

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 12-11-2024**

**Mødedato** Tirsdag d. 12. november 2024 kl. 08:30

**Mødested** Udvalgsværelset, Nørregade 36

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Effekt- og Økonomiopfølgning 2. halvår 2024.....	4
Anlægsopfølgning pr. 2. halvår 2024.....	13
B-sag: Organisering af skovdriften.....	16
B-sag: Beslutning om teletaxaløsningerne i Lumby, Villestofte, Brændekilde, Tietgenbyen og Alles.....	21
C-sag: Drøftelse af igangsættelse af storskala test af elcykler og elladcykler.....	24
D-sag: Orientering om teletaxa, flextrafik-løsninger mm.....	28
D-sag: Aktuelle sager.....	29

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

01.30.00-G01-137-23

## **Resume**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgsmødet den 12. november 2024.

## **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

## Punkt 2: Effekt- og Økonomiopfølgning 2. halvår 2024

00.30.14-S00-12-24

### Resume

I denne sag skal udvalget behandle Klima- og Miljøforvaltningens effekt- og økonomiopfølgning for 2. halvår 2024, som herefter fremsendes til byrådets godkendelse.

Der er i løbet af 2024 to opfølgninger på effekt og økonomi, som fremsendes til byrådet.

Effektopfølgningen viser, at ambitionsniveauet forventes:

- indfriet for Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby”
- delvis indfriet for udvalgsålet ”Mere bæredygtige transportvaner”
- ikke indfriet for udvalgsålet ”Renere vand i Odense”
- ikke indfriet for udvalgsålet ”Mere skov og natur i Odense”
- indfriet for udvalgsålet ”Mere vedvarende energi”
- indfriet for udvalgsålet ”Renere luft i Odense”
- indfriet for udvalgsålet ”Mindre CO<sub>2</sub>-udledning”

Klima- og Miljøudvalget godkendte den 25. juni 2024 ”Sektorplan for vedvarende energi”. Det betyder, at ambitionsniveauet for mængden af vedvarende energi nu er fastsat og medtages i udvalgsålet ”Mere vedvarende energi” i denne opfølgning.

Den økonomiske opfølgning viser, at forvaltningen forventer et samlet merforbrug på 0,3 mio. kr. på driften. Merforbruget er sammensat af et mindreforbrug på 0,9 mio. kr. på serviceudgifterne og et merforbrug på 1,2 mio. kr. på projekter med ekstern finansiering, som skyldes indtægtsforskydning.

Ved effekt- og økonomiopfølgningen for 1. halvår forventede forvaltningen et mindreforbrug på 7,3 mio. kr. Årsagen til ændringen kan primært henføres til området Kollektiv trafik.

### Effekt

Effektopfølgningerne skaber synlighed om udviklingen i Odense og giver afsæt for politiske drøftelser og prioriteringer, der på sigt kan bidrage til realiseringen af Odensemål og udvalgsål.

### Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender:

1. Effekt- og økonomiopfølgning for 2. halvår 2024.
2. Der foretages budgetændringer mellem udvalget og de øvrige udvalg jf. sagsfremstilling.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

## Sagsfremstilling

Dette er årets anden samlede opfølgning på økonomi og effekt i 2024.

Parallelt med denne sag skal udvalget behandle en opfølgning på anlægsprojekter under Klima- og Miljøudvalget.

Opfølgning på Klima- og Miljøudvalgets effektmål

Effekttopfølgningen vedrører Klima- og Miljøudvalgets seks udvalgsmål samt Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby”.

Klima- og Miljøudvalget vedtog den 2. maj 2023 seks effektmål for udvalget. De seks mål vedrører:

- Mere bæredygtige transportvaner
- Renere vand i Odense
- Mere skov og natur i Odense
- Mere vedvarende energi
- Renere luft i Odense
- Mindre CO<sub>2</sub>-udledning

Klima- og Miljøudvalget godkendte den 25. juni 2024 ”Sektorplan for vedvarende energi”. Det betyder, at ambitionsniveauet for mængden af vedvarende energi nu er fastsat og medtages i udvalgsmålet ”Mere vedvarende energi” i denne opfølgning.

Effekttopfølgningen viser, at ambitionsniveauerne for 2024 forventes indfriet for Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby” samt udvalgsmålene ”Mere vedvarende energi”, ”Renere luft i Odense” og ”Mindre CO<sub>2</sub>-udledning”.

For udvalgsmålet ”Mere bæredygtige transportvaner” forventes ambitionsniveauerne for 2024 delvis indfriet. Det er forventningen, at andelen af ture med bæredygtige mobilitetsformer stiger i takt med, at Grøn Mobilitetsplan implementeres.

Udvalgsmålene ”Renere vand i Odense” og ”Mere skov og natur i Odense” hænger sammen. Når der etableres ny skov og natur, bliver arealet samtidig beskyttet imod yderligere påvirkning af pesticider. Ambitionsniveauerne for 2024 for de to mål forventes ikke indfriet. Hvis ambitionerne om ny skov og natur i Odense skal indfries, er der behov for, at Odense Kommune erhverver yderligere arealer til skov og natur.

I tabel 1-7 ses udviklingen i målene med udgangspunkt i de tilknyttede indikatorer.

## Symbolforklaring

Statusprikkerne angiver forventningerne til at indfri ambitionsniveauerne for det indeværende år og for 2027: En grøn statusprik (?) viser, at ambitionsniveauet forventes indfriet. En gul statusprik (?) viser, at det vurderes lige sandsynligt at ambitionsniveauet indfries, som at det ikke indfries. En rød statusprik (?) viser, at ambitionsniveauet ikke forventes indfriet. Pil-op (?) angiver udvikling i ønsket retning, og pil-ned (?) angiver udvikling i uønsket retning.

Tabel 1. Oversigt over Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby”

Odensemål: En Klima- og Miljøvenlig storby		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfyldeelse 2023 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Luftkvalitet	14,5 (2022)	<b>12,0</b> µg/m <sup>3</sup> (2023)	● (15,5)	↗
Opfølgning	<p>Der er sket en væsentlig forbedring af luftkvaliteten fra 2022 til 2023 med fald i både NO<sub>2</sub>- og PM<sub>10</sub> partikel-udledningen. Effektmålet er for første gang under 2027 ambitionen på 13,5 µg/m<sup>3</sup>. Det ene parameter, der indgår i målet (partikler PM<sub>10</sub>), har i 2023 været udfordret af tekniske problemer med filtrene, hvilket har resulteret i forhøjet usikkerhed på de målte værdier. Dette gælder dog kun for knap en tredjedel af perioden. NO<sub>2</sub> målingerne, som udgør den anden del af effektmålet, har ikke været ramt af udfordringer. Så den positive tendens, der er set gennem en længere årrække, ser ud til at fortsætte. Selv med en uændret PM<sub>10</sub>-udledning fra 2022 til 2023, ville resultatet være på 13,5 µg/m<sup>3</sup>.</p>				

Tabel 2. Oversigt over udvalgsålet ”Mere bæredygtige transportvaner”

