

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 26-08-2025**

**Mødedato** Tirsdag d. 26. august 2025 kl. 08:30

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

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Mere og bedre cykelparkering i bymidten.....	4
Principper og administrationsgrundlag for Grøn Pulje.....	9
Lukket: Køb af ejendom.....	14
B-sag: Ny model for åben flextrafik i Odense Kommune.....	15
B-sag: Spildevandsplan 2025.....	20
B-sag: Endelig vedtagelse af tillæg til spildevandsplanen - Kloakering af fem kolonihaveområder...	24
Lukket: B-sag: Atomkraft – Indledende afklaring af små modulære reaktorer som en del af Odenses	26
Lukket: C-sag: Byudstyr på busstoppesteder i Odense Kommune.....	27
D-sag: Status på Klimahandleplan 2025.....	28
D-sag: Status på Grøn Mobilitetsplan.....	41
D-sag: Orientering om status på skov-, natur og vådområdeprojekter.....	51
D-sag: Aktuelle sager.....	54

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A26-12-24

## **Sagsresumé**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalget den 26. august 2025.

## **Indstilling**

**Klima- og Miljøudvalget** godkender dagsordenen.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## Punkt 2: Mere og bedre cykelparkering i bymidten

05.04.00-G01-16-23

### Sagsresumé

Denne sag handler om at forbedre cykelparkeringen i Odense bymidte for at understøtte grøn mobilitet og gøre det lettere at vælge cyklen som transportmiddel.

Odense Byråd har med den grønne mobilitetsplan en ambition om flere cyklister og gående i bymidten. Forvaltningen vurderer, at der er behov for op mod 50 % flere cykelparkeringspladser, svarende til ca. 1.000 cykelparkeringspladser. Det gælder både almindelige cykelstativer og aflåste faciliteter, som gør det muligt parkere sin cykel sikkert, uden bekymring for tyveri.

Samtidig skal cyklerne parkeres hensigtsmæssigt, så de ikke spærrer for fx fodgængere eller forhindrer udeservering. I dag er der for få stativer, og det skaber flere steder gener i bybilledet.

By- og Kulturudvalget og Klima- og Miljøudvalget skal tage stilling til første etape af projektet. Klima- og Miljøudvalget har ansvar for den overordnede planlægning af mobilitet i Odense, imens By- og Kulturudvalget har ansvar for trafiksikkerhed, offentlige veje samt kommunens bygge- og anlægsopgaver.

Før anlægsarbejdet kan sættes i gang, skal der flyttes midler fra Klima- og Miljøudvalget til By- og Kulturudvalget. Sagen forelægges derfor også byrådet, som har kompetencen til at flytte midler mellem udvalgene.

### Effekt

#### En klima- og miljøvenlig storby

Mere cykelparkering i Odense skal understøtte, at Odense er en grøn storby med plads til mange cyklister. Gode rammer for cykelparkering skal bidrage til at flere vælger at cykle og dermed gøre Odense mere klima- og miljøvenlig.

#### En storby i vækst

Mere cykelparkering i Odense skal understøtte ambitionerne om en storby i vækst ved at give plads i gågaden til mange besøgende og derigennem også bidrage til at skabe en mere levende og grøn bymidte.

#### Et sundere Odense

Ved at etablere mere cykelparkering, herunder også aflåst cykelparkering forbedres mulighederne for at placere fx en dyr elcykel sikkert. Det skal fremme cyklisme og dermed aktiv transport, hvilket bidrager til fysisk aktivitet til fordel for sundheden hos den enkelte.

### Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen** indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender indstillingspunkt 1.

Under forudsætning af at byrådet godkender indstillingspunkt 1, indstiller **Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen** herudover til respektive udvalg, at udvalgene godkender indstillingspunkt 2. Endvidere indstiller **Klima- og Miljøforvaltningen**, at **Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingspunkt 3. Hertil indstiller **By- og Kulturforvaltningen** til, at **By- og Kulturudvalget** godkender indstillingspunkt 4.

1. Der flyttes 3,0 mio. kr. i 2025 fra pulje til kommende åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn mobilitetsplan KMF" under Klima- og Miljøudvalget til anlægsbevillingen "Grøn mobilitetsplan BKF" under By- og Kulturudvalget i 2025 til Flere og mere cykelparkeringsmuligheder i bymidten. Midlerne frigives og stilles til rådighed for By- og Kulturudvalget.
2. Forvaltningerne går i gang med første etape af projektet, "Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder", som beskrevet i sagen.
3. Der prioriteres 0,5 mio. kr. i 2025 på # 3 "Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder", anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan KMU" under Klima- og Miljøudvalget. Beløbet finansieres med midler fra anlægsbevillingen "Cykelparkering i bymidten" under Klima- og Miljøudvalget i 2025.
4. By- og Kulturforvaltningen bemyndiges til at nedlægge ca. 6 p-båse i Gråbrødre P-hus med henblik på etablering af aflåst cykelparkering.

### Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** anbefaler indstillingspunkt 1 og godkender indstillingens punkt 2 og 3.

### Sagsfremstilling

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget har de seneste år igangsat en række indsats i arbejdet mod at skabe en grøn og cykelvenlig bymidte i Odense.

Med denne sag anbefaler forvaltningerne, at Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget sætter første etape af et projekt, der skal forbedre cykelparkering i bymidten i gang. Byrådet skal tage stilling til overflytning af anlægsmidler fra Klima- og Miljøudvalget til By- og Kulturudvalget til finansiering af anlægsudgifter til projektet.

Projektet er en del af grøn mobilitetsplan og har til formål at gøre bymidten klar til fremtiden og de krav en grøn storby stiller til cykelparkering. Forbedring af cykelparkering skal bidrage til, at flere vælger cyklen i Odense.

**Behovet for udvikling af cykelparkering i Odense**

Behovet for at forbedre cykelparkering i Odense har afsættelse i de udfordringer og begrænsninger, der er ved cykelparkeringen i bymidten i dag og de behov, der kan forventes i fremtiden i takt med at byen udvikles mod flere cyklister og flere besøgende.

Udfordringerne i dag er bl.a., at der ikke er nok cykelparkering ved bymidtens ankomststeder, og at eksisterende cykelparkering flere steder gør det svært at komme forbi med fx med en rollator eller barnevogn og begrænser muligheder for udeservering eller vareudstilling. Samtidig mangler der mulighed for at parkere sin cykel sikkert i bymidten. I dag er der kun aflåst cykelparkering ved Odense Banegård og kapaciteten er her fuldt udnyttet.

Erfaring viser, at for at cykelparkering skal fremstå attraktivt, så skal der være ca. 25 % ledig kapacitet ved stativer. I bymidten er der ca. 2.000 cykelstativer. Cykeltælling i 2024 viste, at der står ca. 1.800-1.900 cykler i samme område. Så kapaciteten er næsten opbrugt. Herudover er udfordringen også, at den nuværende ledige kapacitet ikke er der, hvor der er størst behov for ekstra cykelparkering.

Hertil skal lægges, at Odense Kommune også har en målsætning om, at der skal bo og færdes 25 % flere i bymidten. Med projektet +5000 skal der skabes 5000 nye boliger, heraf 3000 inden for Ring 1. Denne udvikling vil løbende skabe behov for mere cykelparkering i Odense.

Det er forvaltningernes vurdering, at der er behov for ca. 50 % mere cykelparkering i bymidten. Det svarer til ca. 1.000 ekstra cykelstativer.

Samtidig er cykelparkeringen i Odense endnu ikke målrettet til at imødekomme de forskelligartede behov hos byens cyklister. Nogle skal fx kun parkere kort tid for at handle i en butik, imens andre parkerer cyklen en hel arbejdsdag. Andre cyklister har et særligt behov for høj sikkerhed og aflåst parkering, fx fordi cyklen skal parkeres over flere dage eller fordi cyklisten ønsker ekstra sikkerhed.

### Billede 1 og 2: Eksempler på cykelparkeringer i bymidtens gader



Billede 3-5: Eksempler på cykelparkering målrettet forskellige behov

Korttidsparkering i gågaden	En-dagsparkering fx i sidegader til gågaden	Langtidsparkering i aflukkede konstruktioner (sikker parkering)
		

### Igangsætning: Etape 1 i arbejdet mod flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder

Forvaltningerne anbefaler, at udvalgene igangsætter første etape i arbejdet med udvikling af fremtiden cykelparkering i Odense med følgende indsats:

- Etablering af mere cykelparkering ved cyklisternes ankomststeder til bymidten.
- Omdannelser af cykelparkering i gågaderne, hvor de udfordrer plads til butiks- og byliv.
- Etablering af aflåst, sikker cykelparkering i Gråbrødre P-hus.
- Kampanje omkring parkeringshenvisning for cyklister.
- Udvikling og kvalificering af principper for cykelparkering.

Indsatserne har til formål at imødegå udfordringer med cykelparkering bymidten i dag og samtidig udvikle cykelparkeringen, så den i højere grad kan imødekomme fremtidige behov i en grøn storby med mange besøgende. I arbejdet indtænkes både behovet for mere og bedre cykelparkering, men også andre forhold, såsom den stigende brug af ladcykler.

Nedenfor beskrives de foreløbige forventninger til det arbejde og de indsats, der igangsættes med sagen.

#### Inddragelse af aktører og erhvervsdrivende i bymidten

Et centralt fokus i arbejdet med cykelparkering er at skabe gode vilkår for byens erhvervsdrivende og de butikker og restauranter, der driver forretning i bymidten. Målet er, at butikker og restauranter oplever, at cykelparkeringen ved gågaderne er indrettet, så den tilgodeser deres behov for fx udeservering og vareudstilling og samtidig understøtter, at cyklerne ikke parkeres, hvor der ikke er plads til dem.

Arbejdet med udvikling af cykelparkeringen i bymidten vil derfor blive tilrettelagt i tæt dialog med aktører og erhvervsdrivende i bymidten, særligt Cityforeningen. Det gælder særligt det nævnte arbejde med etablering af mere cykelparkering ved ankomststeder til bymidten, såvel som arbejdet med at omdanne cykelparkering, de steder, hvor erhvervsdrivende oplever, at cykelparkeringen ikke skaber gode rammer for bylivet.

Indsætterne i projektet videreudvikles, justeres og kvalificeres med afsæt i den kommende dialog med byens aktører og i takt med at projektet skrider frem.

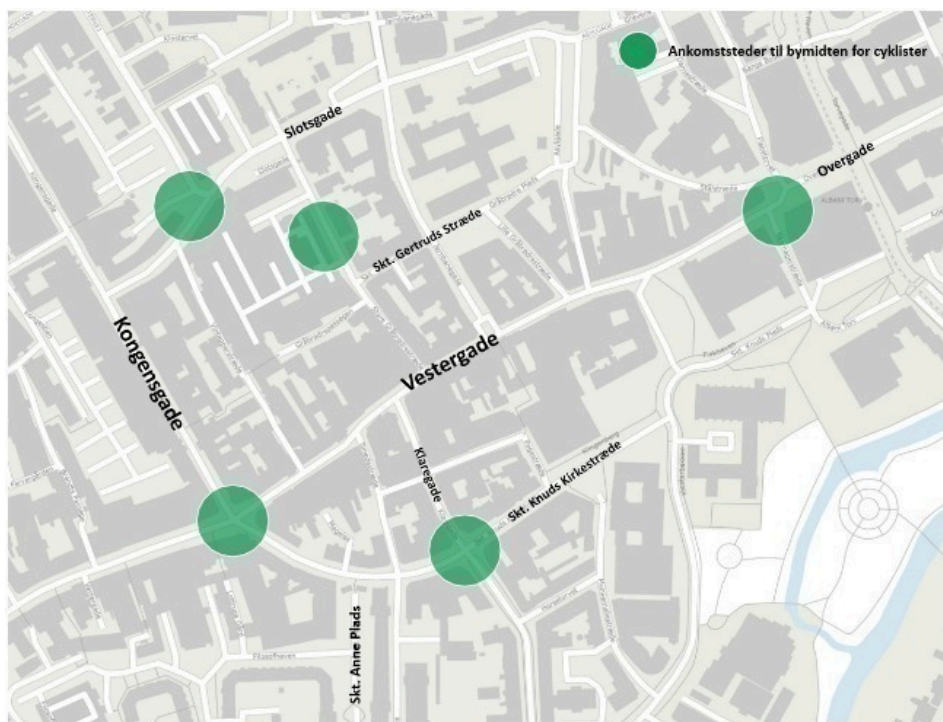
#### Etablering af mere cykelparkering ved cyklisternes ankomststeder til bymidten

Klima- og Miljøforvaltningen forventer allerede i efteråret at opstarte arbejdet med etablering af mere cykelparkering ved cyklisternes ankomststeder til bymidten.

Her er en af de første lokationer forvaltningen forventer at fokusere på Mageløs. Mageløs er et ankomststed til bymidten, når man kommer syd fra på cykel. Men cykelparkeringen er ikke tilstrækkelig i dag. Derfor er det foreløbigt ambitionen at etablere op mod 50 cykelstativer mere end dem der er i dag. Før etableringen vil forvaltningerne gå i dialog med de erhvervsdrivende for at sikre, at cykelparkering tager højde for de konkrete behov og ønsker i området. Hertil vil forvaltningen i arbejdet indtænke, hvordan indretningen af cykelparkeringen bedst tilgodeser de forskellige behov for cykelparkering, herunder fx cykelparkering til ladcykler.

Herudover vil Klima- og Miljøforvaltningen i det videre arbejde afdække behovet for at opstille cykelparkering på andre typiske ankomststeder for cyklister i bymidten.

Billede 6: Kort der viser fem typiske ankomststeder for cyklister omkring de centrale to butiksgader Kongensgade og Vestergade



#### Omdannelser af cykelparkering i gågaderne

Som led i første etape vil forvaltningerne afdække, hvor cykelparkeringen bør flyttes for at skabe de bedste rammer for byens liv i gågaderne, herunder butiksliv og cafélivet.

Det skal ske i dialog med erhvervslivet og byens aktører, så cykelstativer fjernes de steder i gågaderne, hvor den forhindrer fx udeservering eller anden form for bylivsaktivitets drevet af byens erhverv.

I områder, hvor der ikke er tilstrækkelig cykelparkering i nærheden, kan cykelparkeringen flyttes til en bedre placering i nærheden. Et eksempel på cykelparkering, som forvaltningerne vil undersøge, om der er mulighed for at flytte, er cykelparkeringen i den nordlige del af Klaregade.

#### Kampagne omkring parkeringshenvisning for cyklister

Som del af projektet vil Klima- og Miljøforvaltningen tilrettelægge en kampagne, der informerer om cykelparkeringsmulighederne i byen. Kampagnen skal understøtte, at cyklisterne er opmærksomme på, hvor der er cykelparkering i byen og nudge til, at cyklister stiller cyklen på de placeringer, der er indrettet og egnede til parkering af cykler.

#### Etablering af aflåst, sikker cykelparkering

Etablering af aflåst cykelparkering er en central del af første etape og udvikling af cykelparkeringen i Odense mod behovene i en grøn storby. Den eneste aflåste cykelparkering i bymidten i dag er ved Odense Banegård, og her er kapaciteten brugt op. Forvaltningerne har derfor undersøgt forskellige mulige lokationer med henblik på at etablere aflåst cykelparkering i bymidten, så besøgende fremover vil få mulighed for at parkere deres cykel sikkert i bymidten.

I 2024 blev det således besluttet, at forvaltningerne som del af omdannelsen af Odense Slot p-plads skulle arbejde mod etablering af indhegnet cykelparkering på Odense Slot p-plads og ansøge fredningsnævnet om dispensation hertil. I arbejdet mod denne løsning har forvaltningerne dog kunne konkludere, at anlægsomkostninger ved aflåst cykelparkering ved Slottet estimeres at være omfattende og derfor anbefaler forvaltningen, at der etableres aflåst cykelparkering andre steder i bymidten i stedet.

Med denne sag lægges, der således op til, at der etableres aflåst cykelparkering i Gråbrødre P-hus. Gråbrødre P-hus er med sin centrale placering tæt på gågaden en oplagt placering for etablering af aflåst cykelparkering. Samtidig vurderes det at være relativt enkelt at omdanne en del af stueetagen i p-huset til aflukket område til cykelparkering med egen adgang via rampe.

Ved at benytte eksisterende rammer i p-huset udnyttes pladsen i bymidten samtidig effektivt. De 6 nordligste p-pladser i stueetagen vil være et oplagt sted at etablere aflåst cykelparkering, og det vurderes, at her vil kunne skabes ca. 150 sikre pladser til cykelparkering. Det er i den forbindelse forvaltningernes vurdering, at de 6 udpegede parkeringspladser er de mest egnede pladser til cykelparkering. Det handler særligt om sikkerheden for cyklisterne, når de færdes i p-huset, da er ramperne til niveauerne over stueetagen og udformningen af p-huset generelt ikke lavet på en måde, der tager hensyn til trafikikkerhed for cyklister. I forlængelse heraf er det også forvaltningernes vurdering, at cykelparkering andre steder end i stueetagen ikke vil være attraktive pladser for de fleste cyklister. Forvaltningerne vurderer ligeledes, at der med omdannelsen af de 6 bil parkeringspladser fortsat vil være rigelig ledig parkeringskapacitet for biler i p-huset. Derfor vurderes omdannelsen af disse 6 pladser ikke at gå ud over parkeringsforholdene for biler i bymidten.

Etablering af aflåst cykelparkering i Grå Brødre P-hus forudsætter, at der nedlægges p-pladser i p-huset, så de i stedet kan anvendes til cykelparkering. Med sagen indstilles derfor til, at By- og Kulturudvalget godkender, at der nedlægges ca. 6 p-pladser i p-huset for at muliggøre etableringen af cykelparkering i Gråbrødre p-hus.

Der er i alt 186 parkeringspladser i parkeringshuset med en max belægningsgrad på ca. 75 % og en årlig indtægt fra de kommunale pladser i parkeringshuset på 5,5 mio. kr. Nedlæggelse af 6 parkeringspladser i p-huset, vil betyde en nedgang i parkeringsindtægter, forventeligt i størrelsesordenen 0,2 mio. kr. pr. år.

#### Udvikling og kvalificering af principper for cykelparkering

Parallelt med arbejdet med de øvrige tiltag vil Klima- og Miljøforvaltningen udvikle og kvalificere principper for, hvordan cykelparkeringen i Odense udbygges og udvikles de kommende år. Hensigten er at have et arbejdsredskab, der beskriver, hvilke overvejelser der er relevante, når der etableres ny cykelparkering eller fjernes eksisterende cykelparkering. Det skal skabe en god kobling mellem cykelparkeringen i Odense og de overordnede mål, som følger af Bystrategien.

På længere sigt er det hensigten, at erfaringerne fra de første tiltag skal danne grundlag for yderligere udbygning og tilpasning af cykelparkeringen i Odense med en senere igangsætning af yderligere etaper.

#### Budget til 1. etape i projekt mere og mere sikker cykelparkering

Forvaltningerne vurderer, at der er behov for et samlet budget på 3,5 mio. kr. til at gennemføre tiltagene i 1. etape af projektet med mere og mere sikker cykelparkering.

Heraf skal ca. 3,0 mio. kr. finansiere udgifter til selve anlægsarbejdet, der skal etablere cykelparkeringen, herunder den aflåste. Det er den andel af budgettet, der med sagen flyttes fra Klima- og Miljøudvalgets anlægsbevilling til Grøn Mobilitetsplan til anlægsbevillingen under By- og Kulturudvalget.

Hertil afsættes 0,5 mio. kr. under Klima- og Miljøudvalget, der skal dække udgifter til bl.a. rådgivning i forbindelse med etablering af mere cykelparkering i byen, herunder aflåst cykelparkering samt udgifter til kampagne og kommunikation om cykelparkeringen i byen.

I budgettet på i alt 3,5 mio. kr., indgår 0,5 mio. kr., der tidligere er afsat til etablering af mere cykelparkering i bymidten, imens der afsættes 3,0 mio. kr. yderligere til de nye indsatser, der lægges op til med sagen, herunder bl.a. etablering af aflåst cykelparkering i p-huset.

#### Videre proces

Hvis indstillingerne godkendes, forventes indsatserne gennemført løbende i både 2025 og 2026.

Første skridt for etablering af mere cykelparkering eller eventuel omdannelse af eksisterende cykelparkering er dialog med aktørerne.

På længere sigt er det hensigten, at erfaringerne fra de første tiltag skal danne grundlag for yderligere udbygning og tilpasning af cykelparkeringen i Odense med en senere igangsætning af yderligere etaper.

## Økonomi

Der flyttes i alt 3,0 mio. kr. til anlægsbevillingen Grøn Mobilitetsplan under By- og Kulturudvalget i 2025 fra anlægsbevillingen til Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget.

Sagen har ingen konsekvenser for Odense Kommunes kassebeholdning.

*Tabel 1: Overblik over overførsel mellem Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget*

I hele kr.	Styrets rådg.	Udvalg	2025	T alt
#3 - "Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder" under anlægsrammen Grøn mobilitetsplan BKU	Anlæg	BKU	3.000.000	<b>3.000.000</b>
#3 - "Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder" under anlægsrammen Grøn mobilitetsplan KMU	Anlæg	KMU	500.000	<b>500.000</b>
#58 - "Pulje til kommende åbningstræk" under anlægsrammen Grøn Mobilitetsplan KMU	Anlæg	KMU	-3.024.355	<b>-3.024.355</b>
Anlægsrammen "Cykelparkering i bymidten"	Anlæg	KMU	-475.645	<b>-475.645</b>
<b>T alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>

Note til tabel: + =indtægter, - = udgifter

Med sagen prioriteres i alt 3,5 mio. kr. til cykelparkering.

