

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 25-03-2025

Mødedato Tirsdag d. 25. marts 2025 kl. 08:30

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Tillæg til spildevandsplanen - Kloakering af fem kolonihaveområder.....	4
B-sag: Beslutning om igangsætning af storskala test af elcykler og elladcykler.....	8
B-sag: Prioritering af midler til Klimahandleplan 2025 fra Budget 2025.....	12
Lukket: B-sag: Tidsplan for anlægsprojekt.....	18
D-sag: Status på arbejdet med ny organisering af kollektiv bustrafik.....	19
Aktuelle sager.....	22

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.22.00-A26-12-24

Sagsresumé

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalget den 25. marts 2025

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Punkt 2: Tillæg til spildevandsplanen - Kloakering af fem kolonihaveområder

06.00.05-P16-1-25

Sagsresumé

Denne sag handler om udpegning af fem kolonihaveområder til kloakering, med henblik på at sikre en mere tidssvarende og miljømæssigt forsvarlig måde at håndtere spildevand fra områderne.

Der er udarbejdet et spildevandsplantillæg som udpeger følgende fem kolonihaveområder til spildevandskloakering:

- H/F Enghaven
- H/F Søndergårds Haver
- H/F Lilletoften
- H/F Martins Minde
- H/F Biskorup

Tillægget til spildevandsplanen samt miljøvurdering af planen er vedhæftet som bilag, og med denne sag kan spildevandsplantillægget sendes i den lovpligtige otte ugers offentlige høring.

H/F Enghaven er allerede kloakeret, men er ikke tidligere optaget som kloakopland i spildevandsplanen. H/F Lilletoften er en privatejet kolonihaveforening mens Odense Kommune er grundejer for de fire andre kolonihaveforeninger. Såfremt tillægget vedtages efter høringen, vil det betyde, at kommunen skal sikre kloakering af de tre resterende kommunalt ejede kolonihaveområder i perioden 2026-2028.

Det er Klima- og Miljøudvalget der har kompetencen til at igangsætte høringen.

Spildevandstillæggets formål er at sikre, at spildevandet fremadrettet vil afledes til offentlig kloak, og dermed ikke længere udgør en risiko for vandmiljøet.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Spildevandsplantillægget skal sikre, at håndteringen af spildevand indenfor kolonihaveområderne omfattes af tillægget, sker på en tidssvarende og miljømæssigt forsvarlig måde. Herved understøttes Odense-målet "En klima- og miljøvenlig storby".

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til udvalget, at forslag til tillæg nr. 30 til spildevandsplanen offentliggøres i otte uger i henhold til spildevandsbekendtgørelsens bestemmelser.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

Sagsfremstilling

Klima- og Miljøforvaltningen foreslår med denne sag, at Odense Kommune, som myndighed på spildevandsområdet, sender et forslag om et nyt spildevandsplantillæg i offentlig høring.

Tillægget til spildevandsplanen udpeger fem kolonihaveområder til spildevandskloakering.

Klima- og Miljøudvalget har beslutningskompetencen til at tage stilling til spildevandstillægget, herunder at tillægget sendes i høring.

Nedenfor uddybes baggrunden for spildevandsplantillægget og konsekvenserne heraf.

Gennemgang og vurdering af spildevandshåndtering i kolonihaveområder

Klima- og Miljøforvaltningen har som spildevandsmyndighed vurderet alle Odense Kommunes kolonihaveområder, med fokus på eksisterende og fremtidig håndtering af spildevand. Fokus i vurderingen af om et kolonihaveområde bør udpeges til kloakering, har været:

- Om kolonihaveforeningen er beliggende i områder med særlige drikkevandsinteresser eller boringsnære beskyttelsesområder.
- Om kolonihaveforeningen ligger i nærheden af beskyttede naturområder eller vandløb.
- Hvor mange havelodder der er i kolonihaveforeningen.
- Omfanget af eksisterende utilstrækkelig håndtering af spildevandet.

Nutidens brug af kolonihaver indebærer, at mange ønsker eget toilet og bad, hvilket medfører behov for håndtering af spildevandet.

Konkret kan spildevand fra kolonihavehuse, fælleshuse og toiletter i områder, der ikke er kloakeret, afledes til en nedgravet samletank. Samletanken skal være helt tæt og tømmes af en slamsuger, der kører indholdet til et renseanlæg. En samletank er kun en godkendt løsning til håndtering af spildevand, hvis den er etableret af en autoriseret kloakmester efter tilladelse fra spildevandsmyndigheden.

Hvis spildevandet i en kolonihave ikke håndteres korrekt, og eksempelvis nedsives via sivebrønd, faskine eller utæt tank, er der risiko for forurening af det omkringliggende miljø. Spildevandet kan sive ned til vores drikkevand eller ende i nærliggende vandløb via dræn.