Udvalgsål: Mere bæredygtige transportvaner		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfyldeelse 2024 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
<i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>						
1. indikator	Andel elbiler	8,0 % (apr. 2024)	<b>10,3%</b> (sep. 2024)	● (4,0 %)	● (22,0 %)	↗
2. indikator	Andel ture til fods eller på cykel	45,8 % (2022)	<b>40,0 %</b> (2023)	● (49,3 %)	● (54,0 %)	↘
3. indikator	Andel af ture i kollektiv trafik	2,4 % (2022)	<b>2,9 %</b> (2023)	● (3,3 %)	● (4,9 %)	↗
Opfølgning	<p>Alle data fra de tre indikatorer indgår som indikatorer i Klimahandleplan 2024. Ambitionsniveauerne frem mod 2027 er baseret på de ambitionsniveauer, der er vedtaget med Klimahandleplan 2024, og svarer til den lineære udvikling, der er nødvendig for at kunne indfri Klimahandleplanens ambitioner for 2030. Ambitionsniveauet er fastsat politisk som en del af Klimahandleplan 2024 og arbejdet med Grøn Mobilitetsplan. Det forventes, at andelen af ture med bæredygtige mobilitetsformer stiger i takt med, at Grøn Mobilitetsplan implementeres. Andelen af elbiler i Odense Kommune er fortsat stigende, og ambitionen for 2023 er dermed indfriet. Men indikator 2 viser, at andelen af ture til fods og på cykel er faldet med 5%-point, samt at andelen af ture i bil er steget tilsvarende. Udviklingen går dermed den forkerte vej, og der er dermed en endnu længere vej til at nå målet om flere ture til fods og på cykel. For indikator 3 ses for første gang i mange år en positiv udvikling i andelen af ture med kollektiv trafik. Det vurderes at være lige så sandsynligt, at ambitionen for indikator 3 for 2027 indfries, som at den ikke indfries. For at kunne indfri ambitionen for 2027 vil det dog kræve, at der hurtigt ses en effekt af tiltagene i Grøn Mobilitetsplan. Grøn Mobilitetsplan er i en indledende fase, hvorfor effekten af tiltagene endnu ikke er til at se på målingen.</p>					

Tabel 3. Oversigt over udvalgsålet ”Renere vand i Odense”

Udvalgs <span style="font-weight: normal;">mål: Renere vand i Odense</span> <small>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</small>		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfyldelse 2024 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Antallet af nye arealer, der er beskyttet mod udbringning af pesticider (målt i ha)	30 ha (maj 2024)	<b>33 ha</b> (sept 2024)	(300 ha nyt pesticidfrit areal siden 2022)	(900 ha nyt pesticidfrit areal siden 2022)	↗
Opfølgning	<p>Ambitionsniveauet frem mod 2027 skal relateres til ambitionsniveauet for effektmålet "Mere skov og natur i Odense". Når der etableres ny skov og natur, bliver arealet samtidig beskyttet imod yderligere påvirkning med pesticider. Derudover pågår en landsdækkende indsats for at beskytte de arealer, der ligger i umiddelbar nærhed af vandindvindingsboringerne (BNBO). Ambitionsniveauet er udarbejdet med en stigning på 200 nye hektar (ha) pr. år frem mod 2027.</p> <p>Målet om at nå 300 ha nyt pesticidfrit areal i 2024 er ikke indfriet. Der er siden 2022 etableret 33 ha ny skov og natur. Der er siden 2021 ikke indgået nye aftaler om sprøjtefri landbrugsdrift. Det forventes ikke, at ambitionsniveauet om 900 ha nyt pesticidfrit areal i 2027 bliver indfriet. Den største udfordring er lodsejernes generelle tilbageholdenhed ift. at indgå frivillige aftaler om sprøjtefri drift i BNBO. VandCenter Syd påpeger, at årsagen til lodsejernes tilbageholdenhed har været deres forventning til regeringens udspil vedr. fase 2 i BNBO-indsatsen. Fase 2 omfatter en kommunal pligt til at udstede påbud om sprøjtefri drift indenfor BNBO mod fuld erstatning. Forvaltningen forventer, at der på baggrund af regeringens udspil kan indgås flere frivillige aftaler i efteråret 2024. Fristen til at udstede påbud er den 31. december 2024, hvor der har været forsøgt en aftale og den 1. marts 2025, hvor der endnu ikke har været forsøg på at indgå en frivillig aftale.</p>					

Tabel 4. Oversigt over udvalgsmålet ”Mere skov og natur i Odense”

Udvalgs <span style="font-weight: normal;">mål: Mere skov og natur i Odense</span> <small>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</small>		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfyldelse 2024 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Mængden af ny skov og natur i Odense, herunder lavbundsjord og strandenge	681 ha (maj 2024)	<b>684 ha</b> ny skov og natur siden 2009 (sept 2024)	(980 ha ny skov og natur siden 2009)	(1490 ha ny skov og natur siden 2009)	↗
2. indikator	Forbedret naturkapitalindeks	<b>87</b> ud af 98 kommuner, <b>14</b> point ud af 100 mulige (2020)	<b>87</b> ud af 98 kommuner, <b>14</b> point ud af 100 mulige (2020)	(Forbedret score)	(Forbedret score)	→
Opfølgning	<p>Målet om 980 ha ny skov og natur i 2024 er ikke indfriet. Odense Kommune har i forsommeren 2024 etableret 3 ha skov nord for Lindvedparken. Odense Kommune og Naturstyrelsen har erhvervet ejendomme ved Kirkendrup Skov, og Odense Kommune forventer at erhverve ejendomme ved Everenden og Agedrup Kirke, hvor der i de kommende år kan etableres ny skov og natur. Et vådområde ved Lindved Å er under etablering. Et vådområde ved Brændekilde har fået realiseringstilsagn. Der vil blive etableret ny natur ved Odense Å og Odense Fjord som et led i projektet EU LIFE Ring. Vådområdeprojekter er under forundersøgelse ved Geels Å og Lumby Inddæmmede Strand, og der er yderligere potentielle vådområder i støbeskeen ved blandt andet Krag's Å.</p> <p>Hvis ambitionerne om ny skov og natur i Odense skal indfries, er der behov for, at Odense Kommune erhverver yderligere arealer til skov og natur. Via eksisterende aftaler og bevillinger forventer Klima- og Miljøforvaltningen, at der i 2030 vil være etableret ca. 1200 ha ny skov og natur. Der mangler dermed finansiering af yderligere ca. 800 ha skov og natur, hvis målet om 2000 ha ny skov og natur inden 2030 skal nås.</p> <p>Vedrørende forbedret naturkapitalindeks er Odense fortsat med en score på 14 ud af 100 mulige placeret som nummer 87 ud af 98 kommuner. Det har ikke været muligt at forbedre naturkapitalindekset, da indekset ikke er opdateret endnu. Naturkapitalindekset opdateres og offentliggøres ca. hvert femte år (forventligt i 2025).</p>					

Tabel 5. Oversigt over udvalgsmålet ”Mere vedvarende energi”

Udvalgs <span>­</span> mål: <b>Mere vedvarende energi</b>		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfylde <span>­</span> lse 2024 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
<i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>						
1. indikator	Mængde af vedvarende energi (MWh)		44.739 (aug. 2024)	● 50.000	● 175.000	↗
Opfølgning	<p>Opgørelsen dækker den elektricitet, som er produceret på solceller og vindmøller indenfor Odense Kommune. Sektorplan for vedvarende energi fastsætter et mål om fordobling af den eksisterende og forventede produktion fra anlæg, der etableres i 2024. Det svarer til ca. 300.000 MWh i 2030.</p> <p>Et nyt solcelleanlæg syd for Fraugde forventes idriftsat i september 2024. Der forventes ikke en stor yderligere stigning i indeværende år, men der forventes derimod en stor stigning det kommende år. Den fulde effekt af solcelleanlægget ved Fraugde vil først kunne måles ved udgangen af 2025.</p>					

Tabel 6. Oversigt over udvalgs­målet ”Renere luft i Odense”

