

# **REFERAT Klima- og Miljøudvalget 2022-2025 d. 03-06-2025**

**Mødedato** Tirsdag d. 03. juni 2025 kl. 08:30

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

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Anlægsopfølgning pr. 1. halvår 2025.....	4
Effekt- og Økonomiopfølgning 1. halvår 2025.....	7
Omprioritering af midler til gangsti til busramper i Lumby.....	16
B-sag: Endelig vedtagelse af §25-tilladelse (VVM) til kabeltracé til Fraugde transformerstation.....	19
C-sag: Drøftelse af Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag 2026-29.....	22
C-Sag: Fælles fynsk model for flextrafik.....	24
C-sag: Igangsætning af arbejdet med en samlet model for et sammenhængende transportsystem.....	26
D-sag: Sektorplan for parkeringsnormer.....	29
D-sag: Status på gartneriindsatsen.....	34
D-sag: Fællesmøde mellem Klima- og Miljøudvalget og forvaltningsudvalget.....	36
D-sag: Foretræde ved repræsentanter fra Digegruppen Nord- og Vest-diget ved Seden Strandby.....	37
D-sag: Aktuelle sager.....	38

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A26-12-24

## **Sagsresumé**

Godkendelse af dagsorden til Klima- og Miljøudvalget den 3. juni 2025.

## **Indstilling**

**Klima- og Miljøudvalget** godkender dagsordenen.

## Punkt 2: Anlægsopfølgning pr. 1. halvår 2025

00.30.14-S00-15-25

### Sagsresumé

I denne sag skal udvalget behandle Klima- og Miljøforvaltningens anlægsopfølgning for 1. halvår 2025, som herefter fremsendes til Byrådets godkendelse.

Anlægsopfølgningen giver byrådet en status på forvaltningens 12 anlægsprojekter. Byrådet vil i 2025 få to anlægsopfølgninger - en på baggrund af 1. halvår og en på baggrund af 2. halvår 2025.

I tabel 1 herunder fremgår en kort status på den samlede anlægsopfølgning. Det samlede overblik 2025:

Tabel 1 status på den samlede anlægsopfølgning

<b>ØKONOMI</b>	<b>GRØN</b>	Der forventes et budget i balance på de anlægsprojekter, der afsluttes i 2025.
<b>FREMDRIFT</b>	<b>GUL</b>	Der er på nuværende tidspunkt ikke den ønskede fremdrift på bevilling til kloakering og grøn mobilitetsplan (Skibhuskvarteret).
<b>PERIODISERING</b>	<b>RØD</b>	Der er et forventet samlet mindreforbrug på 45,0 mio. kr., som overføres til 2026

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

I sagen søges om flytning af bevilling på samlet 6 mio. kr. fordelt med 3,0 mio. kr. i henholdsvis 2025 og 2026 fra driftsområdet til anlægsbevillingen Klimahandleplanen. Bevillingen der blev givet i forbindelse med budgetforliget for 2025 til arealerhvervelse og mere skov, natur og biodiversitet, søges nu samlet til initiativet #3.1 Mere skov og natur under anlægsbevillingen Klimahandleplanen til samme formål.

### Effekt

Sagen er en opfølgning på kommunens anlægsp portefølje, og har derfor ingen konsekvenser for Odensemålene. Dog skaber anlægsopfølgningerne synlighed om udviklingen i kommunens anlægsp portefølje, og giver afsæt for politiske drøftelser og prioriteringer, der på sigt kan bidrage til realiseringen af Odensemål og udvalgs mål.

### Indstilling

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

1. Den samlede anlægsopfølgning for Klima- og Miljøudvalget pr. 1. halvår 2025.
2. Der overføres netto 45,0 mio. kr. i forventet mindreforbrug fra 2025 til forbrug i 2026.
3. Der flyttes 3,0 mio. kr. i 2025 og 3,0 mio. kr. i 2026 til anlægsbevillingen "Klimahandleplan" til initiativet #3.1 Mere skov og natur, finansieret fra driftsmidler vedrørende arealerhvervelse under Klima- og Miljøudvalget.
4. Der omprioriteres 1,8 mio. kr. i 2025 fra anlægsbevillingen "Klimatilpasning" til anlægsbevillingen "Kystbeskyttelse Seden Strandby" under Klima- og Miljøudvalget.

### Beslutning

Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler indstillingen.

### Sagsfremstilling

Anlægsopfølgningen giver Klima- og Miljøudvalget en status på udvalgets anlægsprojekter i 2025.

Der gives et overblik over alle 12 anlægsprojekter.

Der afrapporteres på 3 hovedindikatorer for anlægsprojekterne:

- Økonomi
- Fremdrift
- Periodisering

Nedenfor forklares indikatorerne, og de er desuden uddybet i bilag 2, "Kritiske niveauer i anlægsopfølgningen 2025".

