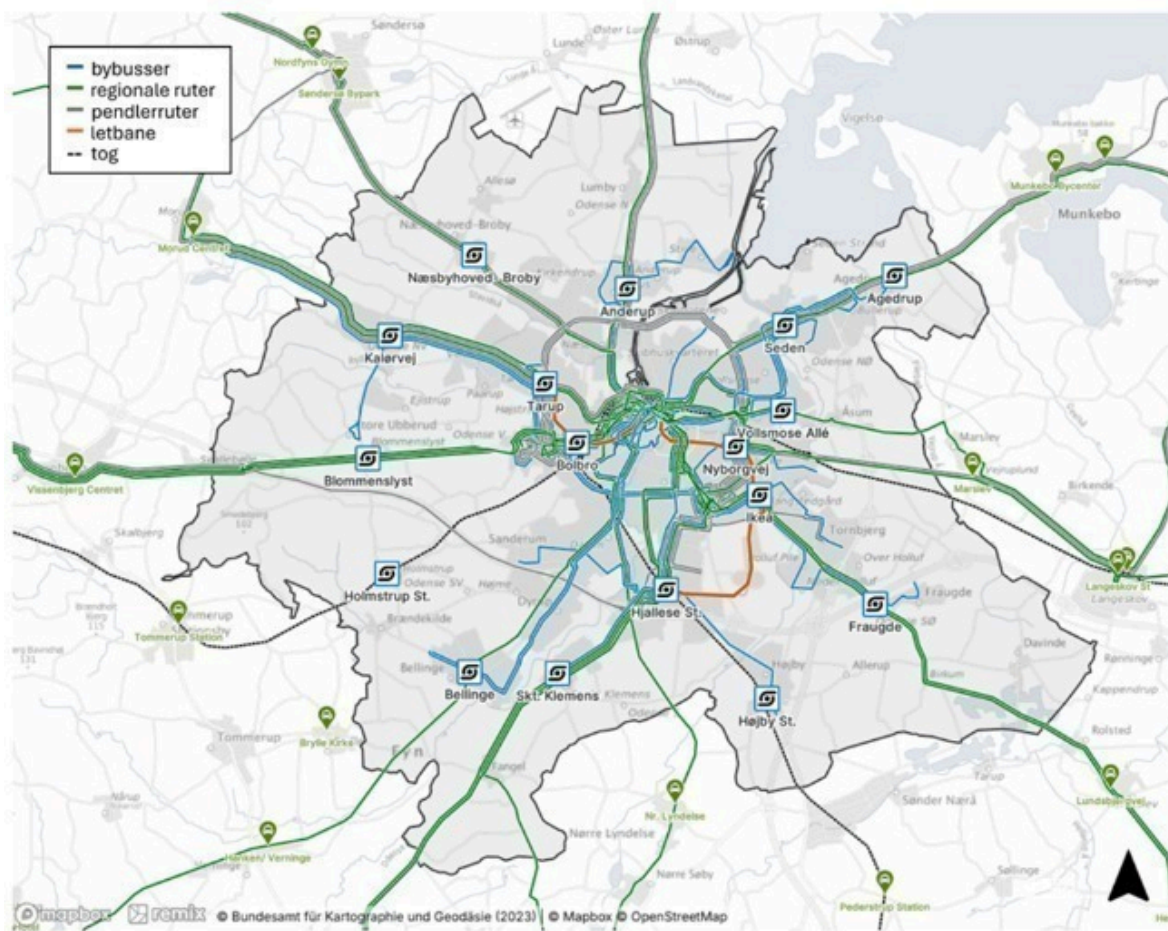
- Principper i model A: Flexpunkterne placeres ved indfaldsvejene, strategisk tæt på regionale ruter, bybusser og toglinjer for at sikre god tilgængelighed til kollektiv trafik.
- Principper i model B: Samme principper som i model A, suppleret med flere punkter langs ringvejen.

Kortet nedenfor illustrerer, hvordan principperne i de to modeller kan omsættes til konkrete flexpunkter i byen.