Risikoen for miljøet er særlig stor når foreninger med mange havelodder, der benyttes hyppigt, ligger tæt på områder med drikkevandsinteresser eller vandløb.

Tidligere beslutninger om kloakering af kolonihaver i Odense

Byrådet har den 25. januar 2017 behandlet en sag om kolonihaverne beliggende på kommunal jord, hvor følgende kolonihaveforeninger blev forslået til fremtidig kloakering:

- H/F Rosenbækken
- H/F Roerskov
- H/F Enghaven
- H/F Søndergårds haver
- H/F Martins Minde
- H/F Biskorup

H/F Rosenbækken og H/F Roerskov blev efterfølgende udpeget til spildevandskloakering i et spildevandsplantillæg og er blevet kloakeret tilbage i 2020-2021.

H/F Enghaven er blevet kloakeret tilbage i 2021-2022, men da området ikke tidligere er optaget i spildevandplanen, medtages det i dette spildevandsplantillæg.

Fem kolonihaveområder udpeges til kloakering

Med dette spildevandsplantillæg udpeges de resterende fem kolonihaveområder, hvoraf de fire kommunale kolonihaveområder, H/F Enghaven, H/F Søndergårds Haver, H/F Martins Minde og H/F Biskorup blev behandlet i byrådssagen fra 2017 til spildevandskloakering.

Således udpeges:

- H/F Enghaven
- H/F Søndergårds haver
- H/F Lilletoften
- H/F Martins Minde
- H/F Biskorup

Kolonihaveområderne, der udpeges til kloakering, ligger alle i nærheden af beskyttede naturområder og vandløb. Samtidigt ligger dele af H/F Lilletoften inden for et boringsnært beskyttelsesområde. En manglende korrekt håndtering af

spildevandet har dermed negative konsekvenser for natur og vandmiljø.

De fem kolonihaveområder er desuden store foreninger med mellem 90 og 350 lodder. Områderne benyttes intensivt, og håndtering af spildevand i tætte samletanke er derfor ikke en fremtidssikker løsning, da alt spildevandet skal hentes af en slamsuger og transporteres til rensesanlæg.

Hvis der både er toilet og bad i et kolonihavehus, vil en samletank skulle tømmes ofte, og der er set eksempler på, at der i stedet er fundet kreative måder at bortskaffe spildevandet på. Eksempelvis at der etableres tanke med huller i, så den tynde del af spildevandet kan sive ud, og tanken dermed ikke skal tømmes så tit.

De fem kolonihaveforeninger ligger alle tæt på vandløb, så der er øget risiko for at udledning af spildevand vil ende som forurening af vandløbene.

Betydningen af spildevandsplantillægget for kolonihaveområderne og VandCenter Syd

Med dette tillæg til spildevandsplanen vil de omfattede kolonihaveforeninger fremadrettet have ret og pligt til at aflede alt sanitært spildevand til kloak.

Tillægget skal samtidig sikre det juridiske grundlag til at kunne stille krav om tilslutning af spildevand til VandCenter Syds afløbssystemer, samt til at kunne tinglyse de servitutter, der giver VandCenter Syd adgang til etablering, drift og vedligehold af ledninger, brønde, bygværker mv. i områderne. De fem kolonihaveområder, som er omfattet af tillægget til spildevandsplanen, fremgår af nedenstående figur angivet med røde markeringer.

Billede 1: Kort der viser de fem kolonihaveområder, der udlægges som spildevandskloakeret opland.



Med spildevandsplantillægget vil det fremover være VandCenter Syd, som kommer til at stå for håndteringen af spildevand fra områderne.

VandCenter Syd forpligtes med tillægget til at etablere et tilslutningsstik frem til de fire af kolonihaveområder, der ikke i dag er tilsluttet.

Såfremt tillægget vedtages, forventer Klima- og Miljøforvaltningen som spildevandsmyndighed at påbyde grundejerne af henholdsvis H/F Søndergårds Haver, H/F Lilletoften, H/F Martins Minde og H/F Biskorup, at alt spildevand fra de respektive områder skal være tilsluttet VandCenter Syds spildevandsstik inden udgangen af 2028. Dette betyder således, at grundejerne vil være forpligtet til at sikre etablering af spildevandskloak frem til alle havelodder indenfor kolonihaveområderne inden for fristen.

H/F Søndergårds Haver, H/F Martins Minde og H/F Biskorup ligger på jord, der er ejet af Odense Kommune, mens H/F Lilletoften ligger på jord, der er ejet af foreningen selv.

Opfølgning på andre kolonihaver i kommunen uden kloakering

Spildevandshåndteringen i de resterende kolonihaveforeninger i Odense Kommune vil blive beskrevet i den kommende revision af den samlede spildevandsplan for hele Odense Kommune i 2026. Der er ingen aktuelle planer om, at flere kolonihaveområder skal udpeges til kloakering.