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

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

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

I tabel 2 herunder vises det samlede overblik på anlægsporteføljen:

Tabel 2 det samlede overblik over anlægsporteføljen

	Korr. budget 2025	Forventet forbrug 2025	Overførsel 2025-2027 i alt	Økonomi	Fremdrift	Periodisering
<b>Klima- og Miljøudvalget</b>						
Anlægsramme for analyser, rådgivning og projekter, mobilitet - KMU	8.734.923	8.734.923	0	●	●	●
Styrkelse af mobilitetsindsats, KMF	213.558	213.558	0	●	●	●
Kloakering af kolonihaver, etape 3, Søndergårds Haver	21.173.298	1.173.298	20.000.000	●	●	●
Grøn mobilitetsplan	44.279.789	36.279.789	8.000.000	●	●	●
Cykelparkering i bymidten	485.533	485.533	0	●	●	●
Klimahandlingsplan - Samlet	39.120.883	24.120.883	15.000.000	●	●	●
Klimatilpasning	5.000.000	5.000.000	0	●	●	●
Medarbejderressourcer til vandhåndtering i Odense Øst	1.954.874	1.954.874	0	●	●	●
Folkeoplysende aktiviteter på klimaområdet	820.027	820.027	0	●	●	●
DK2020 Deltagelse	1.817.453	1.817.453	0	●	●	●
En grøn og bæredygtig by - biodiversitet	5.031.441	3.031.441	2.000.000	●	●	●
Kystbeskyttelse Seden Strandby	-1.065.494	-1.065.494	0	●	●	●

## A) Økonomi

### Klimahandleplan:

Klimahandleplanen er en overordnet anlægsramme, som består af 6 hovedretninger, med en række initiativer herunder. Status er, at 17 initiativer er tildelt budget i 2025, som forventes eksekveret. Dette gælder bl.a. # 2.8 Mere aktive og grønne transportvaner under hovedretningen Bæredygtig Mobilitet, initiativet #3.1 Mere skov og natur i Odense indenfor hovedretningen Et grønnere Odense samt # 6.1 Odense Klimapartnerskab indenfor hovedretningen Partnerskaber.

## B) Fremdrift

Der er generelt den ønskede fremdrift på anlægsprojekterne, dog er kloakering af kolonihaver på pause, indtil spørgsmål vedrørende tilbagebetaling er afklaret.

### Grøn Mobilitetsplan:

Grøn mobilitetsplan er også en overordnet anlægsramme, der består af 60 åbningstræk. # 17 - partnerskab Skibhuskvarteret er ét af åbningstrækkende i planen, og er som følge af transportministerens lovforslag om ændringer i kommunal selvbestemmelse på infrastrukturområdet, sat på pause frem til 2026. Den er derfor markeret som gul. I 2025 eksekveres der særligt på følgende åbningstræk #8 Busbaner og busprioritering på Sdr. Boulevard, #21 omdannelse af cykelgader i Jernbanegade og Slotsgade, # 28 P-henvisning til p-huse og p-kældre i bymidten samt på bevillingen cykelparkering i bymidten.

## C) Periodisering

Periodiseringen på kloakering af kolonihaver skyldes at tillægget til lejekontrakten med Odense Havelodselskab, der blandt andet omhandler lejestigning efter kloakering, endnu ikke er underskrevet. Igangsættelse af de næste etaper afventer dette.

### Flytning mellem drift og anlæg:

I forbindelse med budgetforliget til budget 2025 blev der afsat 3,0 mio. kr. i 2025 og yderligere 3,0 mio. kr. i 2026 under driften til Klima- og Miljøudvalget, til eksempelvis arealerhvervelse og arbejdet med mere skov, natur og biodiversitet. Disse midler søges konverteret til anlæg til det videre arbejde med Klimahandleplanen nærmere bestemt initiativet #3.1 Mere skov og natur i Odense, til arealerhvervelse og det videre arbejde med mere skov, med formålet at bidrage til et grønnere Odense.

Tabel 3 Flytning mellem drift og anlæg

Anlægsprojekt	Udvalg	Styrings- område	2025	2026
Arealerhvervelse, og arbejdet med mere skov	KMU	Drift	-3.000.000	-3.000.000
Klimahandleplan - #3.1 Mere skov og natur	KMU	Anlæg	3.000.000	3.000.000

### Flytning mellem bevillinger:

Der flyttes 1,8 mio. kr. fra bevillingen Klimatilpasning til bevillingen Kystbeskyttelse Seden Strandby i 2025, til dækning af udgifter der relaterer sig til klimatilpasning i området, der er afholdt på bevillingen.

Tabel 4 flytning mellem bevillinger

Anlægsprojekt	Udvalg	Styrings- område	2025
Kystbeskyttelse Seden Strandby	KMU	Anlæg	1.800.000
Klimatilpasning	KMU	Anlæg	-1.800.000

## Økonomi

Med sagen periodiseres 45,0 mio. kr., hvilket forbedrer kassebeholdningen i 2025, der modsvares af tilsvarende merudgift i 2026.

Tabel 5 periodisering

i 1.000 kr.	Udvalg	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Anlægsprojekter	KMU	Anlæg	-45.000	45.000	0	0	0
Kassepåvirkning	Intet	Finans- poster	45.000	-45.000	0	0	0

+ = Forbedring af kassebeholdningen

## Bilag

Kritiske niverauer i anlægsopfølgningen 2025

# Punkt 3: Effekt- og Økonomiopfølgning 1. halvår 2025

00.30.14-S00-15-25

## Sagsresumé

I denne sag skal udvalget behandle Klima- og Miljøforvaltningens effekt- og økonomiopfølgning for 1. halvår 2025, som herefter fremsendes til byrådets godkendelse.

Der er i løbet af 2025 to opfølgninger på effekt og økonomi, som fremsendes til byrådet.

Effektopfølgningen viser, at ambitionsniveauet forventes:

- Indfriet for Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby”.
- Delvist indfriet for udvalgsålet ”Mere bæredygtige transportvaner”.
- Ikke indfriet for udvalgsålet ”Renere vand i Odense”.
- Ikke indfriet for udvalgsålet ”Mere skov og natur i Odense”.
- Indfriet for udvalgsålet ”Mere vedvarende energi”.
- Indfriet for udvalgsålet ”Renere luft i Odense”.
- Indfriet for udvalgsålet ”Mindre CO2-udledning”.