Eksempel på realisering af principperne i model A:



Eksempel på realisering af principperne i model B:



Nedenstående tabel viser en sammenligning af fordele og ulemper ved de to modeller samt den forventede nettopris. Begge modeller forventes at kunne gennemføres inden for den bevilgede økonomiske ramme, men model B indebærer en større risiko for budgetoverskridelse end model A.

	Fordele	Ulemper	Forventet nettopris per år
Model A	Kort kørsel med flextrafikken.	Kan resultere i flere skift for passageren.	600.000 kr.
Model B	Passagererne får bedre service ved at blive kørt tættere på Ringvejen.	Kan resultere i lange flexture, som medfører øgede driftsomkostninger og øger risikoen for parallel kørsel med kollektiv trafik.	600.000 kr. med forhøjet risiko for overskridelse.

Årsagen til, at model B indebærer en større risiko for budgetoverskridelse end model A, er, at de indledende erfaringer viser, at principperne i model B kan medføre mere – og uheldigvis – kørsel parallelt med den øvrige kollektive trafik end principperne i model A. Hvis dette sker i væsentligt omfang, kan det oprindelige budget på 600.000 kr. ikke nødvendigvis overholdes.

Forvaltningen anbefaler principperne i model A, da model B vurderes at medføre en øget risiko for lange og uheldigvis ture med flexbilen, herunder kørsel, der i visse tilfælde kan overlappende den øvrige kollektive trafik.

#### Videre proces:

På baggrund af udvalgets beslutning vil forvaltningen i samarbejde med FynBus klargøre det valgte model for flexpunkterne, så ordningen kan være klar til brug den 15. januar 2026 eller snarest derefter.

FynBus varetager markedsføringen både før og efter implementeringen. Markedsføringen omfatter nyhedsbreve, fynbus.dk med et særligt afsnit for Odense og byzonen, informationsmateriale på stoppesteder og i busser samt indsatser på sociale medier. Der er således tale om en bred markedsføringsindsats, der dækker hele Fyn og Langeland, som i grove træk retter sig mod eksisterende brugere i januar og nye brugere i april.

Forvaltningen vil sammen med FynBus følge ordningen tæt – både i forhold til de rejsendes adfærd og driftsøkonomien. Det forventes, at der kan blive behov for mindre justeringer af den første gruppe flexpunkter baseret på de umiddelbare erfaringer med det nye flexsystem i Odense. Disse justeringer vil blive foretaget i overensstemmelse med de i sagen besluttede principper for flexpunkterne.

Udvalget vil modtage en opfølgende orientering med erfaringer og anbefalinger i løbet af andet halvår 2026.

## **Økonomi**

Ved valg af principperne beskrevet i model A forventes der fra 2026 en årlig nettoudgift på 600.000 kr., som finansieres via budgetområdet for Kollektiv trafik under Klima- og Miljøudvalget. Ifølge den seneste prognose for området vurderes det, at udgiften kan rummes inden for det eksisterende budget.

# Punkt 6: D-sag: Status for klimatilpasningsplan

01.30.10-P15-2-22

## Sagsresumé

Med denne sag får Klima- og Miljøudvalget den årlige status på initiativer og indikatorer i klimatilpasningsplanen. Forvaltningen planlægger en større revision af klimatilpasningsplanen i 2026, og vurderer derfor ikke det er relevant at revidere planen i 2025.

### Baggrund om klimatilpasningsplanen

Klimatilpasningsplanen er en del af Odense Kommunes DK2020-klimahandleplan, som forpligter kommunen til både at reducere drivhusgasudledninger og tilpasse byen til fremtidens klima.

Planen fungerer som et strategisk værktøj til at prioritere indsatser mod oversvømmelser, stigende grundvand og andre klimarelaterede risici.

Klimatilpasningsplanen følger samme opfølgings- og revisionscyklus som klimahandleplanen, da de to planer tilsammen udgør grundlaget for DK2020-forpligtelsen. Status på klimahandleplanen blev forelagt udvalget den 26. august 2025.

