

REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2026-2029 d. 16-06-2026

Mødedato Tirsdag d. 16. juni 2026 kl. 08:30

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
B-sag: Godkendelse af budgetbidrag 2027-2030.....	4
B-sag: Parkeringskampagner - Fortsættelse af samarbejde med Odense Cityforening.....	7
B-sag: Vedtagelse af tillæg nr. 1 til Spildevandsplan 2025 - Spirehaven.....	9
B-sag: Etablering af grønt mødested ved fodgænger- og cykelzonen ved Sct. Hans Skole på Egebæl	11
B-sag: Trafiksikkerhed ved Sct. Knuds Gymnasium.....	17
C-sag: Handleplan for Vandets Kredsløb.....	23
C-sag: Procedure for tredjepartsprojekter i forbindelse med overkørsler til offentlige veje.....	26
C-sag: Fremtidig trafik i Odense Øst.....	28
D-sag: Status på kollektiv trafik og regnskab 2025.....	35
D-sag: Klimaregnskab 2025 og opdateret prognose for 2030.....	39
D-sag: Nøgletal for odenseanernes transportvaner.....	40
D-sag: Aktuelle sager.....	41

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

01.30.00-G01-6862-25

Sagsresumé

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalgets møde den 16. juni 2026.

Indstilling

Dagsorden fremsendes til godkendelse.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender dagsordenen.

Mødet hævet kl.12.30

Punkt 2: B-sag: Godkendelse af budgetbidrag 2027-2030

00.30.10-A00-2-26

Sagsresumé

Denne sag omhandler Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag 2027-2030.

Som led i den årlige budgetproces bestiller Økonomiudvalget et antal budgetbidrag fra de respektive udvalg, som indgår i de videre budgetdrøftelser. Med sagen skal udvalget godkende dets budgetbidrag til Budget 2027. Disse vil herefter indgå i de videre politiske drøftelser frem mod Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2027.

Udvalgets budgetbidrag består af:

1. Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.
2. Oversigt over prioriteringsmuligheder.
3. Anlægsforslag med fokus på kapacitet.
4. Økonomien for den kollektive trafik.
5. Analyse af udfordringer relateret til overdragede opgaver med nye kontrakter.

Budgetbidrag 4 og 5 er foranlediget af økonomiske udfordringer på den kollektive trafik samt på de nye kontrakter. I sagsfremstillingen fremlægges løsningsforslag, således at udvalget fremlægger et budget 2027 i balance.

I sagsfremstillingen vil de enkelte budgetbidrag blive beskrevet nærmere. Det bemærkes, at forslag til anlæg blev behandlet og godkendt på udvalgets møde den 2. juni 2026 og skal derfor ikke godkendes igen i denne sag.

Der vil desuden være et administrativt bidrag fra Klima- og Miljøforvaltningen vedr. takster og skøn for driftsoverførsler fra 2026 til 2027. De vil blive indarbejdet direkte i udkastet til Økonomiudvalgets Budgetforslag 2027.

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 udvalgets budgetbidrag, som herefter indgår i drøftelserne af Økonomiudvalgets budgetforslag for 2027. Budgetbidragene består af:

- Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger, jf. bilag 1.
- Overblik over prioriteringsmuligheder, jf. bilag 2.
- Analyse af udfordringer relateret til overdragede opgaver med nye kontrakter Bilag 3.
- Økonomien for den kollektive trafik.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Sagen skitserer Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag til Budget 2027, der indgår i drøftelserne af Økonomiudvalgets budgetforslag for 2027. Nedenfor følger en beskrivelse af de enkelte budgetbidrag.

Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger

Klima- og Miljøudvalget har i 2027 et driftsbudget på service på 498 mio. kr. og et anlægsbudget på 153 mio. kr. I bilag 1 er der en mere detaljeret beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.

Oversigt over prioriteringsmuligheder

Økonomiudvalget bestilte med rammeudmeldingen et overblik over prioriteringsmulighederne fordelt i blokke. Formålet er at skabe en bedre og mere sammenhængende oversigt over udvalgets prioriteringsmuligheder, som kan understøtte de senere politiske drøftelser. Forvaltningen har derfor udarbejdet et overblik over udvalgets prioriteringsmuligheder.

I bilag 2 er der en detaljeret beskrivelse af overblik over prioriteringsmuligheder. Bilaget giver et samlet overblik over Klima- og Miljøudvalgets prioriteringsmuligheder i budget 2027 med henblik på at understøtte de politiske drøftelser. Budgettet er opdelt i lovbundne, delvist skalerbare og fuldt skalerbare områder, hvor udvalget alene har delvist skalerbare områder. Disse udgør samlet ca. 498 mio. kr. og dækker bl.a. kollektiv trafik, vej, park, kirkegårde, klima, miljø og administrative støttefunktioner. Bilaget beskriver, hvor der er handlerum, samt hvilke konsekvenser ændringer i serviceniveau, tempo eller ambitionsniveau kan have. Der er ikke taget stilling til konkret udmøntning af besparelser eller omprioriteringer.

Anlægsforslag

Forslag til anlæg blev behandlet og godkendt på udvalgets møde den 2. juni 2026 og er derfor ikke medtaget i denne sag.

Budgetbidrag vedrørende de økonomiske udfordringer (kollektiv trafik samt nye kontrakter)

Budgetbidraget vedrørende kollektiv trafik og bidraget relateret til overdragede opgaver med nye kontrakter er begge foranlediget af økonomiske udfordringer. Ud over udfordringer på de to områder er der også udfordringer i relation til en række anlægsforpligtelser. Udvalget er blevet præsenteret for disse anlægsforpligtelser på udvalgets mødet den 19. maj 2026.

Som en del af Økonomiudvalget budgetbestillinger skal der fremlægges et budget i balance. Udfordringerne på driften løses ved dels interne omprioriteringer under udvalget og dels et nyt og meget gunstigt udbud på den kommunale busdrift. En del af de overførte anlægsforpligtelser også kan håndteres vha. det gunstige udbud af busdriften. Det drejer sig om forpligtelser for i alt 16,4 mio. kr. I nedenstående tabel er udfordringer og løsning skitseret.

Klima- og Miljøudvalget (1.000 kr.)	2026	2027	2028	2029	2030
Prisstigninger på parkområdet		-3.000	-3.000	-3.000	-3.000
Hensættelser til nyt krematorium		-3.300	-3.300	-3.300	-3.300
Kirkegårdsområdet (historisk ubalance)		-3.200	-3.200	-3.200	-3.200
Ubalance: Prisstigning vintertjenesten		-14.000	-14.000	-14.000	-14.000
Overførte anlægsforpligtelser	-16.416				
Samlet ubalance	-16.416	-23.500	-23.500	-23.500	-23.500
Nyt styringssetup for takstområdet (Krematoriet)		3.300	3.300	3.300	3.300
Tilbageførsel fra anlægsområdet		2.400	2.400	2.400	2.400
Nye takster for gravstedsydelse		1.000	1.000	1.000	1.000
Reduktion fortovsrenoveringer og asfaltslidlag		2.800	2.800	2.800	2.800
Andel af Lov- og cirkulæreprogram og kontraktindtægter på byudstyr		5.613	7.313	7.313	7.313
Kollektiv trafik: nyt udbud		-20.286	20.034	22.558	22.558
Samlet løsning	0	-5.173	36.847	39.371	39.371
Resultat i året (Ubalance + samlet løsning)	-16.416	-28.673	13.347	15.871	15.871
Periodisering over kommunekassen	16.416	28.673	-13.347	-15.871	-15.871
I alt	0	0	0	0	0

Som det fremgår af tabellen, er der behov for periodisering da en del af indtægterne fra det gunstige udbud af busdriften først får effekt fra 2028. Det betyder at der trækkes 16,4 mio. kr. af kassen i 2026 og 28,7 mio. kr. i 2027. Til gengæld lægges der et tilsvarende beløb i kassen i de efterfølgende år.

Økonomien for kollektiv trafik samt analyse af udfordringer relateret til overdragede opgaver med nye kontrakter er uddybet i det følgende.

Økonomien for den kollektive trafik

Økonomien for den kollektive trafik har været udfordret ad flere omgange. Odense Byråd har et mål om, at den kollektive trafik skal være et reelt alternativ til bilen for flere jf. Grøn Mobilitetsplan for Odense Kommune. I forbindelse med Budget 2025 blev der tilført ekstra midler i 2025 og 2026 til området for kollektiv trafik, som dækker Odense Letbane (OL) og busdrift, for at bringe økonomien i balance på de to områder. Ubalancen var knyttet til passagertallet, den gennemsnitlige billetpris og øgede driftsudgifter, blandt andet som følge af forsinkelse af byggeriet af det nye OUH og eftervirkninger af coronakrisen.

Det blev desuden besluttet, at økonomien i 2027 og frem skulle revurderes i forbindelse med Budget 2027. Klima- og Miljøforvaltningen skal fremlægge et budget i balance for 2027 til Klima- og Miljøudvalget, som baserer sig på det eksisterende rutenet. I fald der er en ubalance, skal forvaltningen anwise løsningsforslag, fx via rutetilpasninger, ved et midlertidigt eller varigt budgetløft, så der skabes varig balance.

Resultatet af det seneste udbud af den kommunale busdrift viser, at udgifterne kan holdes inden for det nuværende budget, og at der vil være et yderligere fra 2028 på 20,0 mio. kr. stigende til 22,6 mio. kr. i 2029 og frem.

Det bemærkes, at der isoleret set i 2027 er et merforbrug på kollektiv trafik. Merforbruget skyldes flere forhold. For det første har det nye udbud kun effekt fra 1. august. Det vil sige, at den gamle kontrakt gælder i de første 7 måneder af 2027. Et andet forhold er, at der i 2027 investeres 3 mio. kr. i ladeinfrastruktur. Ydermere afholdes udgifterne til 11 måneders drift af den nye midlertidige rute 12A i Skibshusvarteret. Der blev givet bevilling til denne drift i 2024 og 2025, men bevillingen i 2024/25 har været med til at dække underskud i de to år på den øvrige busdrift.

Analyse af udfordringer relateret til overdragede opgaver med nye kontrakter

Udfordringerne relateret til overdragede opgaver med nye kontrakter vedrører de opgaver, som er overdraget fra By- og Kulturudvalget i forbindelse med den nye forvaltningsstruktur pr. 1. januar 2026. Som følge af nye udbud er der en økonomisk ubalance på kort og lang sigt på områderne for vintertjeneste, vedligehold af parker og grønne områder samt kirkegårdsområdet. Klima- og Miljøudvalget er et relativt lille udvalg. Klima- og Miljøforvaltningen har derfor i samarbejde med Borgmesterforvaltningen udarbejdet en analyse og bud på både kortsigtede og langsigtede løsninger for at bringe økonomien i balance.

Analysen identificerer en varig økonomisk ubalance på vintertjeneste samt grønne områder og parker og peger på en kombination af kortsigtede og langsigtede handlinger til delvis håndtering af merudgifterne. I forhold til udfordringerne på Park- og Kirkegårdsområdet er der fundet fuld finansiering. På Vintertjenesten kan forslagene ikke fuldt ud dække merudgifterne. I 2027 mangler der således 8,4 mio. kr. og fra 2028 og frem er det 6,7 mio. kr. Dette dækkes af mindreforbruget på den kollektive trafik - som beskrevet ovenfor.

Analysen er yderligere beskrevet i bilag 3.

Den videre proces

Budgetbidraget indgår herefter i de politiske forhandlinger til budget 2027-2030. Efter budgetvedtagelsen den 7. oktober 2026 i Byrådet vil der blive fremlagt en udmøntningssag for udvalget.

Økonomi

Sagen indgår i de videre politiske drøftelser om Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2027. De økonomiske konsekvenser for Odense Kommune herunder for kommunens kassebeholdning opgøres derfor ikke særskilt for denne sag.

Bilag

Bilag 1 _ Budgettal og bemærkninger

Bilag 2 prioriteringsmuligheder KMU

Bilag 3 analyse af udfordringer relateret til overdragede opgaver

Bemærkninger fra medarbejderne i KMF_maj 2026

Seniorrådet høringssvar KMU

Punkt 3: B-sag: Parkeringskampagner - Fortsættelse af samarbejde med Odense Cityforening

01.30.10-G01-124-23

Sagsresumé

Denne sag handler om markedsføring af tilgængeligheden til bymidten gennem et fortsat samarbejde med Odense Cityforening om parkeringskampagner.

Grøn Mobilitetsplan skal både understøtte grøn transport og sikre en attraktiv bymidte. Selvom der er god adgang til bymidten i bil og ledig kapacitet i bymidtens mange parkeringshuse og parkeringskældre, oplever mange borgere og besøgende fra hele Fyn fortsat, at det er vanskeligt at finde ind til bymidten og finde en parkeringsplads.

Siden 2024 har Klima- og Miljøforvaltningen samarbejdet med Odense Cityforening om informationskampagner. Samarbejdet giver adgang til relevante målgrupper og understøtter dialogen med borgere og handelsliv om tilgængelighed og parkering i bymidten.