Den økonomiske opfølgning viser, at forvaltningen forventer et samlet mindreforbrug på 9,6 mio. kr. på driften. Mindreforbruget kan primært henføres til området for Kollektiv trafik.

## Effekt

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

## Indstilling

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

1. Effekt- og økonomiopfølgning for 1. halvår 2025.
2. Der foretages budgetændringer mellem udvalget og de øvrige udvalg, jf. sagsfremstilling.

## Beslutning

**Klima- og Miljøforvaltningen** anbefaler indstillingen.

## Sagsfremstilling

Dette er årets første samlede opfølgning på økonomi og effekt i 2025.

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

### Opfølgning på Klima- og Miljøudvalgets effektmål

Effektopfølgningen vedrører Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby” samt følgende seks udvalgsål:

- Mere bæredygtige transportvaner.
- Renere vand i Odense.
- Mere skov og natur i Odense.
- Mere vedvarende energi.
- Renere luft i Odense.
- Mindre CO2-udledning.

Effektopfølgningen viser, at ambitionsniveauerne for 2025 forventes indfriet for Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby” samt udvalgsålene ”Mere vedvarende energi”, ”Renere luft i Odense” og ”Mindre CO2-udledning”.

For udvalgsålet ”Mere bæredygtige transportvaner” forventes ambitionsniveauerne for 2025 delvist indfriet. Det er forventningen, at andelen af ture med bæredygtige mobilitetsformer stiger i takt med, at Grøn Mobilitetsplan implementeres.

Udvalgsmålene ”Renere vand i Odense” og ”Mere skov og natur i Odense” er tæt knyttet. Når der etableres ny skov og natur, bliver arealet samtidig beskyttet imod yderligere påvirkning af pesticider. Ambitionsniveauerne for 2025 for de to mål forventes ikke indfriet. Hvis ambitionerne om ny skov og natur i Odense skal indfries, er der behov for, at der erhverves yderligere arealer til skov og natur.

For Odensemålet ”En klima- og miljøvenlig storby” samt udvalgsmålene ”Renere luft i Odense” og ”Mindre CO<sub>2</sub>-udledning” er der ikke kommet nye data siden sidste opfølgning, som var på udvalgsrådet den 8. april 2025.

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

#### Symbolforklaring

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

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

Odensemål: En Klima- og Miljøvenlig storby		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Luftkvalitet	14,5 (2022)	12,0 µg/m <sup>3</sup> (2023)	● (15,5)	↗
Opfølgning	<p>Der er ikke nye data tilgængelige. Tekst og data er derfor ikke opdateret siden seneste status på effektmålene.</p> <p>Der er sket en væsentlig forbedring af luftkvaliteten fra 2022 til 2023 med fald i både NO<sub>2</sub>- og PM<sub>10</sub> partikel-udledningen. Effektmålet er for første gang under 2027 ambitionen på 13,5 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p>Det ene parameter, der indgår i målet (partikler PM<sub>10</sub>), har i 2023 været udfordret af tekniske problemer med filtrene, hvilket har resulteret i forhøjet usikkerhed på de målte værdier. Dette gælder dog kun for knap en tredjedel af perioden. NO<sub>2</sub> målingerne, som udgør den anden del af effektmålet, har ikke været ramt af udfordringer.</p> <p>Så den positive tendens, der er set gennem en længere årrække, ser ud til at fortsætte. Selv med en uændret PM<sub>10</sub>-udledning fra 2022 til 2023, ville resultatet være på 13,5 µg/m<sup>3</sup>.</p>				

Tabel 2. Oversigt over udvalgsålet ”Mere bæredygtige transportvaner”

Udvalgs <span>­</span> mål: <b>Mere bæredygtige transportvaner</b> <i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Andel elbiler	11,8 % (dec. 2024)	<b>13,3 %</b> (mar. 2025)	● (10,0 %)	● (22,0 %)	↗
2. indikator	Andel ture til fods eller på cykel	40,0 % (2023)	<b>43,6 %</b> (2024)	● (50,6 %)	● (54,0 %)	↗
3. indikator	Andel af ture i kollektiv trafik	2,9 % (2023)	<b>6,0 %</b> (2024)	● (3,8 %)	● (4,9 %)	↗
Opfølgning	<p>Alle data fra de tre indikatorer indgår som indikatorer i Klimahandleplanen. Ambitionsniveauerne frem mod 2027 er baseret på de ambitionsniveauer, der er vedtaget med Klimahandleplanen og svarer til den lineære udvikling, der er nødvendig for at kunne indfri Klimahandleplanens ambitioner for 2030.</p> <p>Ambitionsniveauet er fastsat politisk som en del af Klimahandleplanen og arbejdet med Grøn Mobilitetsplan.</p> <p>Det forventes, at andelen af ture med bæredygtige mobilitetsformer stiger i takt med, at Grøn Mobilitetsplan implementeres. For alle 3 indikatorer er udviklingen gået op i de seneste målinger.</p> <p>Andelen af elbiler i Odense Kommune er fortsat stigende, og ambitionen for 2025 er dermed indfriet. Indikator 2 viser, at andelen af ture til fods og på cykel er steget. På trods af at ambitionen for 2024 ikke er indfriet, er det dog positivt, at udviklingen går i den rigtige retning. Det er dog forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at indfri ambitionen i 2025. Forvaltningen vurderer fortsat, at der er mulighed for at indfri ambitionen for 2027.</p> <p>For indikator 3 ses ligesom sidste år en positiv udvikling i andelen af ture med kollektiv trafik, og ambitionen for 2027 er derfor nu nået allerede i 2024. Det er samtidig værd at bemærke, at det er første gang i næste 10 år, at andelen af ture med kollektiv trafik er på dette niveau. Der er derfor tale om en særdeles positiv udvikling.</p> <p>Det vurderes at være lige så sandsynligt, at ambitionen for indikator 2 for 2027 indfries, som at den ikke indfries. For at kunne indfri ambitionen for 2027, vil det dog kræve, at der hurtigt ses en effekt af tiltagene i Grøn Mobilitetsplan. Grøn Mobilitetsplan er i en indledende fase, hvorfor effekten af tiltagene først nu er begyndt at kunne ses.</p>					