Klimatilpasningsplanen revideres ifølge årshjulet for planen minimum hvert 4. år og forvaltningen gør årligt status på Klimatilpasningsplanen og behovet for revidering. Forvaltningen har ikke fundet anledning til at revidere i 2025, men forventer at opstarte en proces med henblik på revidering i 2026. På trods af at enkelte vandhånderingsprojekter er uaktuelle, er selve initiativerne i planen fortsat væsentlige for at opnå det langsigtede mål i 2050.

Arbejdet med revidering af planen vil ske i samarbejde med VandCenter Syd for at koordinere med deres projektportefølje og sikre, at indsatserne har høj samfundsøkonomisk værdi. En høj samfundsøkonomisk værdi i projekterne øger sandsynligheden for at projekterne kan finansieres og dermed realiseres.

### Status for igangværende initiativer (baseret på opgørelse for 2024)

Klimatilpasningsplanens seneste revidering blev vedtaget i 20. december 2023. Blandt planens initiativer findes ti eksempler på specifikke projekter. Status for disse er som følger:

- Et projekt er finansieret og i forprojektering (Bolbro Rende blev finansieret med 3 mio. kr. i Budget 2024 og er pt. – i forprojektering med fokus på natur-, miljøundersøgelser og rekreative værdier. Finansieret med 3 mio. kr. i budget 2024)
- Tre projekter vurderes ikke længere aktuelle at gennemfører pga. byudvikling eller tekniske løsninger (Nørrebro til Havn 1 og 2, Hedebækken og Skt. Klemens)
- To projekter vurderes aktuelle, men er endnu ikke finansieret.
- Helhedsplanen for Odense Kanal og indre havn er aktuel, men uden finansiering.
- Øvrige projekter er ikke igangsat eller finansieret.

### Baggrund om status på igangværende projekter

Når en del projekter ikke længere er aktuelle, skyldes det, at byudviklingen har ændret de fysiske rammer, så der ikke er plads til de planlagte løsninger, eller at udfordringen er løst med tekniske tiltag som underjordiske rør eller andre infrastruktur løsninger.

Derudover er økonomiske rammer en væsentlig faktor for, hvorvidt de enkelte projektet kan realiseres. Dette gælder både kommunens prioriteringer og VandCenter Syds finansieringsmuligheder. Hvis et projekt ikke kan indgå i VandCenter Syds portefølje på en måde, der er samfundsøkonomisk rentabel, reduceres sandsynligheden for realisering betydeligt grundet lovgivningen herom.

De nuværende udfald i projekterne, hvor der ses begrænset fremdrift i realiseringen, kan være u hensigtsmæssige for, at vi når vores mål om en grønnere, mere CO2-neutral og klimatilpasset by i 2050. For at lykkes kræver det, at en større del af overfladevandet, herunder regnvand og tagvand, håndteres på terræn fremfor i underjordiske rør. Et tæt og koordineret samarbejde med VandCenter Syd er afgørende for, at vi kan etablere de rette blå-grønne løsninger, som både understøtter vores 2050-mål og opfylder VandCenter Syds forsyningspligt.

Arbejdet med klimatilpasning i Odense fortsættes i 2026, herunder i forbindelse med den nævnte revidering af Klimatilpasningsplanen.

### Indikatorer for klimatilpasning

Odense Kommune har som mål, at byen skal være klimatilpasset i 2050. Klimatilpasningsplanen beskriver en række delmål frem mod 2030, som understøtter dette mål:

- Klimatilpasningsplanens første initiativer igangsættes.
  - - Samarbejde med VandCenter Syd - igangsat
    - Samarbejde med de almene boliger - igangsat
    - Samarbejde med nabokommuner - igangsat
    - Kommunal planlægning (internt samarbejde i kommunen) - igangsat
    - Varmekortlægning – igangsat
- De første vandhåndteringsprojekter gennemføres.
  - - Dige ved Næsby plejehjem - ikke igangsat grundet manglende finansiering
    - Nørrebro til Havn – ikke længere aktuell grundet anden teknisk løsning
    - Bolbro Rende – Finansiering afsat. Afventer natur-, miljø og hydrauliske undersøgelser fra VandCenter Syd.
    - Åsum bæk – ikke igangsat eller finansieret
    - Skt. Klemens– Anden teknisk løsning foretaget af VandCenter Syd
    - Sanderum Bæk – ikke igangsat eller finansieret
    - Hedebacken – Anden teknisk løsning foretaget af VandCenter Syd
    - Bolbro Hallen – ikke igangsat eller finansieret
    - Falen – ikke igangsat eller finansieret
- Klimatilpasning indtænkes på offentlige arealer og bygninger, hvor det er muligt.
- Planen revideres med prioritering af nye projekter.
- Helhedsplaner for vandhåndtering udarbejdes i samarbejde med VandCenter Syd.
- DK2020-planlægningen indarbejdes ved kommuneplanens revision.
- Et bedre datagrundlag opbygges til prioritering af fremtidige indsatser.
- Risikostyringsplanen revideres minimum hvert 6 år.