Udvalgs <span>­</span> mål: <b>Renere luft i Odense</b>		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfylde <span>­</span> lse 2024 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
<i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>						
1. indikator	Luftkvalitet målt som NO <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	12 (2022)	10 (2023)	● (13)	● (11)	↗
2. indikator	Luftkvalitet målt som PM <sub>10</sub> -partikler (µg/m <sup>3</sup> )	17 (2022)	14 (2023)	● (17)	● (16)	↗
Opfølgning	<p>Luftkvaliteten er blevet væsentligt forbedret fra 2022 til 2023. Nivea<span>­</span>uet af PM<sub>10</sub>-partikler er faldet fra 17 til 14 µg/m<sup>3</sup>, mens udledningen for NO<sub>2</sub> er faldet fra 12 til 10 µg/m<sup>3</sup>. Målingerne ligger på nuværende tidspunkt for første gang under 2027 ambitionen.</p> <p>Det ene parameter, der indgår i målet (partikler PM<sub>10</sub>), har i 2023 været udfordret af tekniske problemer med filtrene, hvilket har resulteret i forhøjet usikkerhed på de målte værdier. Dette gælder dog kun for knap en tredjedel af perioden. Men selv med 2022 værdien for PM<sub>10</sub> vil der være målopfylde<span>­</span>lse for 2024.</p> <p>På trods af usikkerheden på PM<sub>10</sub> ser den positive tendens ud til at fortsætte. Den grønne omstilling af transportsektoren og energiproduktionen må forventes at bidrage yderligere til forbedring af luftkvaliteten fremover.</p>					

Tabel 7. Oversigt over udvalgs­målet ”Mindre CO2-udledning”

Udvalgs <span>­</span> mål: <b>Mindre CO2-udledning</b>		Forrige måling	Nyeste måling	Målopfylde <span>­</span> lse 2024 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
<i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>						
1. indikator	Den opgjorte CO2-udledning i Odense	1.148.000 (2022)	903.000 (2023)	● (904.000)	● (563.000)	↗
Opfølgning	<p>Odense Kommune opgør CO2-udledningen én gang årligt i maj. Baseret på seneste data fra 2023 er ambitionerne for 2023 indfriet.</p> <p>Udledningen i 2023 ligger under den udledning, der blev forventet, da regnskabet for 2022 blev udarbejdet. Her var udledningen fremskrevet til 946.000 tons i 2023.</p> <p>Ambitionsniveauerne for 2027 er justeret på baggrund af den nyeste prognose offentliggjort i maj 2024 sammen med CO2-opgørelsen for 2023. Det er fortsat forventningen, at ambitionerne vil blive indfriet. Mange af handlingerne i Klimahandleplan 2024 er stadig i en indledende fase, hvorfor effekten af tiltagene endnu ikke er til at se på målingen.</p>					

### Opfølgning på Klima- og Miljøudvalgets driftsområder

Klima- og Miljøudvalgets driftsbudget er opdelt på styringsområderne Service og Særlige driftsområder og rummer desuden projekter med ekstern finansiering.

Service dækker over indtægter/udgifter i relation til den daglige drift. Forvaltningen varetager kommunens opgaver inden for natur- og miljøområdet, mobilitetsplanlægning og kollektiv trafik samt en række indsatser, som følger af Klimahandleplan 2024 og Klimatilpasningsplan 2024.

Projekter med ekstern finansiering indeholder indtægter/udgifter, hvor forvaltningen modtager midler fra fx EU, ministerier, private fonde mv.

Særlige driftsområder rummer indtægter/udgifter relateret til administration af flytning af jord samt indtægter/udgifter tilknyttet erhvervs- og husholdningsaffald. Områderne er underlagt hvile-i-sig-selv-princippet og går derfor i nul.

Den økonomiske opfølgning er baseret på de første otte måneder af året og viser, at forvaltningen samlet set forventer et merforbrug på 0,3 mio. kr. i 2024. Merforbruget fordeler sig med 1,2 mio. kr. på projekter med ekstern finansiering modsvaret af et mindreforbrug på 0,9 mio. kr. på serviceudgifterne.

Ved effekt- og økonomiopfølgningen for 1. halvår forventede forvaltningen et mindreforbrug på 7,3 mio. kr. Årsagen til ændringen kan primært henføres til området Kollektiv trafik.

Tabel 8. Forventet regnskab 2024 - Drift

2024-priser – 1.000 kr.	Korrigeret budget 2024	Forventet regnskab 2024	Afvigelse
<b>Service</b>	<b>216.474</b>	<b>216.725</b>	<b>-251</b>
<u>Med overførselsadgang</u>	<u>218.504</u>	<u>217.539</u>	<u>965</u>
Fælles	1.163	0	1.163
Klima og Mobilitet	173.500	174.136	-636
Natur og Miljø	43.841	43.403	438
<u>Projekter med ekstern finansiering</u>	<u>-2.030</u>	<u>-814</u>	<u>-1.216</u>
Klima og Mobilitet	-1.475	-1.475	0
Natur og Miljø	-555	661	-1.216
<b>Særlige driftsområder</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<u>Uden overførselsadgang</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Natur og Miljø	0	0	0
<b>Klima- og Miljøudvalget</b>	<b>216.474</b>	<b>216.725</b>	<b>-251</b>

Afvigelse: (+) =mindreforbrug, (-) =merforbrug

De enkelte afvigelser er uddybet i afsnittene nedenfor.

Styringsområde Service

Fælles

Der forventes et mindreforbrug på 1,2 mio. kr. på området Fælles. Beløbet er reserveret med henblik på forventet overførsel fra regnskab 2024 til budget 2025 til bl.a. spildevandsopgaver og delvis håndtering af effektiviseringskrav i 2025.

## Klima og Mobilitet

Klima og Mobilitet forventer samlet set et merforbrug på 0,6 mio. kr. Merforbruget er sammensat af et mindreforbrug på 0,5 mio. kr. på Ledelsessekretariatet og et merforbrug på 1,1 mio. kr. på området Kollektiv trafik.

Området Kollektiv trafik fik tilført 15,0 mio. kr. i 2024 til at sikre økonomisk balance i bybusserne. Derudover blev der afsat 10,0 mio. kr. årligt i 2024 og 2025 til investering i bybusserne. Budgettet til busdrift udgør 158,9 mio. kr. i 2024.

Ved effekt- og økonomiopfølgningen for 1. halvår var der en forventet udgift til busdrift på 152,0 mio. kr. i 2024 bestående af ejerbidrag og efterregulering på 145,0 mio. kr. samt et forventet forbrug på 7,0 mio. kr. af den ekstra driftsbevilling til bybusserne. Det betød et forventet mindreforbrug på 6,9 mio. kr.

I ejerbidraget for 2024 er indregnet en reduktion på 15,0 mio. kr. som betales i 2026 sammen med påløbne renter. Dette blev godkendt på FynBus' bestyrelsesmøde den 19. januar 2024.

Det har nu vist sig, at den ekstra driftsbevilling først forventes brugt fra medio 2025. Det betyder, at udgiften til busdrift i 2024 er reduceret i forhold til 1. halvår, og der forventes et mindreforbrug på 13,9 mio. kr. i 2024.

Med det nuværende vidensgrundlag viser det sig dermed, at reduktion af ejerbidraget med 15,0 mio. kr. ikke er nødvendigt. Området Kollektiv trafik vil derved komme ud af 2024 med et merforbrug på 1,1 mio. kr. Merforbruget vil blive overført fra regnskab 2024 og håndteret med budget 2025.

Der pågår pt. en proces med FynBus, Odense Letbane og Klima- og Miljøforvaltningen med henblik på afklaring af ejerbidrag fra 2025. Det er stadig usikkert, om der vil være et behov for at anmode FynBus om en reduktion af ejerbidraget i 2025-2026.