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

Udvalgs <span>­</span> mål: <b>Renere vand i Odense</b> <i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Antallet af nye arealer, der er beskyttet mod udbringning af pesticider (målt i ha)	47 ha (dec. 2024)	<b>150 ha</b> (maj 2025)	● (500 ha nyt pesticidfrit areal siden 2022)	● (900 ha nyt pesticidfrit areal siden 2022)	↗
Opfølgning	<p>Ambitionsniveauet frem mod 2027 skal relateres til ambitionsniveauet for effektmålet ”Mere skov og natur i Odense”. Når der etableres ny skov og natur, bliver arealet samtidig beskyttet imod yderligere påvirkning med pesticider. Derudover pågår en landsdækkende indsats for at beskytte de arealer, der ligger i umiddelbar nærhed af vandindvindingsboringerne (BNBO). Ambitionsniveauet er udarbejdet med en stigning på 200 nye hektar (ha) pr. år frem mod 2027.</p> <p>Målet om at nå 500 ha nyt pesticidfrit areal i 2025 er ikke indfriet. I forbindelse med et skov- og naturprojekt ved Agedrup Kirke er der omlagt 6 ha landbrugsjord, der hermed er beskyttet mod udbringning af pesticider. I forbindelse med BNBO-indsatsen er der siden 2024 indgået frivillige aftaler om sprøjteophør eller påbudt ophør af sprøjtning på 97 ha landbrugsjord.</p> <p>Det forventes ikke, at ambitionsniveauet om 900 ha nyt pesticidfrit areal i 2027 bliver indfriet med det nuværende indsatsniveau.</p>					

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

Udvalgs <span style="font-size: small;">mål</span> : <b>Mere skov og natur i Odense</b> <i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Mængden af ny skov og natur i Odense, herunder lavbundsjord og strandenge	682 ha (dec. 2024)	<b>698 ha</b> ny skov og natur siden 2009 (maj 2025)	● (1150 ha ny skov og natur siden 2009)	● (1490 ha ny skov og natur siden 2009)	↗
2. indikator	Forbedret naturkapitalindeks	<b>87</b> ud af 98 kommuner, <b>14</b> point ud af 100 mulige (2020)	<b>87</b> ud af 98 kommuner, <b>14</b> point ud af 100 mulige (2020)	● (Forbedret score)	● (Forbedret score)	→
Opfølgning	<p>Målet om 1150 ha ny skov og natur i 2024 er ikke indfriet. Odense Kommune har foråret 2025 etableret 2 ha ny skov ved Agedrup Kirke. I forbindelse med anlæg af Vestfynske Jernbane har staten permanent ryddet ca. 18 ha offentlig fredskov og beskyttet natur. Vejdirektoratet opgør det præcise areal senere i 2025. Vejdirektoratet og Naturstyrelsen er i dialog om mulig etablering af erstatningsskov lokalt som erstatning for en del af den ryddede fredskov.</p> <p>Klima- og Miljøforvaltningen arbejder p.t. med projekter, hvor der samlet kan etableres 3540 ha. ny skov og natur. Projekterne omfatter både skov, lysåben natur og vådområder og fordeler sig på følgende indsatser: Odense Kommune og Naturstyrelsen har erhvervet landbrugsarealer ved Kirkendrup Skov. Odense Kommune forventer at erhverve landbrugsarealer ved Everenden nord for Stige. På disse arealer kan der i de kommende år etableres ny skov og natur. Et vådområde ved Brændekilde har fået realiserings<span style="font-size: small;">tilsagn</span>. Der vil blive etableret ny natur ved Odense Å og Odense Fjord som et led i projektet EU LIFE Ring. Vådområdeprojekter er under forundersøgelse ved Geels Å, Barmose og Oldermansgyden, Øvre Brændekilde og Øvre Geels Å, og der er yderligere potentielle vådområder i støbeskeen ved blandt andet Krag's Å og Hole Skov, . Der er dialog med Naturstyrelsen om yderligere statslig skovrejsning.</p> <p>Hvis ambitionerne om ny skov og natur i Odense skal indfries, er der behov for, at Styrelsen for grøn areal<span style="font-size: small;">omlægning</span> og vandmiljø, Naturstyrelsen, Odense Kommune, fonde med videre erhverver yderligere arealer til skov og natur. Via eksisterende aftaler og bevillinger forventer Klima- og Miljøforvaltningen, at der i 2030 vil være etableret ca. 1200 ha ny skov og natur. Der mangler dermed aftaler for og finansiering af yderligere ca. 800 ha skov og natur, hvis målet om 2000 ha ny skov og natur inden 2030 skal nås. Grøn trepart giver forbedrede muligheder for at finansiere ny skov og natur via nationale og EU-midler, men Odense Kommune kan fortsat forvente et behov for en vis andel af lokal finansiering.</p> <p>Vedrørende forbedret naturkapitalindeks er Odense fortsat med en score på 14 ud af 100 mulige placeret som nummer 87 ud af 98 kommuner. Det har ikke været muligt at forbedre naturkapitalindekset, da indekset ikke er opdateret endnu. Naturkapitalindekset er hidtil blevet opdateret og offentliggjort ca. hvert femte år .</p>					