### Status på indikatorer i klimatilpasningsplanen

Der er i klimatilpasningsplanen defineret en række indikatorer, som der årligt rapporteres på med en status til udvalget.

2024 opgørelsen for klimatilpasningsplanen viser fremdriften i klimatilpasningsarbejdet målt på centrale indikatorer. Resultaterne afspejler både integration af klimatilpasning i planlægning og konkrete fysiske indsatser, der bidrager til en grønnere by og bedre vandhåndtering.

Nedenstående skema viser fremdriften i klimatilpasning med opgørelse over et udpluk af de centrale indikatorer.

#### Status på centrale indikatorer

Hovedretning	Indikator	Antal i 2024
Byudvikling med kvalitet	Andel lokalplaner udarbejdet med tilbageholdelse af 90 mm nedbør?	9 ud af 10
	Andel lokalplaner udarbejdet med biofaktor	9 ud af 10
	Andel lokalplaner udarbejdet med mulighed for medetablering af vandkorridor	1

<b>Et grønnere Odense</b>	Antal gennemførte projekter til reduktion af temperaturpåvirkning	1
	Hektar nyetableret skov?	12 hektar (heraf 4 hektar erstatningsskov)
<b>Odense Kommune</b>	Antal veje med regnbede (/LAR) etableret?	3
	Meter etableret vandkorridor/vandløb?	1.554 meter

## **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

# Punkt 7: D-sag: Stationsplaceringer på Odense Letbane Etape 2

01.11.00-P20-1-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om at give en orientering om placeringer af letbanestationer. Samtidig gives en orientering om processen for arbejdet med Odense Letbane Etape 2 (OL2).

Sagen sendes til orientering i Klima- og Miljøudvalget den 16. december 2025, By- og Kulturudvalget den 17. december og Økonomiudvalget den 13. januar 2026.

På de samme udvalgsmøder vil der være politisk igangsættelse af henholdsvis miljøkonsekvensvurdering (MKV) og planarbejdet samt om foroffentlighedsfase for begge produkter. Igangsættelse af miljøkonsekvensvurderingen kommer til beslutning i byrådet den 21. januar 2026. Der vil efterfølgende være foroffentlighedsfase/indkaldelse af idéer samtidig for miljøkonsekvensvurdering og plangrundlag.

Udvalgenes rolle er at være orienteret om de igangværende processer i arbejdet med letbanens etape 2, som præsenteres i sagen. Herunder orientering om arbejdet med stationsplaceringer. Forslagene til stationsplaceringerne er lagt efter at understøtte både mobilitet og byudvikling bedst muligt.

### Tids- og procesplan for Letbanens Etape 2

Forligspartierne blev i september 2024 enige om at realisere Letbanens Etape 2 til Seden via Vollsmose. I Budget 2025 blev der afsat midler til forarbejdet. I forligsteksten fremgår blandt andet: "Forligspartierne er derfor enige om at etablere letbanens etape 2. Letbanens Etape 2 er den bedste forudsætning for, at vi skaber den by, vi ønsker, da det er med til at skabe byudvikling, bosætning, investeringssikkerhed og en større sammenhæng i den kollektive trafik i Odense."

Der kører aktuelt fem sideløbende processer for arbejdet med OL2:

- Stationsplacering.
- Katalog over tilkøb.
- Miljøkonsekvensvurdering.
- Plangrundlag.
- Driftskoncept.