Klima- og Miljøforvaltningen vurderer, at samarbejdet giver adgang til målgrupper, som kommunen ellers ikke når, og at det samtidig understøtter byens handelsliv. Cityforeningen oplever, at kampagnerne bidrager til en god dialog med butikkernes kunder.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget tage stilling til at omprioritere 0,5 mio. kr. til at fortsætte samarbejdet i 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 udvalget godkender, at det nuværende samarbejde med Odense Cityforening fortsættes, og at der foretages en prioritering af 0,5 mio. kr. til opgaven fra de tilbageværende restmidler fra bevillingen "#38 P-henvisning til p-huse og p-kældre i bymidten inkl. kampagne"

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget tage stilling til det fortsatte samarbejde med Odense Cityforening om parkeringskampagner. Formålet med samarbejdet er at markedsføre tilgængelighed og mindske søgetrafikken til bymidten samt bymidtens mange parkeringshuse og parkeringskældre.

Baggrund om samarbejde med Odense Cityforening

Grøn Mobilitetsplan skal understøtte en grønnere transportudvikling i Odense og samtidig sikre en sammenhængende og attraktiv bymidte, hvor der i 2030 bor og færdes 25 % flere.

En af de grundlæggende præmisser for Grøn Mobilitetsplan er, at det fortsat skal være muligt at køre til bymidten i bil. Fremover skal parkering dog primært ske i bymidtens parkeringsanlæg i parkeringskældre og parkeringshuse. For at understøtte dette blev der i 2025 etableret forbedret skiltning til de direkte, grønne adgangsveje til parkeringsanlæg i bymidten.

På trods af fuld adgang til byen i bil og mange frie parkeringspladser i parkeringshuse og parkeringskældre helt tæt på gågaderne er der blandt borgere og besøgende fra hele Fyn en udbredt opfattelse af, at det er svært at komme ind til bymidten i bil og finde en ledig parkeringsplads.

For at imødegå denne opfattelse og styrke fremkommeligheden til bymidtens parkeringsanlæg indgik Klima- og Miljøforvaltningen i 2024 et samarbejde med Odense Cityforening. Klima- og Miljøudvalget har den 10. december 2024 afsat 0,5 mio. kr. til fortsættelse af samarbejdet med Odense Cityforening i 2025.

Samarbejdsaftalen med Odense Cityforening indebærer en fælles indsats om at markedsføre fremkommeligheden til bymidten og de direkte adgangsveje til bymidtens mange parkeringshuse og parkeringskældre. Formålet er at få fjernet nogle af de udbredte opfattelser om, at det er svært at komme ind til Odense i bil og parkere.

Udover parkeringskampagnen har Klima- og Miljøforvaltningen også et samarbejde med Odense Cityforening om bylivs- og byrumsaktiviteter såsom udsmykning og indretning med møbler i Asylgade og Nørregade. Klima- og Miljøudvalget godkendte denne aftale på udvalgsrådet den 6. maj 2025.

Informationsindsats i samarbejdet i 2025

I januar og april 2025 blev informationskampagnen lanceret med budskabet "OPENSE – åben for alle, også for biler" i dagblade, ugeaviser og på sociale medier. Kampagnen oplyste om de direkte, grønne veje, som leder bilister ind i de nærmeste, helt centrale parkeringshuse og parkeringskældre med direkte adgang til fods til bymidtens gågadenet. Som en vigtig del af kampagnen har butikkerne uddelt flyers med budskaberne.

I forbindelse med julemarkedet og skøjtebanen blev parkeringskampagnen gentaget i november og december 2025.

I juni 2026 blev kampagnen "Parker dine fordomme" fra 2024 relanceret. Kampagnen kan ses i dagblade og ugeaviser, og formålet er også denne gang at oplyse om direkte grønne adgangsveje til byens mange centrale parkeringsmuligheder i parkeringshus og parkeringskældre i umiddelbar nærhed af gågadenettet.

Fortsættelse af samarbejdet og finansiering af samarbejdet

Det er forvaltningens vurdering, at der gennem samarbejdet er mulighed for at nå en målgruppe, som kommunen ellers ikke har direkte kontakt med.

Cityforeningen ønsker at fortsætte samarbejdet og oplever, at det er et relevant redskab i butikkernes dialog med kunder om adgangen til parkering i bymidten.

Samtidig kan kampagnen være med til at skabe opmærksomhed på vigtigheden af at bruge de lokale tilbud, hvis der fortsat skal være et varieret udbud af oplevelser, restauranter og indkøb i Odense Centrum for byens beboere og besøgende.

På baggrund af den nye skiltning på de direkte adgangsveje til parkeringsanlæg i bymidten og det øvrige arbejde med grøn mobilitet i bymidten vurderer forvaltningen, at et fortsat samarbejde med Cityforeningen i 2026 vil være hensigtsmæssigt.

Forvaltningen foreslår derfor, at der omprioriteres 0,5 mio. kr. til at finansiere samarbejdet. Midlerne skal bl.a. understøtte den fælles kommunikation om den fortsatte adgang til bymidten i bil.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

De 0,5 mio. kr. prioriteres fra de tilbageværende restmidler fra bevillingen til "#38 P-henvisning til p-huse og p-kældre i bymidten inkl. kampagne".

Punkt 4: B-sag: Vedtagelse af tillæg nr. 1 til Spildevandsplan 2025 - Spirehaven

06.00.05-P16-1-26

Sagsresumé

Denne sag handler om vedtagelse af tillæg nr. 1 til Odense Kommunes Spildevandsplan 2025. Med tillægget inddrages et nyt byudviklingsområde i et delvist eksisterende kloakopland til separatkloakering.

På udvalgsrådet den 14. april 2026 blev det besluttet at offentliggøre et forslag til tillægget på Odense Kommunes høringsportal i henhold til spildevandsbekendtgørelsens bestemmelser. Tillægget var offentliggjort fra den 14. april 2026 til den 9. juni 2026, og der er ikke fremsendt kommentarer til tillægget i den periode.

Sammen med tillægget til spildevandsplanen blev en miljøvurdering af planen ligeledes offentliggjort i fire uger. Der er heller ikke fremsendt kommentarer til miljøvurderingen.

Lokalplanen (11-1095) for samme område blev vedtaget på byrådsmødet den 20. maj 2026.

Med denne sag skal udvalget træffe beslutning om, at tillægget til spildevandsplanen kan vedtages endeligt.

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, at tillæg nr. 1 til spildevandsplanen vedtages endeligt i henhold til spildevandsbekendtgørelsens bestemmelser.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen.

Sagsfremstilling

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget træffe beslutning om, at tillæg nr. 1 til Odense Kommunes Spildevandsplan 2025 for Spirehaven kan vedtages endeligt. Tillægget er vedlagt som bilag. Bilaget er lavet med det digitale plan- og procesværktøj DKplan. Planen kan med fordel læses direkte i DKplan via dette link: [Tillæg 1 til Spildevandsplan 2025](#).

Tillægget er foranlediget af, at et område i Anderup i den nordlige del af Odense ønskes udviklet med et plejecenter og tæt-lav boligbebyggelse for plejekrævende ældre med tilknytning til plejecentret. Det nye område planlægges separatkloakeret, hvilket betyder, at det er VandCenter Syd, som håndterer både regn- og spildevand fra området i hvert sit afløbssystem. Derved sendes regnvandet ikke til rensning på renseanlægget, men håndteres i stedet lokalt ved nedsivning.

Et forslag til tillægget blev forelagt Klima- og Miljøudvalget den 14. april 2026. Forslaget har efterfølgende været offentliggjort i 8 uger (14. april 2026 til 9. juni 2026). Der er ikke indkommet kommentarer til tillægget under høringen, og der er alene foretaget små ændringer af redaktionel karakter i tillægget i forhold til det forslag, der blev forelagt udvalget den 14. april 2026.

Sammen med tillægget til spildevandsplanen blev en miljøvurdering af planen ligeledes offentliggjort i 4 uger. Der er heller ikke fremsendt kommentarer til miljøvurderingen i denne periode.

Tillægget er udarbejdet parallelt med, at der er udarbejdet en lokalplan (11-1095) for samme område. Lokalplanen er vedtaget af Odense Byråd på mødet den 20. maj 2026.

Økonomi

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Bilag

Tillæg 1 - endelig

Punkt 5: B-sag: Etablering af grønt mødested ved fodgænger- og cykelzonen ved Sct. Hans Skole på Egebæksvej

05.00.00-P20-27-26

Sagsresumé

Sagen handler om etablering af et midlertidigt grønt mødested på Egebæksvej ved Sct. Hans Skole og skal ses i sammenhæng med drøftelsessagen, der blev behandlet på Klima- og Miljøudvalgsmødet den 28. april 2026.

Formålet er at skabe en tryggere skolevej ved at reducere gennemkørende biltrafik og give bedre plads til fodgængere og cyklister samt fremme grønne og opholdsvenlige omgivelser.

I perioden fra den 18. maj til den 8. juni har beboere m.fl. i området haft lejlighed til at give bemærkninger og input til forslaget hhv. som svar på et orienteringsbrev som blev sendt til ca. 1500 beboere og erhvervsdrivende i området og på dialogmøder. Der er samlet i alt 53 input, hvoraf 42 udtrykker bekymring for projektet. Bekymringerne går primært på, om eksisterende udfordringer med parkering, smutvejskørsel, støj og affald kan blive forværret.

Forvaltningen har foretaget trafiktællinger og observeret trafikken i området. På den baggrund vurderer forvaltningen, at risikoen for, at mødestedet vil have en væsentlig negativ effekt, er begrænset. Forvaltningen vurderer også, at et mere trygt ankomstrum ved skolen for cyklister vil bidrage til, at flere vælger cyklen som transportmiddel. Såfremt udvalget beslutter, at det grønne mødested skal etableres, vil forvaltningen følge udviklingen i området tæt og undersøge tiltag, med henblik på at afhjælpe bekymringerne.

Med denne sag skal udvalget beslutte, om det midlertidige grønne mødested skal etableres.

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. Der etableres et midlertidigt grønt mødested på Egebæksvej. Egebæksvej spærres som følge deraf ved Sct. Hans Skole for gennemkørende biltrafik.
2. Der prioriteres 1,5 mio. kr. fra #58 puljen til åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan - KMU" samt 0,1 mio. kr. årligt til afledt drift.

Beslutning

Udvalgsmedlem Tommy Hummelose (C) fremsætter følgende ændringsforslag: *"Konservative ønsker, at der skabes en mere tryk og sikker skolevej til og fra Sct. Hans Skole med udgangspunkt i alternativ trafikanalyse og rapport vedr. Skibhusvej udarbejdet november 2025 (Bilag). Trafikrapporten beskriver styrkede parkerings- og afsætningsmuligheder ved Sct. Hans Skole for forældre, der er nødsaget til at køre deres børn til skole i bil, og beskriver derudover styrkede muligheder for tryggere skoleveje med udgangspunkt i etablering af cykelsti og fortov i begge sider af Skibhusvej.*

Den igangværende ændring af Skibhusvej skaber ikke en tilstrækkelig tryk skolevej da den sammenblander tung lastbil transport, busser og cyklende børn hvormed farlige situationer kan opstå, hvorimod den alternative løsning har separat cykelbane og fortov i hele Skibhusvejs længde. Samtidig vil den alternative løsning betyde, at smutvejs kørsel på små villa-veje omkring Sct. Hans Skole undgås. Den alternative trafikanalyse beskriver ikke alene en mere tryk og sikker skolevej men også forbedrede forhold for Skibhusvejs butikker og erhvervsdrivende, og dermed samlet set en mere sikker løsning for områdets børn og unge og en fremtidssikret løsning for bydelens udvikling.

Bilag: Trafikrapport samt tværsnit af vejforløb der samlet beskriver de styrkede muligheder for tryk og sikker skolevej."

Udvalgsmedlemmerne Tommy Hummelrose (C) og Sofie Mosgaard (V) stemmer for ændringsforslaget. Rådmand Tim Vermund (A) og udvalgsmedlemmerne Muuse Cali (B) og Ditte Helene Rasmussen (F) stemmer imod ændringsforslaget. Ændringsforslaget er dermed forkastet.

Klima- og Miljøudvalget godkender forvaltningens indstilling.

Udvalgsmedlemmerne Tommy Hummelrose (C) og Sofie Mosgaard (V) stemmer imod. Udvalgsmedlem Tommy Hummelrose (C) afgiver følgende stemmeforklaring: *"Forslaget beskriver, at formålet med sagen er at skabe en tryggere skolevej. Konservative mener ikke at forslaget skaber en tilstrækkelig tryk og sikker skolevej, hvilket bl.a. skyldes den manglende prioritering af tilstrækkelige afsætningsmuligheder ved Sct. Hans Skole for forældre, der er nødsaget til at benytte bil. Konservative ønsker trykke skoleveje, hvor børn sikkert kan gå og cykle i skole, og hvor forældre der er nødsaget til at køre deres børn i skole i bil, med ro i maven kan sætte børnene af tæt på skolen, uden børnene skal krydse eller færdes på større veje.*

Derudover understreger de mange indsigelser fra borgerne i området, at der med yderligere vejlukninger er stor bekymring for øget smutvejs kørsel på små villaveje og øget uhensigtsmæssig parkering. Skibhuskvarteret står midt i massive, unødvendige og ødelæggende vejlukninger, og tiden er derfor ikke inde til flere vejlukningseksperimenter."