Økonomi

Denne sag har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Såfremt spildevandsplantillægget vedtages, vil det have afledte økonomiske konsekvenser for de berørte grundejere, herunder Odense Kommune. De økonomiske konsekvenser for Odense Kommune vil fremgå i en senere sag.

Bilag

Tillæg til spildevandsplanen - fem kolonihaver

Punkt 3: B-sag: Beslutning om igangsætning af storskala test af elcykler og elladcykler

01.30.10-G01-126-23

Sagsresumé

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

Siden januar 2023 har bilister i Odense kunne teste en elcykel eller elladcykel, gennem kommunens cykeltest-ordningen. Formålet med ordningen er at få flere til at cykle.

Med grøn mobilitetsplan, som Odense Byråd vedtog i december 2023, er der lagt op til, at cykel-ordningen skal udvides til stor skala.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget tage stilling til igangsættelse af udvidelsen af cykeltest-ordningen fra 30 til ca. 80 cykler over en prøveperiode på ca. 2 år. Dette skal finansieres med et samlet budget på 3,0 mio. kr. i 2025.

Der lægges op til en model, hvor kommunen ejer ca. halvdelen af testcyklerne selv, imens ca. 40 stk. lejes hos lokale cykelhandlere, som kommunen betaler leje til pr. udlån.

Sagen følger op på to tidligere drøftelser i udvalget om udvidelsen af ordningen og mulige modeller for ejerskab af cyklerne herfor af henholdsvis den 12. november 2024 og den 4. februar 2025.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Storskala test af cykler med el skal motivere flere til at skifte bilen ud med cyklen. Det skal bidrage til en lavere CO₂-udledning i Odense, og at byen bliver mere klima- og miljøvenlig.

Et sundere Odense

Udskiftning af bilen med en cykeltur betyder mere motion og frisk luft, hvilket bidrager til både den mentale og fysiske sundhed for den enkelte borger.

Indstilling

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

1. Opskalering af ordningen med test af elcykler og ladcykler til ca. 80 cykler i en prøveperiode på minimum 2 år.
2. Finansiering af ordningen og opskaleringen med i alt 3,0 mio. kr. fra #58 ”Puljen til kommende åbningstræk” på anlægsbevillingen ”Grøn Mobilitetsplan – KMF” under Klima- og Miljøudvalget. Beløbet reserveres til #40 ”Storskala udlån af elcykler og ladcykler på el”.

Beslutning

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer for forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rikke Beider stemmer imod forvaltningens indstilling.

Klima- og Miljøudvalget godkender forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlem Rikke Beider bruger sin standsningsret og beder om, at sagen sendes videre til afgørelse i byrådet, jf. styrelseslovens § 23.

Sagsfremstilling

Odenseanerne tager ofte bilen, når de bevæger sig rundt. Og tendensen er stigende. Det viser transportvaneundersøgelsen i Odense. Samtidig viser transportvaneundersøgelsen at andelen af ture på cykel falder.

Med grøn mobilitetsplan har et flertal af byrådet bl.a. besluttet at arbejde for at få flere til at cykle i Odense og samtidig sikre, at byen har et aktivt og levende byliv.

Klima- og Miljøudvalget har for at få flere til at cykle opstartet en ordning, hvor borgere, der primært benytter bil i hverdagen, kan prøve en elcykel eller elladcykel gratis i en måned.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget tage stilling til udvidelse af ordningen med flere cykler. Udvidelsen af ordningen er et af de åbningstræk, der indgår i grøn mobilitetsplan.

I sagen beskrives kort det nuværende tilbud, hvorefter det konkrete forslag til udvidelsen beskrives nærmere.

Nuværende tilbud om test af elcykler og ladcykler med el

På www.odense.dk/laanencykel kan borgere ansøge om at teste en elcykel eller elladcykel i en måned og prøve, om cyklen fungerer i deres hverdag. Tilbuddet er målrettet dem, der primært kører i bil i hverdagen.

Når borgere låner cyklen, siger de samtidig ja til

- at cykle flere gange ugentligt
- at besvare et spørgeskema før og efter låneperioden.

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

Ordningen har kørt siden januar 2023 og til og med januar 2025 har 328 odenseanere testet en cykel med el.

I svar på spørgeskemaundersøgelsen fortæller 46 %, at de har ændret transportadfærd efter de har testet en af cyklerne. Fx ved at cykle oftere eller selv at købe en elcykel.

Igangsætning af storskala test af elcykler og elladcykler

Med sagen lægges op til en udvidelse af ordningen til i alt ca. 80 testcykler i en prøveperiode på 2 år. Til udvidelsen foreslås et budget på 3,0 mio. kr.

Udvidelsen vil ud over flere cykler også indebære en målrettet indsats mod erhvervslivet og muligheden for at bruge cykler som transport i løbet af arbejdsdagen.

Nedenfor gennemgås den anbefalede model for ejerskab af cyklerne samt budgettet og de nærmere udgiftsposter og indsatser, budgettet skal dække.

