

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2026-2029 d. 28-04-2026**

**Mødedato** Tirsdag d. 28. april 2026 kl. 08:30

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

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Omprioritering af midler til tryghedsskabende pullerter i bymidten.....	4
Hvilende fredning af Højstrup Øvelsesplads.....	6
Byggemodning Hvilehøjvej, Odense SØ.....	9
B-sag: Odense Kommune som Klima+ kommune i aftale med Klimaskovfonden.....	13
B-sag: Havnegade - Nedlæggelse af et stykke offentligt vejareal.....	15
B-sag: Fagligt input til indsatser i vandløb efter genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027.....	18
C-sag: Drøftelse af ny højfrekvent buslinje 12A mellem Skibhusene og Hjallesø Station.....	20
Lukket: B-sag: Udbud af kommunal busdrift.....	27
C-sag: Letbane etape 2, tilkøbskatalog.....	28
C-sag: Forslag til nyt tiltag i Skibhusprojektet.....	32
D-sag: Genoptagelse af Skibhusprojektet.....	34
Lukket: D-sag: Projektudviklingsaftale.....	38
Lukket: D-sag: Status på genopretningsplanen for økonomi - vintertjenesten.....	39
Lukket: D-sag: Orientering om status på økonomisk genopretningsplan.....	40
E-sag: Initiativretsforslag vedrørende trafiksikkerhed omkring Sct. Knuds Gymnasium.....	41
D-sag: Aktuelle sager.....	44

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

01.30.00-G01-6862-25

## **Sagsresumé**

Dagsorden fremsendes til godkendelse.

## **Indstilling**

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

## Punkt 2: Omprioritering af midler til tryghedsskabende pullerter i bymidten

00.30.00-A00-8-26

### Sagsresumé

Denne sag handler om finansiering af en fordyrelse på 2,0 mio. kr. til pullert-projektet. Projektet var oprindeligt estimeret til 3,0 mio. kr., men grundet en række udfordringer med blandt andet afvanding har projektet overskredet budgettet.

Projektet er en del af bevillingen "Tryghedsskabende foranstaltninger i bymidten" fra budget 2021. Projektet skal bidrage til at skabe tryghed for besøgende samt butiks- og restaurationsejere ved at gøre det sværere at køre i gågaden uden lovligt ærinde.

Projektet er forsinket grundet arkæologiske fund på Gråbrødre Plads, vinterfrost og et behov for at tilpasse de eksisterende ledninger i jorden. Projektet sættes gradvist i drift og forventes færdigt i efteråret 2026.

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget tage stilling til en omprioritering af midler til finansiering af fordyrelsen på 2,0 mio. kr. til byrådet.

### Effekt

Med Effekt- og Økonomiopfølgningen for 2. halvår 2025 besluttede byrådet, at effektopfølgningerne i den nuværende form afsluttes med årsberetningen for 2025. Med det nye byråd udarbejdes et nyt setup for effektuniverset, herunder vurdering af effekt i politiske sager. Derfor vil der ikke under dette emne blive skrevet noget, før der er taget politisk stilling til, hvordan et nyt effektunivers skal se ud og bruges.

### Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller til udvalget, at byrådet godkender finansiering af et merforbrug på 2,0 mio. kr. i 2026 på anlægsrammen "Tryghedsskabende foranstaltninger i bymidten" til pullert-projektet. Merforbruget finansieres via omprioritering af midler fra anlægsrammen "Handlingsplan for vanvidskørsel".

### Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler forvaltningens indstilling.

### Sagsfremstilling

#### Pullerter i gågaden

Projektets formål er at skabe tryghed i bymidten. Der er igangsat et anlæg af automatiske hæve-/sænke-pullerter op, som suppleres med plantekummer og cykelparkering dér, hvor det er nødvendigt for at sikre en passende afspærring.

Pullerterne skal bremse uønsket kørsel i gågaden, men skal også virke hensigtsmæssigt i hverdagen for dem, der benytter bymidten. Det skal være nemt og smidigt at bruge systemet for dem, der har behov for at køre ind i området - lige fra erhvervsdrivende med særligt ærinde til beboere i gågaden, redningskøretøjer og politi på patrulje.

Pullerterne vil være sænkede alle dage fra kl. 04-11 af hensyn til varelevering. Herefter bliver de hævet, og man vil kun kunne få adgang med en gyldig tilladelse.

#### Gråbrødre Plads og Fisketorvet

Der er etableret automatiske hæve-/sænkepullerter omkring de to pladser, Gråbrødre Plads og Fisketorvet.

På Gråbrødre Plads er pullerterne etableret i Asylgade og Sankt Gertruds Stræde. På Jernbanegade er pullerterne endnu ikke etableret som det eneste sted.

På Fisketorvet er pullerterne etableret på Nørregade og Dansestræde. Dansestræde er lukket permanent med pullerter, som kun kan sænkes under særlige omstændigheder.

Dertil udestår etableringen af det centrale overvågningssystem af pullerterne, så de kan betjenes.

### Årsager til fordyrelse af projektet

Der var oprindeligt afsat et budget på 3,0 mio. kr. til projektet. Det viste sig dog allerede ved indhentning af tilbud, at projektet ville gå ca. 0,8 mio. kr. over budget, hvis det skulle fuldføres. Derfor blev dele af projektet ikke realiseret, hvilket betød, at fordyrelsen blev nedbragt til 0,5 mio. kr.

Det reducerede projekt er nu over halvvejs, og det har vist sig at blive yderligere 1,5 mio. kr. dyrere end først estimeret. Det betyder, at den samlede fordyrelse er på 2,0 mio. kr.

Årsagen er, at pullerterne skal afvandes på en anden måde end først projekteret. Det har vist sig, at ledningerne til dette ikke kunne lægges som planlagt på grund af kabler og ledninger, der allerede lå i jorden.

Derudover har Museum Odense fundet skeletter i jorden i forbindelse med udgravningen. Udgiften til at sikre disse pålægges bygherre. Dette har medført ekstra krav fra rådgiver og flere administrationstimer end forventet på grund af projektets kompleksitet.

Efter fordyrelsen ender projektet med en samlet udgift på 5,0 mio. kr.

### Konsekvenser hvis projektet ikke færdiggøres

Hvis anlægget af pullerterne stoppes nu, vil budgettet være overskredet med 1,2 mio. kr.

Der vil kunne spares 0,8 mio. kr. i merudgifter til anlægget af pullerter på Jernbanegade, de arkæologiske arbejder på denne vej og centralovervågning af hele systemet. Det vil også betyde, at der kan spares på administrationstimer dertil.

Hvis projektet i Jernbanegade ikke etableres, vil pullerterne i Skt. Gertruds Stræde og Asylgade/Gråbrødre Plads have minimal effekt på uønsket kørsel på Gråbrødre Plads, da Jernbanegade er en af de primære adgangsveje ind til pladsen.

Etableringen af pullerter på Skt. Gertruds Stræde, Gråbrødre Plads og Nørregade er 90 % færdig. Der mangler kun etablering af overvågningssystemet til en pris af omtrent 0,2 mio. kr. Hvis systemet ikke etableres, kan pullerterne ikke aktiveres og betjenes.

### Økonomi

Hvis indstillingen i sagen følges, omprioriteres 2,0 mio. kr. fra bevillingen "Handlingsplan for vandvidskørsel" i 2026 til finansiering af fordyrelsen af pullertprojektet fra rammen til "Tryghedsskabende foranstaltninger i bymidten".

Alle projekter på anlægsrammen "Handlingsplan for vandvidskørsel" er udført, og rammen kan afsluttes med et mindreforbrug på 2,0 mio. kr., der kan finansiere fordyrelsen af pullertprojektet. Hvis mindreforbruget ikke bliver omprioriteret til et andet anlægsprojekt, vil beløbet tilgå kassen i forbindelse med anlægsafslutning. Omprioriteringen har derfor ikke konsekvenser for andre projekter.

Beløb i 1.000 kr.	Styringsområde	Udvalg	2026	I alt
Bevillingen "Tryghedsskabende foranstaltninger i bymidten"	Anlæg	KMU	2.000	2.000
Bevillingen "Handlingsplan for vandvidskørsel"	Anlæg	KMU	-2.000	-2.000
<b>I alt</b>			0	0

Afledt drift til pullerter er beregnet til 0,4 mio. kr. om året. Dette finansieres delvist ved restbeløbet på 83.000 kr. på rammen til afledt drift til Tryghedsskabende foranstaltninger i bymidten, mens resten søges finansieret ved afledt driftpuljen til Trafikprojekter i 2026.

## Punkt 3: Hvilende fredning af Højstrup Øvelsesplads

01.05.10-P20-1-26

### Sagsresumé

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har henvendt sig til Klima- og Miljøforvaltningen med et ønske om, at Odense Kommune indgår i et samarbejde om et fredningsforslag for Højstrup Øvelsesplads.

Med denne sag skal Odense Kommune beslutte om, kommunen ønsker at indgå som medrejsers af fredningssagen.

Fredningen omfatter et område på 186 ha beliggende mellem Tarup og Bolbro i byens vestlige del. Se bilag 1.

En fredningssag kan rejses af Miljø- og Fødevareministeren, kommunalbestyrelsen eller Danmarks Naturfredningsforening. Det er Fredningsnævnet for Fyn, der behandler fredningsforslaget og beslutter, om et område skal fredes. Hvis fredningen vedtages, skal Odense Kommune, som ansvarlig tilsynsmyndighed, aktivt sikre fredningsbestemmelsernes gennemførelse i samarbejde med lodsejerne. Denne opgave er uafhængig af, om Odense Kommune beslutter at være medrejsers af fredningssagen.

DN og Forsvarsministeriet har i 2025 underskrevet en hensigtserklæring om hvilende fredninger på en række af Forsvarets øvelsesområder herunder Højstrup Øvelsesplads. En hvilende fredning indebærer, at fredningen først indtræder, når Forsvarsministeriet afhænder arealerne.

Fredningsforslaget forventes at blive rejst inden sommerferien 2026.

### Effekt

Med Effekt- og Økonomiopfølgningen for 2. halvår 2025 besluttede byrådet, at effektopfølgningerne i den nuværende form afsluttes med årsberetningen for 2025. Med det nye byråd udarbejdes et nyt setup for effektuniverset, herunder vurdering af effekt i politiske sager. Derfor vil der ikke under dette emne blive skrevet noget, før der er taget politisk stilling til, hvordan et nyt effektunivers skal se ud og bruges.

### Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at byrådet godkender, at Odense Kommune skal være medrejsers af den hvilende fredningssag om Højstrup Øvelsesplads.

### Beslutning

Sagen udskydes, da udvalget ønsker en uddybende sagsfremstilling.

### Sagsfremstilling

Danmarks Naturfredningsforening har gennem mange år ønsket at give Højstrup Øvelsesplads en fredningsmæssig beskyttelse på grund af naturværdier og arealets bynære beliggenhed. Området ejes og anvendes i dag af Forsvaret, men den dag Forsvaret måtte afhænde arealet, ser DN en risiko for, at området disponeres til byggeri eller anlæg og at naturværdierne dermed går tabt.

Der er ingen aktuelle planer hos Forsvaret om at afhænde øvelsespladsen.

Området, som forventes omfattet af fredningsforslaget består bl.a. af beskyttede søer, moser samt beskyttede sten- og jorddiger. Der er allerede eksisterende stinetværk og trampestier og området benyttes af cyklister, hundeluffere og borgere i området. Fredningen omfatter ca. 186 hektar, hvoraf 185,18 hektar ejes af Forsvaret og 0,32 hektar ejes af Odense Kommune (matr.nr. 7000d Stegsted By, Paarup).

*Danmarks Naturfredningsforenings formål med at frede området er:*

- At sikre og forbedre områdets naturværdier, herunder at øge biodiversiteten samt bevare og forbedre levesteder for sårbare og truede arter.
- At sikre og forbedre områdets rekreative værdier, herunder offentlighedens adgang.

- At skabe grundlag for naturpleje.
- At medvirke til overholdelsen af Danmarks internationale traktatmæssige forpligtelser i forhold til at beskytte naturen.

Når den hvilende fredning træder i kraft, skal arealerne driftes og forvaltes med henblik på at øge biodiversiteten. Der må generelt ikke opføres ny bebyggelse eller faste konstruktioner, fx lysmaster, solcelleparker, sportspladser m.m. og der må ikke anlægges nye veje i området.

### **Fakta om fredninger**

Fredninger er omfattet af naturbeskyttelseslovens kapitel 6. En fredningssag skal varetage naturbeskyttelseslovens § 1, som blandt andet tilsigter at beskytte naturen og dens bestand af vilde dyr og planter samt deres levesteder. Offentlighedens adgang til naturen er ligeledes omfattet af lovens formål og skal sikre, at alle har ret til at færdes på stier i skove og i det åbne land.

Der rejses årligt i gennemsnit 10-11 nye fredningssager, og der fredes i gennemsnit hvert år godt 2.000 hektar. Det er Fredningsnævnet for Fyn, der behandler fredningsforslaget, og beslutter, om et område skal fredes. En fredningssag forventes at være afsluttet indenfor 2-4 år, afhængig af, om sagen bliver påklaget.

Odense Kommune har tidligere, sammen med Danmarks Naturfredningsforening, været medrejsere af fredningen af Hesbjergkilen. Denne fredning blev afgjort i 2025.