Udvalgsmedlemmerne Tommy Hummelrose (C) og Sofie Mosgaard (V) gjorde brug af deres ret til at standse udførelsen af udvalgets beslutning, jf. styrelseslovens § 23, idet de erklærede, at de ønsker sagen indbragt til afgørelse i byrådet.

Sagsfremstilling

Baggrund og formål

Klima- og Miljøudvalget drøftede den 28. april 2026 muligheden for at etablere et grønt mødested som en del af Skibhusprojektet. Formålet er at styrke den eksisterende fodgænger- og cykelzone omkring Sct. Hans Skole og skabe et mere roligt og overskueligt ankomstrum til skolen. Målet er, at hvis Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingen, kan der skabes et trygt ankomstrum, som vil bidrage til, at flere vælger cyklen som transportmiddel. Dette kan ske ved at begrænse gennemkørende biltrafik og samtidig skabe bedre plads til ophold, leg og grønne elementer. Projektet indebærer, at Egebæksvej lukkes for gennemkørende motorkøretøjer ved skolen, mens adgangsveje til og fra boliger og erhverv fortsat vil være tilgængelige fra øst ad Skibhusvej og fra vest ad Windelsvej og Ærøgade.

Beskrivelse af det grønne mødested

Det foreslåede mødested vil æstetisk læne sig op ad det grønne mødested i Annasholmsgade med træer og-/eller buske og træsveller, der indbyder til ophold. Der vil være flere elementer, der indbyder til leg og bevægelse. Det kunne fx være en aktivitetsbane til bl.a. boldspil samt malede motiver på asfalten. Der vil også blive etableret "kiss n' ride" til ladcykler.

Mødestedet blokerer for gennemkørende biltrafik, men vil ikke blokere for ind- og udkørsler til og fra boliger og erhverv, hvilket fremgår af kortet nedenfor. Der vil være passage for cyklister fra begge retninger, og fodgængere vil ligeledes kunne benytte fortovet.

Vejstykket på arealet foran Sct. Hans Skole vil stadig være omfattet af parkerings- og standsningsforbud på begge sider af det grønne mødested.



Inddragelse af elever og skolebestyrelse

Forvaltningen har siden sommeren 2024 haft en løbende dialog med Sct. Hans Skole og skolebestyrelsen om forbedring af trafikforholdene omkring skolen, som skal gøre det mere attraktivt at cykle eller gå til skole.

I starten af 2025 indledtes samarbejdet "Trafik i børnehøjde" mellem skolen og forvaltningen. Elever deltog i workshops, hvor de kortlagde utrygge strækninger og udviklede forslag til løsninger ved at tegne kort, lave kommunikationsmateriale, en kampagne og en video. Eleverne kom med bud på, hvad vejarealet kunne bruges til fx multibane, ophold til skolearbejde, buske og træer og cykelparkering. Princippet for det grønne mødested er baseret på elevernes input, og den konkrete løsning er inspireret af det grønne mødested på Annasholmsgade

Samarbejdet mundede ud i en fodgænger- og cykelzone, som blev indviet i september 2025.

Der blev gennemført en spørgeskemaundersøgelse både før og efter etableringen blandt forældre. Trafikoptagelser viser, at antallet af biler foran skolen er reduceret med 97% procent. Derudover viser spørgeskemaundersøgelsen at 63% af forældrene oplever øget tryghed.

Skolebestyrelsen har været inddraget løbende og orienteret om resultaterne.

Orienteringsbrev og dialogmøder

I forbindelse med det konkrete forslag om et grønt mødested er der samlet input i området blandt borgere, Sct. Hans Skole og erhverv. Der er udsendt et orienteringsbrev (bilag 3) via Digital Post den 12. og 18. maj til ca. 1500 borgere. Der er afgivet 15 skriftlige svar, hvoraf flere sender på vegne af flere husstande. Dertil er der afholdt to dialogmøder på stedet (19. og 26. maj 2026) med samlet 38 deltagere, der har givet input. Der er overlap mellem nogle af de skriftlige og mundtlige input.

De samlede input kan ses i bilag 2. To af de skriftlige henvendelser, herunder skolens, og ni input fra dialogmøderne er udelukkende positivt stemte for projektet. De resterende input udtrykker bekymring for projektet i en eller anden grad. Særligt beboere på den sydlige del af Ærøgade og beboere på Skolevænget udtrykker bekymring for, at Egebæksvej spærres.

Indholdet af disse fordeler sig primært på temaerne:

- Parkering og adgangsforhold
- Mulig øget smutvejskørsel
- Risiko for støj og affald ved det grønne mødested.

Forvaltningen har gennemført observationer og trafiktællinger i området og vurderer på den baggrund, at risikoen for, at forholdene forværres, er begrænset (bilag 2). På grund af de mange input og svar med bekymringer vil forvaltningen dog undersøge en række forhold og følge udviklingen i området tæt, såfremt udvalget træffer beslutning om at etablere det grønne mødested. Dette uddybes nedenfor.

Trafikale forhold og tryghed



Egebæksvej

Trafiktællinger viser, at der i 2026 er registreret ca. 1.100 køretøjer i døgnet på Egebæksvej. Trafikken er primært lokal trafik med ærinde i området. Observationer fra marts og september 2025 samt maj og juni 2026 viser generelt rolige trafikafviklingsforhold, herunder at indkørselsforbuddet i morgentimerne i vid udstrækning overholdes.

Forvaltningen har modtaget bemærkninger fra beboere, der er bekymrede for, at det grønne mødested vil give aktivitet efter skoletid, der støjer og skaber affald (bilag 2).

Beboerne peger på, at der i forvejen foregår utryghedsskabende aktiviteter på strækningen i aften timerne, og at disse kan blive forstærket med et grønt mødested.

Forvaltningen vurderer ikke, at bekymringerne giver anledning til ændringer i projektet. Hvis udvalget tiltræder indstillingen, kan det kommende grønne mødested tværtimod have en tryghedsskabende effekt, fordi der kommer mere ophold og dermed "øjne på gaden". Området vil blive driftet som på Annasholmsgade, der vil blive fejlet og de grønne elementer vil blive passet efter en plejeplan.

Ærøgade

Trafiktællinger viser, at der i 2026 er registreret 220 køretøjer i døgnet på Ærøgade, hvilket er et fald på 23 % sammenlignet med 2025, før fodgænger- og cykelzonen blev etableret. Gennemsnitshastigheden er målt til 31 km/t. og har ikke ændret sig fra 2025 til 2026.

Forvaltningen har modtaget bemærkninger fra beboere, der er bekymrede for, at vejspærringen vil skabe smutvejskørsel ad Ærøgade. Der er også bekymring for, at biler parkerer så tæt, at det bliver svært at køre gennem (bilag 2).

Observationer viser, at der er få køretøjer, der parkerer u hensigtsmæssigt, så biler ikke kan køre igennem.

Forvaltningen undersøger muligheden for at etablere et parkerings- og standsningsforbud i den ene side af vejen på Ærøgade, dette vil hindre, at biler parkerer så tæt, at der blokeres for ud- og indkørsel. Hvis projektet gennemføres, vil forvaltningen have særlig opmærksomhed på, om hastigheden øges på strækningen, og løbende foretage trafiktællinger.

Øvrige veje

Forvaltningen har modtaget enkelte bemærkninger fra omkringliggende veje, herunder Lyøgade, Skolevænget, Strynøgade og Windelsvej, som primært vedrører bekymringer for ændret trafik og parkering (bilag 2). På baggrund af de foreliggende trafiktal vurderer forvaltningen ikke, at der vil ske væsentlige ændringer i trafikbelastningen, men udviklingen vil blive fulgt løbende flere steder med trafiktællinger, såfremt projektet gennemføres. Ligesom forvaltningen også vil undersøge, om der kan etableres parkerings- og standsningsforbud i den ene side af vejen på Lyøgade.

Victoriagade

Victoriagade ligger udenfor projektet, men er orienteret, da en mindre del af trafikken muligvis vil blive ledt via denne vej, som er en trafikvej. Da Egebæksvej ikke er en væsentlig trafikeret vej, og der allerede i dag er ind- og udkørselsforbud i hverdage på Egebæksvej, forventes det ikke, at Victoriagade bliver belastet i væsentlig grad.

Strækningen monitoreres løbende gennem trafiktællinger og indkommende henvendelser fra områdets beboere.

Sammenfatning

Før fodgænger- og cykelzonen blev etableret, var området præget af, at mange biler kørte helt frem til Sct. Hans Skole og satte børn af, selvom det ikke var tilladt. Observationer har vist, at etableringen af zonen har medført en mere rolig og overskuelig trafiksituation omkring skolen. Der ses en tydelig stigning i antallet af gående og cyklister og et fald af gennemkørende trafik på Ærøgade.

Selvom indførelsen af fodgænger- og cykelzone har haft en positiv effekt, har forvaltningen observeret enkelte tilfælde af uhensigtsmæssig parkering på Ærøgade, som påvirker fremkommeligheden negativt. Ikke fordi der er flere gennemkørende biler, men fordi at enkelte biler parkerer således at der spærres for gennemkørende trafik på den sydlige del af Ærøgade.

Samlet set peger observationerne på, at zonen bidrager til at fredeliggøre ankomstrummet ved Sct. Hans Skole og til at få flere til at gå og cykle til skole (bilag 1).

Plan for evaluering og tidsplan

Projektet tegnes færdigt i sommeren 2026 og forventes etableret i 2. halvår 2026. Selve anlægstiden forventes at være mindre end en måned. Der gennemføres en evaluering efter ca. 2 år, hvorefter der politisk skal tages stilling til en eventuel permanent løsning.

Områdets beboere, institutioner og virksomheder vil blive orienteret, når der foreligger en endelig tidsplan. Denne vil indeholde en dato for, hvornår vejen forventes at være spærret.

Økonomi

Ved etablering af et grønt mødested på Egebæksvej, vil der skulle prioriteres 1,5 mio. kr. fra #58 puljen til åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan – KMU" til #17.1 grønt mødested på Egebæksvej under Klima- og Miljøudvalget til at gennemføre projektet i 2026.

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

Bilag

Bilag 1 - Hovedkonklusioner

Bilag 2 - Bemærkninger

Bilag 3 - Orientering om projekt på Egebæksvej_12052026

Punkt 6: B-sag: Trafiksikkerhed ved Sct. Knuds Gymnasium

00.01.00-G01-57-26

Sagsresumé

Denne sag handler om utryghedsskabende kørsel i området omkring Sct. Knuds Gymnasium og igangsætning af tiltag, der øger andelen af gymnasieelever, som går, cykler og tager bus til gymnasiet.

Klima- og Miljøudvalget behandlede den 28. april 2026 et initiativretsforslag vedrørende trafiksikkerhed omkring Sct. Knuds Gymnasium. Udvalget bad forvaltningen snarest muligt fremlægge en sag, der redegør for konkrete muligheder for at dæmme op for den utryghedsskabende kørsel i området.

Med denne sag følges der op på initiativretssagen, og udvalget skal med sagen træffe beslutning om, hvorvidt der skal prioriteres midler til at hastighedsdæmpe de omkringliggende veje, herunder etablering af bump, og indføre parkeringsbegrænsninger. De konkrete tiltag skal ses i sammenhæng med det igangværende samarbejde med gymnasiet om ændring af elevernes mobilitetsvaner.

Hvis Klima- og Miljøudvalget beslutter at sætte tiltagene i gang, forventes det, at de hastighedsdæmpende tiltag etableres som permanent løsning, mens den tidsbegrænsede parkering evalueres efter et år.

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 indstillingens punkt 1 og 2 og vælger mellem indstillingens punkt 3 og 4:

1. Der etableres bump på Engvej, Chr. Richardsvej og Hostrupvej og den tilladte hastighed sænkes til maks. 30 km/t.
2. Der prioriteres 0,7 mio. kr. fra #58 puljen til åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan - KMU"
3. Der indføres 2 timers tidsbegrænset parkering på hverdage fra kl. 8 til 14 på de veje, som er markeret på kort 2.
4. Der indføres ikke parkeringsrestriktioner.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget godkender indstillingens punkt 1 og 2 og i forhold til indstillingens punkt 3 og 4 anerkender et enigt udvalg problemstillingen omkring parkering, men pålægger forvaltningen yderligere belysning og dialog med borgerne i lokalområdet, inden udvalget lægger sig fast på en løsning, som forventes besluttet inden årets udgang.

Sagsfremstilling

Denne sag handler om etablering af nye trafikale tiltag i lokalområdet omkring Sct. Knuds Gymnasium. Baggrunden for arbejdet er blandt andet et uheld i området i foråret 2026 samt et ønske fra lokalområdet om at skabe trafikale forhold, der øger trygheden.