Model for ejerskab og forankring af cyklerne

Odense Kommune ejer i dag alle de cykler, der indgår i testordningen. Men med sagen lægges op til at en del af de nye cykler til ordningen ejes af lokale cykelsmede i Odense.

Forvaltningen forslår konkret en model, hvor kommunen dels:

1. Indkøber et antal nye cykler (ca. 10)
2. Indgår aftale med lokale cykelsmede i Odense om et antal cykler, kommunen lejer pr. udlån (ca. 40 cykler).

Da der er 30 cykler i ordningen i dag, vil det således være ca. halvdelen af cyklerne kommunen selv ejer, imens lokale cykelsmede selv ejer den anden halvdel.

Modellen kombinerer fordele ved de forskellige tilgange

Løsningen indebærer en kombination af to af de tre modeller for ejerskab og forankring, som Klima- og Miljøudvalget drøftede den 4. februar 2025. Kombinationen forventes at give et godt grundlag for en lokal forankring af cykeltestordningen gennem forskellige lokale og geografisk spredte cykelsmede i Odense.

Hertil kombinerer løsningen fordelene ved at eje en cykelflåde med fordelene ved, at cyklerne lejes pr. gang. Fx giver ejerskab af 40 cykler mulighed for at forsætte testtilbuddet med 40 cykler relativt billigt, imens kommunen for de 40 cykler, der lejes pr. gang, ikke låser sig fast på en bestemt cykeltype. Dertil vil projektet kunne forankres lokalt hos flere af de erhvervsdrivende cykelsmede i Odense Kommune.

Den sidste model, der blev præsenteret for udvalget, var leasing af cyklerne igennem en online leasingplatform. Denne model indgår ikke i den forslåede løsning, da den bl.a. ikke vurderes at have samme egenskaber i forhold til lokalforankring.

Budget til udvidelsen

Budgettet på 3,0 mio. kr. skal bl.a. dække udgifter til cyklerne, vedligehold af cyklerne og ressourcer til den kommunikation og administration, som Klima- og Miljøforvaltningen varetager i forbindelse med ordningen. Beløbet dækker udvidelse af ordningen, som herefter vil løbe i en prøveperiode på minimum 2 år.

Som del af budgettet afsættes også midler til en indsats målrettet cykeltest for lokale erhvervsdrivende, der kan prøve elcykler fx med lad som alternativ til bilen til transport fra sted til sted i løbet af arbejdsdagen. Der vil skulle indkøbes særskilte cykler til erhvervssporet, da cykelbehovet for en erhvervsdrivende forventes at være anderledes end fx en børnefamilie. Det kan fx være behov for et lad, der kan aflåses og en højere lastevne/kapacitet.

Forvaltningen forventer at ca. 70 % af budgettet svarende til ca. 2,1 mio. kr. vil gå til diverse udgifter forbundet med cyklerne i ordningen, herunder bl.a. indkøb af nye cykler, vedligehold, reparationer og leje. Erhvervsindsatsen er medregnet i dette estimat.

De sidste 30 % af budgettet svarende til omkring 0,9 mio. kr. forventes primært at dække lønudgifter til forvaltningens administration af ordningen de næste 2 år, men også en kommunikationsindsats og herunder fx udgifter til annoncer, SoMe eller lignende.

Videre proces

Såfremt udvalget godkender sagen, forventer Klima- og Miljøforvaltningen, at der vil komme flere cykler i tilbuddet løbet af forsommeren.

Forvaltningen forventer, at tilbuddet inden for de næste 1-2 måneder kan opskaleres med de første 10 cykler, Odense Kommune selv skal eje.

Indgåelse af nye aftaler med forskellige cykelsmede om de 40 cykler, der lejes pr. gang, vil tage lidt længere tid og ske gradvist, i takt med de enkelte aftaler kommer på plads.

Forvaltningen vil arbejde mod, at flest mulige cykelsmede deltager i ordningen. Vilklårene for cykelsmedene og rammerne omkring den økonomiske compensation, som cykelsmedene får pr. cykellån, vil være ens på tværs af de cykelsmede, kommunen lejer cyklerne fra.

Økonomi

Tiltagene beløber sig til i alt 3,0 mio. kr. i 2025. Beløbet finansieres fra #58 "Pulje til kommende åbningstræk" under anlægsbevilling "Grøn Mobilitetsplan - KMF" under Klima- og Miljøudvalget i 2025.

Projektet indgår som en del af Grøn Mobilitetsplan og med sagen prioriteres i alt 3,0 mio. kr. til projektet under #40 "Storskala udlån af elcykler og ladcykler på el". Sagens indhold giver ikke anledning til afledt drift i prøveperioden.