### **Kommunens rolle i fredningen**

Det er Klima- og Miljøforvaltningens vurdering, at Odense Kommune, som medrejsere af fredningssagen, i højere grad vil have indflydelse på fredningsbestemmelsernes indhold gennem samarbejde med Danmarks Naturfredningsforening. Samtidig vil en rolle som medrejsere af sagen signalere kommunens seriøse engagement i at forbedre natur og biodiversitet.

At kommunen er medrejsere af fredningssagen medfører ingen økonomiske forpligtelser.

Hvis Odense Kommune afstår fra at være medrejsere og derved kun er part i sagen, når Fredningsnævnet for Fyn behandler sagen, vil Odense Kommune udelukkende blive hørt og have mulighed for at kommentere på fredningens indhold på lige fod med andre berørte parter.

I begge tilfælde skal kommunen varetage både borgernes, lodsejeres og naturens behov. DN kan rejse en fredning, selvom kommunen ikke ønsker at påtage sig rolle som medrejsere af sagen. DN vil uafhængigt af kommunens deltagelse efterfølgende indsende fredningsforslaget til Fredningsnævnet.

DN forventer at indsende et fredningsforslag til en hvilende fredning af Højstrup Øvelsesplads inden sommerferien 2026. Herefter er fredningsnævnet myndighed på sagen.

På grund af områdets meget bynære placering vil Forsvaret sandsynligvis rette henvendelse til Odense Kommune om mulig overtagelse den dag, de ønsker at afhænde arealet. Arealet vil blive udbudt til salg. Ved en fredning af området vil værdien af arealet være væsentlig reduceret i forhold til en normal markedsværdi. Andre mulige fremtidige ejere kan være Naturstyrelsen eller en fond, fx Den Danske Naturfond.

### **Kommunens forpligtelse**

Hvis fredningen gennemføres, skal plejemyndigheden udarbejde en plejeplan for området senest to år efter fredningens gennemførelse. Plejemyndigheden, som er Staten for statsligt ejede arealer og kommunen for egne samt privatejede arealer, kan gennemføre pleje i henhold til den til enhver tid gældende plejebekendtgørelse. Hvis arealet bliver kommunalt eller privatejet, er det kommunen, der skal stå for drift og pleje af arealet. Der er ingen faste krav til pleje i fredningen, det er således op til plejemyndigheden at fastsætte omfanget af plejen.

Plejeplanen vil kunne udarbejdes af kommunale medarbejdere

### **Konsekvenser ved tiltrædelse af beslutning**

Denne sag vil først få en økonomisk konsekvens for Odense Kommune, når Forsvaret afhænder arealet, og den hvilende fredning træder i kraft, samt hvis Odense Kommune vælger at overtage arealet eller hvis private overtager arealet.

Hvis kommunen eller private bliver fremtidige ejere efter fredningen gennemføres, vil kommunen få en eventuel købs- samt en driftsudgift ud fra det plejeniveau, man til den tid ønsker for arealet. Der er usikkerhed om de endelige

fredningsbestemmelser og en forventet lang tidshorisont for gennemførelsen af fredningen. På den baggrund har forvaltningen ikke på nuværende tidspunkt foretaget budgettering af de nævnte tiltag.

## **Økonomi**

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune

## **Bilag**

Foreløbigt fredningskort

## Punkt 4: Byggemodning Hvilehøjvej, Odense SØ

82.00.00-Ø00-83-25

### Sagsresumé

Denne sag omhandler oprettelse af anlægsbevilling til byggemodning af erhvervsområdet ved Hvilehøjvej, Odense SØ, der er en del af produktionsplanen.

Odense Byråd godkendte den 21. maj 2025 salg af det samlede erhvervsareal ved Hvilehøjvej på ca. 340.000 m<sup>2</sup> (34 ha.).

Byggemodningen omfatter bl.a. krydsombygning ved Hvilehøjvej/Ørbækvej, samt udvidelse af en del af Hvilehøjvej.

Med henblik på byggemodning af området ved det nye erhvervsområde ved Hvilehøjvej, skal der oprettes en anlægsbevilling til byggemodningen.

Den samlede byggemodningsudgift anslås til 35 mio. kr. ekskl. moms. Der er ved beslutning den 6. oktober 2021 frigivet 3 mio. kr. til arkæologiske forundersøgelser, udgravninger og projektering.

Bevilling af byggemodning af erhvervsområdet finansieres via jordforsyningsbudgettet.

Med sagen anbefaler udvalgene, at byrådet godkender frigivelse af anlægsbevillingen.

### Effekt

Med Effekt- og Økonomiopfølgningen for 2. halvår 2025 besluttede byrådet, at effektopfølgningerne i den nuværende form afsluttes med årsberetningen for 2025. Med det nye byråd udarbejdes et nyt setup for effektuniverset, herunder vurdering af effekt i politiske sager. Derfor vil der ikke under dette emne blive skrevet noget, før der er taget politisk stilling til, hvordan et nyt effektunivers skal se ud og bruges.

### Indstilling

**By- og Kulturforvaltningen** og **Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender oprettelse af anlægsbevilling: Byggemodning Hvilehøjvej på i alt 35,0 mio. kr. fordelt med 10, 0 mio. kr. 2026 og 25,0 mio. kr. i 2027 under Klima- og Miljøudvalget. Anlægsbevillingen finansieres i 2026 fra rammen til byggemodning under jordforsyningsområdet under By- og Kulturudvalget og frigives til Klima- og Miljøudvalget med sagen. De 25,0 mio. kr. i 2027 reserveres på rammen til byggemodning under Økonomiudvalget og frigives til anlægsbevillingen: Byggemodning Hvilehøjvej under Klima- og Miljøudvalget i forbindelse med budgetvedtagelsen af Budget 2027.

### Beslutning

Klima- og Miljøudvalget anbefaler forvaltningens indstilling.

### Sagsfremstilling

#### Erhvervsområde ved Hvilehøjvej

Byrådet godkendte den 21. maj 2025 salg af det samlede erhvervsområde ved Hvilehøjvej på ca. 340.000 m<sup>2</sup> (34 ha) til virksomheden VGP Denmark ApS.

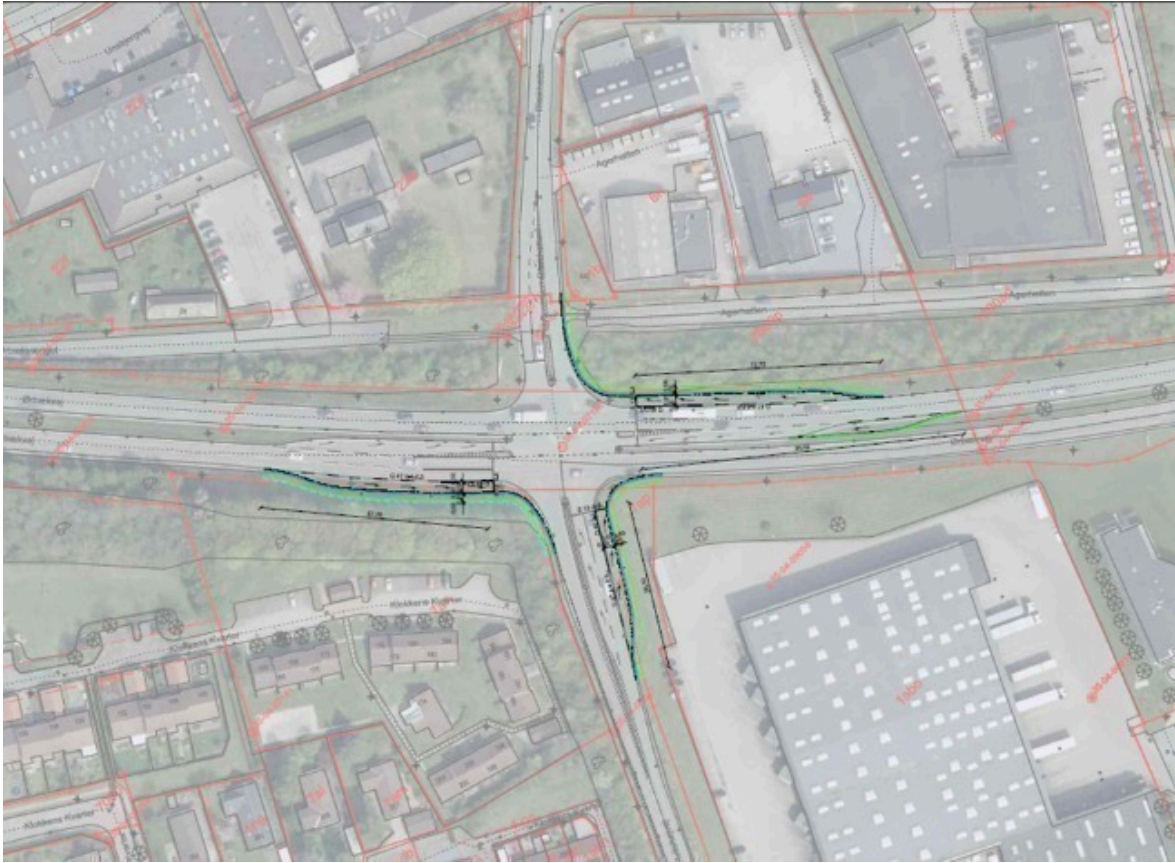
I sagen vedrørende salget blev der oplyst, at: "Forvaltningen afholder ikke uvæsentlige udgifter til byggemodning omkring området, herunder udvidelse af krydset Ørbækvej/Hvilehøjvej. Når udgifterne til byggemodningen er kendt, vil der blive fremlagt særskilt sag om oprettelse og frigivelse af anlægsbevilling, samt forventede udgifter til afledt drift."

#### Byggemodning

Det eksisterende signalregulerede kryds ved Ørbækvej/Hvilehøjvej skal ombygges, så der fremover tilføjes 3 højresvingsbaner og den eksisterende venstresvingsbane mod Hvilehøjvej forlænges.

De tre højresvingbaner anlægges på Ørbækvejs østlige og vestlige ben samt på Hvilehøjvej. Tilføjelsen af svingbaner, samt forlængelsen af en svingbane, skal sikre trafikafviklingen svarende til et 2045-scenarie, hvor erhvervsområdet på Hvilehøjvej er færdigudbygget.

Der er i dag støjvold mod boligområdet ved Neder Holluf. Denne støjafskærmning skal tilpasses den kommende øgede trafikstøjsmængde, så den lever op til støjgrænserne.



I forbindelse med udviklingen af det nye erhvervsområde er der foretaget en vurdering af Hvilehøjvej. Vurderingen viser, at den nuværende sporvidde flere steder er smallere end de anbefalede 3,25–3,5 meter for den type trafik, som området forventes at generere. For at sikre en fremtidssikret og sikker trafikafvikling anbefales det, at vejens sporvidde udvides til 3,5 meter på hele strækningen. Samtidig forberedes krydset ved Telehøjen/Hvilehøjvej til fremtidig signalregulering.



Den samlede byggemodningsudgift anslås til 35 mio. kr. ekskl. moms. Der er ved politisk beslutning den 6. oktober 2021 frigivet 3 mio. kr. til arkæologiske forundersøgelser, udgravninger og projektering. Bevilling af byggemodning af erhvervsområdet finansieres via jordforsyningsbudgettet.

## Økonomi

Denne sag finansieres via rammen til byggemodning under jordforsyningsområdet under hhv. By- og Kulturudvalget og Økonomiudvalget. Detaljer omkring finansieringen fremgår af nedenstående tabel.

<b>Tabel 1. Finansiering af anlægsbevilling</b>					
	Udvalg	Styringsområde	2026	2027	Total
Anlægsbevilling: Byggemodning Hvidehøjvej	KMU	Anlæg	10.000.000	25.000.000	35.000.000
Finansiering: Ramme til byggemodning (jordforsyningsområdet)	BKU	Anlæg	-10.000.000		-10.000.000
Finansiering: Ramme til byggemodning	ØKU	Anlæg		-25.000.000	-25.000.000

(jordforsyningsområdet)*					
Total			0	0	0

\*Finansieringen via ramme til byggemodning under Økonomiudvalget frigives ifm. budgetvedtagelsen for Budget 2027

Årlig afledt drift vurderes at udgøre til 0,7 mio. kr. Den afledte drift finansieres via den afsatte ramme til Trafikprojekter under Økonomiudvalget. Den reelle afledte drift beregnes ved projektets afslutning.

# Punkt 5: B-sag: Odense Kommune som Klima+ kommune i aftale med Klimaskovfonden

01.00.00-P20-2-26

## Sagsresumé

Denne sag handler om, at forvaltningen lægger op til, at Odense Kommune indgår aftale med Klimaskovfonden om at blive Klima+ kommune.

Ved indgåelse af aftalen får Odense Kommune og private lodsejere i Odense Kommune muligheden for at rejse skov gennem Klimaskovfonden, der via deres platforme giver borgere og virksomheder muligheder for at finansiere skovrejsning.

Odense Kommunes virksomheder kan registrere deres bidrag i CO<sub>2</sub>-kvoter på det frivillige carbonmarked. Derved indgår deres bidrag til skovrejsningsaktiviteter i virksomhedernes samlede klimaregnskab.

Private lodsejere og Odense Kommune får med aftalen mulighed for at rejse skov på arealer, hvor der ellers ikke findes finansieringsløsninger til at dække skovrejsningen.

Skovens formål er at øge CO<sub>2</sub>-optaget. Afledte effekter er typisk beskyttelse af grundvand, reduceret kvælstofudledning, øget biodiversitet og nye muligheder for friluftsliv.