Med Budget 2025 tilføres budgettet til busdriften yderligere 27,9 mio. kr. i 2025 og 24,3 mio. kr. i 2026 til at bringe økonomien i balance på kort sigt. Derudover afsættes der 4,0 mio. kr. årligt fra 2025 og frem under Klima- og Miljøudvalget til styrkelse af busdriften i den sydlige del af kommunen.

Forvaltningen følger området tæt.

## Natur og Miljø

Natur og Miljø forventer et samlet mindreforbrug på 0,4 mio. kr. Mindreforbruget kan hovedsageligt henføres til området Natur og Vandmiljø og skyldes dels vakance og dels indtægter fra projekter med ekstern finansiering.

## Projekter med ekstern finansiering

Inden for projekter med ekstern finansiering forventes der samlet set et merforbrug på 1,2 mio. kr. som følge af indtægtsforskydning. Forvaltningen modtager ofte først midlerne efter afslutning af projekterne. Projekterne forventes fortsat afsluttet i balance.

Tabel 9. Forventet regnskab 2024 – Projekter med ekstern finansiering

2024-priser – 1.000 kr.	Korrigeret budget 2024	Forventet regnskab 2024	Afvigelse
<b>Projekter med ekstern finansiering</b>			
<u>Klima og Mobilitet</u>	-1475	-1475	0
Kystvandråd	-1475	-1475	0
<u>Natur og Miljø</u>	-555	661	-1.216
Odense Å (Dalum Papirfabrik)	2.710	2.710	0
UC Life (vandløb)	-2.512	-2.512	0
Lindved Vådområde - realisering	823	823	0
Brændekilde Vådområde - realisering	-4	0	-4
Vildere natur ved storbyen	650	55	595
Lumby Vådområde - forundersøgelse	0	193	-193
Synergiprojekt	-2.445	216	-2.661
Reconnect	223	52	171
D4 run-off EU Horizon	0	0	0
EU-projekt ARCADIA	0	-876	876
<b>I alt</b>	<b>-2.030</b>	<b>-814</b>	<b>-1.216</b>

Afvigelse: (+) =mindreforbrug, (-) =merforbrug

Der ses budgetter med negativt fortegn. Det skyldes overførsel af merforbrug fra tidligere år, der udlignes, når finansiering tilløber efter projektafslutning.

Projektet vedrørende Kystvandråd er afsluttet. Ligeledes forventes projekterne vedrørende Synergi og Reconnect afsluttet i 2024. Det er dog usikkert, om forvaltningen når at modtage de resterende tilskudsmidler i indeværende regnskabsår.

Opgaveflytninger og budgetændringer

Med sagen flyttes budgetter mellem udvalg som følge af budgetændringer.

De beskrives nærmere i det følgende.

Tabel 10. Afledt drift vedrørende ”Odense Å syd – Ådal af international betydning”

Beskrivelse - kr.	Styrings-område	Udvalg	2024 24-PL	2025 25-PL	2026 25-PL	2027 25-PL	2028 og frem 25-PL
Afløst drift vedrørende ”Odense Å syd - Ådal af international betydning”	Service	KMU	10.000	10.280	10.280	10.280	10.280
	Service	BKU	-10.000	-10.280	-10.280	-10.280	-10.280
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(+) =KMU får budget, (-) =KMU afgiver budget

Afledt drift vedrørende ”Odense Å syd – Ådal af international betydning” på 10.000 kr. i 2024 og 10.280 kr. i 2025 og frem flyttes fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget.

## Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Af tabel 11 fremgår en udspecificering af de bevillingsmæssige konsekvenser af indstillingspunkt 2.

Tabel 11. Bevillingsmæssige konsekvenser af indstillingspunkt 2

Indstillingspunkt	Beskrivelse	Størringsområde	Udvalg	2024 24-PL	2025 25-PL	2026 25-PL	2027 25-PL	2028 og frem 25-PL
2	Afledt drift vedrørende ”Odense Å syd - Ådal af international betydning”	Service	Klima- og Miljøudvalget	10.000	10.280	10.280	10.280	10.280
		Service	By- og Kulturudvalget	-10.000	-10.280	-10.280	-10.280	-10.280
<b>I alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Punkt 3: Anlægsopfølgning pr. 2. halvår 2024

00.30.08-K07-2-24

### Resume

I denne sag skal udvalget behandle Klima- og Miljøforvaltningens anlægsopfølgning for 2. halvår 2024, som herefter fremsendes til byrådets godkendelse.

Anlægsopfølgningen giver byrådet en status på Klima- og Miljøforvaltningens anlægsprojekter. Byrådet vil i 2024 få to anlægsopfølgninger - en på baggrund af 1. halvår og en på baggrund af 2. halvår.

<b>ØKONOMI</b>	<b>GRØN</b>	Der forventes et budget i balance på de anlægsprojekter, der afsluttes i 2024.
<b>FREMDRIFT</b>	<b>GUL</b>	Der er på nuværende tidspunkt forsinkelse på bevillingen til kloakering af kolonihaver, da der skal ske afklaring vedr. tidligere kloakeringer inden denne fortsættes.
<b>PERIODISERING</b>	<b>RØD</b>	Der er et forventet samlet mindreforbrug på 40,2 mio. kr., som overføres til 2025

Note: "Grøn" signalerer, at området forventes at være i balance ved regnskabsafslæggelse, "Gul" signalerer, at der er udfordringer på området, og "Rød" signalerer, at der er store udfordringer på området. De præcise definitioner for trafiklysene er beskrevet i bilaget: "Kritiske niveauer i anlægsopfølgningen".

### Effekt

Sagen er en opfølgning på kommunens anlægsp portefølje og har derfor ingen konsekvenser for Odensemålene.

Dog skaber anlægsopfølgningerne synlighed om udviklingen i kommunens anlægsp portefølje, og giver afsæt for politiske drøftelser og prioriteringer, der på sigt kan bidrage til realiseringen af Odensemål og udvalgs mål.

### Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller til udvalget, at byrådet godkender:

1. Den samlede anlægsopfølgning for Klima- og Miljøudvalget 2. halvår 2024.
2. Der overføres 40,2 mio. kr. i forventet mindreforbrug i 2024 til forbrug i 2025.

### Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

### Sagsfremstilling

I indeværende sag gives et overblik over Klima- og Miljøudvalgets 13 anlægsprojekter i 2024 med 90 tilhørende # eller delprojekter.

Der afrapporteres på tre hovedindikatorer for anlægsprojekterne:

- A. Økonomi
- B. Fremdrift
- C. Periodisering.

Nedenfor forklares indikatorerne, og de er desuden uddybet i bilaget 'Kritiske niveauer i anlægsopfølgningen 2024.

Ad A) Økonomi er et udtryk for, om projektet forventes at holde det samlede budget. Der er tale om et flerårigt perspektiv.

Ad B) Fremdrift beskriver, om det enkelte anlægsprojekt har den ønskede fremdrift.

Ad C) Periodisering viser, om det enkelte projekt har udfordringer i forhold til at få udgifterne til at følge den budgetlagte periodisering. Her er der tale om ét-årige perspektiver.

I tabellen herunder fremgår det samlede overblik vedrørende korrigeret budget 2024, forventet forbrug 2024 samt periodisering fra 2024 til 2025-2026 på anlægssporteføljen.