Punkt 4: B-sag: Prioritering af midler til Klimahandleplan 2025 fra Budget 2025

01.30.10-P15-1-24

Sagsresumé

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

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget beslutte, hvordan midlerne fra Budget 2025 til Klimahandleplanen skal fordeles. Sagen er en opfølgning på udvalgets drøftelse om samme emne den 11. marts 2025.

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

Forvaltningen indstiller, at udvalget i forbindelse med prioritering af midlerne fra Budget 2025 ligeledes omprioriterer 3,0 mio. kr. fra tidligere år.

Konkret indstiller forvaltningen, at der prioriteres midler til mere aktive og grønne transportvaner, mere skov, natur og biodiversitet, klimavenlige forbrugsvaner, Odense Klimapartnerskab samt en række tværgående faste udgiftsområder.

Fordelingen af midlerne er uddybet i sagsfremstillingen.

Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

Klimahandleplanen definerer Odense Kommunes overordnede strategiske retning mod klimaneutralitet. Derfor vil fordelingen af midlerne til de enkelte områder i klimahandleplanen også bidrage til at gøre Odense til en mere klima- og miljøvenlig storby.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender:

1. Omprioritering af 1,5 mio. kr. fra #1.1 CO2-fangst til at indgå i den samlede pulje af midler, der skal prioriteres til Klimahandleplanen.
2. Omprioritering af 1,5 mio. kr. fra #1.6 Reduktion, udsortering og genanvendelse af plast til at indgå i den samlede pulje af midler, der skal prioriteres til Klimahandleplanen.
3. Prioritering af 13,0 mio. kr. til følgende initiativer i Klimahandleplanen og til faste udgiftsområder:
 1. 1,4 mio. kr. til #2.8 Mere aktive og grønne transportvaner
 2. 5,0 mio. kr. til #3.1 Mere skov og natur i Odense
 3. 2,0 mio. kr. til #5.3 Klimavenlige forbrugsvaner
 4. 2,0 mio. kr. til #6.1 Odense Klimapartnerskab
 5. 2,0 mio. kr. til stabsfunktion – KMF / koordinerende klimaarbejdere
 6. 0,4 mio. kr. til kontingent til Odense Fjord Samarbejdet
 7. 0,2 mio. kr. til DK2020 Region Syd Fælleskommunal klimakoordinator

Beslutning

Udvalgsmedlem Mark Grossmann fremstiller følgende ændringsforslag:

Venstre foreslår, at midlerne til stabsfunktion – KMF / koordinerende klimaarbejdere i stedet prioriteres til mere skov og natur i Odense. Dette skal sikre, at flest mulige midler bruges på skov og natur, mens færrest mulige midler bruges på administrative funktioner.

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rikke Beider stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer imod ændringsforslaget.

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Udvalgsmedlem Rikke Beider fremstiller følgende ændringsforslag:

Konservative foreslår, at sagen tages af dagsordenen, da sagen anses for ikke at være tilstrækkelig oplyst. Det fremgår ikke af sagen, hvad de 2,0 mio. kr. til indsatsen 6.1 Klimapartnerskab udgøres af, herunder hvad der er kontingent og sekretariatsbistand. Konservative ønsker generelt pengene brugt på klima og natur frem for stabsfunktioner.

Udvalgsmedlem Rikke Beider stemmer for ændringsforslaget.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave, Abdirashid Abdi og Mark Grossmann stemmer imod ændringsforslaget.

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave, Abdirashid Abdi og Mark Grossmann stemmer for forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlem Rikke Beider stemmer imod forvaltningens indstilling.

Klima- og Miljøudvalget godkender dermed indstillingerne i sagen.

Sagsfremstilling

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

Et stort politisk flertal af Odense Byråd indgik første gang aftale om klimahandleplanen tilbage i 2021, og siden har Odense Byråd årligt revideret planen. Klimahandleplan 2025 blev godkendt af Odense Byråd den 5. februar 2025, hvor midlerne til klimahandleplanen fra Budget 2025 også blev frigivet til Klima- og Miljøudvalget.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget beslutte fordelingen af midlerne til Klimahandleplan 2025 fra Budget 2025. Herudover indstiller forvaltningen til, at udvalget beslutter en mindre omprioritering af de eksisterende midler til initiativerne i Klimahandleplanen.

Midler til Klimahandleplanen fra Budget 2025

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

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

Forslag til omprioritering af eksisterende midler

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

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

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

Der er dog fortsat et væsentligt restbudget til initiativerne og dermed tilstrækkeligt med midler til at fastholde det nuværende aktivitetsniveau året ud. Derfor indstiller forvaltningen, at 1,5 mio. kr. fra hver af de to initiativer omprioriteres til at indgå i den samlede pulje af midler, der skal prioriteres til Klimahandleplanen i 2025. Herved kan midlerne gå til initiativer, hvor der er større behov for investeringer på nuværende tidspunkt.

Samlet forslag til fremtidig prioritering af midler til Klimahandleplanen

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller med denne sag til en samlet prioritering på 13,0 mio. kr., hvoraf 3,0 mio. kr. udgør omprioritering af tidligere års midler til planen.