## Effekt

Med Effekt- og Økonomiopfølgningen for 2. halvår 2025 besluttede byrådet, at effektopfølgningerne i den nuværende form afsluttes med årsberetningen for 2025. Med det nye byråd udarbejdes et nyt set up for effektuniverset, herunder vurdering af effekt i politiske sager. Derfor vil der ikke under dette emne blive skrevet noget, før der er taget politisk stilling til, hvordan et nyt effektunivers skal se ud og bruges.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender, at Odense Kommune indgår aftale med Klimaskovfonden om at blive Klima+ kommune.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

### Om Klimaskovfonden

Klimaskovfonden er oprettet ved lov i 2020 for at sætte fart på Danmarks klimaindsats gennem to af naturens egne metoder til CO<sub>2</sub>-reduktion: udtagning af kulstofrige lavbundjorder og skovrejsning. Der skabes via Klimaskovfonden mulighed for klimabidrag fra virksomheder og privatpersoner, der finansierer støtten til skovrejsning og lavbundsprojekter hos private lodsejere, kirker, kommuner og virksomheder. Klimaskovfonden er en uafhængig, statslig forvaltningsenhed under Ministeriet for Grøn Trepårt med en selvstændig bestyrelse.

Modellen hos Klimaskovfonden er bygget op omkring handel med CO<sub>2</sub>-enheder på det frivillige CO<sub>2</sub>-marked med registrering i Det Danske Klimaregister.

### Indhold af Klima+ aftalen

Ved at indgå en Klima+ aftale med Klimaskovfonden får Odense Kommune mulighed for at gennemføre skov- og lavbundsprojekter via Klimaskovfondens platform for finansiering fra borgere og virksomheder.

Projekterne gennemføres for at øge CO2-optaget. Den løbende årlige CO2-effekt kan indregnes i kommunens klimaregnskab.

Med projekterne følger typisk afledte positive effekter, såsom grundvandsbeskyttelse, reduceret kvælstofudledning, øget biodiversitet og nye muligheder for friluftsliv.

#### **Kommunens forpligtelse i aftalen**

Ved at indgå aftalen forpligter kommunen sig på bestemte indsatser, som kommunen allerede arbejder for. Det drejer sig om ambitiøse mål for skovrejsning og udtagning af lavbundsjord, samarbejde mellem kirker, private lodsejere og virksomheder, samarbejde for medfinansiering med forsyningsselskaber, og at der arbejdes på at finde områder, hvor der kan etableres nye skov- og lavbundsområder.

Betaling for brug af Klimaskovfondens modeller sker ved, at der ved hvert enkelt projekt afregnes en procentvis andel til Klimaskovfonden af hvert eksternt økonomisk bidrag pr CO2-enhed.

#### **Finansieringsbehov i naturprojekter**

Odense Kommune satte med Klimahandleplan 2026 et mål om, at CO2-optaget fra naturen i Odense øges med samlet 19.500 tons CO2 årligt. Odense Kommune skal derfor over en årrække arbejde med at øge CO2-optaget i naturen.

Indsatsen skal ske ved at øge arealet af skov og natur gennem arealoplægning fra landbrugsdrift til skov og natur. Indsatsen er påbegyndt og forventes at strække sig over en længere årrække.

Odense Kommune har allerede, afledt af Klimahandleplanen, påbegyndt en opsparing til ny skov og mere natur. Siden 2022 er der samlet afsat ca. 25,0 mio. kr. til ny skov og natur. Midlerne har fungeret som Odenses initiale investering, og har i alt genereret arealoplægningsaktiviteter med skov, natur og biodiversitet for øje for ca. 150,0 mio. kr. i Odense Kommune, som følge af medfinansiering fra andre parter. De mange eksterne midler skyldes primært bidrag fra staten og EU. Derudover har private virksomheder, fonde og vandforsyninger også spillet en væsentlig bidragende rolle i den øgede aktivitet.

De eksterne midler er primært genereret, fordi arealoplægningen har tænkt CO2-optag sammen med andre formål. Eksempelvis beskyttelse af Odenses grundvandsressourcer mod pesticidforurening, øget biodiversitet, en sund Odense Fjord samt realisering af Bystrategiens vision om en grøn ring omkring Odense by af hensyn til borgernes sundhed og trivsel.

Klimaskovfondens platform for eksternt finansiering skal forbedre borgere og virksomheders muligheder for at bidrage økonomisk til naturprojekter. Derved sættes der yderligere fart på dannelsen af ny skov og natur samtidig med det lokale ejerskab øges.

#### **Øvrige aktører**

Klima- og Miljøforvaltningen planlægger at kontakte lokale virksomheder i regi af Odense Klimapartnerskab. Der er desuden rettet henvendelse til Erhvervshus Fyn for at udnytte det stærke virksomhedsnetværk de har opbygget på hele Fyn.

## **Økonomi**

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

# Punkt 6: B-sag: Havnegade - Nedlæggelse af et stykke offentligt vejareal

05.01.22-G01-2-26

## Sagsresumé

Sagen handler om at nedlægge et mindre stykke offentligt vejareal på Havnegade og overføre det til den tilstødende ejendom. Arealet anvendes i dag ikke længere til almindelige vejformål, men fungerer som en del af adgangs- og servicearealerne til byggeriet på Havnegade 12 og 14.

## Effekt

Med Effekt- og Økonomiopfølgningen for 2. halvår 2025 besluttede byrådet, at effektopfølgningerne i den nuværende form afsluttes med årsberetningen for 2025. Med det nye byråd udarbejdes et nyt set up for effektuniverset, herunder vurdering af effekt i politiske sager. Derfor vil der ikke under dette emne blive skrevet noget, før der er taget politisk stilling til, hvordan et nyt effektunivers skal se ud og bruges.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender at nedlægge det offentlige vejareal, som vist på kortet med rød streg i sagsfremstillingen.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

Sagen vedrører et offentligt vejareal på ca. 350 m<sup>2</sup> beliggende på matrikel 7000d, Nørremarken, Odense Jorder, ud for matrikel 6ag og 6ah. Arealet ønskes nedlagt som offentligt vejareal og overført til matrikel 6ab.

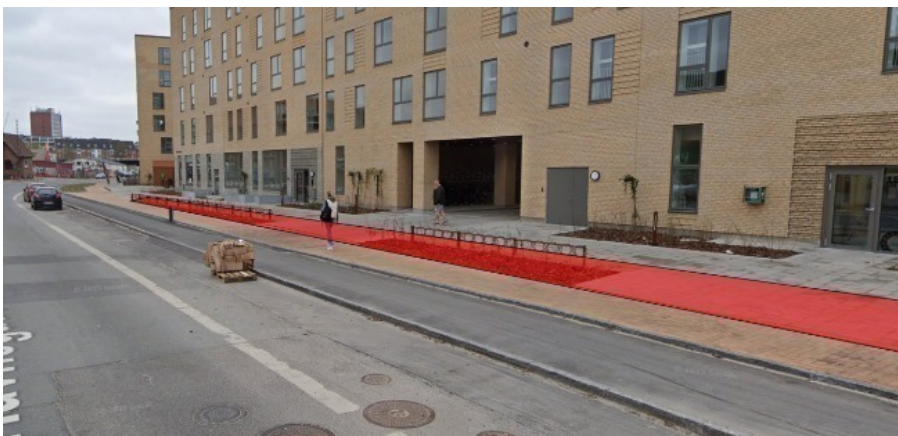
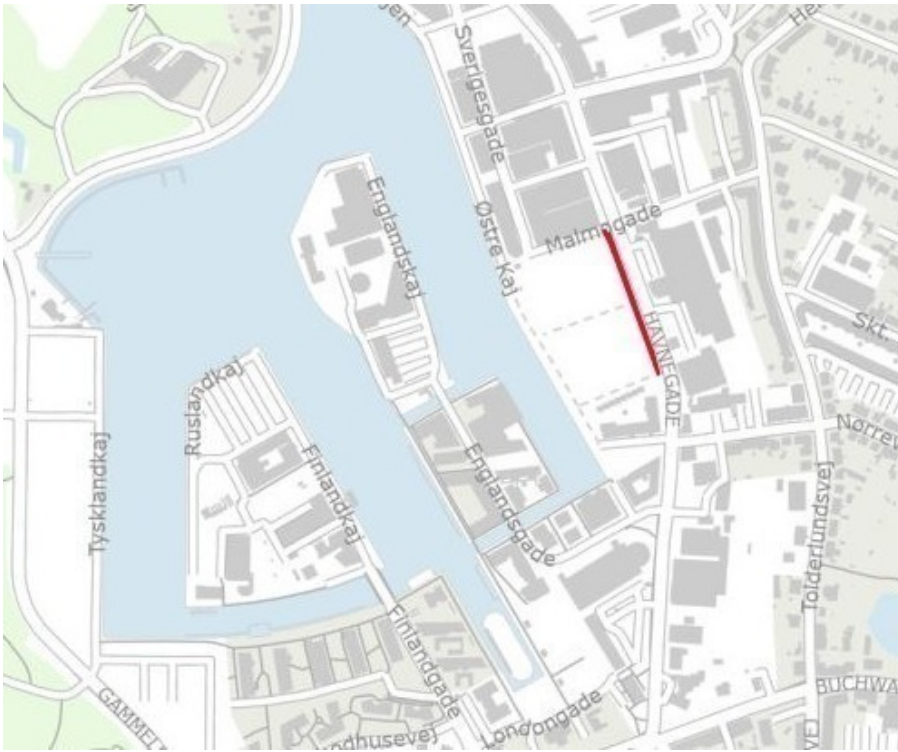
Det er kommunalbestyrelsen, som beslutter, hvilke offentlige veje der kan nedlægges, jf. vejlovens § 15. Kompetencen er delegeret til Klima- og Miljøudvalget.

Baggrunden for ønsket om nedlæggelse er, at bygherren Enggaard i forbindelse med opførelsen af ejendommene på Havnegade 12 og 14 har haft udfordringer med at finde plads til nødvendige trafikale funktioner på egen grund. Det pågældende vejareal er derfor indrettet til cykelparkering, vendeplads for varelevering og flyttebiler samt adgang for renovation, brand- og redningskøretøjer og tømning af en eventuel fedtudskiller.

By- og Kulturforvaltningen indgik aftale om at overdrage arealet til Enggaard. Som betaling skulle Enggaard etablere fortov og cykelsti på strækningen.

Arealet fungerer i dag som en integreret del af ejendommens adgangs- og servicearealer og anvendes ikke længere til almindelig offentlig færdsel. Forvaltningen vurderer derfor, at en nedlæggelse og efterfølgende overførsel af arealet er den mest hensigtsmæssige løsning.

Det areal, der foreslås nedlagt, fremgår af nedenstående kort og gadefoto, og er på alle kort markeret med rødt.



Forvaltningens vurdering

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer, at arealet bør nedlægges som offentligt vejareal, da det reelt ikke længere tjener vejformål. Arealet indgår allerede i de nye ejendommers funktionelle indretning og bør derfor overføres til den tilstødende matrikel.

En nedlæggelse vil blive gennemført efter proceduren i vejlovens § 124, herunder offentlig høring.

### **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, da der ikke har været drift af arealet tidligere.

# Punkt 7: B-sag: Fagligt input til indsatser i vandløb efter genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027

06.02.00-G00-2-26

## Sagsresumé

Denne sag handler om kommunens opgaver i forbindelse med implementeringen af tredje generations vandområdeplaner, som staten har udarbejdet med afsæt i EU's vandrammedirektiv. Vandområdeplanerne fastlægger rammerne for indsatsen for at opnå god økologisk tilstand i vandløb i perioden 2021–2027.

Odense Kommune er sekretariatskommune for indsatsen ”Hovedvandopland 1.13 Odense Fjord” og skal derfor indsende forslag til statens videre arbejde med indsatsprogrammet for vandområdeplanerne. Indsatsprogrammet er udarbejdet i samarbejde med de oplandskommuner, som indgår i hovedvandoplandet, og fremlægges nu til udvalgets godkendelse.

Odense Kommune har desuden et mindre areal i indsatsen ”Hovedvandopland 1.12 Lillebælt/Fyn og 1.14 Storebælt”, hvor der også skal fremsendes forslag til indsatsprogram. Der er dog i disse forslag ingen indsatser indenfor Odense Kommune, og forvaltningen har derfor ingen bemærkninger til de to forslag til indsatsprogrammer. Forslagene til indsatsprogrammer for de fire fynske hovedvandoplande behandles i de tekniske udvalg i alle deltagende oplandskommuner.

## Effekt

Med Effekt- og Økonomiopfølgningen for 2. halvår 2025 besluttede byrådet, at effektopfølgningerne i den nuværende form afsluttes med årsberetningen for 2025. Med det nye byråd udarbejdes et nyt setup for effektuniverset, herunder vurdering af effekt i politiske sager. Derfor vil der ikke under dette emne blive skrevet noget, før der er taget politisk stilling til, hvordan et nyt effektunivers skal se ud og bruges.

## Indstilling

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

1. Forslag til indsatsprogram for vandløb i Hovedvandopland 1.13 Odense Fjord.
2. Der ikke er bemærkninger til forslag til indsatsprogram for vandløb i Hovedvandopland 1.12 Lillebælt/Fyn og 1.14 Storebælt.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingerne.