Med denne sag gives orientering om ny vurdering af placering af nye letbanestationer. Det forventes, at byrådet vil blive en forelagt en beslutningssag om stationsplaceringerne i marts-april 2026 sammen med en beslutningssag om kvalitetsniveauet på stationsudformningen.

I Q1 2026 sker der en udvikling og kvalificering af mulige tilkøb til letbaneprojektet. Materialet udarbejdes af Borgmesterforvaltningen og kvalificeres af Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen. Der forventes, at blive en forelagt en beslutningssag om del 1 af tilkøbskataloget (stationsnære tilkøb) i marts-april 2026. Del 2 af tilkøbskataloget (byudviklingsrettede tilkøb) udarbejdes senere.

Arbejdet med miljøkonsekvensrapport og plangrundlag for letbanens etape 2 forventes at blive igangsat politisk i januar 2026. Arbejdet med miljøkonsekvensrapport og plangrundlag forventes herefter at tage ca. et år.

Odense Letbane blev med Budget 2025 bedt om at udvikle et driftskonceptet for et samlet bybanenet inklusiv indkøb af materiel, der kan understøtte dette. Der forventes at blive forelagt en beslutningssag i februar-marts 2026 om driftskonceptet.

### Stationsplaceringer

Som grundlag for beslutningen om etablering af Letbanens Etape 2 blev der udarbejdet en udredningsrapport og VVM i 2021. Udvalgte dele af udredningsrapporten blev opdateret i 2024. I udredningsrapporten er peget på placering af en række nye stationer på Etape 2-strækningen ved Sukkerkogeriet, langs Ejbygade, gennem Vollsmose til Seden på Kertemindevej.

Som en del af forarbejdet til Etape 2 er forslagene til stationsplaceringer blevet genbesøgt og kvalificeret. Det har ført til, at der nu peges på en række justeringer i forhold til udredningsrapporten. Der peges således nu på i alt syv nye stationer,

to udvidelser af stationer, hvor letbanens etape 1 og etape 2 mødes, samt arealreservation til en "sovende" station. Disse stationsudpegninger tages med i den videre planlægning af Letbanens Etape 2.

Stationerne er blandt andet placeret på baggrund af analyser af det opland, som giver passagerne et attraktivt tilbud i form af letbanen og letbanen et optimalt passagergrundlag. Derudover er der analyseret placering af såvel kommercielle, rekreative og kulturelle byfunktioner nær stationerne samt byudviklingspotentialer i nærområdet. Dette er suppleret med indretning af byrum og pladser ved stationerne. De foreslåede stationsplaceringerne før og nu kan ses på bilag 1.

Der peges på følgende placeringer:

- Seden St.: Stationen placeres i forbindelse med det eksisterende Seden lokalcenter. Det bliver endestation og knudepunkt med opkobling til busser. Der lægges også op til at placere en Park & Ride i forbindelse med stationen.
- "Sovende" station ved krydset Vollsmose Allé (fremtidig bygade)/Kertemindevej. Stationen er for nu alene er en arealreservation og vil kunne etableres senere, ved behov.

I Vollsmose har Fremtidens Vollsmose udarbejdet forslag til placering af fem stationer. En samlet planlægning af letbane og ny bygade i Vollsmose giver mulighed for at skabe en byintegreret højklasset trafikforbindelse i Vollsmose. Den vil kunne skabe bykvalitet, understøtte stationsnær byudvikling, forbinde byen og muliggøre et bæredygtigt transportvalg for nuværende og fremtidige borgere.

Forslaget fra Fremtidens Vollsmose peger på fem stationer i Vollsmose, hvor udredningsrapporten nævner syv stationer i Vollsmose. Placeringen af de fem stationer svarer til placeringerne i Bydelsplan Vollsmose 2025. Dog anbefales det, at stationen ved Lærkeparken flyttes ca. 100 meter mod vest. Med placeringen vil de fem stationer understøtte de nye kvarterer og det centerområde, som bydelsplanen peger på. Der peges på følgende stationer (navngivningen er arbejdstitler):

- Station A (ved nuværende Birkeparken).
- Station B (ved nuværende Egeparken).
- Station C (ved nuværende centerområde).
- Station D (ved nuværende Lærkeparken).
- Station E (ved nuværende Granparken). Station E bliver knudepunkt med opkobling til busser.