Den samlede prioritering fremgår af tabellen nedenfor, hvorefter de enkelte initiativer beskrives.

Tablet med oversigt over forslag til prioritering af midler

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

#2.8 Mere aktive og grønne transportvaner

Formålet er at give flest mulige børn og unge i Odense kompetencer og gode oplevelser med cykling fra en tidlig alder i håb om, at det vil præge deres transportvaner resten af livet. Desværre kan vi se, at udviklingen går den forkerte vej, og at Odenseanerne oftere tager bilen i stedet for cyklen, når de bevæger sig rundt. Det viser transportvaneundersøgelsen i Odense. Det er derfor vigtigt at fastholde fokus på udviklingen af aktive og grønne transportvaner både blandt børn, unge og voksne.

Konkret består indsatsen af et tilbud til skoler og daginstitutioner i Odense Kommune omkring cykellege til børn og unge. Udover cykelleg målrettet børn i børnehuse og skoler, vil forvaltningen med denne prioritering også fortsætte og videreudvikle kampagner og indsatser målrettet børnehuse, skoler og ungdomsuddannelser med henblik på at øge andelen af ture på cykel.

Mange skoler og dagtilbud udtrykker stor tilfredshed med tilbuddet. Samtidig viser de nyeste data, at andelen af børn, unge og voksne, der tager cyklen, desværre er aftagende. Derfor anbefaler forvaltningen, at der sikres midler til en

fortsættelse af denne indsats.

Billede: Nyttевærdimodel for #2.8 Mere aktive og grønne transportvaner



Nyttевærdien for #2.8 er høj i forhold til CO2 og Sundhed, mens den er mellem-høj for Leder- og følgeskab samt Byliv og fællesskaber.

#3.1 Mere skov og natur i Odense

Formålet med dette initiativ er at skabe mere skov og natur i Odense via udtagning af landbrugsjord til skovrejsning, etablering af vådområder og andre naturprojekter. Udover at øge CO2-optaget i naturen bidrager projekterne under dette initiativ til at skabe renere grundvand, kvælstofreduktion, øget biodiversitet og forbedret økologisk tilstand i Odense Fjord. Dette er i tråd med aftalen om Grøn Trepert, der sigter mod en markant omlægning af Danmarks landbrugsarealer til skov og natur.

Med tidligere års budgetter er der samlet bevilget 23,2 mio. kr. til etablering af skov og natur i Odense (inkl. løn til projektmedarbejdere). Med de 23,2 mio. kr. forventer Klima- og Miljøforvaltningen at kunne sikre knap 63,0 mio. kr. i ekstern finansiering via statslige puljer, fonde og EU-projekter, og har fået tildelt en betydelig del allerede. Dette vil frem mod 2027 resultere i 230 ha ny natur og 400 hektar forbedret natur. Med flere midler vil forvaltningen kunne opskalere indsatsen under dette initiativ.

Forvaltningen anbefaler derfor, at der prioriteres midler til opsparingen for mere skov og natur med henblik på at kommunen kan investere i arealer til udtagning af landbrugsjord og etablering af mere skov og natur i Odense.

Billede: Nyttевærdimodel for #3.1 Mere skov og natur i Odense



Nytteværdien for initiativ #3.1 er meget høj i forhold til *Natur og biodiversitet*, høj i forhold til *Multifunktionalitet* og mellem-høj i forhold til *Sundhed* samt *Byliv og fællesskaber*.

#5.3 Klimavenlige forbrugsvaner

Odense Byråd har med klimahandleplanen i flere år signaleret, at klimaindsatsen i Odense ikke kun skal fokusere på udledningerne i Odense, men også på de forbrugsbaserede udledninger, som opstår når borgere og virksomheder i kommunen forbruger varer og tjenester. Flere undersøgelser viser, at de forbrugsbaserede udledninger udgør en væsentlig andel af danskernes klimaaftryk.

På mødet den 11. marts 2025 havde udvalget en særskilt drøftelse af mulighederne for at reducere det forbrugsbaserede klimaaftryk. Udvalget drøftede i den forbindelse et muligt samarbejde med Odense Renovation med fokus på at teste løsninger indenfor deleøkonomi, genbrug og upcycling. Samarbejdet skal centreres omkring en fysisk lokation i bymidten, hvor Klima- og Miljøforvaltningens aktiviteter kobles med Odense Renovations planer om en nærgenbrugsstation. Herudover vil den fysiske lokation kunne rumme aktiviteter, som repair caféer, workshops og formidling af et klimaneutralt Odense, arrangeret i samarbejde med lokale frivillige organisationer.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at der afsættes 1,0 mio. kr. om året i en toårig periode til leje og indretning af en fysisk lokation i bymidten i samarbejde med Odense Renovation.