## Sagsfremstilling

Ministeriet for Grøn Trepert har på grundlag af EU's vandrammedirektiv vedtaget ”Vandområdeplanerne 2021-2027 efter genbesøget”. Planerne er en revideret version af Vandplan III, gældende for perioden 2021-2027, der blandt andet skal sikre miljømålet ”god økologisk tilstand” eller ”godt økologisk potentiale” i målsatte vandløb.

Som led i genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 inddrager staten kommunerne i arbejdet med at fastlægge konkrete strækningsbaserede indsatser for at forbedre miljøet i vandløbene. Ved en strækningsbaseret indsats forstås en fysisk indsats i vandløbet, for eksempel ved at der udlægges sten og grus eller at der plantes træer langs vandløbet. Fælles for virkemidlerne er, at de skal forbedre de fysiske forhold i vandløb for at sikre bedre leveforhold for vandløbenes flora og fauna.

Ministeriet for Grøn Trepert har udpeget de vandløbsstrækninger, der har et indsatsbehov. Kommunerne skal bidrage med viden om de lokale forhold og udvælge de mest omkostningseffektive tiltag, der kan sikre, at de udpegede vandløbsstrækninger opnår miljømålet.

De fynske kommuners vandløb er opdelt på fire hovedvandoplande. For hvert hovedvandopland er der valgt en sekretariatskommune, som har ansvaret for at koordinere forslag til vandløbsindsatser på tværs af kommunerne i hovedvandoplandet. Der er fastlagt en økonomisk ramme til indsatserne indenfor hvert hovedvandopland, som sekretariatskommunen skal sikre, bliver overholdt.

Resultatet af kommuneinddragelsen vil danne grundlag for kommunernes muligheder for at søge staten om tilskud til at gennemføre indsatserne.

I Hovedvandopland 1.13 Odense Fjord er Odense Kommune sekretariatskommune, mens de øvrige kommuner i oplandet er Kerteminde, Nordfyns, Assens, Svendborg og Faaborg Midtfyn Kommune. Da mange kommuner indgår i flere og forskellige hovedvandoplande er opgaven koordineret på tværs af alle 10 fynske kommuner.

Derfor behandles input til det statslige indsatsprogram for de fire hovedvandoplande på Fyn i alle 10 fynske oplandskommuners tekniske udvalg eller i byrådet på møderne i april og maj 2026. Ministeriet for Grøn Trepert har fastsat en frist for fremsendelse af input den 7. maj 2026.

De statsligt udmeldte minimumskrav for Hovedvandopland 1.13 Odense Fjord er at sikre en miljøforbedring på minimum 53 kilometer vandløb indenfor en økonomisk ramme på 3,3 mio. kr.

Med et samlet forslag for kommunerne fra Hovedvandoplandet 1.13 Odense Fjord sikres der indenfor den udmeldte økonomiske ramme miljøforbedring i 53,25 kilometer vandløb. I Odense Kommune sikres forbedringen på i alt 14,5 kilometer vandløb med en økonomisk ramme på 0,5 mio. kr.

Oversigt over input til de konkrete indsatsforslag i Hovedvandopland 1.13 Odense Fjord herunder i Odense Kommune, fremgår af bilag 1 (Bilag 1: Oversigt over konkrete indsatsforslag i hovedvandopland 1.13 Odense Fjord). I Bilag 2 ses et oversigtskort over Odense Kommune, hvor de udvalgte vandløbsstrækninger er markeret. Orange streger angiver vandløbsstrækninger, hvor det vurderes, at en indsats ikke sikrer målopfyldelse. Lilla streger angiver vandløbsstrækninger, hvor der anvendes virkemidlet Mindre strækningsbaseret indsats, der vurderes at kunne sikre målopfyldelse.

## **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

## **Bilag**

Bilag 2 Oversigtskort over Input til indsatser i vandløb i Odense Kommune

Bilag 1 Oversigt over konkrete indsatsforslag i hovedvandopland 1.13 Odense Fjord

# Punkt 8: C-sag: Drøftelse af ny højfrekvent buslinje 12A mellem Skibhusene og Hjalles Station

01.30.10-G01-92-23

## Sagsresumé

Denne sag handler om at gøre den kollektive trafik til et reelt alternativ til bilen og om at styrke busdriften i Skibhuskvarteret og på Læssøegade.

Sagen skal ses i sammenhæng med orienteringssagen ”Genoptagelse af Skibhusprojektet”, som også behandles på Klima- og Miljøudvalgets møde den 28. april 2026.

På baggrund af erfaringerne siden Byrådets beslutning den 13. november 2024 drøftes en justering af den tidligere besluttede løsning for den kollektive trafik i Skibhusområdet.

Drøftelsen tager udgangspunkt i en alternativ løsning, hvor citybussen fortsætter som selvstændig rute, og hvor den nordlige del af rute 85 videreføres som en bybusrute mellem Skibhusene og Hjalles Station. Løsningen vurderes at kunne styrke busbetjeningen, særligt på Skibhusvej og Læssøegade.

Med en nettoinvestering på ca. 15,0 mio. kr. drøftes en løsning, hvor frekvensen kan øges til 4 afgange i timen på hverdage og 3 afgange i timen i ydertidspunkter. Løsningen vurderes at kunne give ca. 212.000 flere passagerer årligt og bidrage til at styrke den kollektive trafik som alternativ til bilen.

Forsøgsordningen vil kunne finansieres via bevillingen på 20,0 mio. kr., som blev afsat med budgetforliget for 2024 under Klima- og Miljøudvalget til styrkelse af den kollektive trafik. Bevillingen vil kunne give finansiering til ordningen i en periode på 1 år og 4 måneder.

Såfremt der senere træffes beslutning herom, vil ordningen kunne implementeres ved det ordinære køreplansskift i august 2026.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen indstiller**, at Klima- og Miljøudvalget drøfter:

1. At den nordlige del af rute 85 ændres til en gennemgående bybusrute - 12A - mellem Skibhuskvarteret og Hjalles Station.
2. Citybussen fastholdes som gratis tilbud med justeret rute.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

### Historik

Den 29. oktober 2024 behandlede Klima- og Miljøudvalget en sag om trafikal omdannelse af Skibhuskvarteret. Sagen omfattede blandt andet etablering af en ny højfrekvent busrute mellem Skibhuskvarteret og Odense Bymidte.

Der blev anvendt standsningsret på udvalgets beslutning, og den samlede sag om omdannelse af Skibhuskvarteret, herunder justeringer i den kollektive trafik, blev derfor forelagt Odense Byråd. Byrådet traf endelig beslutning den 13. november 2024, og fulgte forvaltningens indstilling.

Beslutningen indebar justeringer i den kollektive trafik som led i etableringen af buslinje 12A, en højfrekvent busrute mellem Skibhuskvarteret og Odense Bymidte. Som en del af beslutningen blev det fastlagt, at citybussen skulle nedlægges som selvstændig og gratis rute. Samtidig blev rute 85 opdelt, så den nordlige del blev styrket og sammenlagt med dele af citybussens hidtidige rute.

Den nye rute skulle betjenes med 6 afgange i timen på hverdage og 3 afgange i timen i ydertidspunkter - hverdage efter 18 og weekend. Den sydlige del af rute 85 skulle fortsætte med uændret frekvens.

For at sikre tilstrækkelig kapacitet og adgang for kørestolsbrugere på Skibhusvej skulle ruten betjenes med almindelige busser. Det gjaldt også den del af strækningen i bymidten, hvor der i dag køres med minibuser.

På udvalgsrådet den 11. marts 2025 modtog Klima- og Miljøudvalget en orientering om den konkrete linjeføring i Odense bymidte. Orienteringen viste, at anvendelse af større busser vil medføre ændringer i linjeføringen, herunder bortfald af betjening af mindre gader og øgede gangafstande til centrale destinationer som Brandts og Sankt Anne Plads.

På baggrund af de afledte konsekvenser for betjeningen i bymidten har forvaltningen revurderet den samlede løsning. Med denne sag lægges der derfor op til en drøftelse af en alternativ tilgang, hvor både frekvensniveau og ruteforløb kan justeres.

Forvaltningen anbefaler, at det tidligere besluttede frekvensniveau drøftes med henblik på en mere trinvis tilgang, hvor frekvensen på sigt eventuelt kan øges i takt med, at passagergrundlaget opbygges.

Derudover lægger forvaltningen op til en drøftelse af en samlet løsning, hvor citybussen kan fastholdes som selvstændig rute, og hvor den nordlige del af rute 85 kan videreføres som bybusrute mellem Skibhusene og Hjalles Station. Herved kan en revideret udgave af rute 12A opnå et styrket passagergrundlag syd for Odense Banegård Center og bidrage til at koble en større del af Odense sammen.

Da ansvarsområdet for den kollektive trafik fortsat er placeret i Klima- og Miljøudvalget, forelægges nærværende sag alene i dette udvalg.

Nedenfor beskrives først den nuværende busbetjening af områderne i dag, hvorefter forslaget til ny busbetjening beskrives.

#### **Den nuværende busbetjening i dag**

##### **Rute 85 - Skibhusene - OBC - Højby:**

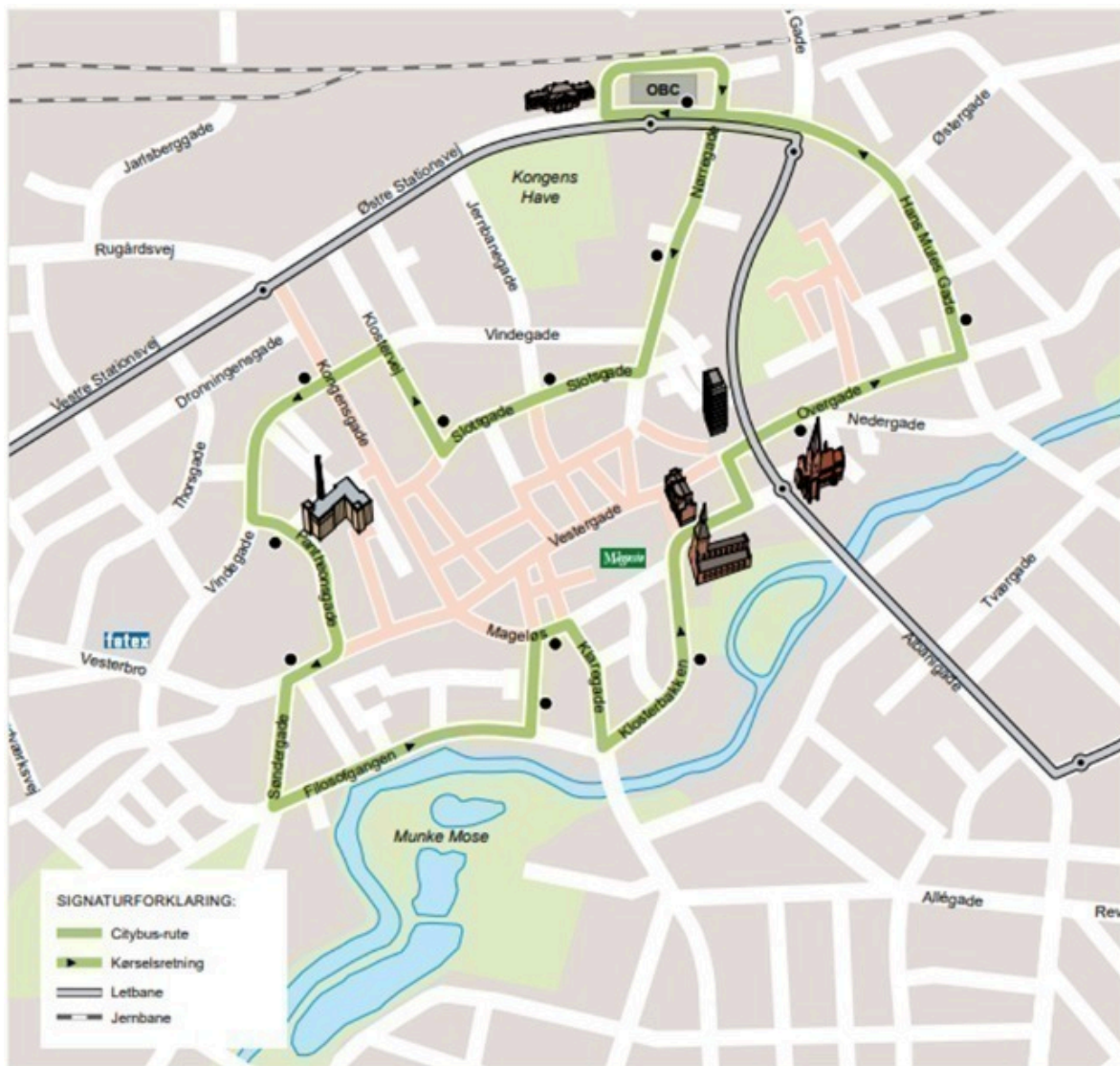
Rute 85 kører i dag fra Skibhusene via Odense Banegård Center (OBC) til Højby. På strækningen mellem OBC og Skibhusene køres der 3 afgang i timen på hverdage, mens strækningen mellem OBC og Højby betjenes med 2 afgang i timen. I ydertidspunkter - weekender og hverdage efter kl. 18, køres der 1 afgang i timen på hele strækningen.



### Den nuværende rute 85

#### Rute 10C - Citybussen:

Citybussen betjenes i dag af en minibuss, som kører gratis i bymidten med 3 afgange i timen på hverdage kl. 9-17 og lørdage kl. 11-16. Ruten giver mulighed for af- og påstigning tæt ved blandt andet Sankt Anne Plads og Føtex Food.