Siden udvalgets behandling har forvaltningen arbejdet med både faglig belysning og dialog med beboere og gymnasiet. På den baggrund præsenterede forvaltningen et bud på trafikale løsninger under punktet ”Aktuelle sager” på udvalgmødet tirsdag den 2. juni 2026. I forlængelse heraf har forvaltningen fremsendt det konkrete forslag til beboere i området med henblik på at indhente deres bemærkninger til løsningsforslaget. Disse bemærkninger er vedlagt i bilag 2 og er desuden beskrevet nedenfor.

Den trafikale situation i området

Odense Kommune har tidligere gennemført forskellige typer trafikmålinger på de omkringliggende veje ved Sct. Knuds Gymnasium.

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 (trafikfordelingsveje)	36,9 km/t	48 km/t	4100

Samlet set viser målingerne et hastighedsniveau, der vurderes som hensigtsmæssigt. Der er på den baggrund ikke umiddelbart grundlag for at antage, at der er et generelt hastighedsproblem i området. 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.

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.

Gymnasieelevernes transportvaner

Odense Kommune gennemførte i 2020 en transportvaneundersøgelse i samarbejde med Sct. Knuds Gymnasium. Undersøgelsen viste, at langt størstedelen af eleverne på Sct. Knuds Gymnasium cykler til skole. Undersøgelsen viser, at 70 % af eleverne havde under 5 km til gymnasiet.

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

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

Der er dog markant forskel på andelen af elever, der kommer i bil til gymnasiet, og det tyder på, at cyklen og bussen skiftes ud med bil, når eleverne får kørekort.

Siden undersøgelsen er gennemført, er der trådt ny lovgivning i kraft, som giver unge fra 17 år mulighed for at køre bil uden ledsagelse af en erfaren bilist. Både gymnasiet og beboere i området fortæller, at de oplever, at der er en stigning i antallet af elever, der kører i bil til gymnasiet.

Processen frem til nu

På baggrund af trafikuheldet i april 2026 har forvaltningen foretaget følgende:

- Forvaltningen har gransket eksisterende data og vurderet trafikafviklingen i området.
- Forvaltningen og Rådmanden har gennemført en fælles besigtigelse i området sammen med beboere.
- Rådmanden har afholdt møde med Sct. Knuds Gymnasium, hvor blandt andet parkering og elevernes transportadfærd blev drøftet.

Dialogen har peget på, at problemstillingen ikke alene vedrører hastighed, men også handler om generel trafikafvikling, parkering og adfærd i trafikken.

På baggrund af den gennemførte dialog og besigtigelse har forvaltningen udarbejdet et katalog over mulige tiltag, som blev præsenteret for Klima- og Miljøudvalget under punktet ”Aktuelle sager” den 2. juni 2026. I den forbindelse blev udvalget orienteret om, at det primære beboerønske er, at der etableres bump i området, og at den tilladte hastighed sænkes. Herudover har enkelte beboere ønsket, at der etableres lyskryds i krydset Engvej/Læssøgade, eller at indkørslen til Sct. Knuds Gymnasium flyttes, så der etableres direkte ind- og udkørsel via Læssøgade. Henvendelserne går desuden på, at vejene i området fungerer som skolevej for mange børn, og at der ligger et børnehus på Engvej tæt ved gymnasiets ind- og udkørsel.

Samarbejdsaftale med Sct. Knuds Gymnasium

Sct. Knuds Gymnasium har i de seneste år sat flere initiativer i gang for at fastholde den høje andel af elever, som vælger cyklen, og ideelt set at få endnu flere elever til at cykle til skole. Samtidig er der dog en stigende tendens til, at flere elever vælger bilen, efter at 17-årige har fået mulighed for at køre bil alene.

Efter uheldet i området i april 2026 har forvaltningen været i dialog med Sct. Knuds Gymnasium om mulige tiltag. Formålet er både at få flere elever til at gå, cykle eller tage bussen til skole og samtidig sætte fokus på elevernes bilkørsel. Målet er, at flere vælger de bæredygtige transportformer frem for bilen. De konkrete tiltag er beskrevet nedenfor.

Færre p-pladser til elever

I sommerferien omdanner Sct. Knuds Gymnasium to mindre p-pladser til personaleparkering. Det betyder, at der bliver færre parkeringspladser til eleverne. Fra 16. juni 2026 indfører gymnasiet desuden p-kontrol, så der kan gives bøder for ulovlig parkering ved flugtveje og på personalepladser.

Samarbejde om elevernes transportvaner

Sct. Knuds Gymnasium har i mange år arbejdet for at få flere elever til at cykle og har allerede en høj cykelandel. Skolen vil fortsætte de eksisterende kampagner og fortsat inddrage elevrådet og bæredygtighedsudvalget i arbejdet med elevernes transportvaner.

Fremadrettet vil skolen i deres kommunikation til forældre før skolestart, og inden eleverne fylder 17 år, opfordre til, at eleverne ikke låner bilen i skole, men opfordres til at gå, cykle eller tage bussen.

Fra august 2026 kører buslinje 12A hvert kvarter fra Skibhuskvarteret gennem centrum og ad Læssøgade til Hjallesø Station med stop lige ved gymnasiet. Skolen vil sammen med FynBus informere eleverne om ruten i et digitalt brev før skolestart og via skolens infoskærme og sociale medier.

Forvaltningens forslag til trafikal løsning

På udvalgsmødet den 2. juni 2026 blev Klima- og Miljøudvalget præsenteret for forslag til en trafikal løsning bestående af

- Hastighedsdæmpende bump på udvalgte veje i området.
- Tidsbegrænset parkeringsrestriktioner på de omkringliggende veje.

Forslagene blev på den baggrund beskrevet i et brev til beboere og erhvervsdrivende i området. Nedenfor beskrives forvaltningens forslag til den samlede trafikale løsning.

Hastighedsdæmpende bump

Odense Kommune foreslår, at der bliver etableret hastighedsdæmpende bump til 30 km/t på:

- Engvej (strækningen mellem Læssøgade og Hunderupvej)
- Hostrupvej
- Chr. Richardts Vej.

Kort 1: Placering af bump



Tidsbegrænset parkering

Når to mindre parkeringsarealer på gymnasiet omdannes til personaleparkering, og der samtidig indføres kontrol med ulovlig parkering på gymnasiets område, vurderer forvaltningen, at der er risiko for, at flere elever i stedet vil parkere på de omkringliggende boligveje. En del af eleverne benytter allerede i dag disse veje til parkering.

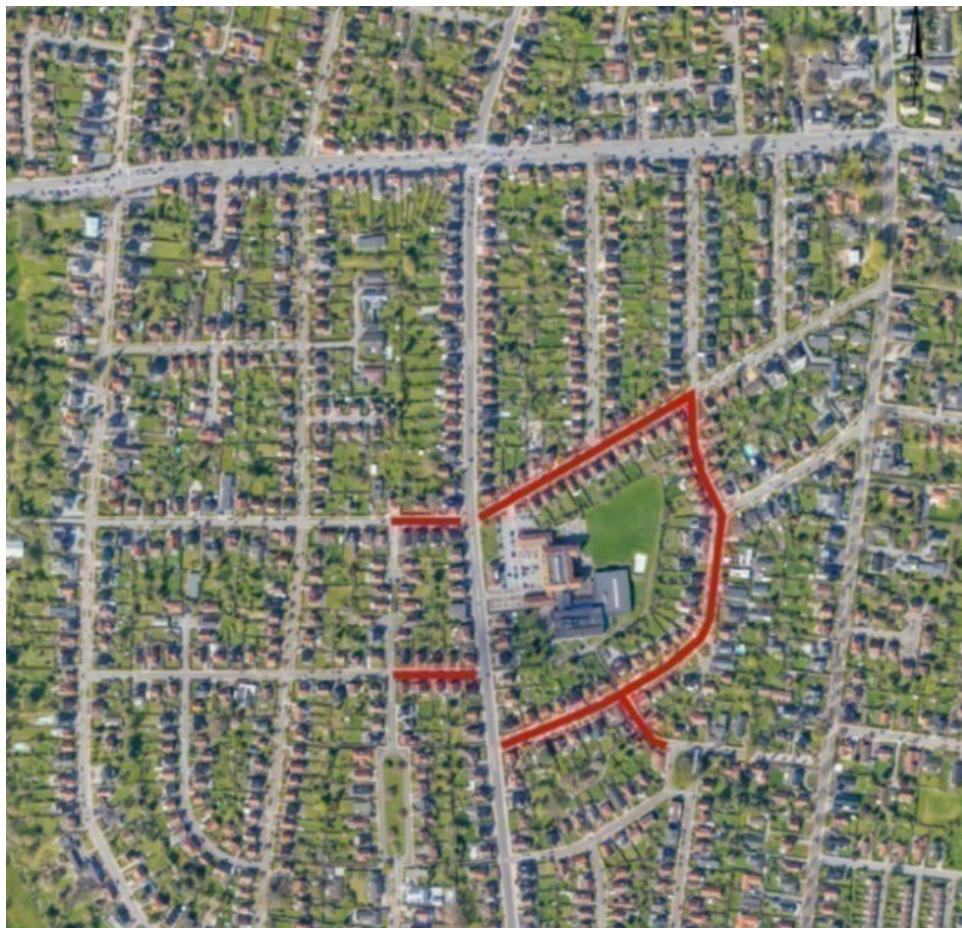
På den baggrund anbefaler forvaltningen, at der som led i den samlede trafikale løsning indføres tidsbegrænset parkering på udvalgte vejstrækninger. Forvaltningen foreslår, at parkeringen begrænses til 2 timer på hverdage i tidsrummet kl. 8–14 (se kort 2).

Formålet er at begrænse langvarig kantstensparkering i forbindelse med skoleaktiviteter og dermed reducere biltrafikken til gymnasiet. Det skal igen øge antallet af elever, der går, cykler eller tager bussen til gymnasiet. Ordningen vil gælde for alle, herunder også beboere i området, som derfor ikke vil være undtaget fra parkeringsrestriktionen.

Tidsbegrænsningen er fastsat med henblik på at påvirke beboerne i området mindst muligt, samtidig med at den i tilstrækkelig grad begrænser parkering i forbindelse med gymnasiet.

Kort 2 viser de vejstrækninger, hvor forvaltningen foreslår, at der indføres tidsbegrænset parkering på hverdage.

Kort 2: Forslag til tidsbegrænset parkering



Bemærkninger fra beboerne i området

Forvaltningen har på baggrund af orienteringen og drøftelsen i udvalget den 2. juni 2026 sendt ovenstående forslag til trafikal løsning til beboere og erhverv i området. Brevet er sendt til 861 beboere og erhvervsdrivende i området med digital post. Brevet er vedlagt som bilag 1.

Forvaltningen har på baggrund af brevet til de 861 beboere modtaget 144 henvendelser med bemærkninger til forslaget. Da enkelte henvendelser er modtaget fra samme afsender, svarer dette til 140 individuelle svar. Alle henvendelserne er anonymiseret og vedlagt i bilag 2.

Overordnet er der opbakning til etablering af hastighedsdæmpende bump. Ud af 140 henvendelser er der 85 som er for etablering af hastighedsdæmpende bump, 19 er imod, og 36 af henvendelserne forholder sig ikke til etableringen af bump.

Langt de fleste bemærkninger støtter etablering af bump. De væsentligste forbehold handler om den konkrete placering og risikoen for, at trafikken flyttes til de omkringliggende veje. Flere peger desuden på, at indsnævring som på Langelinie opleves som en pænere løsning end bump.

Ud af 140 henvendelser er over halvdelen imod de tidsbegrænsede parkeringsrestriktioner mellem kl. 8 - 14 på hverdage. 85 af de indkomne henvendelser er imod forslaget, 28 for forslaget, 18 er herudover for forslaget såfremt beboere kan undtages for restriktioner og 9 af henvendelserne omhandler ikke p-restriktioner.

Mange bemærkninger omhandler, at beboerne ikke undtages fra parkeringsrestriktionerne. Det opleves som en væsentlig ulempe for borgere, der arbejder hjemme, har skæve arbejdstider, er pensionister eller af andre grunde har bilen stående hjemme i dagtimerne.

Den primære bekymring i bemærkningerne i forhold til indførelse af tidsbegrænset parkering er, at parkeringen flyttes til vejene lige uden for området, så problemet blot forskydes. Det gælder især beboere på Bødtchersvej, Poul Møllers Vej, Engvej (Vest for Læssøegade) og Rughavevej. De samme veje ønsker typisk, at zonen udvides til netop deres område. Der peges også på, at fremkommeligheden for lastbiler og beredskab kan blive forringet, hvis der parkeres i begge sider af de veje, hvor bilerne flyttes hen.

Forvaltningens vurdering af de indkomne bemærkninger

Forvaltningen anbefaler på trods af de mange indkomne bemærkninger, at der i sammenhæng med etablering af hastighedsdæmpende bump også indføres parkeringsrestriktioner på vejene omkring gymnasiet for at gøre det mindre attraktivt at køre i bil i skole.

Etableringen af hastighedsdæmpende bump vil alene have en betydning i forhold til den kørte hastighed og en større oplevet tryghed for fodgængere og cyklister. Bump på vejene vil ikke reducere antallet af elever, der tager bil til gymnasiet, i modsætning til indførelse af parkeringsrestriktioner.