	Korr. budget 2024	Forventet forbrug 2024	Overførsel 2025-2027 i alt	Økonomi	Fremdrift	Periodisering
<b>Klima- og Miljøudvalget</b>						
Anlægsramme for analyser, rådgivning og projekter, mol	2.482.834	1.482.834	1.000.000	●	●	●
Styrkelse af mobilitetsindsats, KMF	1.200.000	1.200.000	0	●	●	●
Kloakering af kolonihaver, etape 3, Søndergårds Haver	21.149.835	1.149.835	20.000.000	●	●	●
Grøn mobilitetsplan	5.898.871	5.898.871	0	●	●	●
Cykelparkering i bymidten	500.000	500.000	0	●	●	●
Klimahandlingsplan - Samlet	39.507.176	24.507.176	15.000.000	●	●	●
Medarbejderressourcer til vandhåndtering i Odense Øst	1.300.000	600.000	700.000	●	●	●
Bæredygtig mobilitet 2023	9.777.917	9.777.917	0	●	●	●
Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet	970.027	170.027	800.000	●	●	●
DK2020 Deltagelse	1.827.128	127.128	1.700.000	●	●	●
En grøn og bæredygtig by - biodiversitet	2.042.875	1.042.875	1.000.000	●	●	●
Kystbeskyttelse Seden Strandby	-182.069	-182.069	0	●	●	●
Ny Grøn Mobilitetsplan	644.674	644.674	0	●	●	●

A) Økonomi:

Det forventes samlet set, at de afsatte bevillinger overholdes.

B) Fremdrift:

Kloakering af kolonihaver

Projektet er i øjeblikket sat på pause indtil forhold omkring tilbagebetaling i kolonihaver der tidligere er kloakeret er blevet afklaret.

### C) Periodisering:

Klimahandleplanen

Projektet består af 30 delprojekter, hvoraf 4 ikke er igangsat endnu. Det er forventningen, at disse igangsættes i 2025.

Anlægsprojekter, der forventes afsluttet ultimo 2024

**Det forventes på nuværende tidspunkt, at der ikke er anlægsbevillinger til afslutning ultimo 2024.**

## Økonomi

Med sagen periodiseres en række anlægsprojekter, så budgettet passer med fremdriften.

Sagen har en midlertidig påvirkning på kommunens kassebeholdningen, da der lægges 40,2 mio. kr. i kassen i 2024, som tages op igen i 2025.

i 1.000 kr.	Udvalg	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
Anlægsprojekter	KMU	Anlæg	-40.200	40.200	0	0	0
Kassepåvirkning	Intet	Finans- poster	40.200	-40.200	0	0	0

+ = Forbedring af kassebeholdningen

## Bilag

Kritiske niveauer i anlægsopfølgningen 2024

## Punkt 4: B-sag: Organisering af skovdriften

00.01.00-A00-40-24

### Resume

Denne sag handler om organiseringen af driften af de kommunale skove i Odense Kommune.

Odense Kommunes styrelsesvedtægt fastlægger, at størstedelen af driften af kommunens grønne områder herunder skovene er placeret under By- og Kulturudvalgets ansvarsområde.

Styrelsesvedtægten fastlægger yderligere, at skov- og naturplanlægning - herunder den overordnede strategi for biodiversitet, er placeret under Klima- og Miljøudvalgets ansvarsområde. Den generelle varetagelse af skovdriften har stor betydning for, om biodiversiteten stiger eller falder i de kommunale skove.

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget behandlede den 27. og 28. februar 2024 et initiativretsforslag, rejst af Den socialdemokratiske gruppe, vedrørende udarbejdelse af en ny skovpolitik. I forlængelse af drøftelsen tilkendegav den socialdemokratiske gruppe et ønske om drøftelse af Odense Kommunes organisering af skovdriften.

I denne sag skal udvalgene beslutte en eventuel ændring i fremtidig organisering og placering af Odense Kommunes skovdrift. I sagsfremstillingen har forvaltningerne skitseret tre modeller for en mulig organisering med beskrivelse af fordele og ulemper.

### Effekt

Sagen har ingen konsekvenser for Odensemålene.

### Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen indstiller til respektive udvalg, at der træffes beslutning omkring den fremtidige organisering af skovdriften i Odense Kommune ved at beslutte én af nedenstående modeller:

1. Model 1: Skovdriften fastholdes i By- og Kulturforvaltningen.

eller

2. Model 2: Hele skovdriften overgår til Klima- og Miljøforvaltningen.

eller

3. Model 3: Skovområdet deles mellem Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen.

## **Beslutning**

Udvalgsmedlem Mark Grossmann fremsætter følgende ændringsforslag: "Venstre vælger model 1: Skovdriften fastholdes i By- og Kulturforvaltningen med ændringsforslag:

Venstre vil gerne have belyst fordelene ved at udbyde i stedet for, at det ligger i forvaltningen".

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rune Hartung Larsen stemmer for ændringsforslaget.

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

Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Rådmand Tim Vermund og udvalgsmedlemmerne Anne Skau Styrishave og Abdirashid Abdi stemmer for indstillingens punkt 2 (model 2).

Udvalgsmedlemmerne Mark Grossmann og Rune Hartung Larsen stemmer for indstillingens punkt 1 (model 1).

Klima- og Miljøudvalget godkender dermed indstillingens punkt 2 (model 2).

## **Sagsfremstilling**

Odense vil være en grøn by med en rigere natur og større biodiversitet i alle skov- og naturarealer.

Med etableringen af Klima- og Miljøudvalget i 2022 er det besluttet, at arbejdet med biodiversitet er placeret i Klima- og Miljøforvaltningen. Driften af skovene har fulgt den øvrige drift af de kommunale arealer og er placeret i By- og Kulturforvaltningen.

I denne sag skal udvalgene beslutte den fremtidige organisatoriske placering af kommunens skovdrift på baggrund af forvaltningernes tre skitserede modeller.

### **Skovdriften i Odense Kommune**

De kommunale skove i Odense Kommune er forholdsvis små arealer. Skovarealerne ligger typisk i bynære områder og har mange brugere og naboer. Dette betyder, at der i praksis er mange forskellige interesser at varetage.

I dag drives Odense Kommunes skove ud fra et ønske om at balancere mellem menneskelige hensyn, økonomiske hensyn og biodiversitet.

Der er et stort potentiale for beskyttelse og udvikling af biodiversitet i skovene, da ca. 70 % af kommunens dyre og plantearter findes netop her. Miljøstyrelsens kortlægning af naturmæssigt værdifulde skove fra 2017 underbygger netop vigtigheden af Odense Kommunes skove. Derfor er kommunens drift og pleje af skovene afgørende for biodiversiteten i Odense Kommune. Tilsvarende er det vigtigt, at skovene kan bruges af alle borgerne i Odense, så der både kan foregå

events, fritidsaktiviteter mv. i skovene. Derfor er det essentielt med en helhedsbetragtning på byens skovarealer, hvor behov tænkes ind.

Tre modeller for organisering af skovdriften

Nedenfor skitseres tre modeller for organisering af skovdriften i Odense Kommune med beskrivelse af fordele, ulemper og økonomiske konsekvenser. Se bilag 1 for en skematisk oversigt over de tre modeller.

Model 1: Skovdriften fastholdes i By- og Kulturforvaltningen

Denne model beskriver en fastholdelse af den nuværende organisering af skovdriften i By- og Kulturforvaltningen.

Fordelen ved denne model er, at den faglige kobling og økonomien til driften af park- og vejområdet fastholdes. Dertil bibeholdes de tætte snitflader til brugen af de grønne områder i relation til blandt andet sikkerhed, motion, friluftsliv og kulturarrangementer, der også er placeret i By- og Kulturforvaltningen.