### Den nuværende citybus-rute

#### Læssøgade:

Læssøgade er i dag betjent forskelligt afhængigt af strækningen. På strækningen fra Klosterbakken til Tietgens Allé er der i dag ingen busbetjening.

Strækningen syd for Ringvejen, fra Tietgens Allé til Stenløsevej, hvor Skt. Knuds Gymnasium og Den Fynske Landsby er placeret, betjenes i dag af de regionale ruter 110 og 111. Her tilbydes der 2 afgang i myldretiden og 1 afgang i øvrige hverdagsperioder mellem kl. 6 og 18. I weekenden er betjeningen mere begrænset med 8 afgang lørdag og 7 afgang søndag i tidsrummet kl. 9-19.

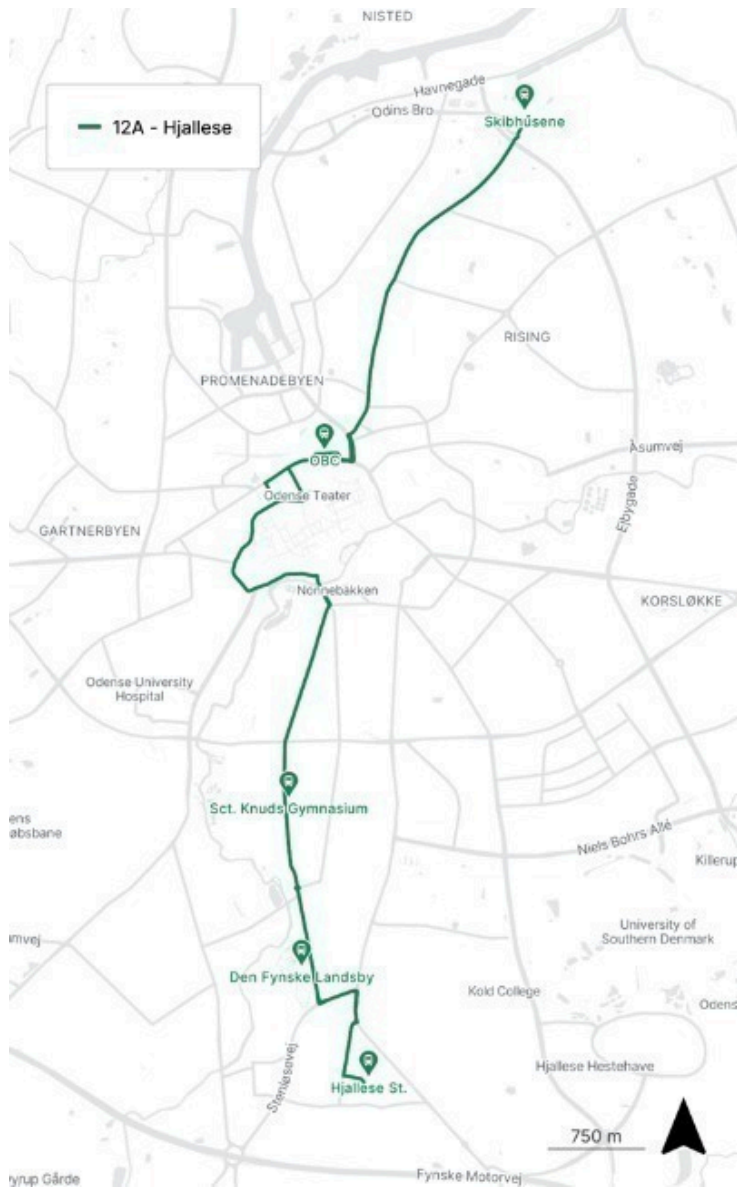
Samlet set vurderes busbetjeningen på denne strækning ikke at være særlig attraktiv.

Området omkring Hjallesø Station betjenes derimod af en lang række kommunale og regionale busruter samt Svendborgbanen og letbanen. Dækningen af det kollektive trafiktilbud i området vurderes derfor som god.

#### Forslag om ny højfrekvent A-busforbindelse fra Skibhusene til Hjallesø Station og fastholdes af Citybussen i ny ruteføring

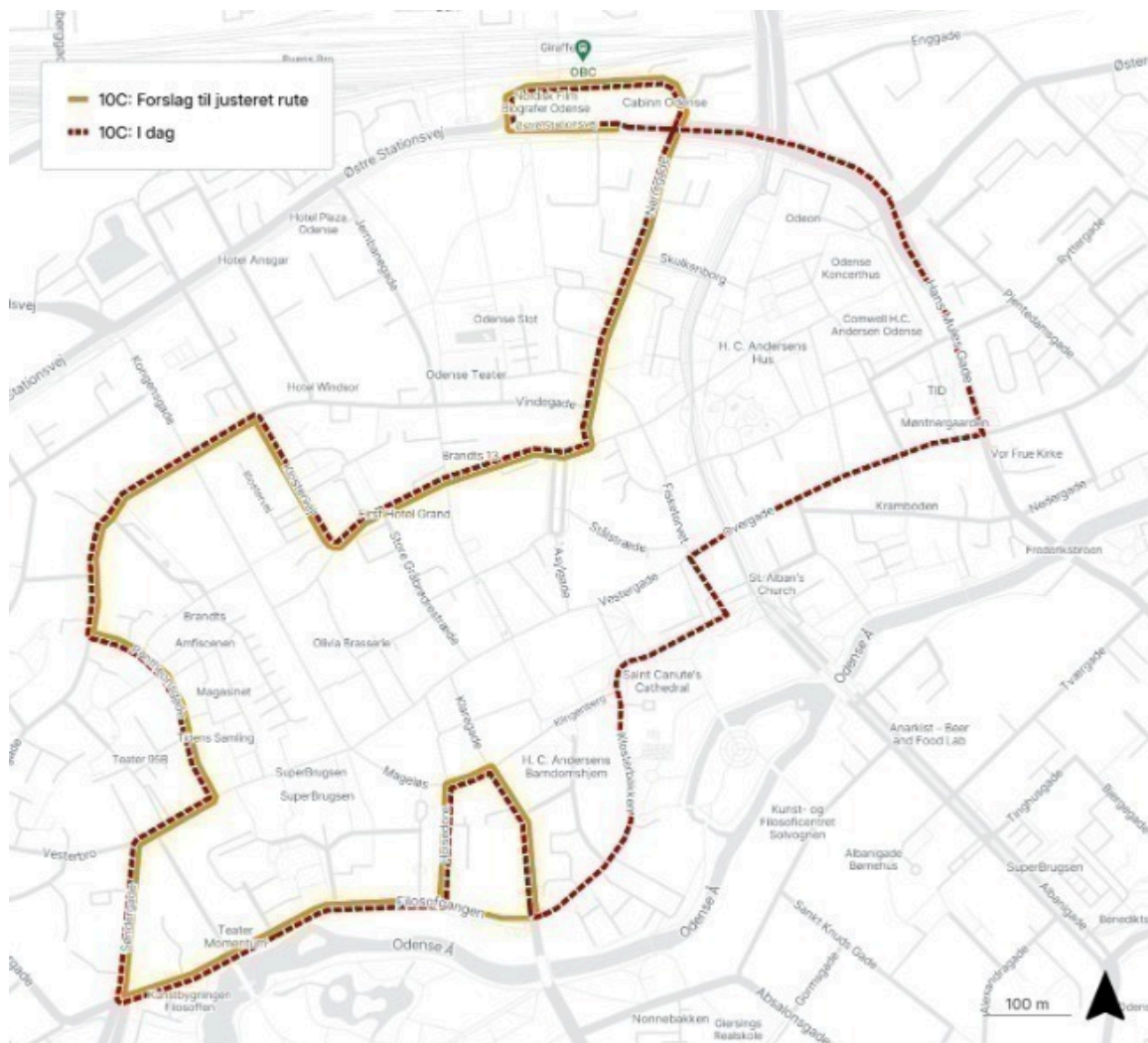
Forvaltningen forelægger med denne sag en drøftelse af en styrkelse af den kollektive trafik i Skibhuskvarteret og på Læssøgade.

Konkret foreslår forvaltningen, at den nordlige del af rute 85 omlægges til en ny, gennemgående bybusrute. Ruten foreslås ført fra Skibhusene via Odense Banegård Center og videre ad Læssøgade forbi Skt. Knuds Gymnasium og Den Fynske Landsby med endestation ved Hjallesø Station. Ruten foreslås betjent med 4 afgang i timen på hverdage og 3 afgang i timen i ydertidspunkter, herunder hverdage efter kl. 18 og i weekender.



*Forslag til ny, gennemgående bybusrute mellem Skibhusene og Hjallese St.*

Som led i den samlede løsning foreslås citybussen fastholdt som et gratis tilbud, men med en justeret rute, så gågadeområderne ved Fisketorvet og Føtex Food, hvor der i dag færdes mange gående og cyklende, friholdes for busdrift.



*Forslag til justering af citybussens rute i forhold til den nuværende rute*

Med denne tilpasning gennemføres der således ikke en sammenlægning af citybussen og almindelige busruter gennem bymidten, som ellers var en del af beslutningen fra november 2024.

Frekvensen i bymidten og på Skibhusvej opjusteres derfor i denne omgang ikke til 6 afgangene i timen, men til 4 gange i timen. Den justerede citybusrute tilpasses i stedet den samlede løsning og de forventede passagerantal.

Forslaget er begrundet i praktiske hensyn og ønsket om at sikre et større passagergrundlag. Løsningen med almindelige busser gennem bymidten, som blev besluttet i november 2024, vurderes at kunne medføre mere støj og øget trafik i områder med mange bløde trafikanter. Den gennemgang af linjeføringen, som blev forelagt for udvalget i marts 2025, har samtidig vist, at den tidligere besluttede løsning ville give de nuværende brugere af citybussen et mindre attraktivt tilbud end forudsat. Det skyldes, at anvendelse af større busser nødvendiggør ændringer i ruten gennem bymidten.

På den baggrund vurderer forvaltningen i samarbejde med FynBus, at den foreslåede ruteændring, som implementeres i forbindelse med Skibhusprojektet, samlet set kan give et mere attraktivt kollektivt trafiktilbud for flere odenseanere. Samtidig kan busdriften i bymidten fortsat varetages med minibus.

### **Økonomiske og passagermæssige konsekvenser**

Den løsning, som forvaltningen foreslår - etablering af en ny gennemgående bybusrute mellem Skibhuskvarteret og Hjallesø Station med 15 minutters drift på hverdage - medfører en samlet nettoudgift på ca. 15,0 mio. kr. årligt. Beløbet er opgjort efter fradrag af den mindre besparelse, der opnås på citybussen.

Den tidligere besluttede løsning med en busrute mellem Skibhuskvarteret og Klingenberg i Odense bymidte blev vedtaget som en forsøgsordning med en varighed på to år. Et opdateret beregningsgrundlag, herunder nye vurderinger af driftsudgifter og passagerindtægter, viser imidlertid i 2026, at en forsøgsperiode på 1 år og 4 måneder er mere realistisk, hvis den samlede økonomiske ramme fortsat skal holdes inden for de  $2 \times 10,0$  mio. kr., der blev afsat i budgetforliget for 2024 til styrkelse af den kollektive trafik.

FynBus forventer, at den samlede løsning vil give ca. 211.900 flere passagerer om året. Tallet er opgjort inklusive et forventet fald på ca. 4.400 passagerer på citybussen som følge af en justering af ruten. Samlet set vurderes løsningen at give en passagervækst på ca. 43,6 % i forhold til passagertallet i 2025. Den samlede nettopris svarer til ca. 71 kr. pr. ny passager.

Til sammenligning besluttede udvalget i februar 2025 frekvensforbedringer på strækningen mellem Bellinge og Odense Banegård Center. Denne beslutning var baseret på en forventning om ca. 80.000 nye passagerer årligt til en samlet nettoudgift på ca. 2,1 mio. kr., svarende til en nettopris på ca. 26 kr. pr. ny passager.

Den højere nettopris pr. ny passager i nærværende sag skal ses i sammenhæng med, at løsningen er målrettet et konkret byområde, hvor der samtidig gennemføres tiltag til at styrke bymiljøet og forbedre forholdene for cyklister. Her er det afgørende, at den kollektive trafik er attraktiv og fleksibel, blandt andet gennem et relativt højfrekvent tilbud, for at kunne fungere som et reelt alternativ til bilen.

#### **Videre proces:**

Drøftelsen i Klima- og Miljøudvalget vil danne grundlag for den videre afklaring af, om og hvordan forslaget eventuelt skal arbejdes videre med.

Såfremt udvalget i en senere beslutningssag ønsker at arbejde videre med løsningen, vil FynBus varsle entreprenøren og udarbejde nye køreplaner. Ændringerne forventes gennemført ved det ordinære køreplansskift i august 2026.

Løsningen gennemføres som en forsøgsordning med en varighed på 1 år og 4 måneder og forventes dermed at udløbe ved udgangen af 2027. Efter ca. ét års drift vil Klima- og Miljøudvalget blive forelagt de foreliggende data og erfaringer med ordningen.

På den baggrund kan udvalget tage stilling til, om løsningen eventuelt skal forlænges og indgå i den kommende bybuskontrakt, som implementeres ved køreplansskiftet i august 2027.