Der er naturligvis mulighed for at indføre tidsbegrænset parkering i et mindre eller større område for at imødekomme bekymringerne. Det er dog forvaltningens vurdering, at parkeringsrestriktionerne skal indføres i et område af en vis størrelse (fx på de markerede veje, som fremgår af kort 2) for at have den ønskede effekt.

Såfremt der ønskes en løsning, hvor beboere kan undtages fra parkeringsrestriktionerne, skal der i stedet arbejdes på at indføre en egentlig beboerlicensordning. Dette vil kræve en længere proces og vil kræve, at forvaltningen undersøger denne mulighed yderligere.

Den videre proces

Såfremt udvalget beslutter at etablere hastighedsdæmpende bump og parkeringsrestriktioner, vil opsætning af skilte og etablering af bump forventeligt blive etableret inden skolestart august 2026.

Hvis Klima- og Miljøudvalget beslutter at sætte projekterne i gang, forventes det, at bumpene bliver etableret som permanente løsninger, mens den tidsbegrænsede parkering evalueres efter et år. Evalueringen vil have fokus på konsekvenser for beboernes hverdag, tryghed, trafiksikkerhed samt de studerendes transport- og parkeringsvaner.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Finansieringen af tiltagene findes via den frigivne anlægsramme Grøn mobilitetsplan.

Der afsættes 0,7 mio. kr. til etablering af hastighedsdæmpende bump og skiltning vedrørende parkeringsrestriktioner i området som skitseret i kort 1. Finansieringen på 0,7 mio. kr. sker fra #58 puljen til åbningstræk, anlægsbevillingen "Grøn Mobilitetsplan - KMU".

Afledt drift vurderes at udgøre 0,1 mio. kr. og finansieres via den afsatte ramme for afledt drift til "Trafikprojekter" under Økonomiudvalget.

Bilag

Bilag 1 Brev til beboere og erhvervsdrivende i området med beskrivelse af den trafikale løsning.

Bilag 2 Indkomne bemærkninger til forslaget til den trafikale løsning.

Punkt 7: C-sag: Handleplan for Vandets Kredsløb

00.16.02-P15-1-23

Sagsresumé

Denne sag handler om status på implementeringen af Handleplan for Vandets Kredsløb samt drøftelse af opdaterede indikatorer til opfølgning. Handleplanen blev vedtaget af Odense Byråd den 11. december 2024 og sætter retning for en helhedsorienteret indsats for forbedret vandkvalitet, biodiversitet og klimatilpasning i Odense Kommune.

De opdaterede indikatorer er justeret med henblik på i højere grad at måle fremdrift og effekter på tværs af indsatser samt understøtte prioritering af arbejdet med at forbedre vandkvaliteten i Odense.

Sagen belyser, at der er fremgang i arbejdet med tværgående samarbejde og multifunktionelle løsninger, men også at realisering fortsat er afhængig af adgang til arealer og ekstern medfinansiering.

Med sagen skal udvalget drøfte de opdaterede indikatorer og den videre prioritering af indsatsen.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter de opdaterede indikatorer som grundlag for den fremtidige årlige opfølgning.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Handleplan for Vandets Kredsløb blev politisk vedtaget den 11. december 2024 og bygger videre på Klima- og Miljøforvaltningens arbejde med at forbedre vandkvaliteten i Odense Kommune. Handleplanen samler indsatser under fire hovedområder:

1. Synergi og samarbejde
2. Renere grundvand
3. Levende vandløb
4. En levende fjord

Handleplanen har til formål at fremme en helhedsorienteret tilgang til vandplanlægning, hvor synergier på tværs af natur, klimatilpasning, byudvikling og vandmiljø understøtter ambitionerne i Odense Kommunes Bystrategi. Indsatserne skal være med til at skabe et endnu mere attraktivt Odense med bynær natur, rigere biodiversitet og gode rammer for borgernes trivsel med målet om at blive en klimaneutral, sund og levevenlig storby i 2035.

Samtidig står Odense som mange andre byer over for udfordringer, der påvirker borgernes omgivelser: Tab af biodiversitet, forurening, udledning af klimagasser og pres på vores vandressourcer. Disse forhold hænger tæt sammen med vandets tilstand og kræver løsninger, der ikke blot adresserer én udfordring ad gangen, men skaber værdi på flere fronter, fx renere vandløb, nye naturområder eller bedre beskyttelse mod oversvømmelser. Handleplanen tager derfor afsæt i vandet som et samlet kredsløb og fremhæver initiativer, der kan gøre en forskel både for miljøet og for borgernes hverdag.

Opdaterede indikatorer koblet til handleplanens hovedområder

For at styrke den politiske opfølgning og skabe et mere tydeligt billede af fremdriften i Handleplan for Vandets Kredsløb siden vedtagelsen den 11. december 2024, er der udarbejdet opdaterede indikatorer (se bilag 2). Indikatorerne tager afsæt i de oprindelige målepunkter, men er justeret, så de i højere grad afspejler de strategiske prioriteringer og giver et mere præcist grundlag for at vurdere både effekt og fremdrift. Samtidig er indikatorerne koblet direkte til handleplanens fire hovedområder, så det bliver tydeligt, hvordan de enkelte indsatser bidrager til de overordnede politiske målsætninger om forbedret vandkvalitet, øget biodiversitet og en helhedsorienteret udvikling af Odense.

Ændringerne indebærer, at flere tidligere aktivitets- og procesbaserede indikatorer er erstattet af mere overordnede indikatorer, der måler fremdrift og effekt på tværs af indsatser. Samtidig er der i højere grad anvendt areal- og effektmål

(f.eks. hektar), som giver et mere samlet billede af udviklingen. Flere indikatorer omhandlende antal projekter og tiltag er samlet i indikatorer, der opgør den samlede realisering i hektar eller konkrete miljøeffekter (se også tabel 3 i bilag 2).

Følgende opdaterede indikatorer fremsættes til drøftelse i udvalget:

1. Synergi og samarbejde

Indikatorerne understøtter målet om at styrke tværgående samarbejde og udvikling af multifunktionelle løsninger.

Indikator	Effekt
1.2 Samlet antal hektarer af blå-grønne projekter realiseret inden for "Grøn Ring"	0 ha skov og natur 7 ha genoprettet natur 18 ha permanent ryddet skov og natur*
1.1 Antal hektarer omfattet af indgåede lokale partnerskabsaftaler	141 ha

2. Renere grundvand

Indikatorerne fokuserer på at sikre en langsigtet beskyttelse af drikkevandsressourcen.

Indikator	Effekt
2.1 Realiseret grundvandsbeskyttelse i hektar	94 ha (939.520 m ²)
2.2 Antal punktudledninger stoppet i forbindelse med lovgivning af gartnerierne miljøforhold	33

3. Levende vandløb

Indikatoren måler fremdriften i indsatser, der forbedrer den økologiske tilstand i vandløbene.

Indikator	Effekt
3.1 Antal meter restaureret vandløb	1800 m

4. En levende fjord

Indikatorerne understøtter indsatsen for at reducere belastningen af Odense Fjord og styrke naturgrundlaget.

Indikator	Effekt
4.1 Reduktion af næringsstofbelastning (kvælstof, N og fosfor, P)	8,166 kg N pr. år. 41,8 kg P pr. år.
4.2 Etablering af antal hektar skov- og naturområder	5 ha ny skov og natur

*Permanent ryddet henviser til arealer, hvor eksisterende skov eller natur er fjernet i forbindelse med fx infrastrukturprojekter eller byudvikling.

Samlet set styrker de opdaterede indikatorer grundlaget for den årlige politiske afrapportering ved at skabe en klarere kobling mellem indsatser, effekter og de strategiske mål i handleplanen. Koblingen giver et bedre overblik over, hvor der er fremdrift, og hvor der eventuelt er behov for at træffe beslutning om at prioritere eller justere indsatsen.

Helhedsorienteret tilgang og synergier

Forvaltningen har med vedtagelsen af Handleplan for Vandets Kredsløb arbejdet målrettet for at styrke samarbejder på tværs af aktører og fagområder samt at fremhæve potentialerne i multifunktionelle løsninger. Dette omfatter bl.a. projekter, hvor indsatser for natur, vandmiljø, rekreation og klimatilpasning tænkes sammen for at sikre mest mulig effekt pr. investeret krone.

En væsentlig barriere for fremdrift er begrænset adgang til arealer i en tæt bykommune. Derfor arbejder forvaltningen videre med etablering af en blå-grøn opsparring som strategisk redskab til at sikre rettidig adgang til arealer og styrke mulighederne for ekstern finansiering.

En blå-grøn opsparring kan give Odense Kommune mulighed for løbende at opkøbe strategisk vigtige arealer og dermed sikre fleksibilitet i planlægning og realisering af arealkrævende projekter. Samtidig styrker opsparringen mulighederne for ekstern medfinansiering, særligt i relation til Grøn Trepert, og fungerer som et redskab til at fremme multifunktionelle løsninger, hvor vandkvalitet, natur og rekreative værdier tænkes sammen.

Helhedsplaner for vandhåndtering

I forbindelse med byudvikling og byomdannelse arbejder forvaltningen med helhedsplaner for vandhåndtering. Planerne skal sikre sammenhængende løsninger på tværs af projekter og plangrænser og skabe grundlag for en mere helhedsorienteret arealanvendelse. Herved udnyttes den begrænsede plads i byen bedst muligt, samtidig med at der skabes balance mellem byudvikling og hensyn til natur, vandmiljø og Odense Fjord.

Flere af handleplanens indsatser indgår desuden i det løbende arbejde med en samlet tilgang til miljøbeskyttelse, naturforbedringer og bæredygtig vandhåndtering i Odense Kommune.

Vedhæftet sagen findes den nuværende Handleplan for Vandets Kredsløb (bilag 1).

Økonomi

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Bilag

Bilag 1_Handleplan for vandets kredsløb 2025_webtilgængelig

Bilag 2_Baggrund for opdaterede indikatorer for Handleplan for Vandets Kredsløb

Punkt 8: C-sag: Procedure for tredjepartsprojekter i forbindelse med overkørsler til offentlige veje

05.01.10-A26-1-26

Sagsresumé

Denne sag omhandler en ny procedure for gennemførelse af tredjepartsprojekter.

Når større virksomheder eller private udstykninger skal tilsluttes offentlig vej, er det ofte nødvendigt at bygge vejen om for at skabe en trafiksikker adgang. Når en privat grundejer ombygger den offentlige vej, kaldes det et tredjepartsprojekt.

Indtil nu har det været kutyme, at Odense Kommune har ombygget den offentlige vej for grundejers regning.

Den foreslåede procedure giver mulighed for, at grundejer selv kan forestå ombygningen af den offentlige vej. Proceduren fastlægger betingelserne for en aftale med en grundejer om ombygningen af den offentlige vej. Den beskriver ligeledes de interne arbejdsgange, så roller og ansvar imellem kontorer og afdelinger i Odense Kommune er tydelige.

Formålet med proceduren er, at grundejerne oplever en ensartet og professionel sagsbehandling, samtidig med at Odense Kommunes interesser bedst muligt varetages.

Med denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte udkast til procedure for gennemførelse af tredjepartsprojekter.

Indstilling

Klima- og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Baggrund og tidligere erfaringer

Tidligere var det fast kutyme, at Odense Kommune ombyggede de offentlige veje på grundejers regning, når der var stillet krav om ombygning af den offentlige vej.

I forbindelse med etablering af Novo Nordisks fabriksanlæg i Tietgenbyen, blev der indgået den første aftale om et tredjepartsprojekt med Novo Nordisk.

Efterfølgende har forvaltningen gennemført nogle aftaler om tredjepartsprojekter på mindre ombygninger for at få erfaringer med denne type aftaler, herunder hvordan de interne arbejdsgange bedst tilrettelægges.

På baggrund af erfaringerne har forvaltningen udarbejdet udkastet til Procedure for tredjepartsprojekter.

Udkastet til procedure for tredjepartsprojekter beskriver de interne arbejdsgange for tredjepartsprojekter og projekter, hvor Odense Kommune ombygger den offentlige vej for grundejers regning.

Proceduren er vedlagt som bilag.

Som udgangspunkt giver den ændrede procedure grundejer mulighed for at indgå en aftale om tredjepartsprojekt, medmindre særlige forhold taler for, at Odense Kommune selv gennemfører ombygningen for grundejers regning.

Generelt er grundejerne interesserede i at indgå aftaler om tredjepartsprojekter, fordi de kan gennemføre projekterne lidt billigere ved at benytte samme entreprenør og rådgivere, som de benytter til deres eget projekt. Endnu vigtigere for grundejer er at få kontrol over tidsplanen, så ombygningen af den offentlige vej tidsmæssigt passes ind i deres byggeri.

Derudover lægger proceduren op til, at Odense Kommune overtager rådgiver- og entreprenørgarantierne, så grundejer er ude af ombygningen af den offentlige vej efter afleveringsforretningen, hvilket også er en væsentlig fordel for grundejer.