Derudover placeres stationer ved:

- Vor Frelser Kirke St.: Placering ved kirken og fodgængerovergang.
- Korsløkke St.: Korsløkke Station bliver sammenkobling til letbanens linje 1, som stationen er forberedt til. Stationen bliver knudepunkt med opkobling til busser. En supplerende stationsperron vil være nødvendig, hvis der skal etableres en linje 3 fra Seden St. mod Hjallesø St. Spørgsmålet afklares efter politisk beslutning om nyt driftskoncept. En eventuel ny station forventes lige nu placeret syd for krydset ved Købkesvej.
- Sukkerkogeriet St.: Behovet for etablering af en egentlig ny stationsperron, øst for den eksisterende Vesterbro St., er uafklaret. Alternativt vil her alene være et vendeområde for letbanen. Spørgsmålet afklares efter politisk beslutning om driftskoncept.

## Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

## Beslutning

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

## Bilag

Bilag 1 Stationsplaceringer før og nu

## Punkt 8: D-sag: Status på kollektiv trafik efter 3. kvartal 2025

13.05.16-G01-35-24

### Sagsresumé

Denne sag handler om status på den kollektive trafik i Odense, og opfølgning på arbejdet med at sikre økonomisk balance i bybusserne i Odense.

De overordnede tendenser for bybusserne efter 3. kvartal 2025 er:

- Der har på tværs af næsten alle bybusruter været lidt færre passagerer end forventet.
- Bybusruter med højere frekvens har fortsat flere passagerer end i 2023.
- Forventede omkostninger til busdrift er nedjusteret en smule i forhold budget 2025.
- Forbrug af teletaxa er sammenligneligt med niveauet i 2024.

Klima- og Miljøudvalget får løbende status på bybusserne, efter byrådet i december 2022 besluttede tiltag, der skulle forbedre økonomien i den kollektive trafik. Udvalget besluttede som del af det opfølgende arbejde i efteråret 2023 en række ændringer i bybusserne, der bl.a. betød flere afgange på nogle ruter og færre afgange på andre ruter.

Med denne sag får udvalget status med foreløbige regnskabstal for bybusserne efter 3. kvartal 2025, og passagertal for de ruter ændringerne i bybusserne har haft betydning for.

#### Foreløbige regnskabstal for bybusserne efter de første 9 måneder af 2025

FynBus sender løbende status på passagertal, omkostningsindeks og teletaxature, sammenholdt med budgettet for året. Regnskabstallene gennemgås nedenfor.

#### Passagertal

Der er fortsat flere passagerer både i de kommunale bybusser og i den kollektive trafik som helhed sammenlignet med samme periode i 2023 – før implementeringen af Klima- og Miljøudvalgets rutejusteringer på bybusserne.

I de første 9 måneder af 2023 havde bybusserne ca. 2,8 mio. passagerer. I samme periode i 2025 er passagertallet steget til cirka 2,9 mio. Dette er en stigning på ca. 2,9 %.

Den samme tendens ses i hele den kollektive trafik i Odense, hvor både de regionale busser og Odense Letbane også har oplevet en væsentlig fremgang i passagertallet. I sommeren 2024 omprioriterede FynBus de regionale ruter med henblik på at give nogle ruter en højere frekvens, hvilket tydeligt har bidraget til en passagerfremgang – ligesom på bybusserne, hvor en bedre frekvens også har haft en positiv effekt.

Trods den positive udvikling i passagerer i den kollektiv trafik er passagertallene efter 3. kvartal 2025 ses ca. 60.000 færre passagerer end budgettet, hvilket svare til ca. 2 %. I forhold til 2024 er 2025 ca. 1 % under.

#### Omkostningsindeks for bybusserne

Forventningerne til omkostninger til buskørsel er pr. oktober 2025 nedjusteret med 4,3 mio. kr. i forhold til budget 2025 på baggrund af omkostningsindekset. Det skyldes, at omkostningsindekset for både diesel og el forventes at være lavere end budgettet. Omkostningsindekset omfatter bl.a. brændstof, chaufførlønninger, materialer og renter.