#### **Økonomi**

Da sagen er en drøftelsessag, er der ingen økonomiske konsekvenser. De økonomiske konsekvenser for en senere beslutningssag vil fremgå af denne.

## **Punkt 9: Lukket: B-sag: Udbud af kommunal busdrift**

13.05.16-G01-87-24

# Punkt 10: C-sag: Letbane etape 2, tilkøbskatalog

01.11.00-P20-1-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om drøftelse af forslag til tilkøbskatalog for stationsnære tilkøb til letbanens etape 2.

Letbanens etape 2 udføres som et basisprojekt, hvilket er det projekt, som staten giver medfinansiering til. Som supplement til basisprojektet er der udarbejdet forslag til en række tilkøb, der vil opgradere de nærmeste omgivelser omkring letbanestationerne. Tilkøbene er samlet i et tilkøbskatalog, som kan ses i bilag 1.

Tilkøbene understøtter udviklingsmuligheder og øget attraktivitet omkring de enkelte stationer. Det sker i form af mindre eller større pladسدannelser med styrkede muligheder for ophold og byliv. Øget fremkommelighed for bløde trafikanter og styrkede forbindelser mellem bykvarterer indgår også i tilkøbene ved enkelte stationer.

Sagen sendes til drøftelse i Klima- og Miljøudvalget den 28. april 2026, By- og Kulturudvalget den 29. april 2026 og Økonomiudvalget den 6. maj 2026 med henblik på kvalificering af det samlede projekt vedrørende letbanens etape 2 i forhold til de respektive udvalgs ressortområder. Klima- og Miljøudvalget drøfter således primært det mobilitets- og trafikmæssige indhold, By- og Kulturforvaltningen det byrumsmæssige og landskabelige indhold og Økonomiudvalget det bystrategiske og tværgående samt økonomiske indhold.

På baggrund af de politiske drøftelser genbesøges tilkøbskataloget. Derefter anbefales det, at beslutning om stationsnære tilkøb til letbanens etape 2 indgår i de kommende budgetforhandlinger om Budget 2027.

## Indstilling

**Borgmesterforvaltningen, Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen** indstiller til respektive udvalg, at udvalget drøfter sagen i forhold til eget ressortområde, jf. sagsresumet.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Letbanen i Odense har siden åbningen af etape 1 i 2022 udviklet sig til en afgørende del af den lokale kollektive trafik, en naturlig del af mange odenseaneres dagligdag og et afgørende byudviklingsredskab. Letbanen forbinder bymidten og en lang række af byens største destinationer.

Samtidig har letbanen været med til at transformere Odense fra en stor dansk by til en dansk storby, hvor mobilitet, byliv og byrum er tænkt sammen. Letbanen har skabt nye forbindelser mellem byens lokalområder, bidraget til udviklingen af attraktive og grønne byrum samt fungeret som katalysator for investeringer og byudvikling langs tracéet.

### Hvorfor tilkøb

Erfaringer fra letbanens etape 1 viser, at kvaliteten af de fysiske omgivelser – stationer, pladser og byrum – spiller en afgørende rolle for borgernes oplevelse af letbanen. I etape 1 blev der arbejdet ud fra en ambitiøs designguide, der videreføres for etape 2. For etape 1 blev der, foruden basisprojektet, også prioriteret en række tilkøb, der har sikret grønne løsninger, arkitektonisk kvalitet og stærk sammenhæng mellem by og infrastruktur.

Letbanen er en afgørende strategisk investering i Odenses byudvikling, trafik og mobilitet. Foruden at være et højklasse transporttilbud er ambitionen for Odense Letbane dels, at den skal tilpasse sig byen, og dels at give byen et samlet løft omkring letbanekorridoren. Anlæggelsen af letbanens etape 2 kommer til at få stor betydning for de gaderum og tilstødende byrum, den passerer. Etape 2 bliver i høj grad et byintegreret infrastrukturprojekt, hvor meget store arealer vil blive ombygget. Med planlægningen af etape 2 åbner der sig nye muligheder for at videreudvikle letbanen – ikke blot som effektiv transportløsning, men som en integreret del af byens rum, hverdag og grønne omstilling. Ved at gøre lidt ekstra, når nu man er i gang med at bygge byen om, kan disse muligheder løftes. Både ved stedvist at investere ekstra i anlæg af

gaderum, der ligger indenfor letbanens projektgrænse, men også ved stedvist at investere i en opgradering af de tilstødende byrum - primært ved stationerne.

Derfor er der udarbejdet et katalog over mulige stationsnære tilkøb til letbanens etape 2 (bilag 1). Tilkøbene har til formål at styrke projektets samlede værdi – både for passagererne og for byen som helhed – ved at forbedre funktionalitet, byrumskvaliteter, tilgængelighed og æstetik. Tilkøbene kan bidrage til at sikre, at letbanen i endnu højere grad understøtter Odenses mål om sammenhæng, attraktiv byudvikling og grøn omstilling.

Ved at præsentere forslagene til tilkøb nu gives der mulighed for at koordinere planlægning og etablering med anlægget af basisprojektet og dermed optimere økonomien og minimere gener fra anlægsarbejdet.

Kataloget er udarbejdet i samarbejde mellem Odense Kommune, Fremtidens Vollsmose og Odense Letbane. Projekterne i kataloget er vist på skitseniveau.

### **Basisprojektet**

Tilkøbskataloget er et supplement til basisprojektet for letbanen, der derfor kan etableres uden tilkøb. Basisprojektet vil blive belyst i den kommende miljøkonsekvensvurdering (MKV).

Stationerne udføres efter designlinjen som kendes fra etape 1. I etape 1 var blandt andet grønt spor et tilkøb. For etape 2 er det besluttet, at grønt spor er indarbejdet som en del af basisprojektet.

Generelt anvendes følgende principper for genetablering af arealer i basisprojektet:

- Der reetableres til samme standard, af materialer som det eksisterende - dvs. hvis der har været betonfliser på fortovet, genetableres der med dette materiale.
- Sidevejslukninger udføres efter den standard, der normalt anvendes af Odense Kommune i den pågældende bydel.
- Restarealer ryddes og udlægges i grus eller græs og beplantes i videst muligt omfang.
- Alle nedrivningsarealer, som senere kan bebygges, afleveres med overflader i stabilgrus eller græs.

I tilkøbskataloget (bilag 1) vises for hvert tilkøb en skitse af basisprojektet, som det vil se ud, hvis der ikke kommer de foreslåede tilkøb. Ved siden af vises projektet, som det vil tage sig ud med tilkøb.

### **Tilkøb**

Der peges på tilkøb ved de fleste nye stationer, men også ved to eksisterende stationer, da planlægningen af etape 2 har givet anledning til at genbesøge hele strækningen inkl. fællesstrækningen med etape 1.

Der peges på tilkøb ved følgende stationer:

- Station ved Birkeparken.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, træer, lysmaster.  
Med tilkøbet udvides pladsen omkring letbanestationen, så der er mere plads til ophold. Med grupper af træer skabes rummeligheder på pladsen.
- Station ved Egeparken.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, træer, lysmaster.  
Med tilkøbet udvides pladsen omkring letbanestationen, så mulighed for fremtidigt byliv omkring stationen understøttes. Der skabes afgrænsning mellem bygninger og station med trærækker på begge sider. Fremtidens Vollsmose forventer at kunne fortsætte motivet med klinkebelægning ud i Bygaden.
- Station ved Lærkeparken.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, trædæk, træer, vandpumpe/cykelpumpe.  
Med tilkøbet skabes sammenhæng fra letbanestationen til de grønne områder og stiforbindelser i mosen, nord for stationen. Der placeres en lille cykelservicestation og siddepladser. Fremtidens Vollsmose forventer at styrke stiforbindelserne hertil fra moseområdet.
- Station ved Granparken.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, grusbelægning, trædæk, træer, lysmaster, lyspullerter.  
Med tilkøbet skabes en udvidet pladسدannelse som port til Vollsmose mellem letbanestationen og krydset Ejbygade/Risingsvej. Det er det største tilkøb i kataloget (27,9 mio. kr.). Baggrunden er stedets vigtighed som mobilitetsknudepunkt og som ankomstpunkt, der kan åbne ankomsten til Vollsmose mere op ud mod resten af byen.

Tilkøbet ligger delvist i den lille trælund, der ligger på hjørnet, hvori der placeres et trædæk til aktiviteter og siddepladser. Der etableres flere stiforbindelser mellem stationen og vejkrydset, så det bliver nemt og intuitivt at skifte mellem bus og letbane. Sammenhængen fra krydset til letbanestationen og Vollsroseområdet styrkes ved at trække klinkebelægningen helt ud i alle fire hjørner af store kryds. Den viste mulighed for en yderligere fodgængerovergang direkte ud for letbanestationen skal undersøges nærmere.

- Station ved Vor Frelser Kirke.  
Byrumstilkøb: granitbelægning, lysmast, rund bæk, grønne bede, træer, kunstværk eller lignende.  
Med tilkøbet skabes en egentlig forplads til kirken. Pladsen får belægning i granit, et materiale der allerede findes i kirkemuren. Med omdannelsen skabes en enkel og værdig forplads til kirkens brugere og forbipasserende. Kirken vil få mulighed for at påvirke den endelige indretning af pladsen.
- Korsløkke Station.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, belysning, grusbelægning, grønne bede, træer, legetårn, bænke.  
Med tilkøbet opgraderes Deleurans Plads syd for letbanestationen til et grønt opholds- og mødested. Designet af pladsen tager udgangspunkt i Claus Deleurans farverige, fabulerende univers. Der fjernes et antal p-pladser, men der fastholdes ca. 20. De eksisterende, små selvstændige butikker bevares. Hvis der fremtidigt skal etableres en station til en direkte letbanelinje mellem Seden og SDU/Nyt OUH, vil pladsen skabe sammenhæng mellem de to stationer.
- Østerbæksvej Station.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, belysning, trædæk, terrænstøttemur  
Tilkøb ved eksisterende station. Med tilkøbet skabes tættere kontakt og god adgang fra letbanestationen til de grønne, rekreative arealer i Munkedammen. Ved niveauforskellene på kanten af parken etableres siddepladser.
- Vestre Stationsvej Station.  
Byrumstilkøb: klinkebelægning, belysning, grusbelægning, grønne bede, træer.  
Tilkøb ved eksisterende station. På den nordlige side af Vestre Stationsvej omdannes to mindre p-områder til lommeparker. Samtidig styrkes en grøn forbindelse fra kvarteret syd for Vestre Stationsvej op mod områdets kvarterpark, der ligger nord for de nye lommeparker. Der fjernes et mindre antal offentlige p-pladser med tilkøbet.
- Dronningensgade i forbindelse med station ved Sukkerkogeriet.  
Byrumstilkøb: Klinkebelægning, belysning, byrumsmøbel, træer, støttepunkt til fodgængere.  
Byrummet omkring stationen udvides til at omfatte den vestligste ende af Dronningensgade, så der skabes mulighed for ophold og en tættere sammenhæng mellem boligkvarteret omkring Store Glasvej og letbanestationen.

I tilkøbskataloget (bilag 1) kan ses tegninger, materialerreferencer og nærmere beskrivelse og vurdering af de enkelte tilkøb.

De tilkøb som besluttet, vil indgå i den kommende miljøkonsekvensvurdering og myndighedsbehandling sammen med basisprojektet, hvorfor der kan komme justeringer i forhold til de viste skitseprojekter.

#### **Udvidet tilkøb ved Ejbygade/Risingsvej**

Mulighederne for at lave en ny type overgang over Ejbygade til stationen ved Granparken i form af en tunnel eller stibro er overordnet blevet undersøgt. Tilbringergrundlaget til stationen fra de omkringliggende boligkvarterer, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser er blevet klarlagt med særlig opmærksomhed på det passagergrundlag, der vil komme vest for Ejbygade. Samtidig er der blevet udarbejdet overordnede skitser for udformning og prisoverslag i helt runde tal for de forskellige muligheder. Skitser og prisoverslag kan ses i bilag 2. På mødet vil undersøgelsen blive uddybet, og der vil være mulighed for at stille spørgsmål. På den baggrund kan det drøftes, om undersøgelserne skal bringes videre til et mere præcist beslutningsgrundlag.

#### **Finansiering**

Basisprojektet for Odense Letbane finansieres i fællesskab af kommunen og staten. Projektet omfatter alle de anlæg, der er nødvendige for etableringen af letbanen, herunder omlægning af de omkringliggende arealer. Basisprojektet ligger inden for rammerne af den principaftale, som er indgået mellem staten og kommunen, og udføres af anlægsselskabet. I principaftalen er det fastlagt, hvilke elementer der er nødvendige for etableringen af letbanen. Disse rammer fastsætter blandt andet, at standarden for veje og byrum, som berøres af projektet – eksempelvis asfalt og betonfliser – skal svare til den nuværende standard.

Tilkøbsprojekter er projekter, der enten hæver standarden for letbanen eller understøtter etableringen af den. Disse projekter finansieres udelukkende af Odense Kommune. Som en del af det samlede letbaneprojekt forventes staten at kunne godkende, at den kommunale finansiering kan ske med 15 % kontante midler og 85 % lån. Ligeledes forventes staten at kunne godkende, at tilkøbene ikke vil belaste kommunens samlede anlægsramme.