Der afsættes 3,0 mio. kr. til projektet på #3 - "Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder", under By- og Kulturudvalget. Beløbet finansieres med midler fra #58 - "Pulje til kommende åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan" under Klima- og Miljøudvalget.

Hertil afsættes 0,5 mio. kr. til projektet på #3 - "Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder", anlægsbevillingen Grøn Mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget. De 0,5 mio. kr. finansieres i 2025 med restbudgettet fra anlægsbevillingen "Cykelparkering i bymidten" under Klima- og Miljøudvalget.

Projektet vil medføre en afledt drift på 300.000 kr. pr. år, der finansieres via den afsatte ramme til Grøn mobilitetsplan under Klima- og Miljøudvalget.

Med nuværende parkeringstakster i Gråbrødre P-hus, forventes der en årlig nedgang i omsætningen på ca. 180.000 kr. for nedlæggelsen af de 6 parkeringsbåse. Den årlige omsætning for parkeringshuset er på ca. 5,5 mio. kr. Det samlede budget for parkeringsområdet forventes fortsat at balancere efter nedlæggelsen af parkeringspladserne.

# Punkt 3: Principper og administrationsgrundlag for Grøn Pulje

01.00.00-G01-9-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om, hvordan Odense Kommune fremover skal forvalte og tildele midler fra Grøn Pulje til lokale formål i områder påvirket af vedvarende energianlæg. Puljen er lovpligtig og finansieres af bidrag fra energianlæg ved nettilslutning. Med fire solenergianlæg forventes puljen at udgøre ca. 28,6 mio. kr., som skal støtte lokale initiativer.

Lovgivningen giver kommunen brede rammer for tildeling, men midlerne skal primært gavne lokale foreninger og grupper. Ubrugte midler overgår til staten efter fem år, hvilket kræver strategisk forvaltning. Støtte fra Grøn Pulje er ofte afgørende for lokal opbakning til VE-projekter, og en klar model for tildeling kan fremme den grønne omstilling.

Odense Kommune har endnu ikke et formel forvaltningsgrundlag for Grøn Pulje. By- og Kulturforvaltningen og Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler at etablere et administrationsgrundlag baseret på tre principper: støtte til lokale formål med værdi, tildeling til nærområder, og projekter med stærk lokal forankring. Der foreslås også afsat midler til en personaleressource, der kan hjælpe lokale aktører fra idé til realisering.

By- og Kulturforvaltningen forestår i forbindelse med udvikling og planlægningen af vedvarende energianlæg dialogen med dels udviklere og dels med lokalsamfundet og organisationer om den bedst mulige lokal tilpasning af projekterne. Klima- og Miljøforvaltningen forestår dialog med udviklerne omkring miljøvurdering og -tilladelse omkring projekterne.

## Effekt

### En storby med blandede og velfungerende bydele

Tildeling af økonomiske midler fra Grøn Pulje kan bidrage til at realisere borgernære initiativer og ønsker, der kan løfte og styrke livet i de enkelte lokalområder. Midlerne kan derfor gøres til et aktiv, der fastholder lokal identitet og livskvalitet i mindre lokalområder.

### En storby i vækst

Tildeling af økonomiske midler fra Grøn Pulje kan understøtte lokalområdernes positive udvikling og vækst gennem initiativer, aktiviteter og faciliteter, der fremmer bosætning i mindre befolkede områder udenfor byen.

### Byudvikling med kvalitet

Tildeling af økonomiske midler fra Grøn Pulje kan bidrage til kvalitet i den lokale udvikling gennem tilførsel af midler, som det enkelte lokalområde ellers svært ville kunne rejse til områdets udvikling.

### En klima- og miljøvenlig storby

Gennem princippet om primært at støtte lokale initiativer i de områder, der umiddelbart vil blive berørt af etableringen af vedvarende energianlæg, bidrager Odense Kommune til en grøn omstilling, som har en større lokal bæredygtighed og positiv forankring.

## Indstilling

**By- og Kulturforvaltningen** og **Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender indstillingspunkt 1 og 2. Under forudsætning af byrådets godkendelse indstiller **By- og Kulturforvaltningen**, at **By- og Kulturudvalget** godkender indstillingspunkt 3:

1. Grøn Pulje forankres i By- og Kulturvalget.
2. By- og Kulturforvaltningen udarbejder et formelt administrationsgrundlag for Grøn Pulje, der følger de i sagen anbefalede principper.
3. By- og Kulturforvaltningen indstiller til udvalget, at der allokeres 0,8 mio. kr. fordelt med 0,3 mio. kr. i 2025 og 0,5 mio.kr. i 2026 til en tidsbegrænset projektansættelse til at dække den i sagen nævnte interessevaretagelse.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler indstillingen.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Etablering af store vedvarende energianlæg som solcelleparker og vindmøller kan påvirke de nærliggende lokalområder betydeligt. Både energiselskaber og myndigheder anerkender denne påvirkning og de lokale forventninger om kompensation - både til enkeltpersoner og til hele lokalsamfundet. Derfor indeholder lov om fremme af vedvarende energi (VE-loven) bestemmelser om individuel kompensation til naboer og lodsejere, som bliver direkte berørt. Disse kompensationer administreres af staten. Når det gælder kollektiv kompensation til lokalområderne, er reglerne blevet skærpet, og ansvaret ligger nu hos kommunerne gennem forvaltningen af Grøn Pulje.

I forbindelse med udvikling og planlægning for vedvarende energianlæg, har Klima- og Miljøforvaltningen en tæt dialog med projektudvikler omkring miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete VE-projekt og er myndighed for udstedelsen af tilladelser i henhold til miljølovgivningen til realisering af det konkrete projekt. By- og Kulturforvaltningen har en tæt dialog med såvel projektudvikler som med lokale borgere og organisationer omkring udformning og afgrænsning af det konkrete projekt og tilvejebringer det nødvendige plangrundlag for projektet i form af et kommuneplantillæg og en lokalplan med de respektive miljøvurderinger af planen. I kraft af By- og Kulturforvaltningens tætte dialog med alle parter i projekterne vurderes det i begge forvaltninger relevant, at forvaltning af Grøn Pulje forankres i By- og Kulturforvaltningen.

Samtaler om kollektiv økonomisk kompensation i forbindelse med VE-anlæg er blevet en vigtig del af den tidlige dialog med borgerne i planlægningsfasen. Denne tidlige dialog er også et centralt element i kommunens sektorplan for vedvarende energi. Her er målet, at midler fra Grøn Pulje ikke kun skal fungere som kompensation, men også bidrage til at skabe lokal merværdi i de berørte områder.

By- og Kulturforvaltningen har allerede taget initiativ til en opsøgende dialog med borgerne i Allesø og Brændekilde i forbindelse med nye solenergi projekter. I den forbindelse oplever forvaltningen stor interesse for, hvilke muligheder Grøn Pulje kan åbne. Odense Kommune har dog endnu ikke fastlagt retningslinjer for, hvordan midlerne skal fordeles, eller hvilke kriterier der skal gælde. Derfor kan By- og Kulturforvaltningen på nuværende tidspunkt ikke føre en konkret dialog om anvendelsen af midlerne, da det stadig er uklart, i hvilket omfang de kan bruges til lokale initiativer.

By- og Kulturforvaltningen vurderer sammen med Klima- og Miljøforvaltningen, at der er et presserende behov for at vedtage overordnede principper for tildeling af midler fra Grøn Pulje i henhold til VE-lovens bestemmelser. Det vil gøre det muligt at føre en konstruktiv dialog med lokalområderne om realisering af vedvarende energiprojekter.

### Lovgrundlag

VE-loven fastsætter, at opstillere af vedvarende energianlæg som solcelleparker og vindmøller skal indbetale et beløb til en Grøn Pulje, som administreres af den kommune, hvor anlægget opstilles. Formålet med puljen er at give kommunen mulighed for at støtte lokale eller almenyttige formål som kompensation for de gener, som energianlæggene kan medføre for nærområdet. Loven angiver ikke præcist, hvordan de berørte lokalområder skal afgrænses. I 2024 blev VE-loven ændret, så den lovpligtige indbetaling til Grøn Pulje fra solenergianlæg steg fra 40.000 kr. til 125.000 kr. pr. tilsluttet MW. Samtidig blev det besluttet, at disse indbetalinger skulle erstatte de tidligere frivillige kollektive kompensationer fra opstillere til lokalsamfund. Målet med ændringen var at skabe mere ensartede og gennemsigtige kompensationsforhold for lokalområderne.

Loven og den tilhørende bekendtgørelse giver kommunerne pligt til at fastsætte egne kriterier for, hvem der kan søge midler fra Grøn Pulje, og hvilke formål der kan støttes. Det kan være foreninger, grupper eller enkeltpersoner i kommunen. Kommunalbestyrelsen skal i henhold til VE-loven vedtage retningslinjer for ansøgningsproceduren, herunder oplysninger om puljens størrelse, ansøgningsfrister, krav til ansøgningens indhold og prioritering af projekter. Kommunen skal herefter invitere relevante aktører til at søge midler. På baggrund af ansøgningerne træffer kommunen beslutning om, hvilke projekter der får støtte.

Kommunen må bruge op til 8 % af de indbetalte midler til administration af puljen, herunder til at håndtere ansøgninger og udbetalinger. Hvis kommunen ikke har anvendt midlerne senest fem år efter indbetalingen, skal de overføres til staten, medmindre beløbet er under 10.000 kr. For at sikre gennemsigtighed, skal kommunen offentliggøre oplysninger om

tildelte tilskud. Såfremt midlerne vedrørende det enkelte projekt ikke fordeles senest fem år efter indbetaling, tilfalder midlerne statskassen.

Forvaltningerne vurderer, at der bør udarbejdes og vedtages et formelt administrationsgrundlag for Grøn Pulje, så kommunen kan leve op til lovens krav og sikre en klar og retfærdig fordeling af midlerne.

### Grøn pulje for aktuelle projekter

Der er allerede etableret to solenergianlæg i Odense Kommune. Der er modtaget indbetalinger til Grøn Pulje vedrørende disse anlæg, men midlerne er ikke disponeret.

Samtidig er planprocessen indledt for to yderligere solenergianlæg.

Med de lovbestemte indbetalinger til Grøn Pulje på 125.000 kr. pr. tilsluttet MW, kan Grøn Pulje for de aktuelle solenergi projekter i Odense Kommune nå op på et samlet beløb på ca. 28,6 mio. kr. De enkelte projekters andel af Grøn Pulje fordeler sig således:

**Tablet over projekternes størrelser og andele i Grøn Pulje**

Solenergi projekt	Anlæggets effekt	Indbetaling til Grøn Pulje
Fraugde	Tilsluttet effekt på 60 MW	7,5 mio. kr.
Højby	Tilsluttet effekt på 25 MW	1 mio. kr.*
Brændekilde	Forventet tilsluttet effekt 56 MW	7 mio. kr.
Allesø	Forventet tilsluttet effekt på 105 MW	13,1 mio. kr.

*\* Beløbets relativt lille størrelse er betinget af, at anlægget er tilsluttet før ændring af lovgivningen 1. juli 2024. Tilslutningen af anlægget før 1. juli 2024 betyder samtidig, at bidraget til Grøn Pulje skal uddeles inden tre år fra indbetalingen. (1. juli 2026).*

Det skal understreges, at midlerne kun vil komme til udbetaling, hvis projekterne realiseres fuldt. De angivne beløb forventes at være de maksimale bidrag.

Eventuelle senere VE-anlæg vil være omfattet af de samme krav om udviklers lovpligtige indbetaling af midler til Grøn Pulje. Dette gælder eksempelvis ved udskiftning af eksisterende vindmøller, hvor den pligtige indbetaling vil udgøre 313.000 kr. pr. tilsluttet MW.

### Principper for et administrationsgrundlag for Grøn Pulje i Odense Kommune

Grøn Pulje er i øjeblikket ikke politisk eller administrativt forankret i Odense Kommune. For at leve op til kravene i VE-loven og bekendtgørelsen om Grøn Pulje vurderer forvaltningerne, at opgaven bør forankres formelt i de relevante politiske udvalg og i forvaltningerne gennem udarbejdelsen af et administrationsgrundlag. I dag nævnes Grøn Pulje i kommunens sektorplan for vedvarende energi som et element i arbejdet med lokal opbakning til energianlæg, men planen indeholder ikke konkrete retningslinjer for, hvordan puljen skal forvaltes. Flere kommuner har valgt at placere ansvaret i det udvalg, der arbejder med planlægning af vedvarende energi, da det typisk er her, dialogen med både udviklere og borgere foregår. Forvaltningerne anbefaler, at opgaven i Odense Kommune forankres i By- og Kulturudvalget, da det vil sikre tæt kontakt til både projekternes realisering og til andre lokale initiativer, herunder på kulturområdet. De administrative opgaver foreslås placeret i By- og Kulturforvaltningen, som i forvejen varetager dialogen med opstillere, koordinerer med myndigheder og inddrager borgere i planprocessen.

Forvaltningerne anbefaler et forslag til administrationsgrundlag for Grøn Pulje, der bygger på følgende tre principper:

#### Princip 1: Prioritering af midler til lokale formål

Lovgivningen fastsætter ikke entydigt, at midler fra Grøn Pulje skal anvendes til lokale formål, eller i hvilket omfang de kan tildeles generelle initiativer i kommunen. Det er imidlertid lovens intention, at midlerne fra Grøn Pulje primært skal tildeles tiltag hos de nærmestboende borgere til et vedvarende energianlæg. Herefter kan midler tildeles andre tiltag i kommunen.

Det er By- og Kulturforvaltningens og Klima- og Miljøforvaltningens erfaring, at der er en forventning i de nærmeste lokalområder og blandt udviklerne om, at midlerne primært skal tildeles nære lokale formål. Det er forvaltningernes vurdering, at en tildeling af midler til helt lokale formål, dels kan øge den lokale accept af vedvarende energianlæg og dels kan bidrage til en positiv udvikling i de berørte lokalområder. Flere projekter i andre kommuner viser, at der kan opnås betydelige merværdier ved at støtte tiltag i de nærmeste lokalområder - eventuelt i tilknytning til parallelle indsatser i området.

Det er på baggrund af dette By- og Kulturforvaltningens og Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at kommunens administrationsgrundlag bør tage udgangspunkt i følgende fordeling:

- Op til 80 % af midlerne i Grøn Pulje prioriteres til lokale tiltag i de berørte lokalområder.
- Mindst 12 % af midlerne kan tildeles øvrige tiltag i kommunen, der understøtter de vedtagne formål.
- 8 % af midlerne allokeres til administrative formål og til projektvejledning, som beskrevet nedenfor.

### **Princip 2: Afgrænsning af lokalområdet og ansøgningsberettigede**

Lovgivningen fastsætter ikke entydigt, hvordan det berørte lokalområde i forbindelse med etablering af et vedvarende energianlæg skal afgrænses. Afgrænsningen af lokalområdet er relevant i forhold til dels den tidlige inddragelse af borgerne i processen samt i forhold til, hvilke områder man ønsker at prioritere tildeling af midler fra Grøn Pulje i.

Erfaringer fra andre tilsvarende projekter viser, at det varierer fra projekt til projekt, hvad der betragtes som det relevante lokalområdet. Herunder kan der være lokale dynamikker eller historiske tilhørsforhold, der gør sig gældende, og som går på tværs af administrative inddelinger. Det vurderes derfor som væsentligt, at der kan ske en tilpasset afgrænsning af det berørte lokalområde, der kan bidrage til en lokal accept og et positivt lokalt engagement.

Det er på denne baggrund By- og Kulturforvaltningens og Klima- og Miljøforvaltningens anbefaling, at kommunens administrationsgrundlag bør tage udgangspunkt i følgende princip for, hvilke projekter der kan støttes:

- Tildeling af midler skal som udgangspunkt gå til de berørte eller nærmest beliggende bydele ved det enkelte VE-projekt. Afgrænsningen af det berørte lokalområde fastlægges videre i forbindelse med indledning af planprocessen efter dialog med lokalsamfundene.

### **Princip 3: Afgrænsning af formål**

Lovgivningen fastsætter en række overordnede formål, som kommunen kan prioritere at støtte ved tildeling af midler fra Grøn Pulje. Loven tager udgangspunkt i, at de støttede projekter er lokalt ejede og realiseres og drives af lokale kræfter. Erfaringer fra tilsvarende projekter viser, at det vil være meget individuelt, hvilke projekter der er mulige og interessante for det enkelte lokalområde. Det er forvaltningernes vurdering, at der kan opnås betydelige synergieffekter og egentlige merværdier, hvis midlerne tildeles kollektive projekter, der kan understøtte andre lokale tiltag i det enkelte område.

Det er forvaltningernes anbefaling, at administrationsgrundlaget bør tage udgangspunkt i, at tildeling af midler prioriteres til kollektive formål med en bred og klar lokal forankring, som giver størst mulig lokal merværdi.

Formålene kan eksempelvis omfatte:

- Renovering/udbygning af lokale samlingssteder eller faciliteter til foreningsformål.
- Udbygning af infrastruktur til cykler og gående, der understøtter lokalt byliv eller forbindelser til andre bydele.
- Bistand til etablering af lokale energifællesskaber til forsyning.
- Etablering af rådgivning om energirenovering.
- Øvrige områdefornyelsesprojekter.
- Etablering af lokale, rekreative naturområder.

### **Bistand til lokale projekter**

Forvaltningerne anbefaler desuden, at kommunen i en periode på to til tre år ansætter en projektmedarbejder, som kan støtte lokale grupper med udvikling af projekter, ansøgninger og koordinering med andre støttemuligheder. Dette skal

sikre, at de lokale initiativer får den nødvendige hjælp til at realisere projekter, der kan skabe værdi i de berørte områder. Lovgivningen giver mulighed for, at 8 % af midlerne i Grøn Pulje kan anvendes til administration. Forvaltningerne anbefaler på dette grundlag, at Odense Kommune i en to- til tre-årig periode ansætter en projektmedarbejder, der kan forestå dialogen og udviklingsarbejdet sammen med lokale grupper. Det er forvaltningernes vurdering, at denne funktion med fordel vil kunne etableres i By- og Kulturforvaltningen, hvor man har erfaring med udvikling og realisering af borgernære projekter, og som forestår hovedparten af dialogen med lokalområdet og med udviklerne af solenergiprojekterne.

En tidsbegrænset stilling som aktivt opsøgende facilitator, der kan bidrage til at udvikle, fremme og realisere lokale projekter i tilknytning til de aktuelle VE-projekter, vil allerede nu forudsætte en samlet kommunal bevilling på 0,8 mio. kr. indtil udgangen af 2026

## **Økonomi**

By- og Kulturforvaltningen vurderer i samarbejde med Klima- og Miljøforvaltningen, at der er et behov for allokering af dedikerede personaleressourcer til at forestå den igangværende dialog med lokale borgere og grupper om projektudvikling omkring støtte til lokale formål fra Grøn Pulje. By- og Kulturforvaltningen ønsker at knytte en medarbejder til opgaven i en tidsbegrænset projektansættelse i 2025 og 2026.

By- og Kulturforvaltningen indstiller, at der til finansiering af en tidsbegrænset projektstilling i 2025 og 2026 frigives i alt 0,8 mio. kr. fra allerede indbetalte midler til Grøn Pulje. Dette svarer til ca. 9% af det allerede indbetalte beløb til Grøn Pulje.

Forudsat fornøden bevilling vil By- og Kulturforvaltningen senere indstille, at der til fortsat finansiering af en tidsbegrænset projektstilling i 2027 og 2028 frigives 0,8 mio. kr. fra forventet indbetalte midler til Grøn Pulje. Dette svarer til ca. 3% af det forventede indbetalte beløb til Grøn Pulje efter realisering af projekterne i Brændekilde og Allesø.

## **Punkt 4: Lukket: Køb af ejendom**

82.00.00-000-88-25

# Punkt 5: B-sag: Ny model for åben flextrafik i Odense Kommune

13.05.16-G01-27-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om at sikre en ensartet model for flextrafik på Fyn og Langeland. Formålet er at skabe et mere gennemskueligt system på tværs af kommunegrænser.

Flextrafik er kørselsordninger, der kan supplere den traditionelle kollektive trafik – særligt for borgere, der har begrænset adgang til den traditionelle kollektive trafik på grund af afstand til stoppested eller station.

Med denne sag skal udvalget træffe beslutning om tilslutningen til FynBus' nye model for åben flex, samt i hvilket omfang en byzone til en højere takst skal indføres.

Sagen er en forlængelse af sagen i Klima- og Miljøudvalget den 3. juni, hvor udvalget blev præsenteret for en fælles fynsk model for flextrafik og drøftede forskellige muligheder for at implementere modellen i Odense.

Det er forvaltningens anbefaling, at Odense Kommune indgår i denne nye fælles fynske model for åben flextrafik.

## Effekt

En klima- og miljøvenlig storby

En mere fleksibel teletaxaløsning kan understøtte den eksisterende kollektive trafik, herunder bus, letbane og tog, og sikre større mobilitet i de områder i Odense, hvor der er stor afstand til den kollektive trafik.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget;

1. Godkender FynBus' forslag til ny model for åben flex.
2. Træffer beslutning om størrelsen på byzonen.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingens punkt 1 og vælger model B "Stor byzone" (indstillingspunkt 2).

## Sagsfremstilling

Denne sag omhandler den kollektive trafik og de alternativer, der tilbydes til de borgere i Odense Kommune, som har begrænset adgang til den traditionelle kollektive trafik.

Alternativer til den traditionelle kollektive trafik varierer meget på tværs af kommuner, hvor fx prisstrukturen og serviceniveauet er forskelligt fra kommune til kommune. Det gør tilbuddet svært at gennemskue.