#### Teletaxa

Der har været flere teletaxature end forventet i de første 9 måneder af 2025. Set i forhold til budgettet er den forventede udgift til teletaxa på den baggrund øget en smule med ca. 60.000 kr.

Efter de første 9 måneder af 2025 skønnes den samlede udgift til teletaxature i 2025 at blive ca. 0,57 mio. kr. – svarende til ca. 9.000 ture, hvilket stort set er på niveau med 2024.

#### Opfølgning på ændringer i bybusserne

For at bringe økonomien for bybusserne i Odense i balance, besluttede Klima- og Miljøudvalget den 29. august og 19. september 2023 rutejusteringer for henholdsvis 13,6 mio. kr. og 10,5 mio. kr., samt en teletaxamodel for Lumby, Villestofte, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø. Med beslutningerne blev der omprioriteret i bybusserne ved at 8,8 mio. kr. af besparelserne fra rutejusteringerne blev geninvesteret i andre ruter.

Ændringerne er implementeret pr. 14. januar 2024. Nogle bybusruter har som følge heraf fået flere afgange, andre har fået færre afgange eller tidsrum for kørsel, imens enkelte ruter er nedlagt.

Baggrunden for rutejusteringer og omprioriteringer har været et ønske om at sikre mest muligt bus, der hvor potentialet og kundegrundlaget var størst. Forventningen har været, at:

- Der ville komme flere passagerer på de ruter, hvor der blev indført flere afgange.
- Der ville komme et fald i antallet af passagerer på de ruter, hvor der blev færre afgange.

#### Frekvensforbedring på rute 35, 55 og 85

Rute 35, 55 og 85 fik øget frekvens pr. 14. januar 2024, hvilket tydeligt afspejles i passagertallene.

- Rute 35 har fået forbedret frekvens på strækningen Seden – Hjallesø St. i myldretiden på hverdage samt i weekenden.
- Rute 55 har fået øget frekvens på strækningen Bellinge – Agedrup i tidsrummet kl. 6–13.
- Rute 85 har fået forbedret frekvens på strækningen Skibhusene – Hjallesø St. mellem kl. 6–18 på hverdage.

I de første 9 måneder af 2023 havde de tre ruter tilsammen ca. 1,5 mio. passagerer. Frekvensforbedringerne har medført en passagerstigning på 227.455 i 2025, svarende til 15,1 %, hvilket ligger i tråd med den forventede stigning på 15 %.

#### Nedjustering af rute 10 og 45-46

Som et led i at bringe driftsøkonomien i balance blev frekvensen og driftsdøgnet på rute 10 (Citybussen) samt rute 45-46 (Bolbro – Hauges Plads – Tarup) reduceret.

I de første ni måneder af 2023 havde de tre ruter tilsammen ca. 130.000 passagerer. Frekvensreduktionen har medført et passagerfrafald på ca. 60.000, svarende til et fald på 47 %.

Forventningen var et frafald på 51.000 passagerer på årsbasis, hvorfor status for de ni måneder peger mod et årligt forventet frafald i 2025 på ca. 80.000. Det faktiske frafald er således ca. 29.000 passagerer mere end forventet, hvilket er i tråd med de tidligere fremlagte, sammenlignelige orienteringspunkter for udvalget.

#### Rute 55A-56A

På Klima- og Miljøudvalgets møde den 4. februar 2025 blev det besluttet at øge frekvensen på rute 55-56, som i den forbindelse har fået ny betegnelse: rute 55A-56A. Ændringen forventes at medføre en årlig passagerstigning på mindst 80.000 på hele ruten. Ændringen trådte i kraft den 3. august 2025 og betyder, at der nu er halvtimesdrift på hverdage efter kl. 18 og i weekender uden for tidsrummet kl. 9–18. Tidligere var der kun timesdrift på disse tidspunkter.

Da denne seneste ændring fortsat er relativt ny, er datagrundlaget baseret på passagertal for uger 32–45 i 2024 og 2025, dvs. ugerne efter 3. august i begge år.