Kataloget indeholder en række tilkøbsprojekter, som vil kunne indgå i Odense Kommunes kommende budgetforhandlinger om Budget 2027, og som derfor vil kunne gennemføres samtidig med anlægget af letbanen. Anbefalingerne bygger på en afgrænsning af basisprojektet, herunder hvilke dele staten finansierer, samt en bruttoliste over mulige tilkøbsprojekter.

Den samlede liste af projekter og den anslåede anlægsøkonomi på tilkøbsprojekterne er listet herunder. Anlægspriserne præsenteret i budgettet er 3. kvartal 2025 priser og er baseret på erfaringspriser. Priserne er opgjorte anlægsudgifter inkl. tillæg til projektering, tilsyn og administration, samt en reserve på 30%. Der er ikke indregnet fremtidig drift i økonomien.

- Station ved Birkeparken 6,7 mio. kr.
- Station ved Egeparken 2,2 mio. kr.
- Station ved Lærkeparken 4,8 mio. kr.
- Station ved Granparken 27,9 mio. kr.
- Station ved Vor Frelser kirke 1,2 mio. kr.
- Korsløkke Station 11,3 mio. kr.
- Østerbæksvej Station 2,1 mio. kr.
- Vestre Stationsvej Station 2,1 mio. kr.
- Station ved Sukkerkogeriet 1,9 mio. kr.

**Total 60,2 mio. kr.**

#### **Byudviklingsrettede tilkøb - Fase 2 tilkøb**

Denne sag omhandler alene stationsnære tilkøb - fase 1 tilkøb. Det forventes, at der senere vil blive fremlagt forslag til byudviklingsrettede tilkøb til politisk drøftelse - fase 2 tilkøb. De byudviklingsrettede tilkøb vil understøtte attraktiv knudepunktstigning, byudviklingspotentialer og kvartersdannelser langs letbanekorridoren for etape 2. Et eventuelt udvidet tilkøb for krydsning af Ejbygade ved Risingsvej vil også være et fase 2 tilkøb.

### **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, da der udelukkende er tale om en drøftelse. Beslutning om tilkøb til letbanens etape 2 vil indgå i budgetforhandlinger om Budget 2027.

### **Bilag**

Bilag 1 Tilkøbskatalog for stationsnære tilkøb (fase 1)

Bilag 2 Notat om niveaufri krydsning af Ejbygade

# Punkt 11: C-sag: Forslag til nyt tiltag i Skibhusprojektet

01.30.10-G01-105-23

## Sagsresumé

Denne sag skal ses i relation til orienteringssagen "Genoptagelse af Skibhusprojektet", der også behandles den 28. april 2026 på Klima- og Miljøudvalgsmødet.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte et forslag til et nyt tiltag i projektet.

Forvaltningen har været i løbende dialog med skolen og skolebestyrelsen på Sct. Hans Skole og har i den forbindelse modtaget et ønske om omdannelse af arealet foran skolen på Egebæksvej. Sagen beskriver et forslag om at etablere et grønt mødested ved Sct. Hans Skole, der imødekommer dette ønske. Formålet med udvidelsen er at skabe en mere tryk og sikker skolevej ved at omdanne arealet foran skolen til et grønt og roligt opholdsområde.

Det fulde projekt for Skibhuskvarteret kan ses i bilaget til orienteringssagen.

Hvis udvalget ønsker det, følges denne sag op med en beslutningssag før sommerferien.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget drøfter etablering og finansiering af et grønt mødested på Egebæksvej, og at vejen dermed fysisk lukkes for ind- og udkørsel til og fra Skibhusvej.

## Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

### Nyt grønt mødested på Egebæksvej

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler at styrke den eksisterende fodgænger- og cykelzone omkring Sct. Hans Skole ved at gøre Egebæksvej til et grønt mødested, hvor vejen lukkes for motorkøretøjer til og fra Skibhusvej. Dette vil skabe et grønnere område omkring Sct. Hans Skole, som giver mulighed for ophold både for skolens elever og for beboerne i området.

Den 13. august 2025 godkendte Odense Byråd en fodgænger- og cykelzone omkring Sct. Hans Skole, som blev etableret i september 2025. Zonen blev udarbejdet i samarbejde med skolen. Der blev i inddragelsesprocessen udtrykt et stort ønske og behov for at få lukket for motorkøretøjer og etablering af et grønt mødested på Egebæksvej ud mod Skibhusvej for at skabe en mere tryk skolevej og flere opholdsmuligheder for de større elever.

Forvaltningen har løbende været i dialog med skolebestyrelsen, og senest på et skolebestyrelsesmøde i februar 2026 har skolebestyrelsen udtrykt et ønske om en permanent lukning af ind- og udkørsel til Egebæksvej fra Skibhusvej, og etablering af det grønne mødested. Dette vil give skolen mulighed for at udnytte vejarealet til cykelparkering og dermed anvende arealet foran skolen til ophold og legearealer.

Forvaltningen anbefaler, at ønsket imødekommes, og at der udformes et grønt mødested på Egebæksvej i samarbejde med Sct. Hans Skole. Institutioner, naboer og erhvervsdrivende skal også inddrages i processen omkring udviklingen af det grønne mødested. Det grønne mødested skal projekteres og godkendes af myndigheder, før det forventeligt kan etableres i efteråret 2026.

Projektet vil koste 1,5 mio. kr., som prioriteres fra #58-puljen til åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan – KMU" til #17 "Partnerskab i Skibhuskvarteret" under Klima- og Miljøudvalget til etablering af et grønt mødested på Egebæksvej, og at vejen dermed fysisk lukkes for ind- og udkørsel til og fra Skibhusvej.

### Tids- og procesplan

Udvalget vil blive præsenteret for en beslutningssag på udvalgsmødet den 19. maj. Hvis udvalget godkender indstillingerne i beslutningssagen, vil forvaltningen igangsætte implementeringen heraf.

Efter drøftelsessagen vil forvaltningen indgå i dialog med Sct. Hans Skole om et nyt grønt mødested på Egebæksvej, samt inddrage naboer, erhvervsdrivende og forældre for at få input. Input fra denne inddragelse vedlægges en efterfølgende beslutningssag inden sommerferien 2026. Det forventes at et nyt grønt mødested på Egebæksvej vil kunne blive etableret i efteråret 2026.

#### **Finansiering af nyt grønt mødested på Egebæksvej**

Ved etablering af et grønt mødested på Egebæksvej vil der skulle prioriteres yderligere 1,5 mio. kr. fra #58 puljen til åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan – KMU" under Klima- og Miljøudvalget til at gennemføre projektet.

Ved etablering af et grønt mødested på Egebæksvej vil der skulle prioriteres 0,1 mio. kr. årligt til afledt drift.

Når projektet på Egebæksvej er fuldført, opgøres den endelige afledte drift og frigives fra anlægsrammen til Grøn Mobilitetsplan til årlig afledt drift.

Den afledte drift forventes beregnet og udmøntet i forbindelse med Effekt- og økonomiopfølgning for 2. halvår 2026.

#### **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune

## Punkt 12: D-sag: Genoptagelse af Skibhusprojektet

01.30.10-G01-105-23

### Sagsresumé

Med denne sag orienteres Klima- og Miljøudvalget om genoptagelse af de resterende tiltag i Skibhusprojektet.

Sagen skal ses i relation til drøftelsessagen "Forslag til nyt tiltag i Skibhusprojektet", der også behandles den 28. april 2026 på Klima- og Miljøudvalgsmødet.

Skibhusprojektet omfatter en række midlertidige trafiktiltag, der har været sat på pause siden april 2025. Pausen skyldtes, at et nyt lovforslag skabte uklarhed om lovgrundlaget. Et nyt lovforslag er sendt i høring, og forvaltningen vurderer, at det ikke får betydning for projektet. Forslaget er nemlig blevet mindre restriktivt, end da det først blev præsenteret, og det gælder desuden ikke for allerede godkendte projekter. Grundlaget for pausen er dermed ikke længere til stede, og forvaltningen genoptager derfor projektet.

I forbindelse med anlægsarbejdet vil der blive imødekommet et stort ønske fra beboerne i Skibhuskvarteret om et nyt asfalteret slidlag på selve Skibhusvej.

Det fulde projekt for Skibhuskvarteret kan ses i bilaget til sagen.

### Status på tiltag

#### Trafiksikkerhedstiltag og grønt mødested på Annasholmsgade

Under pausen blev der gennemført trafiksikkerhedstiltag på flere strækninger, som ikke var påvirket af udkastet til det første lovforslag. Det drejer sig om:

- Hastighedsdæmpende tiltag på Døckerslundvej, Victoriagade, Bellisvej, Risingsvej og Monbergsvej for at skabe mere tryghed for cyklister.
- Fodgængerfelter to steder på Kochsgade for at skabe sikker skolevej til Risingskolen.
- Gennemført fortov ved Solgården Børnehus på Windelsvej.

Dertil er der etableret et grønt mødested på Annasholmsgade, der viser, hvordan et grønnere Skibhus kan se ud. Mødestedet stod færdigt den 4. juni 2025.



## Resterende tiltag

Følgende tiltag blev sat på pause, da der var tvivl om, hvorvidt disse kunne gennemføres, hvis det nye lovforslag blev vedtaget.

- Cykelvenlig gade på Skibhusvej mellem Skibhustorvet og Victoriagade.
- Bus- og cykelsluse på Skibhusvej mellem Oliemøllevej og Sophie Breums Vej.
- Et ind- og udkørselsforbud fra Skibhusvej og til sidegaderne Bøgebjergvej, Thorkildsgade, Baumgartensvej, Hørdumsgade og Skt. Hans Gade.
- Ind- og udkørselsforbud mod Havnegade fra Bågøgade.
- Indkørselsforbud fra Helenevej/Svanevej ved Mosegårdsvej, Teisensvej og Marienlystvej.
- Grønne mødesteder på Thorbeksgade og Helenevej og et grønt bed på Sophie Breumsvej ud mod Skibhusvej, der lukker for ind- og udkørsel.
- Udvikling af et grønt mødested på Windelsvej ved Børnehuset Solgården, hvorved vejen lukkes for ind- og udkørsel.
- Omdannelse af en større andel af den eksisterende kantstensparkering på Skibhusvej.
- Etablering af nye af- og pålæsningspladser for varelevering samt handicapparkering langs Skibhusvej.

De resterende tiltag igangsættes nu og er beskrevet nedenfor.

## Cykelvenlig gade

Strækningen på Skibhusvej mellem Annasholmsgade og Victoriagade omdannes i første omgang til en cykelvenlig gade.

Vejens bredde gør, at der ikke er plads til både cykelsti og trafik i begge retninger. Hvis der fortsat skal være fortovej og trafik i begge retninger, er det derfor ikke muligt at etablere cykelsti på hele strækningen. For at gøre det trygkere og mere sikkert for cyklister, bør vejen på sigt omdannes til en cykelgade, som vi kender det fra fx Rødegårdsvej eller Jernbanegade.

Fyns Politi har godkendt projektet i en form, hvor strækningen først får status af ”cykelvenlig gade” og ikke ”cykelgade”. Forventningen er, at mængden af biler på strækningen vil falde over tid. Når den rette balance mellem cykler og biler er opnået, vil strækningen formelt kunne skiltes som en cykelgade. Det er alene skiltningen, som er forskellen på en skiltet cykelgade og en cykelvenlig gade.

## Bus- og cykelsluse

For at en cykelgade kan fungere, skal der være balance mellem antallet af cyklister og biler. I dag er der en væsentlig mængde biltrafik på strækningen, hvoraf en stor andel er gennemkørende uden ærinde på handeleggaden. Denne trafik kan derfor omdirigeres til parallelle veje på Havnegade og Kochsgade.

Det er afgørende for handelslivet på Skibhusvej, at adgangen i bil og for varelevering fastholdes. Det er samtidig vigtigt at begrænse den biltrafik, der kun passerer igennem området, for at gøre det mere sikkert for cyklister.

Derfor skal der etableres en skiltet bus- og cykelsluse på Skibhusvej mellem Oliemøllevej og Sophie Breums Vej. Det betyder, at kun busser, cyklister og fodgængere samt begrænset erhvervskørsel og naturligvis redningskøretøjer kan køre gennem denne del af Skibhusvej.

## Grønne mødesteder

Etableringen af en cykelvenlig gade samt bus- og cykelslusen øger risikoen for smutvejskørsel på tilstødende boligveje gennem Skibhuskvarteret. Derfor besluttede Odense Byråd den 13. november 2024 ligeledes en række begrænsninger af ind- og udkørsel til Skibhusvej fra sidegaderne.

Der laves derfor ind- og udkørselsforbud på sidegaderne mellem Nørrevænget og Victoriagade (Bøgebjergvej, Thorkildsgade, Baumgartensvej, Hørdumsgade og Skt. Hans Gade), hvor renovation er undtaget. Der kan disse steder kun laves skiltede ind- og udkørselsforbud på grund af adgangsveje for renovation.

Der etableres et grønt mødested på Thorbeksgade og Helenevej med udgangspunkt i bl.a. den inddragelsesproces, der har været i lokalområdet. Med det grønne mødested lukkes der fysisk for indkørsel fra Skibhusvej. På Sophie Breums Vej anlægges et mindre beplantet område efter indkørslen til p-pladsen.

Derudover etableres der ind- og udkørselsforbud ved Helenevej/Svanevej ved Mosegårdsvej, Teisensvej og Marienlystvej for at forebygge smutvejskørsel.

Windelsvej ved Børnehuset Solgården lukkes for gennemkørende trafik, og der etableres et grønt mødested efter en inddragelsesproces med børn, forældre og naboer. Det grønne mødested på Windelsvej etableres derfor senere end de resterende grønne mødesteder i projektet.