En ny model for den åbne flextrafik på Fyn kan sikre et ensartet system og et løft af serviceniveauet på tværs af kommunerne – og give de odenseanere, der i dag har begrænset adgang til den kollektive trafik, et reelt mobilitetstilbud, som samtidig kan sikre kobling til den øvrige kollektive trafik. Derudover giver det fynboer, der bor lige uden for Odense Kommune, mulighed for opkobling til Odense Bynet.

Tilbuddet om åben flextrafik taler samtidig direkte ind i det nationale ekspertudvalg for kollektiv trafik, som peger på, at den kollektive transport i landdistrikterne skal gøres mere attraktiv gennem en mere fleksibel og behovsstyret kollektiv trafik. Åben flex understøtter samtidig det sammenhængende transporttilbud i Odense Kommune.

Det er derfor forvaltningens anbefaling, at Odense Kommune indgår i denne nye fælles fynske model for åben flextrafik.

### FynBus' forslag til en ny model for åben flextrafik

Den nye model skal sikre et gennemskueligt system for de fleksible transportløsninger i form af åben flextrafik på tværs af alle kommuner.

Kernen i det nye koncept for den åbne flextrafik er, at brugeren ikke skal forholde sig til, at der findes forskellige flextrafikordninger, såsom Plustur og Flextur, som eksisterer i de øvrige fynske kommuner.

Brugeren kan fremsøge en rejse på Rejseplanen og får så præsenteret forskellige rejsemuligheder, som man kan vælge imellem ud fra ens præferencer. Et eksempel kunne være, at man enten kan vælge en dyrere rejse, hvor man kører med flexbil hele vejen, eller en billigere rejse, hvor flexbilen sætter en af ved et stoppested eller en station, så man kan køre videre med bus, letbane eller tog.

Lignende løsninger eksisterer allerede i både Region Nordjylland og Region Midtjylland, hvor Aalborg Kommune og Aarhus Kommuner også er en del af ordningen.

Med den nye ordning vil det fremover være samme serviceniveau og pris på tværs af kommunerne på Fyn og Langeland, ligesom det vil være muligt at rejse på tværs af kommunerne.

Det nye koncept indeholder 3 former for flextur:

- Dør-til/fra-stoppested (Flextur til eller fra eksisterende kollektiv trafik, bestilt via Rejseplanen)
- Dør-til-dør (Flextur hele vejen mellem to adresser, man selv vælger)
- Kørsel i byzone (Flextur mellem to adresser, man selv vælger – hvoraf mindst én adresse ligger i byzonen)

Hvis Odense tilslutter sig den fælles fynske ordning, vil det sikre, at alle borgere i Odense tilbydes et mobilitetstilbud, som både kan kobles op på den øvrige kollektive trafik eller transportere borgeren direkte fra A til B. Med andre ord, så vil kørsel fra adresse-til- knudepunkt og adresse-til-adresse med FynBus' flexordning kunne blive implementeret i Odense Kommune.

#### **Prissætning:**

Det er FynBus' bestyrelse der fastsætter priserne for åbne flex-rejser. Dette sker med ønsket om at gøre det nemt og billigt for brugere af den kollektive trafik at benytte flextrafik til transport til og fra busstoppesteder og stationer ("first mile / last mile"), uden at dør-til-dør-rejser kommer til at konkurrere med de øvrige transporttilbud i kommunen. Eksempler på prissætninger findes i bilag 1.

Dør-til-dør rejser er tænkt som et supplement til taxakørsel i kommunen. Forskellen på de to mobilitetsformer er, at taxa har et startgebyr (der dækker tomkørsel og ventetid) og en betaling, der er en kombination af ønsket strækning og anvendt tidsforbrug mellem de to ønskede adresser for alle passagerer, hvor der i flextrafikken betales for strækningen mellem de ønskede adresser pr. passager.

Desuden kan man med flextrafik opleve at køre omveje og at køre sammen med andre passagerer, da turene koordineres og optimeres.

Dør-til-dør rejser er et attraktivt mobilitetstilbud i områder, hvor der er utilstrækkelig taxadækning. Det er derfor vigtigt, at dør-til-dør rejserne prissættes, så de ikke udkonkurrerer taxaerhvervet i områder, hvor der er en tilstrækkelig taxadækning.

I selve Odense by er der en god taxadækning, hvilket taler for, at der ikke implementeres dør-til-dør flextrafikrejser i hele kommunen til den enhedspris, der gælder for hele Fyn - da vilkårene er anderledes i Odense, sammenlignet med de omliggende kommuner.

Dette kan løses ved at indføre en byzonetakst, der matcher prisen for en sammenlignelig taxatur og samtidig holder kommunen økonomisk skadefri. Alle kørsler med start- eller slutpunkt i byzonen afregnes efter byzonetaksten. Konkret betyder det, at man f.eks. kan køre fra Brændekilde til Holmstrup Station til almindelig takst, mens rejser fra områder uden for byzonen og ind til Odense Centrum vil blive afregnet til en højere byzonetakst.

Udvalget skal med denne sag træffe beslutning om afgrænsningen af byzonen, da dette er en central faktor i modellen for åben flextrafik i Odense. Byzonens størrelse har samtidig indflydelse på de forventede udgifter for Odense Kommune i forbindelse med tilslutningen til den nye model.

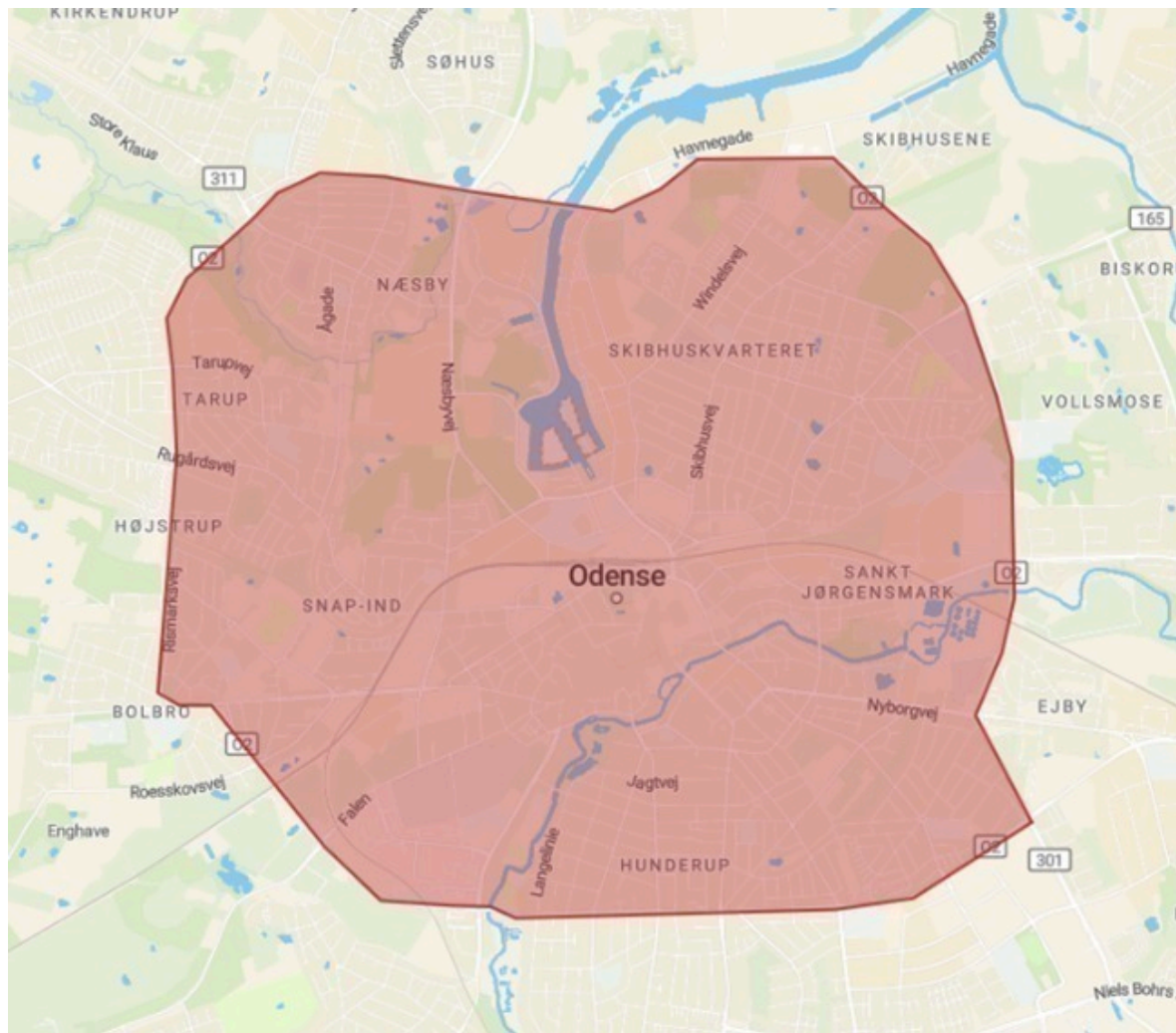
#### **To modeller for byzone:**

FynBus har to forslag til byzonens udstrækning, som er illustreret herunder på kort:

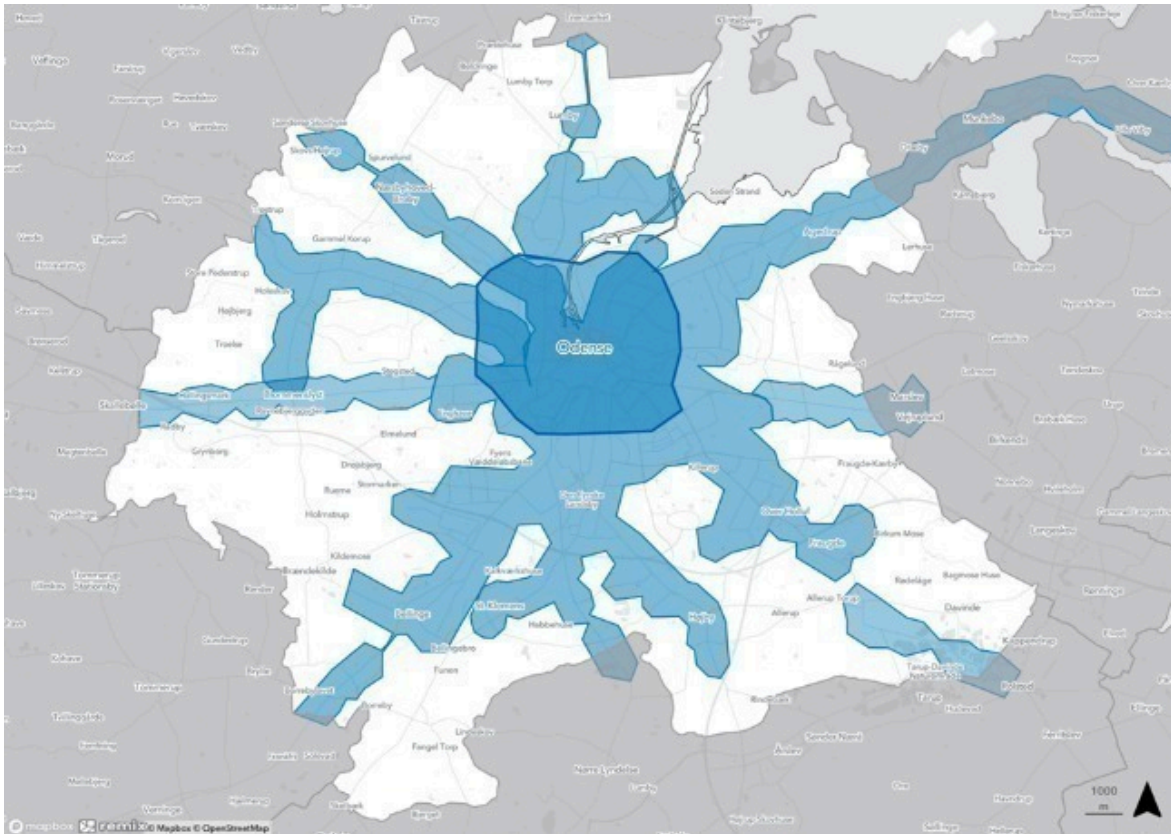
- Model A: Byzone der dækker området indenfor ring 2.

- Model B: Byzone der dækker området indenfor ring 2 og de områder i Odense, hvor der er god dækning af øvrig kollektiv trafik – såsom letbane, regionalbus, bybus og tog.

Model A:



Model B:



Model A har den klare fordel, at den er nem at kommunikere, idet byzonen svarer til ring 2. Model B understøtter i højere grad den eksisterende kollektive trafikdækning i Odense og medvirker dermed til at reducere dør-til-dør-rejser på strækninger, hvor der allerede er kollektiv trafik.

#### Forventede udgift for Odense Kommune

FynBus' administration har vurderet den forventede efterspørgsel på de to modeller og har dermed kunnet give et kvalificeret bud på en udgift for Odense Kommune ved tilslutning til modellen for åben flex.

	Antal forventede rejser	Den forventede udgift
<b>Model A – lille byzone</b>	10.000	1.285.000 kr.
<b>Model B – stor byzone</b>	4.800	600.000 kr.

Skemaet herover viser det forventede antal rejser samt den forventede udgift ved henholdsvis model A og B. Udgiften er inklusiv administrationsbidrag og passagerindtægter.

I begge modeller vil borgerne have mulighed for at bestille en dør-til-knudepunkt-rejse og dermed koble sig på den eksisterende kollektive trafik – også selvom man bor i byzone eller langs øvrig kollektiv trafik. Det er dog FynBus' vurdering, at borgerne i disse områder ikke oplever et behov for at benytte flextrafik til at dække deres transportbehov, da alternativer – som for eksempel kollektiv trafik, cykel eller gang – ofte er billigere eller gratis og ikke kræver planlægning eller forudbestilling.

Det er forvaltningens anbefaling, at Klima- og Miljøudvalget træffer beslutning om model B, da denne model bedst muligt understøtter den eksisterende kollektive trafik og samtidig er et godt mobilitetstilbud til de odenseanere, der i dag har begrænset adgang til den kollektive trafik.

#### Videre proces:

På baggrund af udvalgets beslutning giver forvaltningen en tilbagemelding til FynBus, idet den endelige beslutningskompetence er placeret hos FynBus' bestyrelse. Det forventes, at det nye koncept for åben flextrafik behandles i FynBus' bestyrelse den 26. september 2025.

På baggrund af beslutningen i FynBus' bestyrelse vil den nye model for åben flex kunne implementeres i hele Odense Kommune i januar 2026.

I forbindelse med en evt. implementering af den nye model for åben flextrafik ændres der ikke på de nuværende tilbud om Teletaxa.

## **Økonomi**

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

## **Bilag**

VS Nyt koncept for åben flextrafik

# Punkt 6: B-sag: Spildevandsplan 2025

06.00.05-P15-1-17

## Sagsresumé

Denne sag handler om revision af Odense Kommunes spildevandsplan. Spildevandsplan 2025 skal erstatte den tidligere Spildevandsplan 2011-2022 med tilhørende tillæg. Spildevandsplanen 2025 er en såkaldt rammeplan - altså en overordnet plan, der sætter retningslinjer og mål for spildevandsområdet.

I planen udlægges i alt 48 ejendomme i det åbne land til kloakering. Konkrete tiltag og projekter herudover skal fastlægges igennem tillæg til spildevandsplanen. Det kan fx være en ny renseanlægsstruktur eller tiltag overfor regnbetingede overløb.

Forslaget til Spildevandsplan 2025 forelægges Klima- og Miljøudvalget med henblik på, at spildevandsplanen offentliggøres i otte uger i henhold til spildevandsbekendtgørelsens bestemmelser. Efter endt offentliggørelse vil planen igen blive forelagt politisk med henblik på endelig vedtagelse i Odense Byråd i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Hvis byrådet godkender spildevandsplanen, har Klima- og Miljøudvalget kompetencen til at godkende de tillæg til planen, der beskriver de konkrete tiltag og projekter under planen.

Forslaget til Spildevandsplan 2025 er vedlagt som bilag. Bilaget er lavet ud fra det digitale plan- og procesværktøj DKplan. Forslaget kan med fordel læses direkte i DKplan via dette link: [Forslag til Spildevandsplan 2025](#). Den tilhørende miljørapport fremgår af planens bilag 4.

## Effekt

### En klima- og miljøvenlig storby

Med Spildevandsplan 2025 sættes rammerne for, at håndteringen af regn- og spildevand i Odense Kommune sker på en tidssvarende og miljømæssigt forsvarlig måde. Herved understøttes Odense-målet "En klima- og miljøvenlig storby".

### Et sundere Odense

Effektiv håndtering af spildevand reducerer risikoen for forurening og oversvømmelser, hvilket skaber et tryggere og sundere miljø for byens borgere.

### En storby med blandede og velfungerende bydele

Når regn- og spildevand håndteres så sikkert og bæredygtigt som muligt, styrkes både ældre og nye byområder, så alle bydele fungerer godt og er bedre rustet til fremtidens klima.

### En storby i vækst

Ved at arbejde for, at infrastrukturen til regn- og spildevand kan følge med byens udvikling, understøttes en bæredygtig vækst uden at gå på kompromis med miljø og livskvalitet.

### Byudvikling med kvalitet

Integrering af grønne og klimatilpassede løsninger i vandhåndteringen bidrager til attraktive byrum, hvor funktionalitet og æstetik går hånd i hånd.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender, at forslag til Spildevandsplan 2025 sendes i offentlig høring i otte uger i henhold til spildevandsbekendtgørelsens bestemmelser.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

# Sagsfremstilling

## Baggrund

Spildevandsplan 2025 er et led i en ordinær revision af Odense Kommunes spildevandsplan.

Spildevandsplan 2025 er udarbejdet i samarbejde med VandCenter Syd (VCS), og er udformet som en rammeplan - en overordnet plan, der sætter retning og mål uden at fastlægge alle detaljer. Spildevandsplan 2025 skal erstatte Spildevandsplan 2011-2022. Den tidligere plan, inklusive samtlige gældende tillæg, er indarbejdet i Spildevandsplan 2025.

Spildevandsplan 2025 giver et samlet overblik over håndteringen af regn- og spildevand i Odense Kommune. Med den politiske vedtagelse af spildevandsplanen, vil den udgøre det administrative og juridiske grundlag for, at projekter og tiltag indenfor spildevandsområdet kan gennemføres.

Spildevandsplanen er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven. Der er derfor udarbejdet en miljørapport, hvor spildevandsplanens eventuelle påvirkninger af miljøet er vurderet. Konklusionen er, at tiltag som følge af Spildevandsplan 2025 ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af de emner - fx vandområder, flora og fauna - der er vurderet.

Et forslag til Spildevandsplan 2025 er vedlagt dagsordenspunktet som bilag. Bilaget er lavet ud fra det digitale plan- og procesværktøj DKplan. Forslaget kan med fordel læses direkte i DKplan via dette link: [Forslag til Spildevandsplan 2025](#). Den tilhørende miljørapport fremgår af planens bilag 4.

## Planens overordnede indhold

### Miljø- og servicemål

Vandsektorloven giver mulighed for, at spildevandsforsyningsselskaber kan foretage investeringer og udføre opgaver, der er beskrevet som politiske mål. Det er en forudsætning, at målene falder indenfor selskabets hovedopgaver med at aflede og rense regnvand som falder på asfalterede eller belagte overflader samt spildevand.

Miljømål er defineret som kommunalt fastsatte mål for særlige aktiviteter målrettet sundhed, miljø og tilpasning til klimaændringer. Servicemål er defineret som mål for gennemførelse af særlige aktiviteter, som sikrer et bestemt serviceniveau for den enkelte forbruger, eller medfører en samfundsmæssig gevinst. Miljø- og servicemålene skal være beskrevet i en spildevandsplan.

I Spildevandsplan 2025 er Odense Kommunes krav til VCS beskrevet i i alt ni miljø- og servicemål med følgende overskrifter:

- Modellering og dataopsamling samt styring og regulering
- Klimatilpasning
- Måling i vandløb og modellering af påvirkning i vandløb
- Vandområdeplaner
- Bæredygtighed
- Odense Fjord Samarbejdet
- Kapacitet i afløbssystemerne
- Rensning af regn- og spildevand
- Vedligeholde og videreudvikle webbaseret informationsmateriale til borgere om mulighed for at håndtere regnvand på egen grund

### Ny renselanlægsstruktur

Kapaciteten af de tre centrale renselanlæg i Odense Kommune; Nordøst, Nordvest og Ejby Mølle renselanlæg, er tæt på at være opbrugt.

Hertil er der forventning om, at EU's nye Byspildevandsdirektiv, der skal implementeres i dansk lovgivning inden efteråret 2027, vil medføre krav om udvidet rensning af spildevand i forhold til miljøfarlige forurenende stoffer (det såkaldt 4. renses trin) på større renselanlæg herunder de tre odenseanske.

Samtidigt har Staten annonceret, at man vil skærpe kravet til udledning af kvælstof fra bl.a. Ejby Mølle og Nordøst renseanlæg. Dette blev forelagt kommunerne i forbindelse med høringen af genbesøget af den statslige Vandområdeplan 2021-2027 (VP3), som forløb frem til 20. juni 2025. En sag om høringssvaret til genbesøget af VP3 blev behandlet på møde i Klima- og Miljøudvalget 17. juni 2025.

Klima- og Miljøforvaltningen og VCS arbejder i øjeblikket sammen om at se på forskellige scenarier for fremtidens renseanlægsstruktur i Odense Kommune. Når planerne er mere konkrete, vil der blive udarbejdet et tillæg til Spildevandsplan 2025.

#### **Regnbetingede overløb**

Klima- og Miljøforvaltningen og VCS har fælles fokus på at reducere udledninger af spildevand fortyndet med regnvand fra overløb fra VCS's kloakker, som fører både regn- og spildevand. Meget af det arbejde, som er igangsat i Spildevandsplan 2011-2022, vil fortsætte med Spildevandsplan 2025.