Set fra Odense Kommunes side, er der ingen væsentlige argumenter for selv at gennemføre ombygningen af den offentlige vej, når proceduren følges. Derfor lægger proceduren op til, at grundejer som udgangspunkt tilbydes at gennemføre ombygningen selv.

Økonomi og ricisi

Det er frivilligt for en grundejer at indgå en aftale om et tredjepartsprojekt.

Da tredjepartsprojekter er en væsentlig fordel for grundejer - også i økonomisk forstand - lægger proceduren op til, at grundejer skal betale for de administrative omkostninger, som Odense Kommune har med at indgå aftalen.

Det vil sige udgifter til administration, til at gennemføre den nødvendige kvalitetssikring af projektet, bygherretilsyn i marken og omkostningerne til afholdelse af 1 og 5 årsgennemgang af projektet.

Udgifterne beløber sig typisk til 25 - 40.000 kr. alt efter projektets størrelse. Beløbets aftales som en fast pris, når aftalen indgås.

For at sikre Odense Kommune imod tab, fx hvis grundejer går konkurs, lægger proceduren op til, at grundejer i tredjepartsprojekter, der har en overslagspris på mere end 1,0 mio. kr. skal stille en anfordringsgaranti på 25 % af overslagsprisen.

Anfordringsgarantien frigives i forbindelse med afleveringsforretningen.

Risikoen for tab, hvis grundejer går konkurs, opstår i perioden fra udstedelsen af overkørselstilladelsen til afleveringsforretningen på ombygningen af den offentlige vej.

Ved konkurs kan kravet om ombygning af den offentlige vej ikke føres videre til vedkommende, der overtager ejendommen efter konkursboet, og overkørselstilladelsen kan ikke trækkes tilbage. I de situationer må Odense Kommune derfor for egen regning bygge eller færdiggøre ombygningen af den offentlige vej.

I de projekter, hvor Odense Kommune gennemfører ombygningen, pålægges grundejer et administrationsbidrag på 9 % af udgifterne, hvilket er maksimum jf. Vejloven. Dette fortsættes med den nye procedure.

Finansiering og administrationsbidrag ved projektgennemførelse

Tredjepartsprojekter (grundejer gennemfører projektet):

Administrationsbidraget dækker omkostninger til lønudgifter til medarbejdere fra Anlæg. Såfremt der ikke opkræves administrationsbidrag, skal udgiften til medarbejderne i Anlæg finansieres fra et andet sted, da medarbejderne i Anlæg er finansieret af anlægsprojekter.

Projekter Odense Kommune gennemfører:

Administrationsbidraget dækker udgifter til fx finansiering af anlægsarbejde i forbindelse med projekt, udbudsforretning, overhead til ledelse, økonomi, jura mv., mellemfinansiering af projektomkostningerne m.fl. Der opkræves 9 % af udgifterne svarende til Vejlovens maksimumgrænse. Timeforbruget afregnes efter den gældende takst for anlægsprojekter. Taksten er lig den timetakst, som Byggeri anvender i By- og Kulturforvaltningen i forbindelse med afregning af byggeprojekter. Timetaksten udgør 800 kr.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Bilag

Procedure for tredjepartsprojekter

Punkt 9: C-sag: Fremtidig trafik i Odense Øst

05.01.00-P20-1-25

Sagsresumé

Denne sag handler om det forberedende arbejde med erhvervsinfrastrukturen i Odense Øst.

Området er under hastig udvikling med ambitioner om at tiltrække stærke life-science-virksomheder og skabe et nyt vækstområde – samtidig med etableringen af Dry Port og udviklingen ved Lindø, som skaber et markant øget pres på infrastrukturen.

Udvalget skal med denne sag drøfte, hvilke centrale vej- og stistrækninger der skal prioriteres i den indledende planlægning. Derudover giver sagen en status på samarbejdet med virksomheder om grøn og aktiv transport i området.

Sagen markerer et vigtigt første skridt i at sikre en sammenhængende og fremtidssikret infrastruktur, der kan understøtte væksten i Odense Øst.

Der er afsat 25 mio. kr. fra Velstandsfonden i budget 2025 til det forberedende arbejde med erhvervsinfrastrukturen, som blev frigivet den 7. maj 2025 i Odense Byråd. Midlerne skal bruges til planlægning af fremtidens veje og stier for fodgængere, cyklister, bilister og tung lastbiltrafik.

Med sagen skal udvalget drøfte forvaltningens forslag til, hvilke cykelstier og vejstrækninger der skal prioriteres i den indledende planlægning.

Indstilling

Klima og Miljøforvaltningen indstiller, at udvalget drøfter sagen.

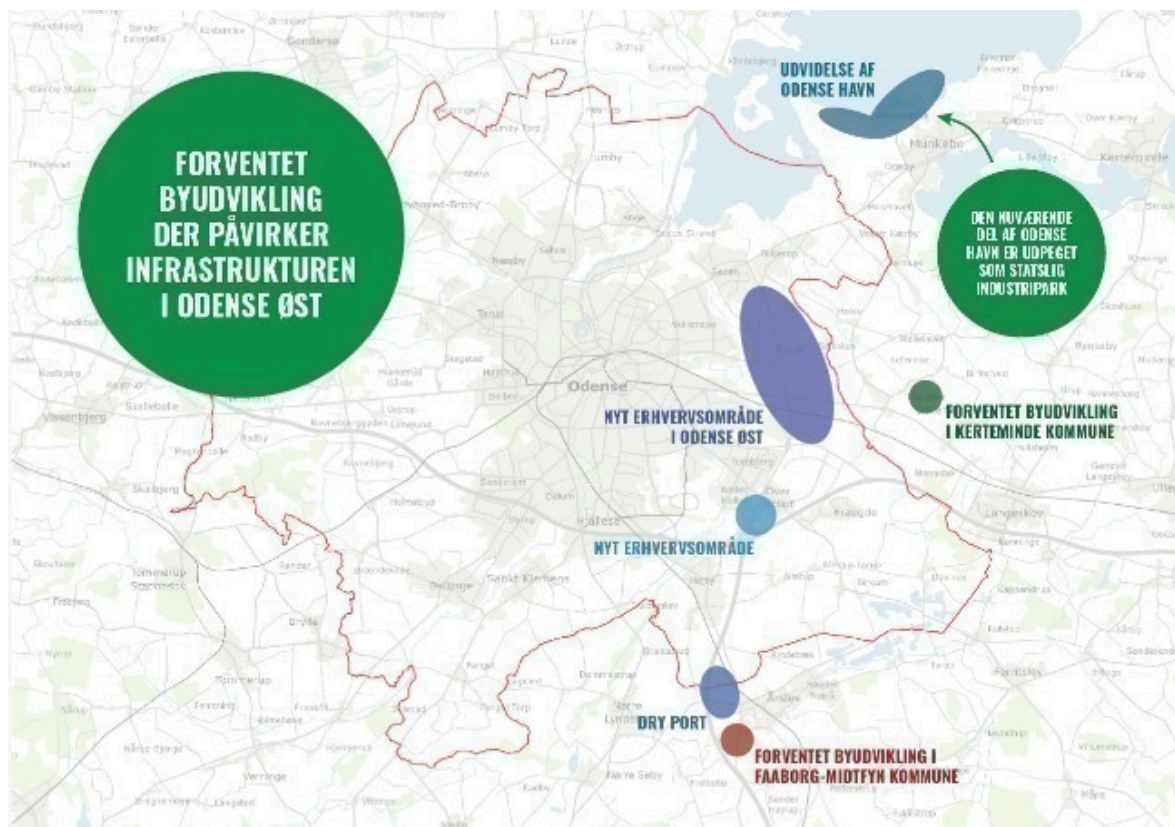
Beslutning

Klima- og Miljøudvalget drøftede sagen.

Sagsfremstilling

Der forventes en betydelig byudvikling i og omkring Odense Øst i de kommende år, som vil lægge et øget pres på den eksisterende infrastruktur. Udviklingen finder sted både inden for og uden for Odense Kommune (som vist på kortet), men fælles for projekterne er, at de samlet vil medføre en markant stigning i trafikmængden i Odense Øst. Der er derfor behov for at sikre en samlet proces for infrastrukturen, hvor både vejkapacitet og grønne transportformer indgår.

Kortet viser de områder, der forventes at blive omfattet af den fremtidige byudvikling.



Den samlede fremtidige byudvikling forventes at medføre en stor trafikstigning på hele Østre Ringvej og Kertemindevej sammenlignet med det nuværende trafikniveau. Begge veje er allerede udfordret i forhold til kapaciteten i dag, og det nuværende vejsystem kan ikke håndtere den forventede øgede trafik. Det er særligt udvidelsen af de store erhvervsområder i det østlige Odense samt den fremtidige trafikale forbindelse mellem Dry Port i syd og Odense Havn i nord, der vil lægge pres på de to veje.

Realiseringen af byudviklingen forudsætter, at infrastrukturen tilpasses de øgede trafikmængder. Det medfører et behov for at udvide både Østre Ringvej og Kertemindevej til 4 spor. Udbygningen af de to veje er en langvarig proces over mange år, hvilket gør det nødvendigt at igangsætte planlægningen allerede nu.

Derudover er det nødvendigt at indgå i dialog med staten om en udbygning af motorvejskryds Odense, da denne spiller en afgørende rolle i den samlede trafikale betjening af området.

Gode forhold for grøn og aktiv transport og samarbejde med virksomheder

Der er et stort behov for, at det nye erhvervsområde udvikles med gode forhold for grøn og aktiv transport i samarbejde med virksomhedspartnerskaber.

Odense Kommune arbejder blandt andet for etablering af en ny togstation i Odense Øst samt for forbedringer af den øvrige kollektive trafik til området. Dette arbejde foregår i en parallel proces, som koordineres tæt med udviklingen af gode forhold for grøn og aktiv transport, nye stiforbindelser til området og forbedringer af vejkapaciteten.

Forvaltningen er i gang med at undersøge potentialerne for grønne transportformer i det nuværende Tietgenbyen og i det kommende erhvervsområde nord for. Som en del af arbejdet vil der blive igansat forsøg, der skal gøre det mere attraktivt at cykle eller benytte kollektiv transport. Formålet er at teste konkrete tiltag og opnå viden om, hvad der fungerer i praksis.

Der er blandt andet gennemført en indledende dialog med et mindre antal virksomheder, der er afholdt et dialogmøde i maj 2025, og der planlægges flere dialogmøder. Her inviteres virksomhederne til at indgå i et samarbejde om forsøg med grøn mobilitet, samtidig med at de får mulighed for at give deres input til arbejdet med at udvikle erhvervsområdet.

Forvaltningen foreslår, at det første tiltag bliver en forbedring af cykelforholdene til Tietgenbyen, dels gennem bedre wayfinding (bl.a. skiltning, der viser vej), dels ved at skabe bedre sammenhæng i cykelstinet ved at forbedre stierne på udvalgte steder.

Konkret foreslås det at forbedre to delstrækninger af cykelstinet samt at forbedre skiltningen på cykelstierne til og fra Tietgenbyen.



Forbedring af delstrækning 1 (Nørrebjergvej) indebærer asfaltering af et stykke af stien, som er grussti i dag, samt forbedret belysning og skiltning.

Det foreslås derudover at forbedre skiltning og afmærkning samt stivejsvisning på Kroglundsvej mod Fraugde.

De tre tiltag vil give en mere intuitiv og tryk rute med færre krydsningspunkter. Tiltagene vil understøtte cykling til og fra erhvervsområdet og samtidig gøre den planlagte supercykelstirute mod Fraugde færdig.

Forvaltningen foreslår, at dette følges op af en kampagne målrettet områdets virksomheder, der skal få flere til at cykle.

Medarbejderne på områdets virksomheder får derudover tilbudt at låne en elcykel i en periode som en del af det eksisterende cykeltest-projekt. Det forventes, at man kan opnå en forstærket effekt ved at kombinere fysiske forbedringer af cykelforholdene med adfærdstiltag.

Forvaltningen har dertil et samarbejde med mobilitetsforskere fra Aalborg Universitet. Her udvikles fremtidsscenerier for hele Erhvervsområde Øst, som vil blive brugt i arbejdet med en helhedsplan for området.

Udvalget vil blive præsenteret for resultaterne af ovenstående tiltag og fremtidsscenerier på et senere tidspunkt.

Indsatsen er en del af det forberedende arbejde med erhvervsinfrastrukturen, som finansieres af de 25 mio. kr., der er sat af fra Velstandsfonden ved Budget 2025.

Budgettet for forbedring af cykelforholdene er på i alt 2,7 mio. kr. Dertil kommer udgifter til kampagne og cykeludlån, hvor der forventes en udgift på 0,3 mio. kr. Der er tale om midler, som Odense Byråd afsatte 7. maj 2025 til denne del af projektet.

Indledende planlægning af stier og veje

Der er gennemført en analyse af cykelsti- og vejnettet med henblik på at imødekomme den forventede trafikudvikling. Resultatet er samlet i et katalog (bilag 1), som beskriver forslag, trafikprognoser og grove anlægsoverslag. Interesseorganisationer som Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Cyklistforbund og FDM er inddraget i arbejdet.