De grønne mødesteder bidrager til områdets grønne karakter og styrker mulighederne for ophold og lokale fællesskaber.

### **Parkering i området**

Forvaltningen har, sammen med erhvervslivet i Skibhuskvarteret, etableret en styregruppe for samarbejdet. Styregruppen har drøftet et forslag til omdannelse af kantstensparkering langs Skibhusvej.

Den 25. og 26. februar 2025 godkendte Klima- og Miljøudvalget og By- og Kulturudvalget anbefalingen om at bevare 24-26 almindelige kantstensparkeringspladser, etablering af tre handicappladser samt plads til varelevering mellem Annasholmsgade og Victoriagade. Størstedelen af kantstenspladserne vil være på den nordlige del af strækningen. Der er i dag 91 kantstensparkeringspladser på strækningen.

Herudover er der samlet ca. 200 parkeringspladser på parkeringspladserne bag Kvickly, mellem Damhusvej og Sophie Breums Vej samt overfor Fredens Kirke.

Som en del af projektet etableres der grønne bede langs Skibhusvej, så vejen gøres grønnere og mere trafiksikker med færre parkerede biler.

### **Ny asfaltslidlag på Skibhusvej etableres sommer 2026**

Klima- og Miljøforvaltningen har undersøgt mulighederne for et nyt asfalteret slidlag på Skibhusvej. Der har været et stort ønske fra borgere, så der skabes bedre forhold for trafikanter. Slidlaget var planlagt til at blive udført i 2028, men er blevet fremrykket til 2026.

Den nye asfalt vil blive anlagt på Skibhusvej mellem Buchwaldsgade og Døckerslundsvej og forventes at blive anlagt om natten i slutningen af juni 2026.

Etableringen af et nyt slidlag på Skibhusvej afholdes af driftsmidler til asfaltslidlag.

### **Kommunikation**

Klima- og Miljøforvaltningen vil i forbindelse med igangsætning kommunikere planerne bredt ud.

Dette gøres blandt andet via breve i e-Boks til både borgere og erhvervsdrivende, orientering af partnerskabet, Skibhusforeningen og erhvervsamarbejdet, samt på hjemmesiden.

Hertil kommer selvfølgelig en løbende tydelig presseindsats gennem både opstart og anlægsfasen.

Samtidig med den fysiske etablering gennemføres der også en række aktiviteter, som skal styrke det lokale erhvervsliv og fremme brugen af den cykelvenlige gade og de grønne mødesteder.

I samarbejde med Skibhusforeningen og den etablerede styregruppe kommer der også en kommunikationsindsats bredere i kommunen for at udbrede kendskabet til Skibhuskvarteret som en mulig destination og attraktivt handelsområde.

### **Tids- og procesplan**

Det samlede projekt forventes at stå klar inden oktober 2026.

#### **Forventet tidsplan:**

- Uge 23-24: Forberedende arbejde (opsætning af standere).
- Uge 25-26: Opsætning af skilte, herunder ind- og udkørselsforbud på sidegaderne.
- Uge 26-27: Etablering af bus- og cykelsluse (natarbejde).
- Uge 26-28: Anlæg af et nyt asfaltslidlag på Skibhusvej mellem Buchwaldsgade og Døckerslundsvej (natarbejde).

- Uge 24-28: Etablering og beplantning af de grønne mødesteder med undtagelse af Windelsvej, som lukkes for gennemkørsel og først senere i 2026 får etableret et grønt mødested.
- Uge 32-36: Beplantning af plantebede på Skibhusvej.
- Uge 32-35: Flere afgangene i timen for busserne træder i kraft i august.
- Uge 37-38: Færdiggørelse.
- Efterår 2026: Etablering af et grønt mødested på Windelsvej og evt. Egebæksvej (jvf. drøftelsessagen om "Forslag til nye tiltag Skibhusprojektet").

Som det altid er med anlægsprojekter, kan der opstå udfordringer undervejs som følge af vejret eller andre uforudsete udfordringer. Tidsplanen kan derfor blive justeret, som arbejdet skrider frem.

## **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

## **Bilag**

Skibhus magasin 22042026

## **Punkt 13: Lukket: D-sag: Projektudviklingsaftale**

82.00.00-000-39-26

## **Punkt 14: Lukket: D-sag: Status på genopretningsplanen for økonomi - vintertjenesten**

00.30.00-G01-4-26

## **Punkt 15: Lukket: D-sag: Orientering om status på økonomisk genopretningsplan**

01.30.00-G01-26-26

# Punkt 16: E-sag: Initiativretsforslag vedrørende trafikssikkerhed omkring Sct. Knuds Gymnasium

00.01.00-G01-57-26

## Initiativretsforslag

Med henvisning til § 2, stk. 2, i Forretningsordenen for Klima- og Miljøudvalget har udvalgsmedlem Tommy Hummelrose (C) fremsendt et initiativretsforslag til behandling på Klima- og Miljøudvalgets møde den 28. april 2026.

Initiativretsforslaget vedrører hurtig og hensynsløs bilkørsel på vejstrækningerne omkring Sct. Knuds Gymnasium, som over en årrække har været en stigende udfordring. Senest har problematikken givet anledning til en alvorlig trafikulykke på Chr. Richardts Vej.

Beboere i området har løbende været i dialog med Odense Kommune og har senest fremsendt bekymringskrivelse, der belyser problemet. Denne er vedhæftet som bilag.

På denne baggrund har Tommy Hummelrose fremsat initiativretsforslaget.

## Indstilling fra forslagsstiller

Udvalgsmedlem Tommy Hummelrose indstiller på vegne af Det Konservative Folkeparti, følgende forslag:

1. Der igangsættes trafikmålinger på vejene omkring Sct. Knuds Gymnasium herunder Læssøegade og Hunderupvej.
2. Der igangsættes observationer af trafikafvikling i området specielt omkring Sct. Knuds Gymnasium i timerne omkring møde- gåtid på gymnasiet.
3. Der udarbejdes på baggrund af målinger og observationer forslag til trafikregulerende tiltag samt finansiering af disse. Forslagene forelægges Klima- og Miljøudvalget til beslutning senest den 16. juni 2026.

## Forvaltningens belysning

Klima- og Miljøforvaltningen har senest i 2024 foretaget målinger på de nævnte veje. Målingerne viser ikke, at der generelt køres med for høj hastighed. Samlet set tegner der sig et billede af et kørselsmønster, der er typisk for almindelige boligveje. Det ændrer dog ikke ved, at der for nylig er sket et alvorligt uheld, og at forvaltningen de seneste år har modtaget en række henvendelser fra beboere i området, som beskriver, at der køres for stærkt og er trafikkaos omkring gymnasiet om morgenen, hvor skolebørn færdes og der desuden ligger et børnehus.

Selvom data indikerer, at trafikken i området overordnet set forløber hensigtsmæssigt, kan der forekomme enkelte tilfælde, hvor bilister kører for hurtigt.

### Datagrundlag for vurdering af hastighed og trafikbelastning

I vurderingen af trafikssikkerhed og hastighedsniveau anvendes flere typer trafikmålinger.

Hastighed måles typisk ved hjælp af automatiske tællinger gennemført dels som slangetællinger, hvor slanger placeret på kørebanen registrerer køretøjernes hastighed, dels som GPS-baserede målinger, der viser den faktiske kørsel over en given periode. Som led i hastighedsvurderingen anvendes den såkaldte 85%-fraktile. Formålet med målingerne er at vurdere, om bilister generelt kører for hurtigt på strækningen, eller om der primært er tale om enkeltstående tilfælde. 85 %-fraktilen angiver den hastighed, som 85 % af de målte køretøjer kører under, mens 15 % kører hurtigere. Værdien bruges som indikator for, om en væsentlig andel af trafikken kører med for høj hastighed.

Derudover måles trafikmængden i form af antal køretøjer pr. døgn (årsdøgntrafik, ÅDT). Disse målinger giver et billede af, hvor mange køretøjer der benytter vejen, og bruges til at vurdere den samlede trafikbelastning samt til at understøtte vurderinger af trafikale forhold og behov for eventuelle tiltag.

Samlet set giver hastigheds- og trafikmængdemålinger et grundlag for at vurdere både køremønstre og trafikens omfang som led i den trafikale vurdering.

### 1. Trafikmålinger på vejene omkring Sct. Knuds Gymnasium herunder Læssøegade og Hunderupvej

Odense Kommune har tidligere gennemført forskellige typer trafikmålinger på de omkringliggende veje ved Sct. Knuds Gymnasium. Samlet set viser målingerne et hastighedsniveau, der vurderes som hensigtsmæssigt, og der er på den baggrund ikke umiddelbart grundlag til at antage, at der er et generelt hastighedsproblem i området.

Tabellen nedenfor giver et overblik over de gennemførte trafikmålinger på de omkringliggende veje.

*Trafikmåling i området omkring Sct. Knuds Gymnasium 2024 GPS-tal.*

Vejnavn	Gennemsnitshastighed	85%-fraktil	ÅDT (GPS-tal)
Engvej	28,3 km/t	46 km/t	800
Thor Langes vej	19,1 km/t,	30 km/t	200
Chr. Richardsvej	21,2 km/t,	36 km/t	225
Chr. Molbechsvej	18,6 km/t	33 km/t	150
Hostrupsvej	16,7 km/t	29 km/t	200
Læssøegade (Trafikfordelingsvej)	46,4 km/t	52,8 km/t	7100
Hunderupvej	36,9 km/t	48 km/t	4100

\* For veje med funktion som trafikfordelingsveje, herunder Læssøegade, er de målte trafikmængder og hastigheder forventelige i forhold til vejens funktion.

Den eneste af de omkringliggende boligveje, hvor der ses en tilnærmelsesvis høj 85%-fraktil, er Engvej. 85%-fraktilen er her 46 km/t, hvilket betyder, at 85 % af de registrerede bilister kører 46 km/t eller derunder. Forvaltningen vurderer, at dette niveau samlet set ikke giver anledning til trafikale tiltag.

Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at data er fra 2024, og der kan være sket ændringer siden i elevernes transportadfærd, fx som led i at flere gymnasieelever har fået kørekort og må køre bil som 17-årige.

## **2. Igangsættelse af observationer af trafikafvikling i området specielt omkring Sct. Knuds Gymnasium i timerne omkring møde- og gåtid på gymnasiet**

Forvaltningen har tidligere foretaget observation i området omkring Sct. Knuds Gymnasium. Observationerne viste, at der var pres på trafikken, men at trafikken blev afviklet langsomt, men sikkert. Hvis udvalget vurderer det nødvendigt, kan der foretages nye observationer i området med henblik på at vurdere, om trafikale forhold har ændret sig siden de seneste observationer.

## **3. Udarbejdes på baggrund af målinger og observationer forslag til trafikregulerende tiltag samt finansiering af disse**

Hvis udvalget beslutter at igangsætte yderligere målinger, vil forvaltningen udarbejde en beslutningssag senest til udvalgets møde den 16. juni 2026 med en vurdering af resultaterne samt anbefalinger til eventuelle supplerende reguleringstiltag, herunder finansiering af tiltagene.

### **Tidligere undersøgelser og initiativer**

En tidligere kortlægning af gymnasieelevers transportvaner gennemført i 2020 viser, at Sct. Knuds Gymnasium havde den højeste andel af elever i Odense, der gik eller cyklede til og fra skole. Andelen lå på 75 % baseret på håndsoprækning i klasserne (ca. 800 respondenter) og 79 % baseret på en spørgeskemaundersøgelse (409 respondenter). Samme undersøgelse viste, at 70 % af eleverne havde under 5 km til gymnasiet.

Undersøgelsen peger samtidig på forskelle i transportvaner mellem de tre gymnasietrin. Andelen af elever, der cyklede, var højest blandt 1.g-eleverne (83 %), mens andelen var lavere i 2.g (59 %) og 3.g (58 %)

Andelen af elever i bil (chauffør og/eller passager) fordelte sig således:

- 1.G var 6%
- 2.G var 26%
- 3.G var 29%.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der siden undersøgelsen er trådt ny lovgivning i kraft, som giver unge fra 17 år mulighed for at køre bil uden ledsagelse af en erfaren bilist. Dette kan have betydning for de nuværende transportmønstre blandt gymnasieelever.

#### **Forvaltningens anbefaling**

Hvis udvalget beslutter at tiltræde indstillingen i initiativretsforslaget, anbefaler forvaltningen endvidere at indlede et samarbejde med Sct. Knuds Gymnasium samt en dialog med områdets beboere.

#### **Beslutning**

Udvalget ønsker, at forvaltningen snarest redegør for konkrete muligheder for at dæmme op overfor den utryghedsskabende kørsel i området omkring Sct. Knuds Gymnasium.

Udover de konkrete muligheder, skal forvaltningen indgå i dialog med Sct. Knuds Gymnasium samt borgere i området om, hvilke handlinger kommunen og gymnasiet i samarbejde kan igangsætte.

Herudover ønsker udvalget en dialog med de øvrige ungdomsuddannelser omkring elevernes transportvaner.

#### **Bilag**

Bilag til sag vedr trafik ved Sct Knuds Gymnasium

## **Punkt 17: D-sag: Aktuelle sager**

01.30.00-G01-6862-25

### **Sagsresumé**

Orientering om aktuelle sager.

### **Beslutning**

Orientering givet.