Klima- og Miljøforvaltningen og VCS vil også fremover samarbejde om at finde de mest effektive tiltag for at opnå bedre tilstand i vandområder generelt. Det kan fx være reduktion af overløb ved hel eller delvis separering af regn- og spildevand samt tiltag i forbindelse med byomdannelse-, vej- og klimatilpasningsprojekter.

Klima- og Miljøforvaltningen forventer at meddele udledningstilladelser for ca. 100 regnbetingede udløb i 2025. Tiltag overfor de udløb, som udledningstilladelserne peger på, vil blive medtaget i Spildevandsplan 2025 ved tillæg, efterhånden som de konkretiseres og besluttes.

#### **Kloakering i det åbne land**

Odense Kommune har en målsætning om at kloakere ejendomme i det åbne land, hvor det er økonomisk og teknisk muligt. I Spildevandsplan 2025 er der medtaget i alt 48 ejendomme i det åbne land til kloakering. Ejerne af disse ejendomme vil dermed modtage et krav om, at deres ejendom skal tilsluttes den offentlige spildevandskloak, mens de fremover, ligesom i dag, selv skal håndtere deres regnvand.

Klima- og Miljøforvaltningen er bevidst om, at der, for den enkelte grundejer, vil være en økonomisk byrde forbundet med at blive spildevandskloakeret. Når en ejendom udpeges til kloakering, sker det ved vurdering af forskellige kriterier, herunder alderen af den renseløsning som findes på ejendommen samt tekniske og økonomiske muligheder for tilslutning til det offentlige system.

I Spildevandsplan 2025 anvendes de samme kriterier som hidtil er benyttet i forbindelse med kloakering i det åbne land. Kriterierne er forelagt By- og Kulturudvalget i forbindelse med behandling af først forslaget til tillæg 22 til Spildevandsplan 2011-2022 den 7. december 2021 og efterfølgende den endelige vedtagelse af samme tillæg den 6. april 2022.

#### **By- og erhvervsområder**

I Odense Kommunes Kommuneplan 2024 er medtaget en række nye områder til by- og erhvervsudvikling. Disse områder vil blive optaget i Spildevandsplan 2025 ved tillæg, efterhånden som de ønskes udviklet.

Nye områder og områder som ønskes omdannet, fx fra erhverv til bolig, vil som udgangspunkt blive udlagt som separatkloakerede, hvor regn- og spildevand bortledes i separate afløbssystemer tilhørende VCS.

#### **Klimatilpasning og terrænnært grundvand**

Ved årsskiftet 2020/2021 vedtog Folketinget ny lovgivning, som regulerer forsyningsselskabers mulighed for at deltage i og udføre klimatilpasning. Hensigten med lovgivningen er, at den skal understøtte, at der klimatilpasses de rigtige steder til et samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt niveau.

På baggrund af lovgivningen har Klima- og Miljøforvaltningen og VCS i samarbejde gennemført en overordnet screening for serviceniveauer for vand på terræn. Et serviceniveau er et udtryk for den regnhændelse, som en forsyning kan forventes at håndtere. Screeningen viste, at det hensigtsmæssige serviceniveau i Odense Kommune ligger på ca. samme niveau, som det VCS allerede har i dag, og der er således ikke mulighed for at hæve niveauet.

I stedet forsøger Klima- og Miljøforvaltningen og VCS at samarbejde om andre løsninger til klimatilpasning af Odense. Det kan fx ske ved, at regnvand i højere grad håndteres, hvor det falder, og gerne i naturbaserede løsninger på terræn, da

det bl.a. giver en højere grad af fleksibilitet.

I tillæg til ovenstående har Folketinget, med ikrafttrædelse 1. juli 2025, vedtaget ny lovgivning om terrænnært grundvand. Lovgivningen, og de muligheder den giver forsyninger til at håndtere terrænnært grundvand, vil blive implementeret i Spildevandsplan 2025 ved et tillæg til planen.

### **Den videre proces**

Når den otte ugers offentlige høring af Spildevandsplan 2025 er overstået, vil planen, herunder også eventuelle høringssvar, igen blive forelagt politisk med henblik på endelig vedtagelse af spildevandsplanen i Odense Byråd.

Efter den politiske vedtagelse af Spildevandsplan 2025 vil alle efterfølgende tiltag på spildevandsområdet blive medtaget i spildevandsplanen ved tillæg. Tillæggene forelægges Klima- og Miljøudvalget til godkendelse.

For at opnå en løbende ajourføring af den digitale plan vil rettelser i spildevandsplanen af mere administrativ karakter, som **ikke** vil have betydning for hverken borgere, virksomheder, VCS eller Odense Kommune, kunne ændres ved den årlige gennemgang af planen mellem VCS og KMF, uden at ændringerne behandles politisk og sendes i høring. Det kan fx dreje sig om:

- Ændringer af planens kort, herunder
  - mindre tilretninger af kloakplande,
  - ændring af kloakplande fra planlagt til eksisterende, når en kloakering er gennemført,
  - ajourføring af områder med fællesprivate kloakker (når der foreligger aftaler om og dokumentation for disse),
  - inddragelse af ejendomme, som har aftale med VCS om frivillig kloakering
- Ændring af planens tekst, der alene er af redaktionel betydning, links og lignende.

### **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

### **Bilag**

Forslag til Spildevandsplan 2025 (med link)

# Punkt 7: B-sag: Endelig vedtagelse af tillæg til spildevandsplanen - Kloakering af fem kolonihaveområder

06.00.05-P16-1-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om endelig vedtagelse af tillæg nr. 30 til spildevandsplanen, der udpeger fem kolonihaveområder til kloakering.

Den 25. marts 2025 besluttede Klima- og Miljøudvalget at sende spildevandsplantillægget i den lovpligtige otte ugers offentlige høring. Tillægget samt miljøvurdering af planen er vedhæftet som bilag.

De fem kolonihaver, der udpeges til spildevandskloakering, er:

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

Tillægget har været i offentlig høring i perioden fra den 31. marts 2025 til den 27. maj 2025. Der er i høringsperioden ikke kommet bemærkninger til planen og tillæg nr. 30 til spildevandsplanen fremlægges derfor til endelig vedtagelse uden ændringer.

H/F Lilletoften er en privatejet kolonihaveforening mens Odense Kommune er grundejer af de fire andre kolonihaveforeninger. Med endelig vedtagelse af tillægget, er det grundejers ansvar at sikre kloakering af de udpegede områder. Da H/F Enghaven allerede er kloakeret, betyder det dermed, at Odense Kommune skal sikre kloakering af H/F Søndergårds haver, H/F Martins Minde og H/F Biskorup inden udgangen af 2028.

Det er Klima- og Miljøudvalget, der har kompetencen til at vedtage spildevandsplantillægget.

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 omfattet 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 tillæg nr. 30 til spildevandsplanen vedtages.

## Beslutning

**Klima- og Miljøudvalget** godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Denne sag handler om endelig vedtagelse af tillæg nr. 30 til spildevandsplanen, der udpeger fem kolonihaveområder til kloakering. Formålet med kloakeringen er at sikre en mere tidssvarende og miljømæssigt forsvarlig spildevandshåndtering i kolonihaveområderne.

Tillægget til spildevandsplanen samt miljøvurdering af planen er vedhæftet som bilag.

De fem kolonihaveområder der er omfattet af dette spildevandsplantillæg er:

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

H/F Enghaven er allerede kloakeret, men er ikke tidligere optaget som kloakopland i spildevandsplanen og er derfor medtaget i dette tillæg.

Den 25. marts 2025 har sagen været forelagt Klima- og Miljøudvalget, der besluttede at sende spildevandplantillægget i den lovpligtige otte ugers offentlige høring.

Tillæg nr. 30 til spildevandsplanen har nu været fremlagt i offentlig høring i perioden 31. marts 2025 til 27. maj 2025. Der er i høringsperioden ikke indkommet bemærkninger til planen. Tillægget fremlægges derfor til endelig vedtagelse uden ændringer.

Med vedtagelse af dette spildevandsplantillæg får de fem kolonihaveområder ret og pligt til at aflede alt sanitært spildevand til forsyningens kloaksystem, og VandCenter Syd forpligtes til at etablere et tilslutningsstik frem til hver af de fire kolonihaveområder, der endnu ikke er kloakeret.

Hvis 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 inden for 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.

## **Økonomi**

Denne sag har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Vedtagelse af spildevandsplantillægget har afledte økonomiske konsekvenser for de berørte grundejere, herunder Odense Kommune. De økonomiske konsekvenser for Odense Kommune vil fremgå i en senere sag.

## **Bilag**

Tillæg nr. 30 til Spildevandsplanen

**Punkt 8: Lukket: B-sag: Atomkraft – Indledende afklaring af små modulære reaktorer som en del af Odenses fremtidige energiforsyning**

01.30.00-G01-6763-25

## **Punkt 9: Lukket: C-sag: Byudstyr på busstoppesteder i Odense Kommune**

13.05.16-G01-39-25

# Punkt 10: D-sag: Status på Klimahandleplan 2025

01.30.10-P15-1-24

## Sagsresumé

I denne sag får Klima- og Miljøudvalget status på alle initiativerne i Klimahandleplan 2025.

Den 21. januar 2025 godkendte et flertal i Odense Byråd Klimahandleplan 2025. Klimahandleplan 2025 bygger videre på de tre tidligere klimahandleplaner fra 2022-2024 og indeholder 30 initiativer, der skal bidrage til at Odense bliver klimaneutral i 2030.

Ud af de 30 initiativer afventer fire initiativer igangsættelse, 25 initiativer er under implementering, mens et initiativ er gennemført.

Billede: Statusoverblik for initiativer i Klimahandleplan 2025

Hovedretning	Initiativ	Status
Klimavenlig energi	CO2-fangst	Er i gang
	Vedvarende energi i Odense	Er i gang
	Udfasning af olie- og gasfyld	Er i gang
	Energibesparelser og -effektiviseringer	Er i gang
	Klimavenlig byudvikling- og byggeri	Er i gang
	Reduktion, udsortering og genanvendelse af plast	Er i gang
	En ny grøn mobilitetsplan for Odense	Er i gang
Bæredygtig mobilitet	Lavere hastigheder på vejene i Odense	Er i gang
	Kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen	Er i gang
	Non-road	Afventer
	Klimavenlige byområder	Er i gang
	Elektrificering og parkering	Er i gang
	Samkørsel og delebiler	Afventer
	Mere aktive og grønne transportvaner	Er i gang
Et grønnere Odense	Mere skov og natur i Odense	Er i gang
	Udtagning af landbrugsjord	Er i gang
	Ålegræs i Odense Fjord	Er i gang
	Partnerskab med landbruget	Er i gang
Odense Kommune som virksomhed	Omstilling til grøn transport	Er i gang
	Reduceret klimaaftryk i kommunens drift	Er i gang
	Energioptimering af kommunens bygninger	Gennemført
	Grønne udfod og indkøb	Er i gang
Klimavenlig adfærd	Cirkulært Odense	Er i gang
	Formidling og visualisering af et klimaneutralt Odense	Er i gang
	Klimavenlige forbrugsvaner	Er i gang
Partnerskaber	Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense	Er i gang
	Odense Klimapartnerskab	Er i gang
	Lokale borgerklimaråd	Er i gang
	Strategisk samarbejde med bera- og ungeområdet	Afventer
	Strategisk samarbejde med sundhedsområdet	Afventer

Denne sag er en del af årshjulet for klimahandleplanen. På udvalgsmødet den 27. august 2024 besluttede Klima- og Miljøudvalget at der fremover skal fremsættes en årlig statusrapport. Forvaltningen vil derfor fremover fremlægge en årlig statusrapport i august måned.

På udvalgsmødet den 17. juni 2025 fik Klima- og Miljøudvalget en orientering om Odense Kommunes klimaregnskab for 2024 samt den nye prognose for 2030.

Klimaregnskabet for 2024 viste at Odense Kommunes CO<sub>2</sub>-udledning er faldet fra 903.000 tons CO<sub>2</sub> i 2023 til 855.000 tons CO<sub>2</sub> i 2024. Klimahandleplanens målsætning for 2024 var en samlet udledning på 760.000 tons CO<sub>2</sub> og dermed udledte Odense Kommune 95.000 tons mere end målsætningen. Dette betyder at Odense Kommune har behov for at accelerere reduktionen af drivhusgasser yderligere i de kommende år frem mod 2030 for at nå målet om klimaneutralitet.

Den nyeste prognose for den forventede udledning i 2030 viser desuden et fald fra 436.000 tons til 423.000 tons CO<sub>2</sub>. Klimaregnskabet for 2024 samt den nye prognose for 2030 kan læses via dette link: [Klimaregnskab 2024 for Odense Kommune](#).

## Status på indikatorer i Klimahandleplan 2025

Det er tredje gang udvalget får en status på indikatorerne i klimahandleplanen. Det er første gang vi kan se udviklingen for alle indikatorerne. Af overblikket nedenfor fremgår status på de enkelte indikatorer. Grøn markerer en fremgang, rød

indikerer en tilbagegang, mens gul markerer at status er den samme i 2024, som i 2023. Der er målt en fremgang på 13 indikatorer og en tilbagegang på to indikatorer. Status for de sidste tre indikatorer er den samme som i 2023.

Billede: Overblik over status på alle indikatorer i Klimahandleplan 2025

Hovedretning	Indikator	Status
Klimavenlig energi	Selvforsyningsgrad for elforbrug	
	Antal olie-og gasfyr i Odense	
	Genanvendelse af al plastaffald i Odense	
Bæredygtig mobilitet	Andel elbiler i Odense	
	Antal kørte km i fossile biler i døgnet	
	Andel ture til fods eller på cykel	
	Andel ture i kollektiv trafik	
Et grønnere Odense	Hektar skov og natur i Odense	
	Hektar nyetableret skov og natur i Odense	
	Hektar udtaget landbrugsjord	
	Hektar ålegræs beplantning i Odense Fjord	
Odense Kommune som virksomhed	Andel elbiler/fossilfrie personbiler i ODKs egen bilflåde	
	Andel emissionsfrie bybusser	
	Affaldssortering på alle kommunale matrikler (udrulningsgrad)	
Klimavenlig adfærd	Andel børn der går eller cykler i skole (aktiv transport)	
Partnerskaber	Antal klimapartnerskabsaftaler	
	Antal deltagende virksomheder i Klimapartnerskabets aktiviteter	
	Antal artikler om Odense Klimapartnerskab	

#### Klimavenlig Energi

To ud af tre indikatorer for *Klimavenlig Energi* viser en positiv udvikling.

Tabel over indikatorer for Klimavenlig Energi

Selvforsyningsgrad for elforbrug	2,2%	2,2%	3,8%	-
Antal olie-og gasfyr i Odense				
- Oliefyr	902 installationer	818 installationer	742 installationer	0
- Gasfyr	289 installationer	189 installationer	86 installationer	0
Genanvendelse af al plastaffald i Odense				
- Erhverv	32%	-	-	-
- Husholdninger	29%	29%	24%	-

Selvforsyningsgraden for elforbrug er steget 1,8 procentpoint fra 2023 til 2024.

Antallet af olie-og gasfyr i Odense fortsætter med at falde. Særligt gasfyr er faldet med omkring 100 installationer årligt siden 2022 og er med kun 86 installationer tilbage tæt på at være udfaset.

I 2023 var vurderingen, at 29 % af plastaffaldet fra husstande i Odense reelt blev genanvendt. Efter en analyse Odense Renovation gennemførte i 2024 er vurderingen nu, at den reelle genanvendelse er faldet til 24 % – et fald på fem procentpoint fra 2023 til 2024. Faldet skyldes dog sandsynligvis, at der er tale om bedre og mere præcise data, og ikke nødvendigvis et faktisk fald i den genanvendte mængde af affald.

## Grønnere Mobilitet

Alle indikatorerne under *Grønnere mobilitet* har fra 2023 til 2024 udviklet sig i den rigtige retning.

### Indikatorer for Grønnere Mobilitet

Andel elbiler i Odense	2,1%	6,7%	11,8%	40%
Antal kørte km i fossile biler i døgnet	3.059.716 km	3.137.175 km	3.135.708 km	1,6 mio. færre kørte km i døgnet ift. 2022
Andel ture til fods eller på cykel	45,8%	40,0%	43,6%	65%
Andel ture i kollektiv trafik	2,4%	2,9%	6,0%	10%

Andelen af elbiler er fortsat stigende og nye data fra transportvaneundersøgelsen viser en fremgang i andelen af ture til fods og på cykel på 3,6 procentpoint og 3,1 procentpoint for ture med kollektiv trafik. Der ses samtidig et lille fald i antallet af kørte km i døgnet i fossile biler på 2000 km. Dette skyldes primært et fald i kørte km på diesel, mens der omvendt er set en stigning i kørte km i både benzin-, hybrid- og elbiler.

## Et grønnere Odense

Under *Et Grønnere Odense* er der fremgang i de fleste af indikatorerne. Det er dog en mindre fremgang set i forhold til de ambitiøse mål, der er for området. Dette skyldes især, at skov og natur tager tid at etablere, da indsatserne bygger på lodsejeres frivillighed og en høj grad af ekstern medfinansiering.

### Indikatorer for Et Grønnere Odense

Hektar skov og §3-beskyttet natur i Odense (opsummeret)	-	5095 ha	5097 ha	-
Hektar nyetableret skov og natur i Odense (årligt)	14 ha	15 ha	32 ha	sammenlagt 3500 hektar fra 2022-2030
Hektar udtaget landbrugsjord (årligt)	11 ha	12 ha	32 ha	sammenlagt 3650 hektar fra 2022-2030
Hektar ålegræs beplantning i Odense Fjord (årligt)	0 ha	0 ha	0 ha	-

Det samlede areal af skov og §3-beskyttet natur er steget med 2 hektar siden den seneste opgørelse i 2023. §3-beskyttet natur er naturområder, som er beskyttet af naturbeskyttelsesloven med henblik på at bevare levesteder for planter og dyr. Det er dog vigtigt at bemærke, at der ofte går 10 til 20 år – eller mere – fra et område omlægges til natur, til det udvikler sig til §3-beskyttet natur. De arealer, som forvaltningen har omlagt til natur i de seneste år, som led i klimahandleplanen og andre strategiske indsatser, er derfor endnu ikke registreret som §3-beskyttet natur og indgår ikke i den aktuelle opgørelse.

Indikatoren for hektar skov og §3-beskyttet natur i Odense egner sig derfor ikke til at måle årlige ændringer, men bør i stedet anvendes til at følge den langsigtede udvikling og til at give et overblik over omfanget af den opgave, kommunen står overfor i forbindelse med Grøn Trepert og øvrige ambitioner på skov-og naturområdet. Klima- og Miljøforvaltningen forventer, at der vil være behov for at etablere ca. 4.400 hektar ny skov og natur, svarende til en forøgelse af skov- og naturarealet i Odense med mere end 80 % til ca. 9.500 hektar.

I 2024 omlagde Odense Kommune 32 hektar landbrugsjord til ny skov og natur. Dette er 17 hektar mere end der blev etableret året før og 24 hektar mere udtaget landbrugsjord end i 2022. Udplantningen af ålegræs afventer fortsat en bedre tilstand i Odense Fjord. Der er derfor ikke sket en udvikling i denne indikator.

Fra 2023 til 2024 er der fremgang på to ud af tre indikatorer for *Odense Kommune som virksomhed*.

#### Indikatorer for Odense Kommune som virksomhed

Andel elbiler/fossilfrie personbiler i ODKs egen bilflåde	-	20,0%	25,50%	100%
Andel emissionsfrie bybusser	38%	38%	38%	100%
Affaldssortering på alle kommunale matrikler (udrulningsgrad)	0%	0%	100%	100%

Der er siden sidste status indkøbt flere elbiler til kommunens flåde og andelen af elbiler er nu oppe på 25,5 %. Der er fortsat 38 % af bybusserne, der er emissionsfrie og udviklingen forventes at stå stille frem mod det nye udbud i 2027. Udrulningen af affaldssortering på kommunens matrikler blev gennemført i august 2024 og er nu 100%.

#### Klimavenlig adfærd

##### Indikatorer for Klimavenlig adfærd

Andel børn der går eller cykler i skole (aktiv transport)	64%	-	58%	-
---	-----	---	-----	---

Antallet af børn og unge, der går og cykler til skole, måles hvert andet år. Undersøgelsen fra maj 2024 viste at andelen af børn, der går eller cykler til skole, er faldet fra 64% i 2022 til 58 % i 2024. Siden da har forvaltningen opskaleret indsatsen målrettet skoleelever med henblik på at vende udviklingen, ligesom etableringen af flere fodgænger og cykelzoner under #5.4 gerne skulle bidrage til at flere børn og unge vælger at gå eller cykle til skole.

#### Partnerskaber

Indikatorerne under *Partnerskaber* viser en stor fremgang som følge af Odense Klimapartnerskabs øgede aktivitet siden etableringen i 2022.

##### Indikatorer for Partnerskaber

Antal klimapartnerskabsaftaler (årligt)	8	12	60	45
Antal deltagende virksomheder i Klimapartnerskabets aktiviteter (årligt)	8	70	92	-
Antal artikler om Odense Klimapartnerskab (årligt)	11	171	386	180

I 2024 er antallet af medlemsvirksomheder vokset til 60, og i første halvår af 2025 er der kommet yderligere 14 til. Ligeledes er antallet af virksomheder, der har deltaget i partnerskabets aktiviteter også steget fra 2023 til 2024 med i alt 22 virksomheder. Antallet af artikler om Odense Klimapartnerskab omfatter de artikler, som klimaredaktionen på Fyens Stiftstidende har publiceret, som følge af partnerskabets støtte. Her har forvaltningen i forbindelse med denne statusrapport fået et opdateret tal for 2023 fra redaktionen. Som det fremgår af skemaet, er antallet af artikler steget fra 2023 til 2024.