Tabel 5. Oversigt over udvalgsmålet ”Mere vedvarende energi”

Udvalgs <span style="font-size: small;">mål</span> : <b>Mere vedvarende energi</b> <i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Mængde af vedvarende energi (MWh)	58.753 (2024)	18.138 (apr. 2025)	● (92.000)	● (175.000)	↗
Opfølgning	<p>Opgørelsen dækker den elektricitet, som er produceret på solceller og vindmøller indenfor Odense Kommune. Sektorplan for vedvarende energi fastsætter et mål om fordobling af den eksisterende og forventede produktion fra anlæg, der etableres i 2024. Det svarer til ca. 300.000 MWh i 2030. I 2024 var den samlede elproduktion fra vindmøller og solceller 58.800 MWh. I januar, februar og marts 2025 er der indtil videre produceret 18.100 MWh, hvilket er ca. 8.000 (80 %) MWh mere end de samme tre måneder sidste år.</p> <p>Denne stigning skyldes særligt et nyt solcelleanlæg syd for Fraugde, der blev idriftsat i september 2024. Der forventes derfor en stor stigning i elproduktionen fra solceller i 2025. Den fulde effekt af solcelleanlægget ved Fraugde vil først kunne måles ved udgangen af 2025.</p> <p>Der er igangsat planlægning for yderligere tre store solcelleanlæg. Det er endnu uvist hvorvidt anlæggene realiseres</p>					

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

Udvalgs <span style="font-weight: normal;">mål</span> : <b>Renere luft i Odense</b> <i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Luftkvalitet målt som NO <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	12 (2022)	<b>10</b> (2023)	● (12)	● (11)	↗
2. indikator	Luftkvalitet målt som PM <sub>10</sub> -partikler (µg/m <sup>3</sup> )	17 (2022)	<b>14</b> (2023)	● (17)	● (16)	↗
Opfølgning	<p>Der er ikke nye data tilgængelige. Tekst og data er derfor ikke opdateret siden seneste status på effektmålene.</p> <p>Luftkvaliteten er blevet væsentligt forbedret fra 2022 til 2023. Niveaulet af PM<sub>10</sub>-partikler er faldet fra 17 til 14 µg/m<sup>3</sup>, mens udledningen for NO<sub>2</sub> er faldet fra 12 til 10 µg/m<sup>3</sup>. Målingerne ligger på nuværende tidspunkt for første gang under 2027 ambitionen.</p> <p>Det ene parameter, der indgår i målet (partikler PM<sub>10</sub>), har i 2023 været udfordret af tekniske problemer med filtrene, hvilket har resulteret i forhøjet usikkerhed på de målte værdier. Dette gælder dog kun for knap en tredjedel af perioden. Men selv med 2022 værdien for PM<sub>10</sub> vil der være målopfyldelse for 2024.</p> <p>På trods af usikkerheden på PM<sub>10</sub> ser den positive tendens ud til at fortsætte. Den grønne omstilling af transportsektoren og energiproduktionen må forventes at bidrage yderligere til forbedring af luftkvaliteten fremover.</p>					

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

Udvalgs <span style="font-weight: normal;">mål</span> : <b>Mindre CO2-udledning</b> <i>Understøtter Odensemålet: En klima- og miljøvenlig storby</i>		Forrige måling	Nyeste måling	Forventning 2025 (ambition)	Forventning 2027 (ambition)	Udvikling
1. indikator	Den opgjorte CO2-udledning i Odense	1.148.000 (2022)	<b>903.000</b> (2023)	● (616.500)	● (467.000)	↗
Opfølgning	<p>Der er ikke nye data tilgængelige. Tekst og data er derfor ikke opdateret siden seneste status på effektmålene.</p> <p>Odense Kommune opgør CO2-udledningen én gang årligt i juni. Baseret på seneste data fra 2023 er ambitionerne for 2023 indfriet.</p> <p>Ambitionsniveauerne er justeret på baggrund af den nyeste prognose offentliggjort i maj 2024 sammen med CO2-opgørelsen for 2023. Det er fortsat forventningen, at ambitionerne vil blive indfriet</p>					

#### Opfølgning på Klima- og Miljøudvalgets driftsområder

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

Service dækker over indtægter/udgifter i relation til den daglige drift. Forvaltningen varetager kommunens opgaver inden for natur- og miljøområdet, mobilitetsplanlægning og kollektiv trafik samt en række indsatser, som følger af Klimahandleplan 2025 og Klimatilpasningsplan 2025.

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

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

Den økonomiske opfølgning er baseret på de første tre måneder af året og viser, at forvaltningen samlet set forventer et mindreforbrug på 9,6 mio. kr. i 2025. Mindreforbruget kan hovedsageligt henføres til området for Kollektiv trafik.

Tabel 8. Forventet regnskab 2025 - Drift

2025-priser – 1.000 kr.	Korrigeret budget 2025	Forventet regnskab 2025	Afvigelse
<b>Service</b>	<b>239.802</b>	<b>230.219</b>	<b>9.583</b>
<u>Med overførselsadgang</u>	<u>242.458</u>	<u>232.875</u>	<u>9.583</u>
Fælles	636	636	0
Klima og Mobilitet	193.482	184.121	9.361
Natur og Miljø	48.340	48.118	222
<u>Projekter med ekstern finansiering</u>	<u>-2.656</u>	<u>-2.656</u>	<u>0</u>
Klima og Mobilitet	-22	-22	0
Natur og Miljø	-2.634	-2.634	0
<b>Særlige driftsområder</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<u>Uden overførselsadgang</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Natur og Miljø	0	0	0
<b>Klima- og Miljøudvalget</b>	<b>239.802</b>	<b>230.219</b>	<b>9.583</b>

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

De enkelte afvigelser er uddybet i afsnittene nedenfor.