Ulempen ved denne model består i, at Klima- og Miljøforvaltningen er ansvarlig for arbejdet med biodiversitet i Odense, men har begrænset indflydelse herpå. Konkret ved at Klima- og Miljøforvaltningen ikke har ansvaret for driften af kommunens skove, hvor den største biodiversitet findes.

Ved udarbejdelse af en skovpolitik vil hensynet til biodiversiteten og ønsket om øget biodiversitet i skovene skulle imødekommes i den nuværende organisering af driften.

Konsekvens

Vælger de respektive udvalg, at der skal arbejdes videre med model 1, vil det betyde en fastholdelse af den nuværende organisering, hvor By- og Kulturforvaltningen har den formelle kompetence i forhold til den kommunale skovdrift. Et fremadrettet, styrket fokus på biodiversiteten skal således sikres via en ny skovstrategi og en tættere koordinering og samarbejde mellem de to forvaltninger.

Model 2: Hele skovdriften overgår til Klima- og Miljøforvaltningen

Denne model beskriver en organisering, hvor den samlede drift af alle kommunens skovarealer på ca. 550 ha, herunder ansvaret for sikkerhed og fremkommelighed langs stier og veje i skovene bliver overført til Klima- og Miljøforvaltningen.

Fordelen ved denne model er, at der sikres en tæt kobling mellem kommunens skovdrift og det faglige ansvar for biodiversitet og naturfagligheden generelt. Herved bliver der en mere helhedsorienteret tilgang til arbejdet med biodiversiteten i Odenses skove.

Ulempen ved denne model er, at den skaber nye snitflader og dermed behov for koordinering mellem forvaltningerne på de områder, der forbliver i By- og Kulturforvaltningen.

Konkret skaber denne model et behov for koordinering mellem forvaltningerne i driften af de offentlige stier og veje, der grænser op til skovene, og fungerer som færdselsårer. Herudover er der behov for øget koordinering mellem forvaltningerne ved afvikling af fx events og arrangementer på kommunale skovarealer og arealer, der grænser op til skovene samt koordinering ift. de fritidsbrugere, som benytter sig af skovarealerne.

## Konsekvens

Vælger de respektive udvalg, at der skal arbejdes videre med model 2, vil dette indebære en overførsel af hele skovdriftskompetencen og ca. 0,5 årsværk med tilhørende budget fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget. Udgiftsbudgettet svarende til 1,4 mio. kr. og indtægtsbudgettet på 840.000 kr. skal overføres fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget.

Model 3: Skovområdet deles mellem Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen

Denne model beskriver en organisering, hvor driften af de kommunale skove deles mellem Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen.

Konkret vil driften af de kommunale skovområder, der er særligt værdifulde i forhold til biodiversitet, blive overført til Klima- og Miljøforvaltningen. Det vil typisk være de større sammenhængende skovområder såsom Fruens Bøge, Åløkkeskoven, Kohaveskoven og lign. Hvilke skove der præcis er tale om, vil blive præciseret i en eventuel beslutningssag.

Fordelen ved denne model er, at den vil betyde øget fokus på kommunens indsats for biodiversitet i de netop de skove, hvor potentialet for biodiversitet er størst. Modellen vil ligeledes kunne styrke dialogen med borgere og interesseorganisationer i forhold til udviklingen af biodiversiteten i de udvalgte skove.

Herudover vil der være en fordel i, at driften af de skovarealer, der har et ringe biodiversitetspotentiale, eller hvor andre forhold vægter højere som fx anvendelsen af arealerne til kultur- og fritidsformål, fortsat håndteres i By- og Kulturforvaltningen.

Ulemperne ved denne model er tilsvarende i model 2, at denne model skaber behov for en øget koordinering mellem forvaltningerne med hensyn til de skove, hvor ansvaret for driften overgår til Klima- og Miljøudvalget.

## Konsekvens

Såfremt byrådet beslutter, at der skal arbejdes videre med model 3, vil dette indebære en budgetoverførsel fra By- og Kulturudvalget til Klima- og Miljøudvalget på ca. 1,1 mio. kr. herunder 0,40 årsværk. Både udgifts- og indtægtsbudgettet fordeles forholdsmæssigt, således så den procentvise overdragelse af skovareal overføres fra By- og Kulturforvaltningen til Klima- og Miljøforvaltningen.

## Opsamling og videre proces

Opsummerende kan det siges, at fælles for alle tre modeller er, at biodiversiteten i Odenses skove for alvor først løftes, hvis det bliver politisk prioriteret med vedtagelse af en ny politik for skovene i Odense Kommune. Denne opgave følger efter, at den fremtidige organisering af kommunens skovdrift er endeligt besluttet.

Da sagen vedrører arbejdsforhold i de to forvaltninger, har denne sag været behandlet i MED-systemet. Bemærkninger fra medarbejderne er vedlagt denne sag i bilag 3 og 4.

Hvis udvalgene beslutter at ændre den nuværende organisering af skovdriften – model 2 eller 3 – vil forvaltningerne efterfølgende i fællesskab forberede en sag, hvori overdragelsestidspunkt, snitflader mellem forvaltningerne og økonomi præciseres. Sideløbende vil der blive udarbejdet en byrådssag om ændring af Odense Kommunes styrelsesvedtægt.

## **Økonomi**

Denne sag har ingen betydning for kommunens kassebeholdning.

En evt. flytning af skovdriften fra By- og Kulturforvaltningen til Klima- og Miljøforvaltningen vil indebære en ændring i udvalgenes fremtidige budgetter i model 2 og 3. Skovdriften består af både et indtægtsbudget og et udgiftsbudget, og begge dele skal omplaceres ved en eventuel ændret organisering. Indtægtsbudgettet ved salg af træ fra skovdriften, som den drives i dag, justeres, hvis Klima- og Miljøudvalget vælger at ændre på salg af træ.

Såfremt udvalgene beslutter at ændre den nuværende organisering af skovdriften, vil den efterfølgende sag om overdragelse af opgaver og snitflader mellem forvaltningerne også indeholde en præcisering af økonomien.

## **Bilag**

Odense kommunes skove\_16-05-2024

Model 5.0 organisering af skovdriften 25.10.2024

KMF\_ Bemærkninger vedrørende forslag om omorganisering af skovdriften

Bemærkninger vedrørende forslag om omorganisering af skovdriften\_BKF

## **Punkt 5: B-sag: Beslutning om teletaxaløsningerne i Lumby, Villestofte, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø**

13.05.16-G01-76-24

### **Resume**

Klima- og Miljøudvalget skal med denne sag tage stilling til, om der skal ske ændringer i modellen for teletaxaløsningerne for Lumby, Villestofte, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø.

Udvalget besluttede i efteråret 2023 teletaxaløsninger i de fem områder, da de blev berørt af rutejusteringer i bybusserne. I beslutningen indgik, at løsningerne skulle opstartes i en prøveperiode. Herefter kunne løsningerne justeres på baggrund af en evaluering.

Teletaxaløsningerne blev opstartet i januar 2024. Den 24. september 2024 drøftede udvalget FynBus' evaluering af teletaxaløsningerne ud fra resultaterne for første halvår 2024.

Der har været flere teletaxature end forventet i første halvår 2024. FynBus forventer derfor en merudgift på ca. 0,4 mio. kr. til teletaxa i 2024.

Trods merudgiften, anbefaler FynBus, at tilbuddene for nu bør fortsætte uden ændringer da:

- Driften af en busrute vil være dyrere
- Det er usikkert om, antallet af teletaxaturene har fundet et stabilt niveau

Det er relevant, at tilbuddene opretholdes, da de sikrer områdernes kobling til den kollektive trafik. På linje med konklusionen i FynBus' evaluering anbefaler forvaltningen, at teletaxaløsninger fortsætter som i prøveperioden. Der pågår et arbejde med at udvikle den kollektive trafik i Odense. Teletaxaløsningerne kan naturligt genbesøges i den forbindelse.