#### Status på initiativerne i Klimahandleplan 2025

Herunder gives en kort status på hvert af Klimahandleplan 2025's initiativer. Udvalget får en særskilt status på #2.1-2.7 under hovedretningen *Grønnere Mobilitet* samt #5.4 *Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense* i forbindelse med statusrapporten på Grøn Mobilitetsplan, der indgår som selvstændigt punkt på indeværende dagsorden.

#### Hovedretning 1: Klimavenlig energi

##### Initiativ 1.1: CO2-fangst

CO2-fangst er fortsat et centralt element i Klimahandleplanen, som har til formål at reducere og fjerne CO2 i Odense Kommune, der udledes når Fjernvarme Fyn producerer strøm og varme på kraftvarmeværket i Odense. Fjernvarme Fyn har det seneste år gjort væsentlige fremskridt i projektet om etablering af CO2-fangst på affaldsenergianlægget, der forventes at kunne fange og lagre op mod 280.000 tons CO2 årligt.

I marts 2025 offentliggjorde Fjernvarme Fyn, at de har indgået et projektsamarbejde med den internationale industrigas- og ingeniørvirksomhed Linde. Aftalen markerer en vigtig milepæl i realiseringen af et CO2-fangstanlæg og skal bidrage til den konkrete planlægning og detailprojektering af CO2-fangstanlægget.

Samtidig blev det i maj 2025 offentliggjort, at Fjernvarme Fyn er blandt kun 10 selskaber i Danmark, der er udvalgt til at deltage i forhandlinger om støtte fra statens CO2-fangstpulje. Prækvalifikationen er afgørende for Odense Kommunes mulighed for at realisere projektet. Den endelige og bindende ansøgning skal indsendes i december 2025. Det forventes, at tilskud fra CO2-fangstpuljen vil blive tildelt senest i april 2026.

Anlægget ventes at kunne være i drift inden udgangen af 2029 og dermed sikre fuld fangst og lagring fra 2030.

#### Initiativ 1.2: Vedvarende energi

Sektorplanen for vedvarende energi, som blev godkendt af Klima- og Miljøudvalget samt By- og Kulturudvalget i juni 2024, udgør fortsat det strategiske fundament for udbygningen af vedvarende energi i Odense Kommune. Sektorplanen fik først formel planstatus med den nye kommuneplan, der blev vedtaget i juni 2025, og vil fremover blive brugt i vurderingen af nye vedvarende energianlæg.

Odense Kommune har som mål at fordoble elproduktionen fra vedvarende energi frem mod 2030 i forhold til 2024-niveaue. Det svarer ca. til etablering af yderligere 150 hektar solceller på terræn eller ni vindmøller på 150 meter. Sektorplanen peger særligt på ønsket om flere vindmøller i kommunen og understreger samtidig, at nye energianlæg ikke alene skal producere grøn strøm, men også bidrage med anden merværdi – blandt andet for natur og lokalsamfund.

Siden vedtagelsen har sektorplanen været anvendt i den løbende vurdering af potentielle projekter. Senest har et enigt By- og Kulturudvalg besluttet at afvise planerne om en solcellepark på 50 hektar syd for Bellinge, blandt andet på grund af massiv lokal modstand. Projektet blev igangsat før sektorplanen blev politisk vedtaget og lever ikke op til dens retningslinjer – herunder kravet om 150 meters afstand til boliger.

Erfaringerne fra Bellinge-projektet viser, at tydelige rammer og lokal opbakning er afgørende for, at større vedvarende energiprojekter kan realiseres. Sektorplanen spiller her en vigtig rolle i at sikre en mere forudsigelig og helhedsorienteret tilgang fremadrettet.

Der er desuden igangsat planlægning for yderligere to solcelleparker ved henholdsvis Brændekilde og Allesø, der samlet er på ca. 150 hektar. Hvis disse projekter realiseres i deres nuværende form, vil de i sig selv kunne sikre, at sektorplanens mål om fordobling af vedvarende energiproduktion frem mod 2030 nås.

Klima- og Miljøudvalget skal på baggrund af særskilt sag på indeværende dagsorden desuden træffe beslutning om principperne for Grøn Pulje, som er en lovpligtig ordning, der har til formål at skabe merværdi og give tilbage til de lokalområder, hvor energianlæg opstilles. By- og Kulturudvalget skal ligeledes træffe beslutning om principperne på udvalgsrådet den 27. august 2025.

#### Initiativ 1.3: Udfasning af olie- og gasfyr

Der er 727 olie- og gasfyr i Odense, hvoraf 326 er private boliger og 323 er erhvervsbygninger. Ca. 73% af de tilbageværende olie- og gasfyr er placeret uden for områder med fjernvarmetilslutning.

Vurderingsstyrelsen afviklede i foråret 2024 en kampagne målrettet boligejere med olie- og gasfyr med henblik på korrekt registrering af opvarmningsform. Det er forvaltningens vurdering at denne kampagne har haft en effekt i forhold til at reducere antallet af boliger, der har været forkert registreret med olie- og gasfyr som opvarmning. Det er ikke udelukket, at der fortsat er forkert registrerede boliger tilbage i BBR.

Udviklingen i antallet af gasfyr har været faldende siden 2022 og der er nu 86 gasfyr tilbage i Odense.

På udvalgsrådet den 6. maj 2025 besluttede Klima- og Miljøudvalget at ophæve fjernvarmeforsyningsområderne i Allerup og Spedsbjerg pga. manglende tilslutning blandt borgerne i områderne. Dermed udlægges områderne nu til individuel varmeforsyning. Dette kan få betydning for hastigheden i udfasningen af olie- og gasfyr i kommunen.

#### Initiativ 1.4: Energibesparelser- og effektiviseringer

Initiativet går ud på at understøtte eksisterende indsatser hos kommunens samarbejdspartnere omkring energieffektiviseringer.

Klima-og Miljøforvaltningen har ikke aktivt forfulgt initiativer målrettet private boligejere under denne indsats i 2024, men har under Odense Klimapartnerskab flere aktiviteter, der har fokus på energiforbruget hos virksomheder.

Via netværket for projektering, facility management og service under Odense klimapartnerskab sparrer medlemsvirksomhederne om en række bæredygtige praksisser, der i egen virksomhed vil være med til at reducere bl.a. energiforbruget fra bygninger. Derudover indgår energibesparende adfærd og effektiviseringer også i uddannelsesmateriale på klimaambassadøruddannelsen.

Med hensyn til kommunens egne bygninger arbejder By-og Kulturforvaltningen med at energimærke kommunale ejendomme for at kunne planlægge energirenoveringer for de kommende år. De nye energimærkninger forventes at være færdige i fjerde kvartal af 2026.

#### Initiativ 1.5: Klimavenlig byudvikling og byggeri

Det seneste bygningsreglement i Danmark trådte i kraft den 1. juli 2025 og indeholder en række skærpede krav med fokus på at reducere bygningers klimapåvirkning. Der indføres blandt andet lavere CO<sub>2</sub>-grænseværdier, og livscyklusvurderinger bliver et krav i langt flere byggerier. Samtidig udvides kravene til også at omfatte selve byggeprocessen. Det skal fremme både energiproduktion på byggepladserne og brugen af eldrevne arbejdsmaskiner. Derudover lempes energikravene ved omdannelse af eksisterende bygninger for at gøre det mere attraktivt at genbruge og renovere frem for at bygge nyt.

Kravene skubber yderligere til omstillingen af byggebranchen og kommunerne får en central rolle i at sikre at kravene overholdes. Klimarådet vurderer at kravene i det nye bygningsreglement ikke er nok til at opnå de nødvendige reduktioner fra byggeriet og derfor kan Odense Kommune med fordel også skrue op for initiativer på dette område.

#### *Bygherreguide*

I forbindelse med Plan 22+-projekt har Odense Kommune i løbet af 2024 udviklet en bygherreguide med fokus på klima og kvalitet. Bygherreguiden skal sætte nogle retningslinjer for bygherrer med henblik på mere klimavenlig byudvikling i høj kvalitet. Den 18. juni 2025 godkendte Odense Byråd kommuneplan 2024-2036 inkl. kommuneplanstillæg. Dermed er Odense Kommunes bygherreguide nu officielt vedtaget og kan fremover bruges i dialogen med private bygherrer. Udvalget får på mødet en status på dette arbejde.

#### *1000 klimavenlige familieboliger*

På udvalgsrådet den 18. juni 2025 fik By-og Kulturudvalget en orientering om status på indsatsen med de 1000 klimavenlige familieboliger. Indsatsen blev vedtaget i forbindelse med Budget 2023 og skal imødekomme behovet for klimavenlige boliger, der er til at betale og som kan tiltrække børnefamilier til Odense Kommune. I sagen beskrev By-og Kulturforvaltningen bl.a. at nye klimavenlige boliger kan opføres i fx Vollsmose, Skt. Klemens, Bellinge, Dalum og Odense C. Boligerne skal så vidt muligt opføres:

- I grønne områder, hvor bæredygtigheden har de bedste rammer.
- Med blik for fx udvikling og fortætning af bymidten - og i mindre grad benytte friarealer uden for byen.
- Tæt på offentlig transport, gode cykel- og stiforbindelser mv.
- På mindre matrikler og med grønne lommer mellem boliger - for at understøtte biodiversitet.
- Med prioritering af byggefællesskaber, fællesområder mv.

I dialogen med investorer, udviklere, bygherrer og rådgivere vil forvaltningen have et øget fokus på løsninger, der understøtter de politiske målsætninger om klimavenlig byudvikling og byggeri.

#### Initiativ 1.6: Reduktion, udsortering og genanvendelse af plast

Projektet blev opstartet i 2023 og handler om at reducere, udsortere og genanvende mere plast, så det ikke ender i affaldsforbrændingen hos Fjernvarme Fyn. Ved opstart blev der udarbejdet en kortlægning af plast i restaffald fra erhverv i Odense. Derudover blev et 3-årigt ph.d.-projekt på SDU sat i gang.

I 2024 blev der igangsat fire pilotprojekter, herunder et projekt med fokus på plastaffald på OUH. I samarbejde med SDU

er der i den forbindelse blevet udarbejdet en materialestrømsanalyse, som har til formål at forudsige mængden af affald på hospitalet. Målet med pilotprojektet var at udvikle en metode til at måle og kortlægge materialestrømme. Udover at man nu har en metode til at kortlægge affaldsstrømme, har analysen samtidig givet OUH værdifuld indsigt i, hvilke afdelinger der med fordel kan prioriteres i fremtidige, målrettede affaldsindsatser.

I efteråret og vinteren 2025 forventes de sidste pilotprojekter afsluttet. Det drejer sig bl.a. om et kommunalt byggeprojekt, hvor effekten af en centralt organiseret affaldssortering vil blive undersøgt.

## Hovedretning 2: Grønnere mobilitet

### Initiativ 2.8: Mere aktive og grønne transportvaner

Initiativet består af seks delprojekter, hvoraf fem er åbningstræk beskrevet i forliget bag Grøn Mobilitetsplan. Status for disse fem delprojekter behandles særskilt under punktet om Grøn Mobilitetsplan på denne dagsorden. Nedenfor fremgår status for det resterende delprojekt, som omfatter en række konkrete indsatser rettet mod børns transportvaner i både børnehuse og skoler. Siden sommeren 2024 har Odense Kommune arbejdet målrettet med at fremme aktiv transport blandt børn gennem cykelaktiviteter, kampagner, transportvaneundersøgelser, uddeling af informationsmateriale til over 9.800 børn og forældre samt netværksmøder for færdselskontaktlærere.

#### Børnehuse

I børnehuse har forvaltningen siden sommeren 2024 besøgt 46 forskellige institutioner, hvor der er blevet gennemført cykelleg og cykelture med i alt 1.218 børn. I foråret 2025 blev der desuden gennemført en undersøgelse af børns transportvaner til byens børnehuse. Her blev 72 børnehuse besøgt i morgentimerne, og 3.548 børn deltog. Resultaterne viser, at 38 % af børnene transporteres aktivt – enten til fods eller på cykel – mens 62 % bliver transporteret i bil. Dette er en stigning på to procentpoint i aktiv transport siden den tilsvarende undersøgelse i 2023. Udviklingen over tid fremgår af tabellen nedenfor:

#### Transportvaner i Odenses børnehuse

Transportmiddel	2019	2021	2023	2025
Aktiv transport (til fods/på cykel)	33%	38%	36%	38%
Ikke aktiv transport (bil)	67%	62%	64%	62%

Som en del af indsatsen afholdes cykelkampagnen ”Rap i Trafikken” fra 18. til 29. august 2025, målrettet børnehuse. 42 institutioner deltager, og kampagnen involverer 2.300 børn og deres forældre. Under kampagnen besøger cykelmaskotten Cykel Anton og cykellegsinstruktører børnehuse, og der arbejdes med børnenes transportvaner gennem leg og dialog.

#### Skoler

På skolerne har forvaltningen siden sommeren 2024 besøgt 31 forskellige skoler og gennemført cykelaktiviteter for i alt 2.821 elever. I foråret 2025 blev der iværksat en cykeladfærdskampagne i forbindelse med børns start i forårs-SFO. Her modtog 1.772 børn og deres forældre en pakke med information om børn og cykling, fordelt på 32 folkeskoler og 8 fri- og privatskoler. Ved skolestart i august 2025 blev lignende pakker uddelt til alle elever fra 0. til 4. årgang, med en opfordring til at lade børnene cykle til skole. I alt har cirka 8.100 elever modtaget disse pakker. For at styrke undervisningen i færdselslære er der desuden afholdt to netværksmøder for Odense Kommunes færdselskontaktlærere. Møderne har haft fokus på videndeling og inspiration til, hvordan færdselslære kan integreres bedre i skolernes undervisning og dagligdag.

## Hovedretning 3: Et grønnere Odense

### Initiativ 3.1: Mere skov og natur i Odense & 3.2 Udtagning af landbrugsjord

Den 12. august 2025 modtog Klima- og Miljøudvalget en særskilt status på arbejdet med omlægning af landbrugsjord til mere skov og natur i Odense Kommune. Nedenstående status er et uddrag fra sagen:

Arbejdet med omlægningsplaner under Grøn Trepårt er i gang og der er planlagt Grønt Topmøde den 26. august 2025, hvor 120 deltagere fra foreninger og lokalsamfund er inviteret til at bidrage med idéer og anbefalinger til kommunens

naturarbejde.

Herudover har en aftale på 3,5 hektar i Skt. Klemens muliggjort afgræsning af et sammenhængende areal på 22 hektar, mens kommunen har fået tilsagn om tilskud til permanent ekstensivering af 200 hektar kommunale græsningsarealer. Det betyder, at sprøjtning, gødskning og jordbehandling ikke længere vil være tilladt. Kommunen har modtaget 8,7 mio. kr. i tilskud og planlægger at bruge midlerne til opkøb af landbrugsjord.

Yderligere har kommunen foretaget forundersøgelser til vådområdeprojekter i Brændekilde Nord, Geels Å Syd, Oldermændsdyden og Hole, som udgør tilsammen over 230 hektar ny natur. Der er allerede erhvervet jord, som skal indgå i jordfordeling i forbindelse med vådområdeprojektet i Brændekilde Nord.

### Initiativ 3.3: Ålegræs i Odense Fjord

Tidligere forsøg med udplantning af ålegræs i Odense Fjord peger på nødvendigheden af at forbedre vandtilstanden i fjorden inden ålegræs kan udplantes med succes. Derfor er arbejdet med Grøn Trepert afgørende for genoprettelsen af Odense Fjord.

I forbindelse med oprettelsen af Lokal Grøn Trepert for Odense Fjord har Odense Fjord Samarbejdet (OFS) bidraget til videreførelsen af Kystvandrådet, som koordineres i samarbejde med Odense Kommune. Da deltagerne i OFS og Kystvandrådet stort set er de samme, har OFS været omdrejningspunkt for Kystvandrådets arbejdsplaner.

I maj 2025 fik Kystvandrådet tilsagn om at fortsætte arbejdet med fokus på:

- Undersøgelse af forhøjede næringsstofværdier i den østlige del af Seden Strand
- Udvikling af vådområdeindsatser i stor skala og med hurtig implementering

OFS styrker også samarbejdet i Lokal Grøn Trepert gennem eksisterende relationer mellem landbrug, DN og kommuner.

### Projekter i regi af OFS

Oplandet til Odense Fjord dækker ca. 100.000 hektar, og arbejdet for god økologisk tilstand kræver mange forskellige tiltag. OFS er derfor involveret i flere projekter, der kombinerer løsninger for klima, biodiversitet og vandmiljø:

- *ARCADIA (EU-projekt)*: Samarbejde med SDU, Odense Kommune og Vandcenter Syd om naturbaseret klimasikring. OFS fokuserer på løsninger med positiv effekt på vandmiljøet i Vejrup Å.
- *PEAT (EU-projekt)*: Med Odense Kommune og 8 europæiske partnere undersøges muligheder for bevaring og restaurering af vådområder. OFS arbejder på en finansieringsmodel for investering i økosystemtjenester.
- *Industrial hamp (Fjordfonden)*: Med udgangspunkt i en tidligere hot-spot-analyse arbejder OFS med barrierebeplantning af hamp til næringsstoffoptag og udvikling af bæredygtige produkter.
- *Stenrev og stenbank (Aage V. Jensen og Fjordfonden)*: I december 2024 anlagde OFS og SDU et stort stenrev med 4500 ton norske sten. Samtidig er der oprettet en stenbank med lokale mark- og natursten – indtil videre er 2000 tons indrapporteret til indsamling i efteråret 2025.

Udover ovenstående arbejder OFS for at igangsætte nye projekter, der bygger oven på eller giver andre nye muligheder for at genoprette Odense Fjord. Det drejer sig blandt andet om projekter med ålegræs, sandcapping og miljøfremmede stoffer. OFS har indtil videre været med til at tilvejebringe omkring 30 mio. kr. til finansiering af projekter. Dette har været muligt, fordi OFS har skabt netværk og samarbejde imellem parterne.

### Initiativ 3.4: Partnerskab med landbruget

Odense Kommune samarbejder som nævnt ovenfor tæt med landbruget i forbindelse med Odense Fjord Samarbejdet og den lokale grønne trepart.

Derudover indgår kommunen i det fynske klimapartnerskab med landbruget (#3.4), hvor en rammeaftale fra 2024 har fastlagt tre samarbejdstemaer og to pilotprojekter. Arbejdet i partnerskabet er i gang og tager konkret afsæt i de omlægningsplaner, der udarbejdes som led i de lokale grønne treparter. I denne fase mødes arbejdsgruppen løbende med fokus på aktiv videndeling og koordinering af klimaindsatser i landbrugssektoren. De konkrete pilotprojekter – herunder klimaregnskaber på bedriftsniveau, udbygning af biogasproduktion og biokul-initiativer – afventer implementering, når omlægningsplanerne er færdigudviklet.

### Hovedretning 4: Odense Kommune som virksomhed

#### **Initiativ 4.1: Omstilling til Grøn Transport**

Initiativet består af fire indsatser: 1) omstilling af egen vognpark, 2) udfasning af fossile brændsler i indkøbt transport, 3) grøn transport i kommunens indkøb samt 4) udviklingen af en bæredygtig transportpolitik.

##### *Indsats 1: Omstilling af egen vognpark*

Projektet består i at udfase fossile biler i kommunens egen flåde af biler.

Per juni 2025 bestod kommunens vognpark af 676 biler, hvoraf 182 er elbiler svarende til 27 % af flåden. Der er før sommerferien indgået rammeaftale på etablering af ladestander til kommunens egen vognpark. Dette vil understøtte en hurtigere etablering og en mere teknisk ensartet ladestanderstruktur til gavn for den kommende omstilling af vognparken. Som en del af rammekontrakten vil der som et "straksindkøb" blive bestilt og etableret 47 ladestander. Dertil er der indgået aftale omkring etablering af ca. 50 ladestander til offentlig benyttelse.

I 2025 er der bl.a. også opsat midlertidige ladestander på den kommunale p-plads ved Odense Slot. Derudover er p-pladsen reserveret til elbiler med henblik på også at nudge både borgere og kommunens medarbejdere til at omstille til el.

##### *Indsats 2: Udfasning af fossile brændsler i indkøbt transport*

Delprojektet handler om at udfase fossile brændsler i driften af bybusserne hos FynBus samt stille krav til individuelle kørselstilbud som fx skolekørsel og transport til genoptræningstilbud.

Borgmesterforvaltningen arbejder løbende på at indarbejde nye krav til brændsler i takt med at kørselskontrakterne udløber. Kontrakten med FynBus udløber i 2027, hvor et nyt udbud forventes at stille krav om 100% fossilfri drift af bybusserne. På udvalgsrådet den 12. august 2025 besluttede Klima- og Miljøudvalget at sætte gang i processen med udarbejdelsen af det udbud, som skal træde i kraft, når det nuværende udløber i 2027.

##### *Indsats 3: Grøn transport i kommunens indkøb*

Delprojektet handler om at reducere udledning fra fragt af kommunens indkøb fx gennem tiltag, der skal øge den gennemsnitlige ordrestørrelse og dermed reducere antallet af leverancer. Der stilles dertil i langt højere grad krav til fossilfri varelevering, både i kontrakter indgået fra indkøbsfællesskaber som SKI, men også i Odense Kommunes egne kontrakter.

Odense Kommune har 600 kontrakter og der stilles krav i stort set alle kontrakter. Kravene kan dog også gå på andre parametre end grøn transport, fx social beskæftigelse, mindre kemi, mindre affald og flere miljømærker.