Nye stiforbindelser

Der er udpeget ni cykelstistrækninger, som skal forbedre adgangen til det nye erhvervsområde. Udpegningen bygger bl.a. på faglige vurderinger, ønsker fra Dansk Cyklistforbund samt analyser og planer (360°-analyse og kommuneplan). De ni stier fremgår af kortet nedenfor.

Forvaltningen anbefaler at stierne, der understøtter den trinvis udvikling fra syd mod nord, prioriteres. Særligt vigtige forbindelser er Niels Bohrs Allé og Nyborgvej, hvor trafikken forventes at stige. Der peges også på vigtige nord-syd-forbindelser, bl.a. via Staupudevej og en ny stibro ved Kohaveskoven. Sidstnævnte forventes at kunne skabe stor værdi, selvom der er tale om et relativt lille beløb til anlægget.

Nogle strækninger (bl.a. langs Nyborgvej og jernbanen) afhænger af samarbejde med Kerteminde Kommune og må derfor afvente. En forbindelse langs Åsumvej–Ryttervejen–Rågelundsvej vurderes også relevant, men kan prioriteres senere.

På den baggrund anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med planlægningen af følgende cykelstistrækninger:

- Cykelsti langs Niels Bohrs Allé (nr. 1)
- Cykelsti langs Nyborgvej (nr. 2)
- Ny stibro over Østre Ringvej ved Kohaveskoven (nr. 4)



Forbedring af vejkapacitet

Forvaltningen har udpeget seks vejstrækninger med behov for at udvide fra to til fire spor. De seks strækninger ses på kortet nedenfor. Udvidelsesbehovet tager udgangspunkt i både nuværende og forventet fremtidig trafik. Potentialet for en overflytning af trafikken til grønne og aktive transportformer har indgået som en forudsætning i fastlæggelsen af udvidelsesbehovet af vejene.

Der er enighed mellem interesseorganisationer og forvaltning om, at udvalget anbefales at prioritere Kertemindevej og Østre Ringvej, særligt i forhold til forbindelsen mellem Dry Port og Odense Havn. Kertemindevej bør udbygges for Østre Ringvej for at sikre effekt.

På den baggrund anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med planlægningen af følgende vejstrækninger:

- Kertemindevej mellem Ejbygade og Lunden (nr. 3)
- Østre Ringvej mellem motorvejen og Niels Bohrs Allé (nr. 1)
- Østre Ringvej mellem Niels Bohrs Allé og Kertemindevej (nr. 2)



Det videre planlægningsarbejde

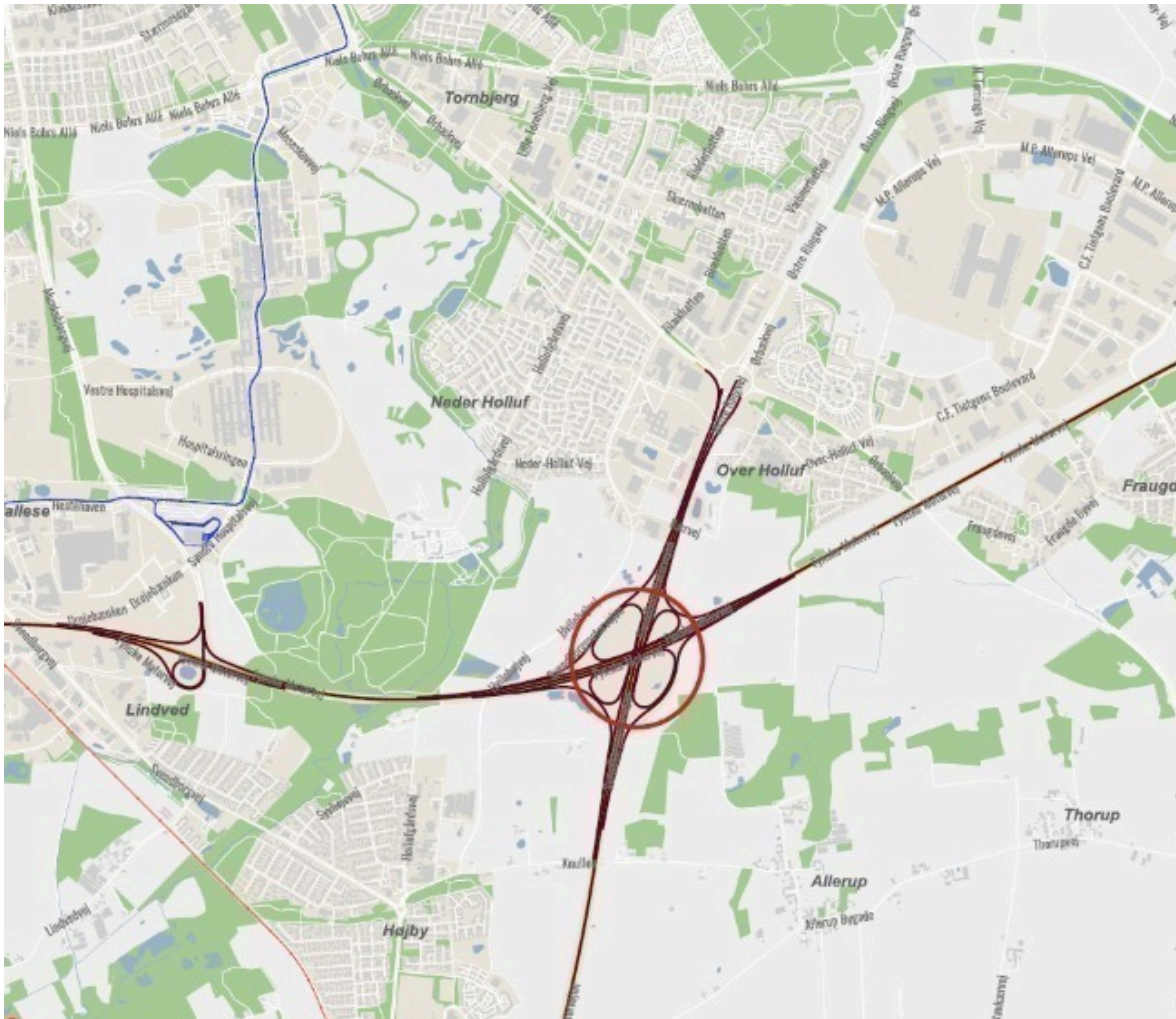
Efter udvalgets drøftelse vil forvaltningen snarest fremlægge en beslutningssag, hvor udvalget vedtager, hvilke strækninger der skal arbejdes videre med.

De næste skridt er derefter at udarbejde et skitseprojekt, der afklarer geometri, økonomi, udfordringer, tidsplan og koordinering med andre projekter.

Det er vigtigt at præcisere, at der med igangsættelsen af planlægningsarbejdet ikke er truffet beslutning om at anlægge nye veje eller stier. Arbejdet skal alene give udvalget et bedre grundlag for senere at beslutte, om vejudvidelser og stier i Odense Øst skal etableres.

Forvaltningen er i dialog med Vejdirektoratet om Motorvejskryds Odense, som er tilslutningsanlægget, der binder motorvejen (E20), Svendborgmotorvejen og Østre Ringvej sammen. Krydset har ikke tilstrækkelig kapacitet til at håndtere den forventede fremtidige trafik. Hvis motorvejskrydset ikke udvides, vil de foreslåede vejudvidelser på Odense Kommunes vejnet have begrænset effekt og dermed ikke give den ønskede trafikale gevinst.

Kortet viser placeringen af Motorvejskryds Odense.



Udvalgets muligheder

Udvalget kan vælge at udpege andre cykelsti- og vejstrækninger end forvaltningens anbefaling til det videre planlægningsarbejde. Hvis udvalget ønsker, at der skal indgå flere strækninger, end der er afsat midler til, kræver det en omprioritering inden for bevillingen fra Velstandsfonden eller en tilføjelse af flere midler.

Prioritering af midler til planlægning af infrastrukturen i Odense Øst

Med budget 2025 blev der frigivet 25,0 mio. kr. fra Velstandsfonden til anlægsrammen Erhvervsinfrastruktur i Odense Øst til forberedende arbejde med erhvervsinfrastruktur ved Tietgenbyen. Af disse er 6,9 mio. kr. afsat til skitseprojekter på #2 – planlægning af erhvervsinfrastrukturen i Odense Øst. Der er brugt 0,9 mio. kr. til grove indledende skitser for alle de udpegede vej- og cykelstistrækninger, hvilket efterlader 6 mio. kr. til skitseprojekterne.

Med de anbefalede skitseprojekter prioriteres der i alt for 4,7 mio. kr. Forvaltningen anbefaler, at der ikke prioriteres for hele rammen på 6,0 mio. kr. på dette stadie.

Beleb i 1.000 kr.	Styrings område	Udvalg	2026	2027	2028	I alt
Østre ringvej del 1	Anlæg	KMU	300	700	0	1.000
Østre Ringvej del 2	Anlæg	KMU	300	1.000	300	1.600
Kertemindevej del 1	Anlæg	KMU	300	1.000	0	1.300
Sti langs Niels Bohr Allé	Anlæg	KMU	0	300	0	300
Sti langs Nyborgvej	Anlæg	KMU	0	300	0	300
Sti ved Kohaveskov	Anlæg	KMU	0	230	0	230
I alt			900	3.530	300	4.730

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Bilag

Bilag 1_Katalog over stier og veje i Odense Øst

Punkt 10: D-sag: Status på kollektiv trafik og regnskab 2025

13.05.16-G01-35-24

Sagsresumé

Denne sag handler om den kollektive trafik i Odense med fokus på bybusdriften.

Klima- og Miljøudvalget får løbende status på bybusdriften på baggrund af byrådets beslutning den 14. december 2022 om en række tiltag til at forbedre økonomien i den kollektive trafik, herunder en tæt opfølgning på passagerudvikling og økonomi. Som led i dette arbejde besluttede udvalget i efteråret 2023 en række rutejusteringer for at forbedre bybussernes selvfinansieringsgrad. Ændringerne blev implementeret den 14. januar 2024.

Sagen er opbygget i tre dele.

- Først gives en samlet orientering om regnskab 2025, herunder passagertal og økonomi.
- Dernæst gives en status på udviklingen i 1. kvartal 2026, herunder brugen af teletaxa og åben flexkørsel efter rutejusteringerne i 2024 og Odense Kommunes tilslutning til den nye flexmodel den 15. januar 2026.
- Afslutningsvis gives der en særskilt status på rute 55A-56A efter udvalgets beslutning om frekvensforøgelse den 4. februar 2025, som er implementeret den 3. august 2025.

De overordnede tendenser er:

- Ejerbidraget i 2025 er lavere end budgetteret, mens det forventes at blive højere end budgetteret i 2026
- Passagertallet for 2025 er lavere end forventet, og udviklingen i de første måneder af 2026 peger i samme retning
- På busruter med højere frekvens har der i næsten alle tilfælde været en stigning i passagerer i forhold til 2023 før rutejusteringerne
- I 2025 var der flere ture i den åbne flextrafik end budgetteret, mens der ses en faldende tendens i 2026
- Rute 55A-56A er kommet godt fra start, men der ses en faldende tendens i passagertallet i de første uger af 2026

Regnskab 2025

På bestyrelsesmødet den 29. maj har FynBus' bestyrelse behandlet og godkendt regnskabet for bybusdriften i 2025. Med denne sag orienteres Klima- og Miljøudvalget om resultatet og de væsentligste forhold.

De overordnede tendenser for bybusserne i regnskab 2025 er:

- Ejerbidraget er lavere end budgetteret som følge af lavere kørselsomkostninger
- Passagertallet er lavere end budget og lavere end 2024, men højere end 2023
- Busruter med højere frekvens har i næsten alle tilfælde haft flere passagerer end i 2023, før rutejusteringerne
- Den åbne flextrafik har haft flere ture end budgetteret.

Samlet ejerbidrag

Ejerbidraget udgjorde 157,8 mio. kr., hvilket er ca. 6,1 mio. kr. mindre end budgetteret. Underforbruget udgøres af en række forskellige poster, men hovedsageligt af udgifter til rutekørsel, passagerindtægter og den åbne flextrafik.

Samlet set medfører kørselsudgifterne et underforbrug på ca. 6,8 mio. kr. Mindreudgiften skyldes primært lavere kørselsudgifter som følge af udviklingen i omkostningsindekset. Indekset dækker blandt andet løn, brændstof, materialer og renter, hvor løn udgør ca. 60 %, og brændstof ca. 17 %.

Samtidig er passagerindtægterne 1,2 mio. kr. lavere end budgetteret som følge af færre passagerer, og udgifterne til åben flextrafik er 0,2 mio. kr. højere end forudsat på grund af flere ture. Samlet set trækker disse forhold i hver sin retning, men resulterer samlet i et lavere ejerbidrag end budgetteret.

Underforbruget forventes udbetalt ultimo 1. halvår 2026.

Passagertal 2025

Passagertallet i 2025 var ca. 4.072.000. Det er ca. 108.000 færre end budgetteret og ca. 47.000 færre end i 2024.