I 2025 lå passagertallet ca. 4 % over niveauet i 2024. Isoleret set har udvidelsen i august 2025 medført en passagervækst svarende til ca. 45.000 passagerer årligt. Den forventede stigning på 80.000 nye passagerer på årsbasis er endnu ikke indfriet, men med en indfasning på op til to år må passagervæksten forventes at øges yderligere.

Rute 55-56A ligger i høj grad parallelt med rute 100A, som i august 2024 fik forbedret frekvens i kraft af FynBus' implementering af A-busnettet på flere regionale linjer. Sammenlignes 3. kvartal 2024 med samme periode i 2025, ses en passagervækst inden for Odense Kommune på ca. 16.000, svarende til ca. 8 %.

Begge ruter har med andre ord oplevet en markant passagertilvækst som følge af frekvensforbedringerne.

## Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

# Punkt 9: D-sag: Opfølgning på evaluering af udvalgsperioden 2022-2025

00.01.00-A00-66-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om Klima- og Miljøudvalgets evaluering af udvalgsperioden 2022-2025. Sagen har til formål at videregive centrale erfaringer og anbefalinger til det kommende udvalg.

Evalueringen blev gennemført på seneste udvalgsmøde og skal bidrage til at sikre kontinuitet og vidensdeling.

### Opsamling:

- Dagsordenerne opleves som omfattende og med mange fagudtryk.
- Møderne har været præget af god ledelse og positiv tone.
- Balancen mellem faglighed og helhedssyn er vigtig.
- Der har været uenigheder, men også fokus på gode processer.
- Forvaltningen har ydet solid understøttelse.
- Der er behov for flere eksterne input og styrket dialog med borgere.

### Baggrund:

Evalueringen er gennemført som led i udvalgets arbejde med at styrke de politiske processer og samarbejdet mellem udvalg, forvaltning og eksterne aktører. Sagen bygger på udvalgets egne drøftelser og erfaringer fra perioden.

### Hovedkonklusioner fra evalueringen:

#### Kvaliteten af de politiske sager

Udvalget har bemærket, at dagsordenerne ofte er omfattende og præget af mange fagudtryk. Det anbefales, at sagsfremstillingerne som udgangspunkt holdes korte og i et let og forståeligt sprog. Sagsfremstillingerne vurderes generelt som velformidlede og opfylder de formelle krav.

#### Udvalgsmøder og arbejdsform

Møderne har været præget af en konstruktiv og positiv tone, og der har været fokus på god ledelse. Udvalget udtrykker ønske om, at der fremover inviteres flere eksterne fagpersoner til at holde oplæg for at styrke det faglige grundlag for de politiske beslutninger. Forvaltningen har ydet en solid understøttelse af udvalgets arbejde.

#### Arbejdet som medlem af Klima- og Miljøudvalget

Det fremhæves, at balancen mellem politisk faglighed og helhedssyn er væsentlig for udvalgsarbejdet. Udvalget understreger vigtigheden af, at nye medlemmer får en grundig introduktion til arbejdet, så de hurtigt kan bidrage aktivt.

#### Samspillet i udvalget

Der har været tydelige uenigheder blandt udvalgsmedlemmerne, hvilket er naturligt i et politisk udvalg. Samtidig har der været fokus på at sikre gode processer og et respektfuldt samarbejde, også i forbindelse med organisatoriske ændringer i forvaltningen.

#### Inddragelse af eksterne eksperter og dialog med borgere

Udvalget ser perspektiver i at inddrage flere og mere varierede faglige input fra eksterne, fx fra organisationer som Concito. Derudover anbefales det at styrke dialogen med borgere og foreninger, så flere perspektiver kan indgå i det politiske arbejde. Balancen mellem oplæg og dialog vurderes som et fortsat fokuspunkt.

## Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

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

00.22.00-A26-12-24

### **Sagsresumé**

Orientering om aktuelle sager.

### **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

### **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i mødet.

## **Punkt 11: Lukket: D-sag: Omorganisering af vintertjenesten**

00.00.00-000-3-25