##### *Indsats 4: Bæredygtig Transportpolitik*

Delprojektet handler om at udvikle bæredygtige retningslinjer for medarbejdernes transport i arbejdstiden. I andet halvår af 2024 gennemførte arbejdsgruppen en undersøgelse af medarbejderes transportvaner. 1600 medarbejdere svarede på undersøgelsen, som konkluderede at over halvdelen går, cykler eller benytter kollektiv transport til og fra arbejde, mens 40% transporterer sig alene i bil. Lidt under halvdelen af de adspurgte medarbejdere bruger klimavenlige transportformer til at transportere sig i arbejdstiden.

På baggrund af resultaterne blev Grøn Transportpolitik udarbejdet og vil være klar til politisk behandling og godkendelse i efteråret 2025. Der arbejdes desuden på en plan for, hvordan politikken skal omsættes i praksis.

#### **Initiativ 4.2: Reduceret klimaaftryk i kommunens drift**

##### *Klimavenlige madvaner*

Den 17. juni 2025 fik Sundhedsudvalget en orientering om bæredygtighed og CO2-reduktion i byens køkken.

Byens Køkken har fra 2022 til 2024 øget fødevarerindkøbet med 4,6 %, samtidig med at det samlede klimaaftryk er reduceret med 2,7 %. Kødforbruget er faldet med 9,7 %, og særligt oksekød er reduceret med ca. 30 %, hvilket har haft stor positiv effekt på CO2-aftrykket. Forbruget af bælgrugter er mere end tredoblet og bidrager til en grønnere profil. Til gengæld er mejeriforbruget steget markant, hvilket har øget klimaaftrykket fra denne kategori. Målgruppen i Byens Køkken består typisk af småtspisende ældre og personer med særlige ernæringsbehov og derfor er det vigtigt at balancere ernæringsmæssige hensyn med klimahensyn.

Byens Køkken arbejder målrettet med centrale klima- og bæredygtighedsudfordringer gennem konkrete initiativer som opkvalificering af køkkenpersonale, reduktion af madspild og nedbringelse af kødforbrug via øget brug af bælgfrugter. Disse tiltag bidrager til at mindske klimaaftrykket og styrke den grønne omstilling i den kommunale madproduktion.

#### *Internt genbrug af møbler i Odense Kommune*

Projektet har fokus på at øge genbrug af møbler internt i kommunen og dermed reducere mængden af nyindkøbte møbler. Borgmesterforvaltningen har sammen med Klima- og Miljøforvaltningen, By- og Kulturforvaltningen samt Beskæftigelses- og Socialforvaltningen undersøgt forskellige muligheder for, hvordan man kan understøtte en højere grad af genbrug af kommunens møbler og inventar. Det har dels været undersøgt, om beskæftigelsesindsatser kan indtænkes, om værkstedet kan placeres eksternt, om der eksisterer alternative lager- og lokalefaciliteter, håndtering af en prissætning af møbler samt forskellige it-understøttelse.

På baggrund af de indledende undersøgelser og drøftelser har de førnævnte forvaltninger udarbejdet et forslag til en model, som forventes præsenteret for byrådet i løbet af efteråret 2025.

#### *Affaldssortering på alle kommunens matrikler*

Udrulningen af affaldssorteringsløsninger blev afsluttet i august 2024, og alle kommunale ejendomme, der skulle modtage sorteringsløsninger, har fået dem leveret. Enkelte ejendomme valgte i stedet at udvikle deres egne løsninger.

For at sikre gode rammer for sorteringsindsatsen blandt forskellige målgrupper blev der udarbejdet konkrete kommunikationsværktøjer i et tværfagligt samarbejde, som blev distribueret til alle afdelinger. Der er desuden gennemført yderligere kommunikationsindsatser på de matrikler, hvor der har været udfordringer med sorteringen.

#### **Initiativ 4.3: Energioptimering af kommunens bygninger**

Initiativet handler om at reducere energiforbruget i kommunens bygninger via tekniske ændringer af bygninger eller anlæg og adfærdspåvirkning af bygningernes brugere.

Initiativet startede op i 2022 og har resulteret i et årligt reduceret energiforbrug på kommunens bygninger. CO<sub>2</sub>-udledningen fra kommunens energiforbrug er reduceret med mere end de 1000 tons årligt, som potentialet var vurderet til. Dermed betragtes initiativet som gennemført i overensstemmelse med beskrivelsen i Klimahandleplan 2025.

#### **Initiativ 4.4: Grønne udbud og indkøb**

Odense Kommune arbejder ud fra de fire bundlinjer i kommunens indkøbspolitik, og forsøger dermed at skabe balance mellem økonomi, etik, samarbejde og den grønne bundlinje. Modellen for Nøjsomt Forbrug spiller en væsentlig rolle, hvor fokus flyttes fra ”nyindkøb – som vi plejer” over til Bæredygtige forbrugsvaner. Det er et ønske, at man med udgangspunkt i kommunens forbrugshierarki, inddrager en mere cirkulær tænkning, og hermed øger brugen af reparation, genbrug samt materiale-genanvendelse.

Odense Kommune arbejder løbende med at reducere klimaaftrykket i kommunens indkøb. I forhold til nationale CO<sub>2</sub>-rapporter, udarbejdet af SKI, Energistyrelsen og Erhvervsstyrelsen, ligger Odense Kommune blandt de 5 kommuner med lavest CO<sub>2</sub>-aftryk pr. indbygger. Et vigtigt element heri er et ansvarligt og nøjsomt forbrug.

Kommende fokusområder vil være Byggeri, Transport og Fødevarer. Borgmesterforvaltningen er i dialog med de relevante forvaltninger omkring områderne, ligesom der den 24. september 2025 vil være en drøftelse mellem Økonomiudvalget og Klima- og miljøudvalget om hvordan der fremadrettet kan arbejdes med at reducere klimabelastningen via kommunale indkøb.

#### **Hovedretning 5: Klimavenlig adfærd**

##### **Initiativ 5.1: Cirkulært Odense**

På udvalgsmødet den 21. november 2023 besluttede Klima- og Miljøudvalget at omprioritere midler fra Cirkulært Odense til andre initiativer i klimahandleplanen. Projekterne omkring fremme af genbrugeligt materiale og netværksmøder med fokus på cirkulær økonomi er blevet ført videre med Odense Renovation som facilitator, mens projektet om istandsættelse af efterladte cykler håndteres af en ekstern leverandør.

#### *Istandsættelse af efterladte cykler*

Projektet blev igangsat i august 2023. Siden november samme år har projektet modtaget i alt 1.043 efterladte cykler. Af disse er 259 cykler blevet istandsat og solgt videre, mens 578 cykler er blevet skrottet, hvilket svarer til en skrotprocent på 55,4 %.

Det skal dog bemærkes, at denne skrotprocent ikke giver et fuldstændigt billede af genbrugsgraden. Mange af de skrottede cykler har nemlig fået dele som hjul, skærme og styr genanvendt i andre cykler. Leverandøren vurderer derfor, at den reelle skrotprocent snarere ligger omkring 45 %. Med andre ord bliver cirka 55 % af de indsamlede cykler helt eller delvist genbrugt og kommer tilbage i brug som funktionelle cykler – i stedet for blot at blive destrueret.

Denne genbrugsprocent er dog lavere end forventet ved projektets opstart, hvilket primært skyldes, at standen på de efterladte cykler har vist sig at være dårligere end antaget.

Projektet forventes afsluttet i november 2025.

### *Samarbejde med Odense Renovation*

Den 13. november 2024 vedtog byrådet Odense Renovations nye vision "Fremtidens Genbrugsstruktur", som skal fremme genbrug og genanvendelse og dermed øge cirkulationen af ressourcer i Odense. Fra 2025 til 2027 testes forskellige løsninger som bl.a. bytteboks, hente-service, gå-og cykelvenlige genbrugsstationer og beboergenbrugspunkter med henblik på at kortlægge mulighederne for at øge mængden af genbrug og genanvendelse. Klima-og Miljøforvaltningen er tæt involveret i samarbejdet med Odense Renovation.

#### **Initiativ 5.2: Formidling og visualisering af et klimaneutralt Odense**

Den 27. november 2024 godkendte Klima-og Miljøudvalget videreførelsen af samarbejdet med Nordatlantisk Hus i 2025. Samarbejdet består bl.a. i at indarbejde formidling af Klimaneutral 2030 i Nordatlantisk Hus' eksisterende skoletjeneste med fokus på håb og optimisme i forhold til konsekvenserne af klimaforandringerne.

I 2024 blev der afholdt 105 skoletjenester med 2024 tilmeldte elever og 160 lærere og andre medfølgende voksne. Heraf deltog ca. 750 elever i forløb, der direkte handlede om klimaforandringer. I første halvår af 2025 har der været afholdt 60 skoletjenester med 1.236 tilmeldte elever. Heraf var 36 forløb med 717 tilmeldte elever blandt de forløb, der direkte handler om klimaforandringer.

I forbindelse med forløbene lærer eleverne bl.a. om Klimaneutral 2030 og deltager efterfølgende i gruppearbejde på baggrund af klimahandleplanens hovedretninger. Afhængigt af forløbet og klassetrin består gruppearbejdet bl.a. af at komme med forslag til handlinger på egen skole eller beregne deres eget klimaaftryk.

Udover en udvidelse af skoletjenesten består samarbejdet med Nordatlantisk Hus også i at etablere et nationalt klimaformidlingscenter i Odense. Arbejdet består af tre faser: idéudvikling, interessentdialog og finansiering. Fase 1 blev afsluttet i 2024, og en klimafaglig projektmedarbejder har siden arbejdet videre med projektets fase 2 og 3. Arbejdet har resulteret i et visionsoplæg, der i løbet af første halvår af 2025 er blevet formidlet til ca. 150 relevante danske og nordatlantiske aktører med henblik på at udvide kendskabet og skaffe opbakning til udbygningsplanerne ved Nordatlantisk Hus. Visionsoplægget kan læses via følgende link: [Visionsoplæg for udvidelse af Nordatlantisk Hus](#).

Der er også nedsat et advisory board, som afholdt sit første møde i april 2025 og planlægger yderligere to møder i 2025.

Med midlerne fra klimahandleplanen er ansættelsen af den klimafaglige projektmedarbejder forlænget til september 2025. Indtil da vil Nordatlantisk Hus fortsætte dialogen med interessenter og arbejdet med at sikre finansiering til udbygningsplanerne med afsæt i visionsoplægget.

#### **Initiativ 5.3: Klimavenlige forbrugsvaner**

På udvalgsmødet den 25. marts 2025 afsatte Klima-og Miljøudvalget midler til et samarbejde med Odense Renovation med fokus på at teste løsninger indenfor deleøkonomi, genbrug og upcycling. Samarbejdet centrerer om et fysisk lokation, hvor Klima-og Miljøforvaltningens aktiviteter kobles sammen med Odense Renovations planer om en nærgenbrugsstation.

Klima-og Miljøforvaltningen og Odense Renovation er i fuld gang med i samarbejde at videreudviklet konceptet for deleøkonomi, genbrug og upcycling og forventningen er, at konceptet kan åbnes og driftes fra efteråret 2025.

### **Hovedretning 6: Partnerskaber**

#### **Initiativ 6.1: Odense Klimapartnerskab**

Odense Klimapartnerskab har siden sidste status løbende fået nye medlemmer, så medlemstallet nu ligger på 74. Heraf er 12 grundlæggere og resten er klimapartnere.

I løbet af efteråret 2024 blev netværkene bæredygtigt indkøb, salg- og forretningsudvikling samt netværket for projektering, facility og service startet op.

Odense Klimapartnerskab var i november 2024 igen hovedpartner på REBOOT, som er et nationalt bæredygtighedsevent i Odense. I den forbindelse afholdt partnerskabet en netværkskonference for klimaambassadørerne, hvor i alt 33 klimaambassadører deltog.

I februar 2025 havde netværket for transport og logistik samt forløbet grøn start første møde.

Derudover er partnerskabet ved at starte et nyt netværk; netværk for ansvarlig renovering og byggeri. Første netværksmøde blev afholdt i juni 2025. Dermed har Odense Klimapartnerskab nu syv netværk i drift med i alt 108 deltagere.

I løbet af foråret 2025 har Odense Klimapartnerskab afholdt to klimaambassadøruddannelser og har indtil videre uddannet 44 klimaambassadører i 2025. Odense Klimapartnerskab afholder yderligere to uddannelser i løbet af 2025. Det samlede antal klimaambassadører er på nuværende tidspunkt 139.

Odense Klimapartnerskab har i 2025 en stand på Klimafolkemødet, og inviterer i den forbindelse partnerskabets medlemmer til et netværksarrangement.

#### **Initiativ 6.2: Lokale borgerklimaråd**

Formålet med indsatsen er borgerinddragelse og samskabelse omkring ambitionerne i klimahandleplanen generelt, herunder fx også i forbindelse med implementeringen af Grøn mobilitetsplan og udviklingen af den kollektive trafik i Odense.

På udvalgsrådet den 21. november 2023 afsatte Klima- og Miljøudvalget 0,5 mio. kr. til arbejdet med Lokale Borgerklimaråd i 2024. Indledningsvist har en del af ressourcerne været anvendt til at understøtte arbejdet med partnerskabet i Skibhuskvarteret, som blev afsluttet i foråret 2025.

#### **Initiativ 6.3: Strategisk samarbejde med børn- og ungeområdet**

Der er endnu ikke igangsat et strategisk samarbejde med børn- og ungeområdet. Der er dog en række forskellige initiativer, som alle understøtter formålet om, at Odenses børn og unge får viden om klimaudfordringer og får mulighed for at være med til at forme, hvordan Odense bliver klimaneutral. Et udvalg af dem er oplyst nedenfor.

Klima- og Miljøforvaltningen samarbejder fortsat tæt med medarbejdere på børn- og ungeområdet omkring #5.4 Fodgænger- og cykelzoner omkring skoler i Odense.

Desuden samarbejder forvaltningen med skoler og uddannelsessteder om diverse klimaaktiviteter og understøtter ligeledes uddannelsesstederne i at skabe grønne transportvaner i forbindelse med #2.8 Mere aktive og grønne transportvaner.

Herudover er der opstartet et samarbejde mellem Odense Klimapartnerskab og Børn- og Ungeforvaltningen omkring civil praktik for 7.-9 klasser. Samarbejdet tager udgangspunkt i et pilotprojekt, hvor eleverne uddannes til klimaambassadører med henblik på at skabe håb og handlekraft på skolerne i Odense.

#### **Initiativ 6.4: Strategisk samarbejde med sundhedsområdet**

Initiativet har flere forskellige formål. Der er i den forbindelse væsentlige potentialer i at udvikle initiativer, der både skaber en mere klimavenlig by og samtidig gør odenseanerne sundere. Indtil nu har klimahandleplanens ressourcer været prioriteret til andre initiativer i klimahandleplanen, og der er derfor endnu ikke igangsat et strategisk samarbejde med sundhedsområdet.

Initiativerne i Grøn Mobilitetsplan og arbejdet med at skabe grønne og aktive byrum, samt få flere til at transportere sig aktivt, understøtter dog alle sundhedsdagsordenen.

## **Det videre arbejde med Klimahandleplan 2025**

Som en del af årshjulet implementeres initiativerne i Klimaplan 2025 løbende, og Klima- og Miljøudvalget vil blive præsenteret for en status på klimahandleplanen næste gang i august 2026.

### **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

### **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

# Punkt 11: D-sag: Status på Grøn Mobilitetsplan

01.30.10-P15-1-22

## Sagsresumé

Med denne sag får Klima- og Miljøudvalget status på arbejdet med Grøn Mobilitetsplan og de initiativer, som planen indeholder.

Et flertal i Odense Byråd vedtog Grøn Mobilitetsplan den 20. december 2023. Målet med planen er at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger fra transport i Odense med 46 % samtidig med at byen udvikles, så der i 2030 bor og færdes 25 % flere mennesker inden for Ring 1 set i forhold til 2023.

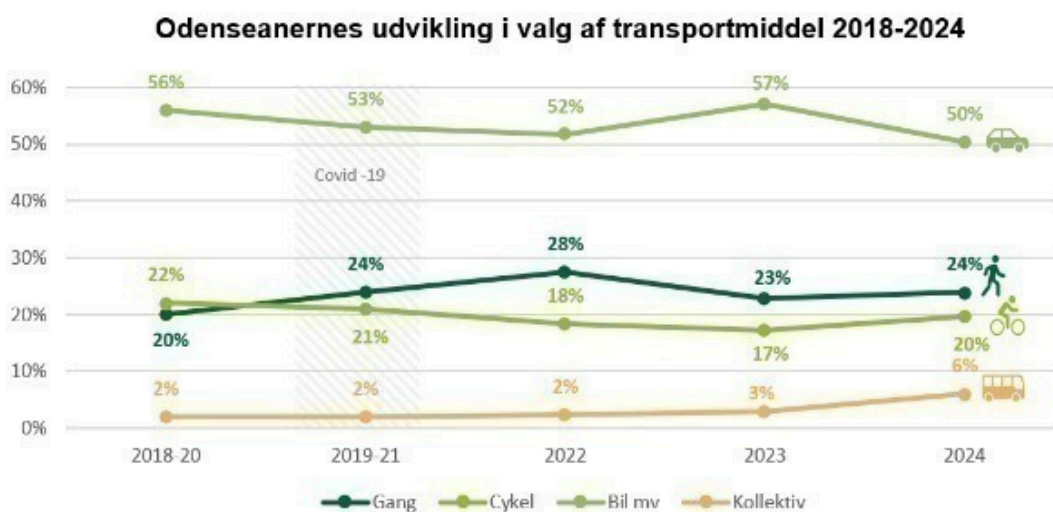
Grøn Mobilitetsplan er en del af Odense Kommunes klimahandleplan. Statussen er en del af årshjulet for Klimahandleplanen, hvor udvalget én gang årligt får en status på, de initiativer, der er sat i gang.

Sagen indledes med nye nøgletal, der viser seneste udviklingen i odenseanernes transportvaner. Herefter gennemgås de indsatser, der er i gang som led i Grøn Mobilitetsplan.

### Nøgletal for trafik og mobilitet 2025

Odense Kommune laver årligt en publikation med nøgletal for odenseanernes transportvaner. Publikationen for 2025 er vedlagt som bilag. Grafikken nedenfor viser udviklingen i odenseanernes valg af transportmiddel fordelt på gang, cykel, bil mv. og kollektiv trafik og under grafikken er hovedpointer fra publikationen opsummeret.

Figur 1: Transportvaneundersøgelse for Odense Kommune 2018-2024



Figur 1: Transportvaneundersøgelse for Odense Kommune 2018-2024

### Hovedpointer fra publikationen:

- Halvdelen af odenseanernes ture sker i bil, mens ca. en tredjedel sker til fods. En femtedel sker på cykel, mens 6 % sker med kollektiv trafik.
- Der er fra 2023 til 2024 sket et fald i andelen af ture i bil. Andelen af ture med kollektiv transport er fordoblet. Mens andelen af ture til fods og på cykel har en lille stigning.
- Over halvdelen af rejser på 5-10 km bliver foretaget på cykel eller til fods, mens en fjerdedel af turene bliver foretaget til fods eller på cykel på rejser mellem 10-19 km.
- Andelen af elbiler i Odense er stigende. I juni 2025 er andelen af elbiler i Odense 15,1 %, hvilket næsten er en fordobling fra 2024.
- Tal fra 2025 viser, at 44 % af familierne i Odense har ikke en bil, mens 44 % har én bil og 12 % har mere end én bil.
- Fra 2023 til 2024 er der sket en stigning i antallet af passagerer i Odense Kommunes bybusser på ca. 2 %.

- Der er ingen væsentlige ændringer i trængslen i Odense fra 2023 til 2024.
- Til odenseanernes transport i fritiden benytter lidt under halvdelen (45 %) bilen, mens 34 % er til fods. Herudover benytter 13 % cyklen og 7 % kollektiv trafik. Siden 2023 er der sket en fordobling i antallet af ture i fritiden med kollektiv transport, mens der er et lille fald i ture med bilen.

### Arbejdet med grøn mobilitetsplan

Grøn Mobilitetsplan indeholder initiativer i form af åbningstræk og eksperimenter, der skal implementeres som første del af arbejdet med grøn mobilitet. Åbningstrækkene er knyttet til de seks fokusområder, som mobilitetsplanen indeholder:

1. Hastigheder
2. Kollektiv transport
3. Non-road
4. Klimavenlige byområder
5. Elektrificering og parkering
6. Samkørsel og delebiler

Grøn Mobilitetsplans fokusområder er integreret som initiativer i Klimahandleplanens hovedretning 2. Bæredygtig mobilitet. Status på hvert fokusområde er dermed også status på initiativerne #2.2-2.7 i Klimahandleplan 2024.

I sagen gennemgås hvert af mobilitetsplanens fokusområder, og der gives status på de åbningstræk, hvor implementeringen har været drøftet politisk.

### Status på mobilitetsplanens fokusområder og åbningstræk

Som led i arbejdet med Grøn Mobilitetsplan er der foreløbigt igangsat 34 initiativer ud af 62 åbningstræk og eksperimenter.

#### Fokusområde 1: Hastigheder (Initiativ #2.2 i Klimahandleplan 2024)

Hastighedsnedsættelser på veje i Odense Kommune skal bidrage til at reducere støj i byen, øge trafiksikkerheden og samtidigt bidrage til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger fra biler. Fokus er i første omgang på de veje, der ligger inden for Ring 2.

Der er foreløbigt igangsat to åbningstræk vedrørende hastighedsnedsættelser, samt et mere generelt forberedende arbejde vedrørende hastighedsnedsættelser på vejene i Odense Kommune.