Billede: Nytteværdimodel for #5.3 Klimavenlige forbrugsvaner



Nytteværdien for initiativ #5.3 er høj i forhold til *Leder- og følgeskab*, mens den er mellem-høj for *Byliv og fællesskaber* samt *Sundhed*.

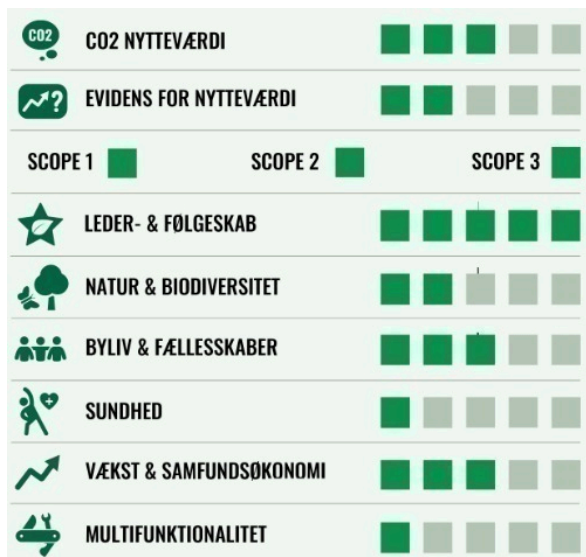
#6.1 Odense Klimapartnerskab

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

Partnerskabet har været igennem en omfattende udvikling de seneste år og rummer i dag knap 70 lokale virksomheder. Partnerskabet har igangsat en lang række aktiviteter med fokus på klima og bæredygtighed, herunder forskellige tematiske netværksgrupper og en klimaambassadøruddannelse for medarbejdere. Partnerskabet er derfor et vigtigt forum med en stor rækkevidde i det odenseanske erhvervsliv.

Derfor anbefaler forvaltningen, at der prioriteres ressourcer til at sikre den fortsatte understøttelse og udvikling af partnerskabet. Midlerne går derfor dels til Odense Kommunes kontingent til Odense Klimapartnerskab som grundlægger samt at drive og udvikle sekretariatet for Odense Klimapartnerskab.

Billede: Nytteværdimodel for #6.1 Odense Klimapartnerskab



Nytteværdien for initiativ #6.1 er meget høj i forhold til *Leder- og følgeskab*, mens den er mellem-høj i forhold til *CO2*, *Byliv og fællesskaber* samt *Vækst og samfundsøkonomi*.

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

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

Midlerne her skal bidrage til en generel understøttelse af Odense Kommunes klimaindsats, samt Odense Kommunes samarbejde med forskellige eksterne parter, eksempelvis i form af Odense Fjord Samarbejdet.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, da det er en udmøntningssag af allerede frigivne midler på 10,0 mio. kr. fra budget 2025 under Klima- og Miljøforvaltningen.

Punkt 5: Lukket: B-sag: Tidsplan for anlægsprojekt

01.24.08-P19-2-21

Punkt 6: D-sag: Status på arbejdet med ny organisering af kollektiv bustrafik

13.05.16-G01-35-24

Sagsresumé

Status på arbejdet med ny organisering af kollektiv bustrafik

Med denne sag får udvalget en status på det igangværende arbejde med organiseringen af den kollektive bustrafik i Danmark.

I regeringsgrundlaget "Ansvar for Danmark" (december 2022) blev det besluttet at nedsætte et ekspertudvalg, som skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark. Målet er at sikre dækning for både byer og yderområder samt at understøtte billigere offentlig transport for unge med langt til uddannelse.

Ekspertudvalgets arbejde

Transportministeren nedsatte i maj 2023 Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark. Udvalgets arbejde er opdelt i tre faser:

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af nye kollektive mobilitetstilbud.
2. Afdækning af økonomien for trafikskaberne og mulige modeller for en ny takststruktur.
3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport og organisering af den lokale kollektive transport.

Regeringen ønsker flere modeller for organisering, der sikrer:

- Opretholdelse af et strategisk hovednet af tog- og buslinjer.
- Hensyntagen til struktur og rutenet i hovedstadsområdet.
- En hensigtsmæssig model for takstkompetencen.
- En effektiv drift af Rejsekort & Rejseplanen A/S.

Status

Fase 1 blev afrapporteret i maj 2024. Udvalget har igangsat arbejdet med fase 3 før fase 2, og de endelige anbefalinger afventer arbejdet med fase 2.

I fase 3 skal ekspertudvalget se på organiseringen af den kollektive transportsektor, herunder regionale trafikskaber, og give anbefalinger til modeller, der kan understøtte fremtidig udvikling i takt med borgernes mobilitetsbehov. Anbefalingerne skal tage højde for lokal viden, mobilitetsbehov, beslutningsansvar, og den statslige skinnebårne transport.