Det lavere passagertal afspejles i en mindre passagerindtægt på ca. 1,2 mio. kr. i forhold til budgettet.

Passagertallet er fortsat ca. 35.000 højere end i 2023, hvor der siden er gennemført besparelser for ca. 15 mio. kr. Samtidig har næsten alle ruter, der blev opjusteret fra januar 2024, haft mere end 10 % flere passagerer i 2025 sammenlignet med 2023.

Rute 25/26, rute 35 og den nordlige del af rute 85 har haft mindre fremgang i passagertallet siden 2024. Rute 55/56 fik også øget frekvens i januar 2024 og igen i august 2025, men passagertallet fra 2024 til 2025 er stort set uændret med en ændring på under 1 %. Den begrænsede udvikling kan hænge sammen med, at den regionale rute 100A er blevet opjusteret og i vidt omfang kører parallelt.

Åben flextrafik i 2025

Den åbne flextrafik har haft flere passagerer end budgetteret. I 2025 var der ca. 8.600 passagerer, hvilket er ca. 2.400 flere end forventet. Særligt ordningerne i Allesø, Kirkendrup og Søhus samt forbindelserne til Tietgenbyen og Rosengårdcentret og i Paarup og Villestofte har haft størst tilslutning.

Det højere aktivitetsniveau betyder, at udgifterne til åben flextrafik udgør ca. 1,0 mio. kr., hvilket er ca. 0,2 mio. kr. mere end budgetteret. Udgifterne er fortsat væsentligt lavere end ved drift af tilsvarende busruter.

Aktuel status på baggrund af 1. kvartal 2026

Som en del af den løbende opfølgning modtager Klima- og Miljøudvalget her en status på den kollektive trafik på baggrund af 1. kvartal 2026 samt en vurdering af forventningerne til regnskab 2026.

De overordnede tendenser for bybusserne efter 1. kvartal 2026 er:

- Der har på tværs af bybusserne været færre passagerer end budgetteret.
- Busruter med højere frekvens har næsten alle haft flere passagerer end i 2023, før rutejusteringerne.
- De forventede omkostninger til busdrift i 2026 er opjusteret i forhold til budget.
- Det foreløbige forbrug af flextrafik ligger under budget, og forventningen til 2026 er derfor nedjusteret både i forhold til antal ture og nettokørselsudgift.

Omkostningsudvikling i 2026

I forhold til det vedtagne budget for 2026 har omkostningsindekset pr. maj 2026 medført, at de forventede omkostninger til buskørsel er øget med ca. 1,4 mio. kr. sammenlignet med budget 2026. Indekset dækker blandt andet løn, brændstof, materialer og renter, hvor løn udgør ca. 60 %, og brændstof ca. 17 %. Forventningen er baseret på udviklingen i årets første fire måneder og skal derfor tages med et vist forbehold.

Passagertal 1. kvartal 2026

De foreløbige passagertal for 1. kvartal 2026 er baseret på årets første tre måneder og skal derfor læses med et vist forbehold.

Tallene viser et lavere passagertal end budgetteret. I januar, februar og marts 2026 var der i alt ca. 42.000 færre passagerer end budgetteret, svarende til ca. 4 %. Sammenlignet med samme periode i 2025 var der ca. 55.000 færre passagerer.

FynBus har oplyst, at en tilsvarende faldende tendens ses på de regionale ruter. For den del af kørslen, der foregår i Odense Kommune, er niveauet i 1. kvartal 2026 dog højere end i 1. kvartal 2025.

FynBus peger desuden på, at ændringer i reglerne for kørekort kan have betydning for udviklingen i passagertallet på bybusserne. Fra sommeren 2025 har 17-årige haft mulighed for at køre bil uden ledsager i bestemte tidsrum, når kørekortet er opnået. Dette kan have reduceret efterspørgslen efter kollektiv trafik blandt unge, hvorfor FynBus på sigt forventer stagnation eller et egentligt fald også på de regionale ruter.

Rute 25/26, 35 og 55/56 – hvoraf de to sidstnævnte blev opjusteret i forbindelse med Klima- og Miljøudvalgets rutejusteringer i januar 2024 – ligger fortsat over niveauet fra 2023, før rutejusteringerne.

Den nordlige del af rute 85 fik ligeledes en højere frekvens som led i rutejusteringerne. En tilsvarende samlet passagervækst for hele rute 85 kan dog ikke påvises, da den sydlige del af ruten mellem Hjallesø St. og Højby samtidig

blev nedjusteret. Når ind- og udstigere på den nordlige del af rute 85 isoleres, ses imidlertid en samlet passagerstigning på 22,6 % fra 1. kvartal 2023 til 1. kvartal 2026.

Status på teletaxa og åben flexkørsel i 2026

Som følge af rutejusteringerne i januar 2024 blev der etableret nye teletaxaordninger som supplement til busdriften. Derudover tilsluttede Odense Kommune sig en ny model for åben flexkørsel pr. januar 2026, som giver borgere mulighed for kørsel fra dør til dør eller til udvalgte stoppesteder.

Forventningen var ca. 15.100 ture i 2026 med en nettoudgift på ca. 1,3 mio. kr., heraf ca. 4.800 ture i den åbne flexordning. På baggrund af ca. 2.400 ture frem til marts 2026 nedjusteres forventningen til ca. 11.000 ture og en nettoudgift på ca. 0,6 mio. kr.

Aktiviteten er fortsat domineret af teletaxaordningerne, mens den nye åbne flexordning kun har haft begrænset anvendelse.

Forventet regnskab for 2026 baseret på 1. kvartal

På FynBus' bestyrelsesmøde den 29. maj er det forventede regnskab for 2026 efter 1. kvartal blevet fremlagt. Da opgørelsen alene baserer sig på årets første tre måneder, skal den tages med et vist forbehold.

Det forventes, at ejerbidraget i 2026 vil udgøre ca. 172,2 mio. kr., hvilket er en merudgift på ca. 2,4 mio. kr. i forhold til budgettet. Den samlede merudgift dækker blandt andet over følgende forhold:

- Der forventes merudgifter på ca. 1,5 mio. kr. blandt andet som følge af et højere omkostningsindeks for diesel og el
- Der forventes et fald i passagerindtægter på ca. 0,8 mio. kr.
- Der forventes en merudgift i fællesudgifter på ca. 1,1 mio. kr.
- Der forventes en mindreudgift på åben flex på ca. 1,0 mio. kr.

Derudover skal der tillægges en udgift til linje 12A, som blev besluttet på udvalgsmødet den 19. maj 2026. Den årlige nettoudgift forventes at være ca. 15,0 mio. kr., hvilket svarer til ca. 6,3 mio. kr. i 2026, da ruten først implementeres ved køreplansskiftet i august.

Forvaltningen følger løbende udviklingen, og når det endelige regnskab for 2026 foreligger, vil udvalget blive orienteret.

Status på rute 55A-56A

På Klima- og Miljøudvalgets møde den 4. februar 2025 traf udvalget beslutning om at styrke den kollektive trafik mellem Bellinge og Odense Banegård Center. Ændringen er implementeret fra den 3. august 2025.

Beslutningen indebar en frekvensforøgelse på rute 55-56 i ydertidspunkter i weekender samt på hverdage efter kl. 18. Formålet var at forbedre betjeningen på strækningen og understøtte et mere attraktivt kollektivt tilbud. Forventningen var, at tiltaget ville medføre ca. 80.000 flere passagerer på årsbasis.

Samtidig blev ruten udpeget som Odense Kommunes første A-bus og fik betegnelsen rute 55A- 56A. A-buskonceptet skal signalere, at der er tale om et højfrekvent og attraktivt kollektivt tilbud.

Passagerudvikling på rute 55A-56A

Der foreligger passagerdata for perioden august til april før og efter implementeringen af 55A-56A. Sammenlignet med perioden før implementeringen er passagertallet i denne periode steget med ca. 15.000 passagerer. Det svarer til ca. 25.000 passagerer på årsbasis. Stigningen er dog endnu ikke på det forventede niveau.

Ses der særskilt på perioden januar til april, er udviklingen modsat. Her er passagertallet faldet med ca. 7.500 passagerer i 2026 sammenlignet med samme periode i 2025.

FynBus vurderer, i tråd med de generelle tendenser, at faldet blandt andet skyldes, at flere unge har fået mulighed for at køre bil. Det kan have reduceret efterspørgslen efter kollektiv trafik på ruten.

Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Passagertal og omkostningsindeks, 1. kvartal 2026

Punkt 11: D-sag: Klimaregnskab 2025 og opdateret prognose for 2030

01.30.00-G01-63-26

Sagsresumé

Denne sag handler om klimaregnskab 2025 og klimaprognose for 2030 for Odense Kommune som geografisk område.

Odense Byråd godkendte den 26. november 2025 den strategiske retning for klimaindsatsen i form af Klimahandleplan 2026. Klimahandleplanen indeholder et overordnet årshjul for klimaindsatsen. Det første skridt i årshjulet er et opdateret klimaregnskab, samt en opdateret prognose for CO₂-udledningen i Odense i 2030.

På mødet vil Klima- og Miljøudvalget få præsenteret Odenses klimaregnskab for 2025 samt en opdateret prognose for 2030.

Klimaregnskabet og den opdaterede prognose bygger på de nyeste tilgængelige data og viden på området pr. maj 2026.

Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

Beslutning

Orientering givet.

Punkt 12: D-sag: Nøgletal for odenseanernes transportvaner

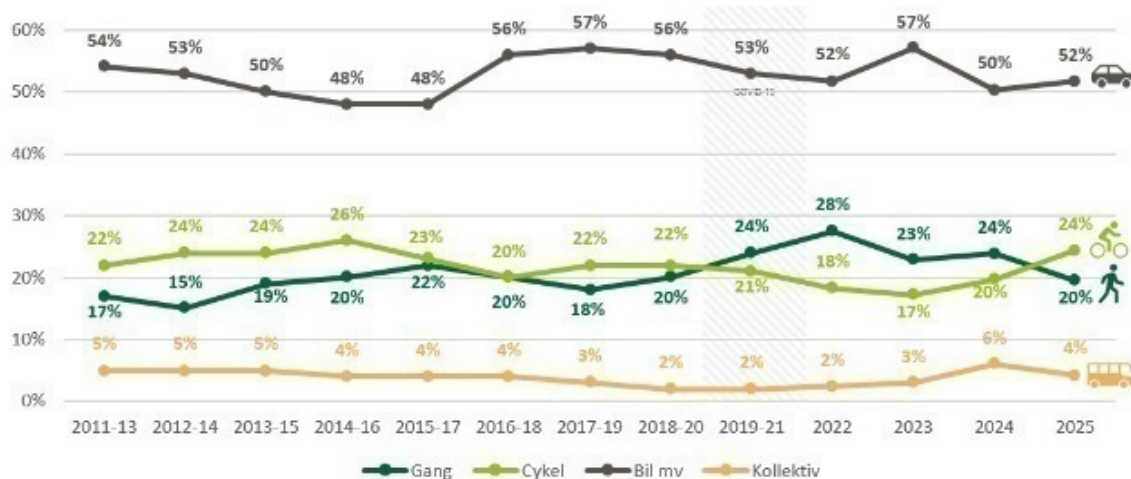
05.00.00-G01-125-26

Sagsresumé

Odense Kommune laver årligt en publikation med nøgletal for odenseanernes transportvaner. Publikationen for 2026 er vedlagt som bilag.

Hovedpointer fra publikationen

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.



- Halvdelen af odenseanernes ture sker i bil, mens en femtedel sker til fods. Ca. en tredjedel sker på cykel, mens 4 % sker med kollektiv trafik
- Fra 2024 til 2025 er der sket en mindre stigning i andelen af ture i bil. Andelen af ture med kollektiv transport er faldet fra 6 % til 4 %. Andelen af ture til fods er ligeledes faldet fra 24 % til 20 %, men andelen af ture på cykel har en lille stigning fra 20 % til 24 %
- På ture under 4 km, vælger de fleste odenseanere cykel (29 %) og gang (77 %). Men så snart, afstanden er over 4 km vælger flere bilen (91 %).
- Andelen af elbiler i Odense er stigende. I juni 2026 er andelen af elbiler i Odense 21,1 %
- Tal fra 2026 viser, at 44 % af familierne i Odense ikke har en bil
- Fra 2024 til 2025 er der sket et fald i antallet af passagerer i Odense Kommunes bybusser på ca. 1,1 %
- Til odenseanernes transport i fritiden benytter lidt under halvdelen (46 %) bilen, mens 31 % er til fods. Herudover benytter 19 % cyklen og 4 % kollektiv trafik. Siden 2024 er der sket en stigning i antallet af cykelture fra 13 %, mens antallet af ture til fods og med kollektiv transport er faldet.

Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

Beslutning

Orientering givet.

Bilag

Nøgletal for trafik og mobilitet i Odense 2026

Punkt 13: D-sag: Aktuelle sager

01.30.00-G01-6862-25

Sagsresumé

Orientering om aktuelle sager.

Beslutning

Orientering givet.