Arbejdet med hastighedsnedsættelser har i 2025 været udfordret af et lovforslag, som Transportministeriet sendte i høring i slutningen af december 2024. Med lovforslaget lagde ministeriet op til ændringer i færdselsloven, der kan få betydning for hastighedsnedsættelser på Odense Kommunes veje. Det har betydet, at ellers planlagte tiltag, er blevet udsat til 2026.

Fem af mobilitetsplanens åbningstræk vedrører hastighedsnedsættelser på Odense Kommunes veje. Nedsættelse af hastigheden på Odense Kommunes veje skal ske i samarbejde med politiet, der skal godkende de hastighedsdæmpende tiltag, nedsættelsen gennemføres med.

#### Sænke hastigheden på Skibhusvej

Hastigheden på Skibhusvej indgår i det samlede projekt med klimavenlig udvikling af trafikken og lokalområder i Skibhuskvarteret.

Med afsæt i det førnævnte lovforslag er de trafikale tiltag, der med byrådsbeslutning i november 2024 blev planlagt på Skibhusvej, sat på pause frem til 2026, og sænkningen af hastigheden på Skibhusvej er udfordret af lovforslaget.

Som del af projektet i Skibhuskvarteret er der dog arbejdet med at sænke hastigheden på en række mindre veje i Skibhuskvarteret, hvor der nu er lavet hastighedsdæmpende tiltag og anbefalet 30 km/t, idet lovforslaget ikke er en hindring herfor.

Status for projektet i Skibhuskvarteret uddybes nedenfor under Klimavenlige Byområder med status for de dele af projektet, der ikke er koblet til hastighedsnedsættelse.

#### Hastighedsnedsættelse på motorvejen til 90 km/t

Ud over arbejdet med nedsættelse af hastighed på kommunens egne veje indgår det i mobilitetsplanen, at der skal arbejdes for hastighedsnedsættelser på den gennemkørende motorvej til 90 km/t.

Odense Kommune har ikke mulighed for selv at beslutte hastighedsnedsættelser på motorvejen. Derfor blev der efter vedtagelsen af Grøn Mobilitetsplan i 2023 rettet henvendelse til transportministeren, men tilbagemeldingen på forslaget var her negativ.

## **Fokusområde 2: Kollektiv trafik (Initiativ #2.3 i Klimahandleplan 2024)**

Mobilitetsplanens initiativer vedrørende kollektiv trafik har til formål at gøre kollektiv trafik til et reelt alternativ til bilen, og reducere CO<sub>2</sub>-udledninger fra biltrafik, ved at flere benytter den kollektive trafik.

Der er igangsat ni åbningstræk, der vedrører kollektiv trafik.

### **Etablering af busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard**

Kortere rejsetid skal gøre det mere attraktivt at tage bussen. Med busbaner får busserne deres egen bane at køre i og herved kan de komme hurtigere fra stoppested til stoppested. Ved prioritering af busserne i lyssignaler forbedres rejsetiden yderligere. Forsinkelser reduceres, og busserne kan bedre overholde køreplanerne.

Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget traf den 25. juni 2024 beslutning om den konkrete udformning af busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard.

FynBus estimerede i den forbindelse, at busbanen vil betyde en økonomisk, kommunal driftsbesparelse på ca. 1,1 mio. kr. pr. år., og ca. 1,7 mio. kr. pr. år, hvis de regionale ruter medregnes.

De nye busbaner er etableret og er taget i drift fra 4. august 2025. Forvaltningen følger trafikken tæt og vurderer løbende behovet for justeringer i signalerne for at sikre en forsvarlig trafikafvikling.

### **Fremrykkede stoppesteder**

Som del af projektet vedrørende busbaner på Sdr. Boulevard traf Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget desuden beslutning om at etablere fremskudte stoppesteder fire steder på ruten. Tre af stoppestederne er etableret, mens et fjerde etableres i foråret 2026.

Fremrykkede busstoppesteder understøtter, at bussen kan tilgå og forlade stoppestedet hurtigere, uden at blive fanget i den øvrige trafik. Samtidig vil der være steder, hvor fremskudte stoppesteder letter af- og påstigningen i bussen. Med etablering af platforme ved busstoppet får buspassagererne et dedikeret venteområde, der reducerer de udfordringer, der kan opstå, hvis buspassager benytter cykelstien til af- og påstigning.

### **Højere frekvens på busrute 85**

Med virkning fra 14. januar 2024 fik busrute 85 mellem Skibhusene og OBC højere frekvens med tre afgang i timen frem for to.

Den højere frekvens er dog ikke den eneste ændring i bussen til Skibhusene. Fra 2026 får bussen til Skibhusene nemlig nyt rutenummer og en endnu højere frekvens. Ruten kommer til at hedde 12A og vil køre hvert 10. minut fra Skibhusene til centrum i hverdage mellem 7 og 18 og hvert 20. minut om aftenen og i weekenden.

Rute 85 fortsætter med at køre mellem Odense Banegård Center og Højby, mens 12A lægges sammen med citybussens rute.

Investeringen i flere afgang og en direkte rute uden omveje skal gøre det mere attraktivt at stige på bussen, der desuden fremadrettet vil køre på el. En ny og direkte busforbindelse mellem Skibhusene og Odense centrum med afgang hvert 10. minut i hverdage skal gøre det mere attraktivt at stige på bussen.

Forbedringerne af bussen til Skibhuskvarteret fra 2026 skal ses i sammenhæng med det øvrige arbejde med udvikling i Skibhuskvarteret, der er beskrevet nærmere nedenfor under overskriften Klimavenlig Byområder.

### **Markedsføringskampagne Park + Ride**

For at få flere til at benytte sig af Parkering Odense Syd, og tage letbanen ind til byen, er der opsat bedre skiltning omkring p-pladsen. Der gennemføres ikke egentlige optællinger af parkeringerne ved Odense Syd, men det er oplevelsen hos Letbanen, at der er sket en positiv udvikling i antallet af bilister, der benytter p-muligheden efter den nye skiltning blev opsat i 2024.

Odense Letbane er kommet med forslag til yderligere markedsføringstiltag, der forventes udrullet som del af den videre proces.

#### **Samarbejde med større arbejdspladser og uddannelsessteder om transportvaner**

Odense Kommune samarbejder med arbejdspladser og uddannelsessteder, for at fremme grønne transportvaner i kommunen. Det sker dels gennem Odense Kommunes ordning med det grønne transportstempel samt gennem den årlige "Vi Kører Grønt"-kampagne, som begge er tilbud som bl.a. arbejdspladser i Odense kan deltage i.

Der er pr. juni 2025 certificeret 30 større arbejdspladser og uddannelser med Odense Kommunes grønne transportstempel. Flere arbejdspladser er desuden opgraderet til et højere certificeringsniveau, på baggrund af tiltag iværksat på arbejdspladsen.

Den årlige "Vi Kører Grønt" blev senest afholdt i november 2024. Kampagnen havde omkring 2.000 deltagere fordelt på cirka 80 arbejdspladser. Det er omtrent en fordobling i antal deltagere i forhold til de to tidligere år, hvor kampagnen har været afholdt.

På grund af den store tilslutning i 2024 arbejder forvaltningen på en digitalisering af kampagnen med en app. Forventningen er, at der vil køre et pilotprojekt på udvalgte arbejdspladser i efteråret 2025. Ambitionen er at hele kampagnen efter 2026 kan flyttes over i det digitale univers på appen.

#### **Gratis pendlerkort i en begrænset periode til bilpendlere**

Tilbud om gratis pendlerkort i en begrænset periode skal motivere bilpendlere til at overveje at transportere sig med kollektiv trafik. I forsøgsperioden er det hensigten, at borgere kan ansøge om at teste et gratis pendlerkort i tre måneder. Her vil ansøgerne blive screenet, så tilbuddet kun tilbydes bilister. Ansøger vil modtage et spørgeskema før og efter perioden, for at Klima- og Miljøforvaltningen kan indsamle data om effekten af tiltaget. Tilbuddet målrettes arbejdspladser og uddannelser, som er en del af netværket det Grønne Transportstempel og Odense Klimapartnerskab.

Forvaltningen arbejder på at tilrettelægge den videre proces med udrulning af prøveperioden med gratis pendlerkort.

#### **Opstilling af elløbehjul og delecykler på 20 knudepunkter**

Elløbehjul og delecykler skal gøre det lettere at komme til og fra knudepunkter i den offentlige trafik. Indsatsen udgør to åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan og indebærer dels, at der skal kvalificeres hvilke knudepunkter, der er relevante, samt at der skal arbejdes for, at fx private operatører opstiller cykler og elløbehjul ved trafikale knudepunkter.

Løbehjulsudbyderne har opsat løbehjul på centrale placeringer i Odense, herunder forskellige knudepunkter og en del af åbningstrækket er således implementeret.

Opstilling af delecykler er udfordret af, at den eneste operatør i Odense trak sig tilbage i juni 2024 på grund af utilstrækkeligt forretningsgrundlag. Forvaltningen vurderer fortsat, at delecykler kan være et relevant tilbud til andre målgrupper end løbehjulsbrugere og afsøger derfor, om der er langtidsholdbare løsninger for delecykler i Odense.

Dialogen med markedsaktører ikke har båret frugt. Derfor er forvaltningen ved at undersøge, om der i stedet skal arbejdes mod et offentligt udbud med henblik på at få delecykler til Odense.

I samarbejde med FynBus og Odense Letbane arbejder forvaltningen desuden med at udpege og kvalificere forskellige typer af knudepunkter, der skal afprøves som led i projektet.

#### **Markedsføring af knudepunkter og muligheder for delecykler og løbehjul**

På sigt skal muligheder for at kombinere kollektiv trafik med fx løbehjul markedsføres, så der skabes opmærksomhed omkring videre transportmuligheder fra de trafikale knudepunkter. Markedsføringen skal understøtte at skift mellem forskellige transportformer gøres nemmere for borgerne og at byens transporttilbud, herunder fx elløbehjul, fremstår let tilgængeligt og imødekommende, for erfarne såvel som nye brugere.

### **Fokusområde 3: Non-road (Initiativ #2.4 i Klimahandleplan 2024)**

Fokusområdet Non-road har til formål at bidrage til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledninger fra ikke vejgående maskiner, såsom byggemaskiner og landsbrugsmaskiner. Samtidig indgår det i fokusområdet, at der skal laves en plan for, at Odense som eventby bliver mere klimavenlig.

Der er igangsat tre åbningstræk vedrørende Non-road.

#### **Offentlig-Privat Innovation (CO-PI)**

Odense Kommune indgår i Center for Offentlig-Privat Innovations arbejde med at reducere udledninger fra offentlige bygge- og anlægsprojekter. Samarbejdet betyder, at Odense Kommune løbende får inspiration og viden til, hvordan Odense Kommune selv kan arbejde med at reducere udledningerne fra non-road. Som del af samarbejdet har Odense Kommune sammen med 13 andre offentlige bygherrer skrevet under på en hensigts erklæring om at stille krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner i bygge- og anlægsprojekter. Odense Kommune stiller allerede i dag krav i den forbindelse i en del kommunens udbud, men der pågår i arbejde, der skal udvikle tilgangen.

#### **Partnerskab med private byggeoperatører**

Som led i arbejdet med non-road skal der etableres et privat-offentligt partnerskab, med fokus på muligheder for at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger fra bl.a. bygge og anlægsmaskiner i Odense. Formålet er at Odense Kommune får input og anbefalinger fra aktører i byggebranchen til, hvilke krav Odense Kommune kan stille i deres udbud og indkøb.

#### **Odense Kommune stiller krav i indkøb og udbud**

Anbefalingerne fra byggebranchen skal give input til, hvilke krav Odense Kommune kan stille i kommunens udbud og indkøb. Input er relevant, da det nødvendigt at sikre, at kravene, der stilles, rent faktisk er mulige for aktører branchen at imødekomme.

### **Fokusområde 4: Klimavenlige byområder (Initiativ #2.5 i Klimahandleplan 2024)**

En grøn by, der er attraktiv at færdes i på cykel og til fods, fremmer både liv i gaderne og en mere klimavenlig transport.

Derfor har en lang række af mobilitetsplanens åbningstræk netop fokus på at forbedre forholdene i byen for gående og cyklister. Dels med trafikale tiltag der fx gør det trykkeligere eller nemmere at cykle rundt. Men samtidig med tiltag, der skaber en by med grønnere og mere indbydende gader. Med blomstrende bede og siddemuligheder, skal de grønne byområder indbyde til at bruge byen på nye måder.

Der er igangsat ni åbningstræk, der har til formål at skabe mere klimavenlige byområder i Odense.

#### **Bedre forhold for fodgængere og cyklister i området omkring Odense Teater**

Jernbanegade udgør et centralt adgangsstrøg ind mod bymidtens gågader, der samtidig forbinder bymidten med havnen via Byens Bro.

Som et af de første åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan blev Jernbanegade i 2024 omdannet med midlertidige tiltag, for at skabe mere plads til cykler og fodgængere.

Den 6. maj 2025 besluttede Klima- og Miljøudvalget en række yderligere tiltag i Jernbanegade som opfølgning på en tidlig evaluering af omdannelsen. De nye tiltag indebærer, at der skal etableres egentlige bede af træsveller med blomster og planter langs Jernbanegade, for at højne byrumskvaliteten i den midlertidige omdannelse inden en eventuelt permanent løsning besluttet.

Etableringen af de nye tiltag i Jernbanegade går i gang i september, og forventes færdigt omkring efterårsferien.

#### **Forbedrede cykelpassager igennem bymidtens gågadesystem**

Forbedrede cykelpassagerer skal gøre det nemmere at komme rundt i bymidten i Odense på cykel. Det skal understøtte at flere cykler. Både i den daglige transport fx til og fra arbejde samt til og fra besøg i bymidtens butikker, cafeer, museer mv.

Med afsæt i dialog med aktører i bymidten besluttede Klima- og Miljøudvalget den 25. juni 2024 at skabe bedre cykelpassager gennem byen på to strækninger:

1. Øst-vest gennem Slotsgade, Kongensgade og Grønnegade, hvor cyklister dog skal stå af og trække på stykket gennem Kongensgade.
2. Nord-syd passage gennem Fisketorvet.

Ændringerne betyder, at cyklisterne nu må cykle i en del af byens gågader, der tidligere var forbeholdt gående (Slotsgade, Grønnegade og Fisketorvet). Cyklisterne skal tage hensyn til de gående, hvilket også blev understreget i en adfærdskampagne, der kørte i september 2024, da de nye skilte blev sat op. Kampagnen blev gentaget igen i maj 2025.

Som del af etableringen øst-vest-passagen blev Slotsgade i 2024 omdannet til cykelgade. Som opfølgning på evalueringen af omdannelsen i Slotsgade besluttede Klima- og Miljøudvalget 6. maj 2025 tiltag, med det formål at understøtte trafiksikkerheden i Slotsgade, samt forbedre byrumskvaliteten, bl.a. ved at etablere blomstrende grønne bede og en lommepark. Anlæg af de nye tiltag i Slotsgade er påbegyndt i august.

#### Sommergader/living streets i Kongensgade

For at understøtte en attraktiv bymidte er der siden sommeren 2024 eksperimenteret med midlertidige byrumsinstallationer. Processen har givet mulighed for at blive klogere på en fremtidig indretning af Kongensgade og været anledning til nye samarbejder med gadens erhvervsdrivende og ejendomsjere.

Der er som del af arbejdet etableret fire oplevelsesrum med fokus på grønne elementer, leg og nye former for opholdsmuligheder. Derudover er der arbejdet med at aktivere gaden gennem forskellige arrangementer og aktiviteter.

Der er foretaget evaluering af det midlertidige projekt igennem et fysisk midtvejsmøde i december 2024, og ved udsendelse af en spørgeskemaundersøgelse i juni 2025. Spørgeskemaet er sendt til beboere, erhvervsdrivende samt ejendomsjere i Kongensgade. Derudover er spørgeskemaet delt ud i alle butikker i Kongensgade, sendt ud via Cityforeningens nyhedsbrev og delt via link på Odense Kommunes sociale medier, så alle interesserede kan svare. Der er kommet i alt 426 besvarelser.

By- og Kulturforvaltningen er i gang med at evaluere besvarelserne. Input fra evalueringsprocessen tages med i det videre arbejde med udvikling af Kongensgade.

#### Etablering af fodgænger- og cykelzoner ved skoler i Odense

Fodgænger- og cykelzoner ved skolerne i Odense har til formål at skabe bedre og mere trygge forhold for gående og cyklende børn samt understøtte, at flere cykler eller går til og fra skole. Indsatserne med etablering af fodgænger- og cykelzoner udgør to åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan, da fodgænger- og cykelzonerne skal etableres af flere omgange.

Efter en beslutning fra byrådet den 17. januar 2024 blev der etableret fodgænger- og cykelzoner omkring Risingskolen, Hunderupskolen, Dalumskolen og Ejerslykkeskolen. Hertil blev en allerede eksisterende zone ved Tingløkkeskolen udvidet.

Forvaltningen har evalueret de nye zoner. Den overordnede vurdering er, at zonerne fungerer, med undtagelse af zonen ved Dalumskolen, hvor der er behov for at genbesøge udformningen i dialog med skolen. Til trods for, at de øvrige zoner overordnet set fungerer, opleves desværre udfordringer med manglende overholdelse af zonerne. Forvaltningen er i tæt dialog med Fyns Politi herom.

Ud over opfølgningen på evalueringen af de zoner der blev etableret i 2024, har forvaltningen arbejdet mod forslag til nye zoner i dialog med skoler, der har udtrykt ønske om at få etableret en fodgænger- og cykelzone.

Med sag af den 12. og 13. august 2025 blev Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget præsenteret for:

- Forslag til justeringer i eksisterende skoler efter evaluering af disse
- Forslag til etablering af fodgænger- og cykelzoner ved tre skoler (Sct. Hans Skole, Åløkkeskole og Seden Skole).

Et flertal i udvalgene godkendte på møderne den 12. og 13. august 2025 forslagene til nye zoner og justering i de eksisterende under forsætning af, at byrådet godkender, at midler til at gennemføre etableringen flyttes fra Klima- og Miljøudvalgets anlægsramme til By- og Kulturudvalgets anlægsramme. Sagen er på dagsordenen til behandling i byrådet den onsdag den 27. august 2025.

Forvaltningen er herud over i dialog med Tarup Skole med henblik på at udarbejde et forslag til en fodgænger- og cykelzone ved skolen. Udvalget vil senere blive præsenteret for det konkrete forslag til en zone ved Tarup Skole.

#### Prioritering af cyklister og fodgængere i signaler

Klima- og Miljøudvalget behandlede den 19. september 2023 sag om prioritering af fodgængere og cyklister ved signaler i lyskryds.

Der er foreløbigt gennemført første del af initiativet, hvor 13 signaler er omprioriteret til fordel for fodgængere og cyklister.

Anden del af initiativet rummer en screening af signaler inden for Ring 1, for at kortlægge de signaler, hvor der er potentiale for at forbedre prioritering af fodgængere og cyklister. Odense Kommunes arbejde med kortlægning af Ring 1 blev gennemført i november 2024. Næste skridt er dermed omprioritering af signalerne, der foretages af en leverandør.

På grund af begrænsede ressourcer hos leverandøren forventes dog en lang tidshorisont for implementering af den forbedrede prioritering i signalerne.

De lange tidshorisonter, der typisk er for at gennemfører ændringer i signaler, udfordrer en effektiv og løbende optimering af lysreguleringen i Odense. Derfor arbejder By- og Kulturforvaltningen på at skitsere mulige løsninger for, at kommunen på sigt selv kan foretage nødvendige og prioriterede ændringer af lyssignaler mere agilt.

#### "Vores Skibhus" - Udvikling af et endnu mere grønt og levende Skibhuskvarter (trafikal fredeliggørelse mv.)

Skibhuskvarteret indgår i Grøn Mobilitetsplan som et af de områder, hvor midlertidige tiltag skal vise vejen frem mod en by, med mere plads til liv i gaderne, og hvor det er oplagt at bevæge sig rundt på cykel og til fods.

Efter et større forarbejde i løbet af 2024 med lokal inddragelse besluttede et flertal i Odense Byråd i november 2024 de overordnede rammer for en midlertidig omdannelse i Skibhuskvarteret, der bl.a. har til formål at lede den gennemkørende trafik uden om kvarteret.

Overordnet indeholder det samlede projekt seks nøglegreb:

- *Cykelvenlig gade:* Skibhusvej omdannes til en mere cykelvenlig gade med færre kantstens p-pladser og ind- og udkørsels restriktioner fra sidevejene.
- *Åben for biler:* Der vil fortsat være adgang til alle veje i Skibhuskvarteret. Det gælder også Skibhusvej, der med undtagelse af strækningen med bus- og cykelsluser vil være åben for biler.
- *Bus- og cykelsluse:* Gennemkørende trafik på Skibhusvej reduceres ved etablering af bus- og cykelsluse.
- *Flere busser:* Der kommer flere busafgange på Skibhusvej. I 2026 begynder Bus 12A at køre hvert 10. minut på hverdage i tidsrummet 7-18 og hvert 20. minut om aftenen og i weekenden.
- *Grønne mødesteder:* Der etableres grønne mødesteder med plantebede, lyskæder og plads til leg og fællesskab for enden af tre sidegader ud mod Skibhusvej og på Windelsvej/ Helsingborggade.
- *Mobilitetszone i Skibhusene:* For at skabe et mere roligt boligområde med mindre gennemkørende trafik laves en mobilitetszone i den nordligste del af Skibhusvej ved Skibhusene.