#### Styringsområde Service

##### Fælles

Inden for området Fælles forventes balance.

##### Klima og Mobilitet

Der forventes et samlet mindreforbrug på 9,4 mio. kr. for afdelingen Klima og Mobilitet, som primært kan henføres til området for Kollektiv trafik.

Hovedårsagerne til mindreforbruget er følgende:

- Med budgetforlig 2024 blev der afsat en driftsbevilling på 10,0 mio. kr. årligt i 2024 og 2025 til investering i bybusserne til styrkelse af den kollektive trafik. Det har vist sig, at driftsbevillingen først forventes brugt fra foråret 2026 mod tidligere forventet medio 2025.
- Med budgetforlig 2025 blev der afsat 4,0 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til styrkelse af busdriften i den sydlige del af kommunen. Justeringerne træder i kraft pr. august og har dermed ikke helårseffekt i indeværende år.
- Forvaltningen har fået til opgave at finde besparelser for samlet 15,0 mio. kr., som skal bidrage til finansiering af merforbrug på busdriften, idet der fortsat er en økonomisk ubalance ud i årene. Således tilføres busdriften 1,9 mio. kr. i 2025 fra andre budgetområder under udvalget, hovedsageligt overførte mindreforbrug fra 2024.

Det betyder samlet set, at der forventes et mindreforbrug på 9,3 mio. kr. for busdriften.

Det skal bemærkes, at forvaltningen sammen med FynBus og Odense Letbane har igangsat en analyse af billetindtægter. Resultatet forventes i august og kan medføre en ændring af ejerbidrag fra 2025.

Forvaltningen følger området tæt.

##### Natur og Miljø

Der forventes et samlet mindreforbrug på 0,2 mio. kr. for afdelingen Natur og Miljø.

Der er en generel udfordring med lønbudgetterne i afdelingen. Det skyldes, at der i forbindelse med den seneste overenskomst gives et ekstra tillæg til medarbejdere, som arbejder med natur- og miljøbeskyttelse. Dette er der imidlertid ikke blevet taget højde for ved fremskrivning af lønbudgetterne. Det betyder, at udgifterne overstiger lønfremskrivningen af budgetterne. Problemstillingen forventes løst fra 2026.

## Projekter med ekstern finansiering

For projekter med ekstern finansiering forventes balance ved afslutning af projekterne. I forbindelse med effekt- og økonomiopfølgningen for 2. halvår laves en opfølgning for de enkelte projekter i forhold til forventning for indeværende år.

Af tabel 9 fremgår projekter, som er placeret i henholdsvis Klima og Mobilitet samt Natur og Miljø.

Tabel 9. Projekter med ekstern finansiering

2025-priser – 1.000 kr.	Korrigeret budget 2025
<b>Projekter med ekstern finansiering</b>	
<u>Klima og Mobilitet</u>	<u>-22</u>
Innovationsprojekt - Cykelbusser til skoler	-22
Driving Urban Transition Call 2	0
<u>Natur og Miljø</u>	<u>-2.634</u>
Odense Å (Dalum Papirfabrik)	2.698
UC Life (vandløb)	-2.353
Lindved vådområde – realisering	-1.184
Brændekilde vådområde - realisering	-17
Lumby vådområde - forundersøgelse	-561
Geels Å vådområde - forundersøgelse	-320
Vildere natur ved storbyen	595
Synergiprojekt	-2.477
Reconnect	-164
D4 run-off EU Horizon	154
EU-projekt ARCADIA	766
Projekt LIFE RING	700
Kystvandråd Odense Fjord	-471
<b>I alt</b>	<b>-2.656</b>

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

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

## Opfølgning på udgifter til fordrevne ukrainere

Situationen omkring Ukraine medfører fortsat øgede udgifter i Odense Kommune, og forvaltningerne skal fortsat afholde de nødvendige udgifter. Klima- og Miljøforvaltningen forventer i den forbindelse ikke udgifter i 2025.

## Opgaveflytninger og budgetændringer

Med sagen flyttes budgetter mellem udvalg som følge af budgetændringer.

Tabel 10. Finansiering af merudgifter til IT-systemer

Beskrivelse - kr.	Styringsområde	Udvalg	2025 25-PL	2026 26-PL	2027 26-PL	2028 26-PL	2029 og frem 26-PL
Finansiering af merudgifter til IT-systemer	Service	KMU	-165.825	-102.677	-102.677	-102.677	-102.677
	Service	BKU	165.825	102.677	102.677	102.677	102.677
	<b>I alt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Det er Digitalisering og Data i By- og Kulturforvaltningen, som varetager IT-support af Klima- og Miljøforvaltningen. Der omplaceres budget fra Klima- og Miljøudvalget til By- og Kulturudvalget til finansiering af merudgifter til IT-systemer. Det drejer sig om finansiering af nyt IT-system til håndtering af gebyropkrævning i forbindelse med skærpet affaldstilsyn (161.975 kr. i 2025 og 29.684 kr. i 2026 og frem), merudgift til Sweco IT-system til jordflytning (69.000 kr. fra 2026 og frem) samt medfinansiering af nyt IT-system "SkadesØkonomi" til registrering af skader i forbindelse med oversvømmelser (3.850 kr. i 2025 og 3.993 kr. i 2026 og frem).