### **Effekt**

En klima- og miljøvenlig storby

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

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at de nuværende teletaxaløsninger fortsætter som hidtil. De øgede udgifter til tiltaget på 0,4 mio. kr. findes under Klima- og Miljøudvalgets ramme til Kollektiv Trafik.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## Sagsfremstilling

Som del af arbejdet med at bringe bybussernes økonomi i balance besluttede Klima- og Miljøudvalget i efteråret 2023 rutejusteringer i bybusnettet. Rutejusteringerne betød, at der ikke længere kører bybusser til Lumby, Villestofte, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø.

Der blev derfor lavet en model for teletaxaløsninger i området, som Klima- og Miljøudvalget besluttede den 19. september 2023. Forventningen var, at teletaxaløsningerne ville koste 0,5 mio. kr. årligt. Modellen skulle evalueres efter en prøveperiode med henblik på udvalgets stillingtagen til modellen fremadrettet.

Overordnet opsamling på evaluering af teletaxaløsninger

FynBus evaluerede i september 2024 modellen for teletaxaløsningerne med afsæt i resultaterne fra første halvår 2024.

FynBus' evaluering konkluderede, at teletaxaløsningerne for nu bør fastholdes uden justeringer. Trods mange ture til enkelte af teletaxa-områderne er aktiviteten i de fleste områder lav. Selv i områderne med høj aktivitet er der ikke passagergrundlag til busdrift. FynBus vurderer samtidig, at teletaxaløsningerne naturligt kan genbesøges senere. Det kan fx være i forbindelse med det udviklingsarbejde, der pågår med den kollektive trafik i Odense.

Drøftelse i udvalget og beslutning i dag

Klima- og Miljøudvalget drøftede den 24. september 2024 FynBus' evaluering af teletaxaløsningerne. Denne sag følger op på drøftelsen og udvalget skal med sagen tage stilling til om teletaxamodellen skal fortsætte som hidtil.

Resultater for alle teletaxaløsninger efter 2. kvartal 2024

Resultaterne efter 2. kvartal 2024 viser foreløbigt, at der har været flere teletaxature end forventet og dermed også flere kørselsudgifter.

Der har i første halvår samlet været kørt 5.084 teletaxature. Forventningen i budgettet var ca. 5.000 ture på årsbasis. Baseret på tallene frem til udgangen af juni forventer FynBus nu ca. 10.000 teletaxature i Odense i 2024, svarende til en merudgift på ca. 0,4 mio. kr. set i forhold til budgettet.

Tabel 1: Overblik over forventninger og resultater for teletaxa i 2024

	Budget 2024	Resultater efter 2. kvartal 2024	Justeret forventning til 2024
Antal ture	5.000	5.084	10.000
Udgifter til teletaxa	0,5 mio. kr.	0,4 mio. kr.	0,9 mio. kr.

Evaluering af teletaxaløsninger

Baseret på resultaterne for første halvår har FynBus udarbejdet en evaluering af teletaxaløsningerne. Der er FynBus' vurdering, at resultaterne bør tages med forbehold for, at de nye kørselsordninger typisk er meget populære i begyndelsen,

hvorefter interessen aftager.

Derfor er forventningen til resten af 2024 behæftet med en vis usikkerhed. På nuværende tidspunkt ses allerede en mindre nedgang i antal ture i 2. kvartal, i forhold til 1. kvartal.

Særligt vedrørende teletaxa for Søhus/Kirkendrup og Tietgenbyen

Lukningen af rute 95 og rute 15 berørte ca. 185.000 passagerer, og der blev i den forbindelse etableret teletaxa i områderne Søhus/Kirkendrup og Tietgenbyen/Rosengårdscenter. Begge tilbud er meget populære, og i 1. halvår 2024 er der gennemført ca. 3.500 teletaxature i de to områder.

Teletaxaturene i Tietgenbyen køres primært i myldretiden og er overvejende ture til og fra arbejde. Teletaxaturene fra Søhus/Kirkendrup til Tarupcenteret/letbanen er mere jævnt fordelt over dagen.

FynBus' anbefaling på baggrund af evalueringen

På baggrund af ovenstående vurderer FynBus, at man for nuværende bør fastholde tilbuddet om teletaxakørsel med den nuværende organisering og serviceniveau. Der er ikke grundlag for at etablere alternativ busbetjening af Tietgenbyen eller Søhus/Kirkendrup, da alene omkostningerne til selve bussen vil overstige de nettoomkostninger, der er i dag til tilbuddet om teletaxa.

Videre proces

Hvis udvalget godkender indstillingen, vil teletaxaløsningerne i Lumby, Villestoft, Brændekilde, Tietgenbyen og Allesø fortsætte som hidtil.

Forvaltningen vil i samarbejde med FynBus følge udviklingen i brugen af teletaxaløsninger. Hvis en kommende passagerudvikling viser sig at medføre behov for ændringer i teletaxaløsningerne, vil sagen blive behandlet i udvalget.

I budgetforlig 2025 er der afsat en anlægsbevilling til at forberede en samlet model for kollektiv trafik i Odense, hvor det vil være naturligt at kigge på teletaxaløsningerne eller alternativer, der kan understøtte det samlede kollektive trafiksystem i Odense.

## **Økonomi**

Den forventede årlige merudgift på 0,4 mio. kr. til tiltaget om teletaxa findes indenfor budgetområdet for Kollektiv trafik under Klima- og Miljøudvalget.

Merudgiften lægges oveni de 0,5 mio. kr. som Klima- og Miljøudvalget besluttede til teletaxaløsninger i sagen den 19. september 2023.

## **Bilag**

Opfølgning på teletaxa 2024.docx

## **Punkt 6: C-sag: Drøftelse af igangsættelse af storskala test af elcykler og elladcykler**

01.30.10-G01-126-23

### **Resume**

Denne sag handler om udvidelse af tilbud om test af elcykler og elladcykler til stor skala. Tilbuddet skal ses som et led i at skabe en mere bæredygtig og klimaneutral by.

Opgørelser viser, at flere og flere vælger bilen frem for en cykeltur eller gåtur, når de bevæger sig rundt. Med tilbuddet om test af ladcykler er formålet at vise, at det bæredygtige transportvalg ofte er et nemt og sundere transportvalg.

Odenseanere, der til dagligt tager bilen, har siden januar 2023 kunne teste en elcykel og ladcykel med el i en måned og dermed prøve et alternativ til bilen.

Med den grønne mobilitetsplan, som Odense Byråd vedtog i december 2023, blev det planlagt, at ordningen skulle udvides til en større skala.

Elcykler er for mange en stor investering, og derfor har kommunen testordningen, hvor man gratis kan teste en elcykel eller ladcykel med el. Ordningen er populær, og der er ventetid på de i alt 30 cykler, som kommunen har.

Klima- og Miljøudvalget skal drøfte forvaltningens forslag om udvidelse af ordningen til op mod 80 cykler i en toårig periode.

### **Indstilling**

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter forslaget til udvidelse af kommunens ordning med test af elcykler og elladcykler.

### **Beslutning**

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

### **Sagsfremstilling**

Odenseanerne tager ofte bilen, når de bevæger sig rundt. Og tendensen er stigende.