På grund af uklarhed om et lovforslag fra Transportministeriet, der kan få betydning for flere af initiativerne i Skibhus, er skibhusprojektet i april 2025 blevet sat på pause indtil foråret 2026. Det betyder fx, at den planlagte etablering af en bus- og cykelsluse på Skibhusvej må vente lidt endnu.

Klima- og Miljøforvaltningen har imidlertid arbejdet på dele af projektet, der ikke er påvirket af lovforslaget. Således er der på forskellige veje i Skibhuskvarteret gjort en indsats for at øge trygheden og trafiksikkerheden for cyklister og gående. Det er bl.a. sket ved at etablere hastighedsdæmpende bump bl.a. på en del af Døckerslundsvej, og en krydsningshelle der skal bidrage til en tryggere skolevej for børn på Risingskolen.

Hertil er der for at understøtte bylivet i kvarteret etableret et grønt mødested på Annaholmsgade.

For at give borgere og erhverv mv. information og status på planerne for et grønnere Skibhuskvarter er der udgivet et magasin, der beskriver tiltag og planer for Skibhuskvarteret. Magasinet er sendt ud digitalt i e-boks og vil samtidig være at finde fysisk på bl.a. biblioteker i Odense. Magasinet kan også downloades fra Odense Kommunes hjemmeside: [Vores Skibhus - et endnu mere levende og grønt kvarter](#).

Som del af arbejdet med grøn mobilitet og bedre cykelforbindelser besluttede Klima- og Miljøudvalget den 11. marts 2025, at der skulle ansøges om tilskud til to cykelstiprojekter:

- En ny cykelsti fra Næsbyhoved-Brøby til Søndersø
- En udvidelse til supercykelsti mellem Bellinge og centrum af Odense

Kort før sommerferien gav Trafikstyrelsen svar på ansøgningerne. Odense Kommune har fået tilskud til begge projekter. Herved er der sikret finansiering til 50 % af cykelstien til Søndersø, og 40% til udvidelse af cykelstien til Bellinge.

Delfinansiering er afgørende for, at cykelstiprojekterne kan gennemføres, og dermed er tilskuddet et vigtigt skridt i at forbedre cykelmulighederne for odenseanerne.

Restfinansieringen indgår som anlægsønske til de kommende budgetforhandlinger. Klima- og Miljøudvalget vil senere blive forelagt sag om den videre proces for cykelsti-projekterne.

#### Flere og mere sikre cykelparkeringsmuligheder

Det indgår i Grøn Mobilitetsplan, at der skal etableres mere- og mere sikker cykelparkering. Forvaltningen vurderer, at der er behov for op mod 50 % flere cykelparkeringspladser, svarende til ca. 1.000 cykelparkeringspladser. Det gælder både almindelige stativer og aflåste faciliteter til cykler, som kan reducere cykeltyveri.

Som del af indeværende dagsorden indgår en selvstændig beslutningssag med forslag til 1. etape af udvikling af cykelparkering i Odense.

#### Fokusområde 5: Elektrificering og parkering (Initiativ #2.6 i Klimahandleplan 2025)

Mobilitetsplanens initiativer vedrørende elektrificering og parkering har til formål at understøtte overgangen til elbiler, og fremme og tilgodese klimavenlige transportformer gennem parkeringsudbuddet i Odense.

Der er igangsat seks åbningstræk vedrørende elektrificering og parkering.

#### Storskala eksperiment med test af elcykler og elladcykler

Siden januar 2023 har bilister i Odense kunne teste en elcykel eller elladcykel, gennem kommunens cykeltest-ordning.

Ordnningen har hidtil haft ca. 30 cykler, men den 25. marts 2025 besluttede et flertal i Klima- og Miljøudvalget at opskalere ordningen til ca. 80 cykler i alt i en prøveperiode på minimum 2 år. Flere cykler i ordningen betyder, at det populære tilbud kan nå flere odenseanere.

Den model, som udvalget besluttede, indebærer desuden, at tilbuddet forankres mere lokalt end hidtil via forskellige cykelsmede eller cykelhandlere i Odense. Hidtil har testordningen alene været tilgængelig via en enkelt cykelsmed.

Per 1. august 2025 er der opskaleret med de første nye cykler i ordningen. Dels er der indkøbt 6 nye ladcykler med el til ordningen. Hertil er der indgået aftale med to nye cykelsmede, der hver har to almindelige elcykler, der indgår i ordningen. Forvaltningen forventer løbende at indgå aftale med flere cykelsmede og opskalere til flere cykler.

Effekten af ordningen følges via spørgeskemaer til de borgere, der har testet en cykel gennem ordningen. I forbindelse med opskalering af ordningen har forvaltningen udarbejdet nye spørgeskemaer, for at opnå en højere kvalitet i opfølgningen. Da antallet af svar efter ændringen i spørgeskema er begrænset, vil det dog først senere være muligt at udlede tendenserne i svarene.

#### Grøn parkeringsstrategi inkl. ladestanderstrategi

Klima- og Miljøforvaltningen skal som led i mobilitetsplanen udvikle en grøn parkeringsstrategi og en strategi for ladeinfrastruktur, der skal sætte retningen for et forandret parkeringsudbud i Odense, der understøtter omstillingen fra fossile biler til el-biler. Strategiarbejdet udgør to åbningstræk i grøn mobilitetsplan.

Forvaltningen arbejder på et oplæg til en ladestanderstrategi, og forventer foreløbigt at kunne præsentere udvalget for et oplæg til principper for ladeinfrastruktur i første kvartal 2026.

#### Omdannelse af Odense Slots p-plads

Klima- og Miljøudvalget besluttede den 24. september 2024 rammerne for en omdannelse af Odense Slots p-plads i to faser:

- Fase 1: P-pladser forbeholdes til elbiler
- Fase 2: Ansøgning til fredningsnævnet med henblik på etablering af flere ladestandere og indhegnet cykelparkering på pladsen.

Første fase er gennemført pr. februar 2025 og størstedelen af p-pladserne er nu omdannet til elbilsparkering. Der gennemføres løbende kommunikationsindsatser bl.a. med plakater på p-pladsen for at understøtte, at fossilbiler ikke benytter arealet.

Anden fase af omdannelsen omfatter etablering af ladestandere og indhegnet cykelparkering og kræver dispensation fra Fredningsnævnet. Rådgivere har udarbejdet visualiseringer til omdannelsen, som dog er forbundet med høje anlægsomkostninger. Forvaltningen anbefaler derfor en justeret løsning med almindelig cykelparkering. Processen med ansøgning om dispensation forventes at tage 6-12 måneder. Først herefter kan udbud og etablering af anden fase påbegyndes.

#### Ændrede p-takster ved alle kommunale p-pladser i bymidten

Ændrede p-takster ved kommunale p-pladser i bymidten har til formålet at tilgodese nulemissionskøretøjer. Det følger af mobilitetsplanen at p-taksterne for fossile biler skal fordobles frem mod 2030.

Odense Byråd traf den 22. november 2023 beslutning om ændring af parkeringstakster i Odense for parkering på kommunale parkeringspladser.

Med takststigningen for fossile biler er timeprisen på de kommunale betalingspladser i Rød zone hævet fra 17 kr. til 21 kr., i Blå zone fra 12 kr. til 15 kr. og i Grøn zone fra 5 kr. til 7 kr. Grundet tid til implementering af de differentierede takster for betalingsparkering i betalingsautomater og digitale platforme er takststigningen trådt i kraft 1. juni 2024.

Da p-taksterne ifølge mobilitetsplanen frem mod 2030 skal fordobles for fossile biler, skal der løbende tages stilling til yderligere stigninger. Lovgivningen kræver, takststigninger sker på baggrund af en aktuell og konkret vurdering. Taksterne skal derfor løbende evalueres med henblik på, at byrådet kan præsenteres for yderligere takststigninger, når det er relevant.

Ændring i p-taksterne var suppleret af en differentieret pris på parkeringslicenser. Odense Kommune blev dog i starten af 2025 opmærksom på, at differentieret pris på parkeringslicenser for el- og fossildrevne køretøjer ikke er i overensstemmelse med færdselslovens regler. Licensprisen er som følge heraf nu sat til 600 kr./år for alle køretøjer og der er sat en proces i gang med udbetaling af refusion til de borgere, der har betalt for høj pris for deres licens. Mere info om parkeringslicenserne kan findes på [Odense Kommunes hjemmeside](#).

#### P-henvisning fra indfaldsveje og kortlægning af p-huse og p-kældre

Det er et vigtigt element i Grøn Mobilitetsplan, at der uanset forbedrede forhold for fodgængere og cyklister fortsat skal være god adgang til byen og bymidtens parkeringshuse i bil. Og det skal være nemt at finde ind til en p-plads for de mange gæster, der besøger bymidten i bil.

P-kældrene og p-husene i Odense bymidte har mere end 2.300 p-pladser. En kortlægning i 2025 viste, at ca. 60% af p-pladserne var ledige på en almindelig hverdags formiddag samt en almindelige lørdag formiddag.

Selvom data viser, at der er mange ledige pladser, er der mange fordomme og myter om, at det er svært at finde en parkeringsplads i Odense.

I samarbejde med Cityforeningen i Odense arbejder Klima- og Miljøforvaltningen for at tydeliggøre de gode muligheder for at komme ind til byen i bil og parkere. Der er i 2024 og 2025 gennemført en række kampagner i både trykte og digitale medier, for at oplyse om de gode parkeringsmuligheder, og nudge bilisterne til at parkere i de p-huse og p-kældre, som ligger i nærheden af deres direkte adgangsvej til bymidten. Budskabet har været, at bilisterne skal følge de direkte grønne adgangsveje ind til byens p-huse og p-kældre.

Kampagnen spiller sammen med nye p-henvisningsskilte, der stod klar i foråret 2025. Skiltene leder bilisterne ind til byens p-huse og p-kældre. Henvisningen skal reducerer søgetrafik fra bilisterne og nudge bilister til at køre ind og parkere i det af de centrale p-huse eller p-kældre ved gågadenettet, som ligger tættest på deres indfaldsvej.

Henvisningen af bilister til parkering i p-huse og -kældre spiller også sammen med et overordnet princip om, at få mere plads i bymidten til byliv, ved at bilerne parkerer i p-huse og p-kældre frem i gadeplan.

Kortlægning af p-huse og p-kældre og p-henvisning udgør tilsammen to åbningstræk i Grøn Mobilitetsplan.

#### **Fokusområde 6: Samkørsel og delebiler (Initiativ #2.7 i Klimahandleplan 2024)**

Samkørsel og delebiler skal understøtte en mere effektiv transport i Odense, der skal reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne. Hvis flere kører sammen til fx arbejde reduceres forbruget af el eller fossile brændsler forbundet med transporten. Adgang til en delebil giver mulighed for at fravælge ejerskab af en bil og i stedet aktivt tilvælge bilen til de enkelte ture, hvor cyklen eller bussen ikke egner sig. Det bidrager til en grønnere transport – især hvis delebilen er på el. Adgangen til delebiler i Odense er dog begrænset, da delebilsfirmaer har haft svært ved at få fodfæste i Odense. Fx trak delebilsfirmaet Hyre sig ud af Odense i 2024.

Klima- og Miljøforvaltningen forventer senere at præsentere udvalget for en sag med oplæg til videre proces for fem åbningstræk med fokus på samkørsel og delebiler:

- Samarbejde med delebilsfirmaer og boligforeninger om udbredelse af delebiler på el.
- Reservere centrale p-pladser til delebiler.
- Samarbejde med delebilsfirmaer om storskalaudbredelse af delebiler i bymidten.
- Samarbejde med private og almene boligorganisationer om udbredelse af delebiler og samkørsel.
- Reservere centrale p-pladser til samkørsel.

## **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## **Bilag**

Nøgletal for trafik og mobilitet\_2025

## **Punkt 12: D-sag: Orientering om status på skov-, natur og vådområdeprojekter**

04.00.00-P20-1-23

### **Sagsresumé**

Udsat fra mødet den 12. august 2025.

Med denne sag får Klima- og Miljøudvalget den aftalte halvårslige status på kommunens skov-, natur- og vådområdeprojekter. Projekterne omfatter skovrejsning, vådområde-/lavbundsprojekter og øvrige naturprojekter. På mødet vil udvalget få et oplæg fra forvaltningen, der beskriver indsatserne for det sidste halve år. Udvalget fik senest status på projekterne på skov-, natur og vådområder på udvalgsrådet i januar 2025.

Nedenfor gennemgås de forskellige projekter, der er igangsat eller planlægges.

#### **Overblik over økonomi og areal**

Kommunal egenfinansiering til anlæg af skov og naturprojekter: 16,3 mio. kr.

Forventet ekstern finansiering rejst til skov og natur: 67 mio. kr.

Forventet ny natur: ca. 330 hektar.

Forbedret eksisterende natur: ca. 650 hektar.

I bilag 1 fremgår et mere detaljeret overblik med oversigt over aktive skov-, natur- og vådområdeprojekter.

Der henvises i øvrigt til Klima- og Miljøudvalgets drøftelsessag den 20. maj 2025 om modeller for arealomlægning til mere natur.

I perioden siden seneste status i januar 2025 vil Klima- og Miljøforvaltningen fremhæve følgende initiativer.

#### **Den Grønne Trepert**

Klima- og Miljøforvaltningen er i gang med at udarbejde en omlægningsplan. Det er et led i Den Grønne Trepert, hvor der er lagt op til ca. 15 % mindre landbrugsareal på landsplan. Omlægningsplanen skal vise vejen til målopfyldelse af kvælstof- og lavbundsindsatsen og bidrage til mere og sammenhængende natur. Forvaltningen har derfor mange potentielle nye projekter på tegnebrættet.

Omlægningsplanerne er dynamiske projektlister med realiserbare projekter, som løbende skal opdateres, så vi hele tiden er på vej mod målopfyldelse. Projekterne er som udgangspunkt baseret på frivillighed, og planen er ikke bindende for lodsejerne.

I udpegningen af arealerne tager forvaltningen bl.a. udgangspunkt i eksisterende planlægning som fx Grønt Danmarkskort. Der kan ikke indtegnes projekter med etableringstilsagn fra 2022 og tidligere, statslig skovrejsning, projekter finansieret af klimaskovfonden med videre, da disse indsats allerede er regnet med i baseline-udledningen af kvælstof.

Omlægningsplanerne skal principvedtages af kommunalbestyrelserne ultimo 2025.

#### **Grønt topmøde**

Den 26. august 2025 afholdes der Grønt Topmøde i Festsalen på Rådhuset, hvor forventeligt 120 repræsentanter for borgere, foreninger og organisationer med interesse i natur inviteres ind og engageres i kommunens arbejde omkring de store naturprojekter. Det skal blandt andet munde ud i en række anbefalinger til politikerne, og føre til konkret samarbejde efterfølgende. Arrangementet vil indeholde oplæg, inspiration og paneldebat.

#### **Bedre natur**

Ved Birkelunddalen i Skt. Klemens har Odense Kommune indgået en aftale med en lodsejer, så det med 3,5 ha ny afgræsning nu er muligt at afgræsse et sammenhængende areal på 22 ha fra Ådalsskolen i syd til Svendstrupengen Havekoloni i nord. Som et led i projektet er 2 ha overdrev hegnet ind. Overdrevet var ved at gro til, og det truede områdets naturværdier. Der er ryddet omkring de gamle egetræer, for at sikre deres fremtid. Forvaltningen har afholdt gåtur og informationsmøde for interesserede i området, og input fra møderne er indarbejdet i det færdige projekt. Indsatserne understøtter fredningen af Odense Ådal og et EU LIFE projekt, som Odense Kommune tidligere har gennemført i området.

Der er indgået en aftale med en lodsejer om græsning på et lille areal (0,5 ha) sydvest for Bellinge. Arealet var den sidste brik der manglede, så det i fremtiden bliver muligt at lave en samlet aftale om afgræsning af et større område indenfor Odense Ådal fredningen, hvilket vil være til gavn for naturudviklingen og biodiversiteten i området.

### **Permanent ekstensivering**

Odense Kommune har i foråret 2025 fået tilsagn om tilskud til permanent ekstensivering af ca. 200 ha kommunale græsningsarealer. Det betyder, at staten nu vil tinglyse deklARATIONER, så det ikke vil være tilladt at sprøjte, gøde, jordbehandle eller plante træer og buske på arealerne. Det vil fortsat være muligt at afgræsse og slå hø, og at anlægge rekreative stier. Arealerne er nu permanent udlagt til natur, og kan derfor heller ikke anvendes til fremtidig byudvikling.

Tilskuddet er på ca. 8,7 mio. kr., som Odense Kommune ønsker at anvende til opkøb af landbrugsjord, der kan omlægges til skov, natur og vådområder eller anvendes som byttejord. Odense Kommune forventer udgifter på ca. 0,25 mio. kr. i form af rådgiverydelser og kompensation til forpagtere, der får ændrede muligheder for at søge tilskud til afgræsning af arealerne.

### **Vådområder**

Forvaltningen har i 2024 søgt og i 2025 fået tilsagn til forundersøgelse af yderligere fire nye vådområder, benævnt Brændekilde Nord (ca. 60 ha), Geels Å Syd (ca. 45 ha i Odense Kommune og 45 ha i Kerteminde Kommune), Oldermansgyden (ca. 19 ha) og Hole (ca. 109 ha).

Brændekilde Nord-vådområdet vil kunne skabe sammenhæng mellem Brændekilde Syd-vådområdet (som forventes anlagt i 2026) og Hesbjerg Skov til et større samlet naturbånd med skov-, græsnings- og vådområder på samlet ca. 400 ha. Geels Å Syd-vådområdet kan blive en naturlig forlængelse af Geels Å Nord-vådområdet.

Hole-projektet vil understøtte de eksisterende naturværdier i området, og kan med tilstødende kommunale arealer i Hole Skov danne et sammenhængende naturområde på ca. 200 ha lige syd for Korup. Oldermansgyden vådområde understøtter det fællesfynske EU-projekt LIFE RING. Her er mulighed for at lave indsatser for den værdifulde natur ved Odense Fjord, herunder fugle og padde.

I Barmose er forundersøgelsen afsluttet og tilsagn om realisering ansøges efter sommerferien. Ved Geels Å Nord har Odense Kommune ansøgt om realiseringstilsagn. Ved Nedre Brændekilde er jordfordelingen færdig og realiseringen kan nu fortsætte.

Odense Byråd har 21. maj 2025 godkendt, at Odense Kommune køber 18 ha landbrugsjord ved Brændekilde til 0,6 mio. kr. Jorden indgår i en jordfordeling i forbindelse med vådområdeprojektet i Brændekilde. Jorden er erhvervet til under 1/5 af markedsprisen for almindelig landbrugsjord på Fyn, fordi den pålægges en deklARATION, så den ikke fremover kan dyrkes, sprøjtes og gødes.

Når kommunen erhverver jorden, er der udover anlæg af vådområdet også mulighed for at forbedre biodiversiteten ved fx at etablere græsning og anlæg af små vandhuller. Det vil om muligt ske i samarbejde med virksomheder og lokale borgere. Der vil blive offentlig adgang til arealet og de rekreative muligheder i lokalområdet forbedres derved.

### **Skovrejsning**

Agedrup Kirkeskov blev indviet 16. maj 2025 med deltagelse af lokale borgere og skoleklasser, der i fællesskab plantede de sidste 300 træer i skoven. Skoven er plantet på initiativ af en lokal ildsjæl, der fik overbevist menighedsrådet om, at der skulle plantes skov på deres marker ved kirken. Lokale skoleklasser har udarbejdet skovbeviser, og lokale virksomheder og borgere har doneret penge til plantning af træer i skoven. I løbet af sommeren og efteråret vil der blive etableret en græsningsfold, gravet paddeskrab og anlagt stier og en gangbro over bækken til den tilstødende skov. Etableringen af græsningsfolden er medfinansieret af et tilskud til permanent ekstensivering, og projektet ved Agedrup Kirke er dermed det første projekt, der realiseres i Odense Kommune med medfinansiering fra Den Grønne Trepert.

Ved Everenden i Odense Nord er udlægningen af jord fra separatkloakering i Stige og Lumby ved at nærme sig sin afslutning. I efteråret 2025 er det planen at plante skov på bakkelandskaberne øst og vest for det nye vådområde. På det østlige bakkelandskab plantes 3 forskellige slags klimaskov, der er typer af skov, der binder meget kulstof. På det vestlige bakkelandskab vil skovrejsning muligvis ske via såning af frø i samarbejde med lokale skoleklasser. Der bliver anlagt stier i området, og Velfærdens Fundament anlægger shelters.

Ved Brændekilde har Klima- og Miljøforvaltningen erhvervet 2,2 ha skov og 4 ha dyrkningsjord, som Odense Kommune havde erhvervet i forbindelse med køb af en ejendom til andre kommunale formål. Arealerne er erhvervet for 500.000 kr., som et led i projektet med vådområde og skovrejsning ved Brændekilde. Lokale Brændekildeborgere har ytre ønske om at etablere shelters, bålplads med mere på en del af de 4 ha nuværende dyrkningsjord, og at Odense Kommune etablerer skov på resten.

## **Indstilling**

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget tager sagen til efterretning.

### **Beslutning fra Klima- og Miljøudvalget, den 12. august 2025, punkt 8:**

I forbindelse med godkendelse af dagsordenen blev det besluttet ikke at behandle dette punkt.

### **Beslutning fra Klima- og Miljøudvalget, den 12. august 2025, punkt 8:**

I forbindelse med godkendelse af dagsordenen blev det besluttet ikke at behandle dette punkt.

## **Beslutning**

Orientering givet.

Udvalgsmedlem Mark Grossmann deltog ikke i behandlingen af dette punkt.

## **Bilag**

Oversigtskema vådområder skov og natur august 2025

## **Punkt 13: D-sag: Aktuelle sager**

00.22.00-A26-12-24

### **Sagsresumé**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.