Tabel 11. Solstråler og fritidsjob

Beskrivelse - kr.	Styrings-område	Udvalg	2025 25-PL	2026 26-PL	2027 26-PL	2028 26-PL	2029 og frem 26-PL
Solstråler og fritidsjob	Service	KMU	32.000	33.021	33.021	0	0
	Service	ØKU	-32.000	-33.021	-33.021	0	0
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

I budgetforliget for 2025 er der afsat 2,0 mio. kr. årligt i perioden 2025-2027 til indsatsen "Solstråler og Fritidsjob", der skal hjælpe unge i kommunen i fritidsjob. Med denne sag udmøntes midlerne. Ældre- og Handicapudvalget tildeles 1,0 mio. kr., og de resterende midler fordeles mellem de øvrige seks udvalg efter en fordelingsnøgle baseret på antal ansatte. Ældre- og Handicapforvaltningen forventes at etablere ca. 60 fritidsjob, mens de øvrige forvaltninger tilsammen står for ca. 52. Hver forvaltning er selv ansvarlig for at oprette, koordinere og bemane fritidsjob i deres område.

Tabel 12. Implementering af nyt tidsregistreringssystem

Beskrivelse - kr.	Styrings-område	Udvalg	2025 25-PL	2026 26-PL	2027 26-PL	2028 26-PL	2029 og frem 26-PL
Implementering af nyt tidsregistreringssystem	Service	KMU	-26.000	-26.884	-26.884	-26.884	-26.884
	Service	ØKU	26.000	26.884	26.884	26.884	26.884
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Implementeringen af lovkravet om arbejdstidsregistrering medfører udgifter til MinTid-licenser, funktioner i fagsystemer og brug af ProjectFlow. Udgifterne varierer mellem forvaltninger afhængigt af registreringsbehov. På møde i Stabschefforum den 5. december 2024 blev det besluttet, hvordan de fremtidige udgifter til systemet skal fordeles mellem udvalgene.

Tabel 13. Ændring af systemejerskab for Karnov Kommune

Beskrivelse - kr.	Styrings-område	Udvalg	2025 25-PL	2026 26-PL	2027 26-PL	2028 26-PL	2029 og frem 26-PL
Ændring af systemejerskab for Karnov Kommune	Service	KMU	-9.997	-10.337	-10.337	-10.337	-10.337
	Service	ØKU	9.997	10.337	10.337	10.337	10.337
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Karnov Kommune er et juridisk opslagsværktøj, der anvendes af sagsbehandlere og jurister. Systemejerskabet overføres fra Beskæftigelses- og Socialforvaltningen til Borgmesterforvaltningen for at sikre en samlet og koordineret kommunikationsindsats om platformen på tværs af alle forvaltninger. På møde i Økonomisk Forum den 23. april 2025 blev det besluttet, hvordan de fremtidige udgifter til systemet skal fordeles mellem udvalgene.

Flytning mellem drift og anlæg

Tabel 14. Arealerhvervelse og arbejdet med mere skov, natur og biodiversitet

Beskrivelse - kr.	Styrings- område	Udvalg	2025 25-PL	2026 26-PL	2027 26-PL	2028 26-PL	2029 og frem 26-PL
Arealerhvervelse og arbejdet med mere skov, natur og biodiversitet	Service	KMU	-3.000.000	-3.000.000			
	Anlæg	KMU	3.000.000	3.000.000			
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

I forbindelse med budgetforliget for 2025 er der afsat 3,0 mio. kr. i 2025 og yderligere 3,0 mio. kr. i 2026 under driften i Klima- og Miljøudvalget til eksempelvis arealerhvervelse og arbejdet med mere skov, natur og biodiversitet. Disse midler søges konverteret til anlæg til det videre arbejde med Klimahandleplanen #3.1 Mere skov og natur i Odense, til arealerhvervelse og det videre arbejde med mere skov, med formålet at bidrage til et grønnere Odense.

Selve indstillingen vedrørende flytning af midlerne er medtaget i anlægsopfølgningen for 1. halvår 2025.

## Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

Af tabel 15 fremgår en udspecificering af de bevillingsmæssige konsekvenser af indstillingspunkt 2.

Tabel 15. Bevillingsmæssige konsekvenser af indstillingspunkt 2

Ind- stillings- punkt	Beskrivelse	Styrings- område	Udvalg	2025 25-PL	2026 26-PL	2027 26-PL	2028 26-PL	2029 og frem 26-PL
2	Finansiering af merudgifter til IT-systemer	Service	Klima- og Miljøudvalget	-165.825	-102.677	-102.677	-102.677	-102.677
		Service	By- og Kulturudvalget	165.825	102.677	102.677	102.677	102.677
	Solstråler og fritidsjob	Service	Klima- og Miljøudvalget	32.000	33.021	33.021	0	0
		Service	Økonomiudvalget	-32.000	-33.021	-33.021	0	0
	Implementering af nyt tidsregistreringssystem	Service	Klima- og Miljøudvalget	-26.000	-26.884	-26.884	-26.884	-26.884
		Service	Økonomiudvalget	26.000	26.884	26.884	26.884	26.884
	Ændring af systemejerskab for Karnov Kommune	Service	Klima- og Miljøudvalget	-9.997	-10.337	-10.337	-10.337	-10.337
		Service	Økonomiudvalget	9.997	10.337	10.337	10.337	10.337
<b>I alt</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

# Punkt 4: Omprioritering af midler til gangsti til busramper i Lumby

00.30.00-A00-8-25

## Sagsresumé

Denne sag omhandler omprioritering af midler til etablering af gangsti i forbindelse med busramper i Lumby.