For 10 år siden var ca. 50 % af Odenseanernes ture i bil, imens ca. 24 % af turene var på cykel. I 2023 var bilturene steget til 57 % og cykelturene faldet til 17 %. Det viser transportvaneundersøgelsen i Odense.

For at få flere til at vælge cyklen i stedet for bilen har Odense Kommune en ordning, hvor odenseanerne kan prøve en elcykel eller elladcykel gratis i en måned.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte udvidelse af ordningen med flere cykler med det formål at give flere mulighed for at afprøve en cykel med el som alternativ til bilen.

Grøn mobilitetsplan og effektmål om bæredygtige transportvaner

Tilbuddet om at prøve en elcykel er en del af den grønne mobilitetsplan. Planen har bl.a. til formål at få flere til at transportere sig grønt og dermed nedbringe CO2-udledningen i kommunen og samtidig sikre en levende by med en blomstrende bymidte.

Klima- og Miljøudvalget har samtidig et effektmål om mere bæredygtige transportvaner. Status på udvalgets effektmål behandles på indeværende dagsorden. Statussen viser bl.a., at delmålet om at øge andelen af ture til fods og på cykel i Odense er udfordret, da flere og flere tager bilen.

Nuværende tilbud om test af elcykler og ladcykler med el

På [www.odense.dk/laanencykel](http://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 borgerne låner cyklen, siger de samtidig ja til:

- at cykle minimum 3 gange om ugen i perioden
- at besvare et spørgeskema før og efter låneperioden.

Ventetiderne og antal cykler i dag

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

Især muligheden for at teste en elladcykel er populær, og ventetiden er 8-9 måneder. For de almindelige elcykler er ventetiden 2-3 måneder.

Erfaringer og resultat af test af el-cykler og el-ladcykler

Siden januar 2023 og til og med oktober 2024 har 294 odenseanere testet en cykel med el.

Når borgerne har testet en cykel, udfylder de et spørgeskema. Her fortæller 23 %, at de efterfølgende har købt en elcykel selv.

I alt fortæller 45 %, at de efter at have testet en cykel med el har ændret transportadfærd fx ved, at de:

- har købt en elcykel

- har skiftet den daglige biltur ud med en cykeltur
- cykler oftere end før.

Procenttallene for transportadfærd er beregnet ud fra de 96 spørgeskemasvar, som forvaltningen har modtaget frem til september 2024.

#### Erfaringer med lokal indsats i børnehuse

Forvaltningen har været ude hos enkelte børnehuse og vise en af elladcyklerne frem. Børn og de forældre, der kommer for at hente eller aflevere, har herved kunne se og evt. prøve cyklen. Samtidig har de kunne høre om test-tilbuddet, som har været målrettet bilister.

Besøgene hos børnehuse er blevet positivt modtaget. Efterfølgende har nogle af forældrene også taget imod tilbuddet om at teste en ladcykel.

Forvaltningens oplevelse er, at de lokale besøg når ud til borgere, der ellers ikke ville have overvejet at prøve en elladcykel.

Med det nuværende tilbud har den lokale tilgang dog kun været afprøvet i et begrænset omfang. Dels på grund af ventelisterne til cyklerne, men også fordi tilgangen kræver flere ressourcer, end der aktuelt er afsat til projektet.

#### Storskala test af elcykler og elladcykler

Klima- og Miljøforvaltningen foreslår, at der afsættes 3,0 mio. kr. til at finansiere en opskalering af ordningen i en toårig prøveperiode.

De 3,0 mio. kr. skal dække udgifter til flere cykler, vedligehold af cyklerne og ressourcer til den kommunikation og administration, som Klima- og Miljøforvaltningen varetager i forbindelse med ordningen.

#### Antallet af cykler i ordningen med udvidelsen

Med det foreslåede budget er det forvaltningens foreløbige forventning, at tilbuddet kan udvides, så der fremadrettet er 60-80 cykler i alt i ordningen.

Det endelige antal cykler vil afhænge af, hvor meget cyklerne koster at købe eller leje, og om der fremadrettet skal være flere elladcykler i tilbuddet end almindelige elcykler.

Elladcyklerne er mere efterspurgt, men omvendt også dyrere at anskaffe end almindelige elcykler. Det vil dermed have betydning, hvis der fremadrettet skal være flest elladcykler i ordningen.

Kommunen ejer selv de cykler, der bruges i ordningen i dag. Forvaltningen vil undersøge, om kommunen i stedet kan leje de nye cykler til ordningen, og om det vil være billigere.

Forvaltningen vil arbejde for at finde den billigste løsning, og at der samtidig kommer så mange cykler som muligt i ordningen. Samtidig er det vigtigt, at der tages højde for, at tilbuddet skal have de rigtige cykeltyper i en god kvalitet. Cykeltypen har betydning for, om tilbuddet opleves som relevant for borgerne. Cyklerne skal være af god kvalitet, da sandsynligheden for at flytte adfærd bliver større med en god cykel.

Lokalt tilbud om test af cykel med el

Med en større ordning vurderer forvaltningen, at det vil være relevant at få tilbuddet om test af en cykel med el ud til specifikke målgrupper lokalt fx gennem samarbejde med lokale cykelhandlere, skoler eller børnehaver og vuggestuer.

Et målrettet tilbud vil særligt være relevant lokalt de steder i Odense, hvor der er igangsat andre tiltag til fordel for cyklister, som del af arbejdet med den grønne mobilitetsplan. Det kan fx være, hvor der er etableret cykelzoner, cykelgader, eller hvor der på andre måder arbejdes på at gøre byen mere fredelig og sikker for cyklister.

Konkret kan det fx give mening, at forældre til børn på en skole med en ny cykelzone bliver opmærksom på muligheden for at prøve en elcykel, så de kan teste, om en elcykel kan fungere i forbindelse med transport til og fra skole. Forvaltningen har tidligere besøgt enkelte børnehuse med en ladcykel og fortalt om tilbuddet. Erfaringen herfra er, at tilgangen bliver modtaget positivt af forældrene.

Videre proces

På baggrund af udvalgets drøftelse vil Klima- og Miljøforvaltningen forelægge udvalget en beslutningssag.

## **Økonomi**

Da sagen er en drøftelses sag, har den ingen økonomiske konsekvenser. De økonomiske konsekvenser vil fremgå af en senere beslutningssag.

## **Punkt 7: D-sag: Orientering om teletaxa, flextrafik-løsninger mm.**

13.05.16-G01-76-24

### **Resume**

Med denne sag får udvalget en gennemgang af de forskellige former for transport, der tilbydes af FynBus i form af flextrafik og fra Odense Kommune i regi af Mobil i Odense.

Klima- og Miljøudvalget bad forvaltningen om en gennemgang af emnet i forbindelse med udvalgs mødet den 24. september 2024.

FynBus deltager i mødet med en gennemgang af forskellige flextrafik-løsninger, herunder teletaxa-løsninger, som FynBus varetager for Odense Kommune.

Information om flextrafik-løsningerne i Odense og på Fyn kan findes her: [Flextrafik \(fynbus.dk\)](https://www.fynbus.dk).

På mødet får udvalget ligeledes en gennemgang af de forskellige transporttilbud, der ydes gennem Odense Kommune. Transporttilbudene omfatter bl.a. visiteret kørsel til genoptræning eller beskyttet beskæftigelse.

Udvalget vil blive præsenteret for kørselsordningerne samt leverandøraftaler på området. Udvalget bliver hertil præsenteret for mulige grønne udviklingstiltag på området.

### **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## **Punkt 8: D-sag: Aktuelle sager**

01.30.00-G01-137-23

### **Resume**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Abdirashid Abdi deltog ikke i behandlingen af dette punkt.