4 modeller for organisering af kollektiv bustrafik

Model 1: Trafikskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering. Det er dermed kommunerne, der fastlægger omfanget af den kommunale busbetjening, antal busruter inklusive linjeføring, hvor ofte skal de køre, og trafikskaberne der varetager selve kørslen. I modellen forudsættes dog, at der sker en række regulatoriske tilpasninger med henblik på at håndtere nogle af de svagheder, som udvalget har afdækket.

Fordele og ulemper:

- Det sikrer lokalpolitisk forankring, herunder i forhold til at sammentænke trafikbetjeningen med den øvrige planlægning.

- God lokal forankring af de lokale nye, fleksible transportløsninger hos kommunerne og de enkelte trafiksselskaber.
- Udvikling af strategisk hovednet er ikke entydigt forankret, hvilket indebærer en fortsat grænsefladeproblematik
- Risiko for suboptimering og vanskeliggør muligheden for at prioritere på tværs.

Model 2: Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering med trafiksselskaber, men regionerne har ikke længere en rolle i den kollektive transport. Kommunerne er stiftere/ejere af trafiksselskaberne, og det er hovedsageligt kommunerne, som trafiksselskaberne løser opgaver for. Staten overtager en række af regionernes opgaver vedrørende regional bustrafik og privatbaner, herunder arbejdet med at sikre det strategiske hovednet.

Fordele og ulemper

- Strategiske hovednet placeret hos staten kan sikre en god og effektiv betjening og sammenhæng med togtrafikken.
- Staten har direkte mulighed for at prioritere og ressourceoptimere på tværs af de forskellige transportløsninger.
- God lokal forankring af nye fleksible transportløsninger bevares endvidere hos kommunerne.
- Potentielt grænsefladeproblematikker afhængigt af, hvor stort et busnet staten overtager, og hvordan den konkrete opgaveløsning tilrettelægges. Med snævert strategisk net skal statens kundeorienterede aktiviteter placeres i DSB. Med bredt strategiske net skal kommunale trafiksselskaber varetage opgaven.

Model 3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport

Modellen tager som udgangspunkt, at kommunerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport. Regionerne får ansvaret for alle opgaver i den lokale kollektive transport. Regionerne står for at planlægge, udvikle og udbyde al lokal, kommunal og regional kollektiv transport og står for de kundeorienterede aktiviteter mv.

Fordele og ulemper

- Gør op med nogle af grænsefladeproblematikkerne i de øvrige modeller.
- Regionen kan arbejde helhedsorienteret med den kollektive transport i forhold til kunderne
- Økonomiske effektivitet i forhold til de opgaver, der samles i regionerne.
- Regionerne er længere væk fra lokalsamfundet og har ikke lokal planlægningskompetence.
- Ikke i tråd med tankerne fra Sundhedsstrukturkommissionen om at sikre fokus på sundhedsopgaven i regionerne.
- Ingen sammenhæng eller synergier i forhold til sundhedsområdet og vil – sammenlignet med sundhedsopgaven – være relativt lille.

Model 4: Oprettelse af nye mobilitetsselskaber

Modellen indebærer, at der oprettes et antal selvstændige offentlige virksomheder - nye mobilitetsselskaber. I modellen samles beslutninger, finansiering (via tilskud) og planlægning af al den lokale kollektive transport i mobilitetsselskaberne. Mobilitetsselskaberne får alle opgaver i den lokale kollektive transport; trafiksselskabernes opgaver, kommunernes og regionernes beslutningsansvar og opgaver. Det overordnede serviceniveau fastlægges efter drøftelse med staten om tilskud.

Fordele og ulemper

- Entydige ansvar for det samlede kollektive transportsystem giver mulighed for at sætte kunden i centrum.
- Sikrer incitamentet til skarp prioritering og økonomisk effektivitet.
- Understøtter en effektiv og sammenhængende kollektiv transport i de store byer og hovedstadsområdet.

- Mobilitetsselskaberne er mere distanceret fra lokalsamfundet og har ikke samme politiske forankring, som de modeller, hvor beslutningstagerne står direkte til ansvar over for kunderne/vælgerne.

Ekspertudvalgets videre arbejde

Ekspertudvalget vil i fase 2 arbejde videre med, hvordan transporttilbuddene kan prisfastsættes således, at den kollektive transport er et attraktivt alternativ, og at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes så effektivt som muligt.

I tilknytning til afrapporteringen fra fase 2 vil ekspertudvalget komme med anbefalinger på tværs af resultaterne og konklusionerne fra de tre faser.

Anbefalingerne vil omfatte en ny struktur af den lokale kollektive transport, som skal understøtte dækningen for de forskellige geografier, herunder fx forslag til mobilitetsløsninger, ændrede rammevilkår og indretningen af taksterne.

Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Ekspertudvalg om kollektiv trafik i hele DK - Delrapport 2

Punkt 7: Aktuelle sager

00.22.00-A26-12-24

Sagsresumé

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.