Med budget 2024 afsatte byrådet 2,5 mio. kr. til etablering af busramper i Lumby på Otterupvej. Formålet var at sikre adgang til stoppestederne for kørestolsbrugere og passagerer med barnevogn.

Med denne sag skal udvalgene tage stilling til, om der skal etableres en gangsti i forbindelse med busramperne. Gangstien finansieres via omprioritering af 0,5 mio. kr. fra kollektiv trafik. Fordelen med gangstien er at lette fremkommeligheden for brugere af busrampen, når de skal fra den ene side af rampen til den anden.

Busrampen i Lumby kan gennemføres indenfor den afsatte bevilling med 2,5 mio. kr. Etablering af gangsti er en tilføjelse til det eksisterende projekt. Det giver en merudgift til bevillingen og ændrer formålet med bevillingen.

## Effekt

### En klima- og miljøvenlig storby

Odense Byråd har med Klimahandleplanen besluttet, at transportområdet skal bidrage væsentligt til, at Odense bliver klimaneutral i 2030. I praksis skal det ske ved, at flere begynder at transportere sig mere klimavenligt, blandt andet ved at kollektiv trafik bliver et reelt alternativ til bilen for flere.

Anlægget af busramperne bidrager til, at adgangsforholdene til den kollektive trafik bliver bedre og mere sikkert for beboerne i Lumby.

## Indstilling

**By- og Kulturforvaltningen** og **Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller til respektive udvalg, at byrådet godkender:

1. Etablering af stien godkendes som tillæg til projektet.
2. Omprioritering og konvertering af 0,5 mio. kr. til anlægsbevillingen "Busramper i Lumby" under By- og Kulturforvaltningen fra driftsrammen til "Kollektiv Trafik" under Klima- og Miljøudvalget i 2025, til finansiering af gangsti.

## Beslutning

**Klima- og Miljøforvaltningen** anbefaler indstillingen.

## Sagsfremstilling

### Anlægsprojekt "Busramper i Lumby"

Denne sag handler om omprioritering af midler til etablering af gangsti til anlægsprojektet "Busramper i Lumby" besluttet med Budget 2024. Etablering af gangsti er en option til projektet.

Projektet har til formål at etablere busramper ved den regionale busrutes stoppesteder på Otterupvej. Dette for at sikre adgang for kørestolsbrugere og passagerer med barnevogn på den regionale busrute.

De to eksisterende busstoppesteder på Otterupvej ligger på en vejdæmning, hvor adgangsforholdene ikke er optimale for alle. Der er kun anlagt trapper fra eksisterende stianlæg og op til stoppestederne. Derfor flyttes busstoppestederne på Otterupvej i begge retninger cirka 80 meter længere mod syd. Her er niveauforskellen mellem Otterupvej og de omkringliggende veje og stier ikke så høj. Der er således kun behov for at etablere en rampe på den ene side ad vejen ved Grønnegyden. Ved flytningen og etablering af en rampe bliver busstoppestederne gjort tilgængelige for alle borgergrupper.



Figur 1: Otterupvej ved Slettensvej. Ny busstoppesteder 80 meter længere mod syd. Der etableres samtidig hegn i midterrabbatten (orange linje) og ved de eksisterende stoppesteder etableres der autoværn (blå linjer).

Dette vil sikre adgang til den regionale busrute som erstatning for lukningen af bybuslinjen mellem Lumby og Odense Banegårdscenter.

Byrådet afsatte i sagen 2,5 mio. kr. til projektet, hvormed der skal tilføres midler ved etablering af gangsti.

**Option: Gangsti til det vestlige stoppested**

Udvalget skal med denne sag tage stilling til om etablering af en gangsti, da dette er en option. Projektet kan løses inden for den eksisterende ramme på 2,5 mio. kr. Godkendes etableringen af gangstien ændres formålet imidlertid med bevillingen, hvilket medfører en merudgift på 0,5 mio. kr. Anlægsrammen øges dermed til 3,0 mio. kr.



Figur 2: Otterupvej ved Slettensvej. Figuren viser placering af gangstien i vestlig side.

**Fordele ved etablering af gangsti:**

Gangstien gør det muligt at skyde genvej, dog ikke for eksempelvis kørestolsbrugere og passagerer med barnevogn, da stien tilslutter eksisterende trappe. Forvaltningerne har af flere omgange været i dialog med borgerne i Lumby angående projektet, hvor gangstien er et væsentligt ønske fra borgerne.

Gangstien gør gåafstanden mellem de to stoppesteder cirka 200 meter kortere i forhold til passagen via Slettensvej, forudsat, at de kan benytte den eksisterende trappe. Gangstien gør den kollektive trafik mere attraktiv for følgende passagergrupper:

- De som kommer fra øst, da gangafstanden vil være kortere
- De der kommer fra vest og parkerer deres cykel ved det vestlige stoppested, som henter den ved returnering.

Konsekvensen ved omprioriteringen af midler fra rammen til kollektiv trafik, er, at der ikke er nogen konkrete projekter der holder for, da rammen ikke er disponeret til konkrete projekter i 2025. Rammen finansierer typisk etableringen af nye stoppesteder, vedligeholdelse og andre mindre opgaver i forbindelse med kollektiv trafik.

## Økonomi

Sagen har ikke nogen negative økonomiske konsekvenser herunder for Odense Kommunes kassebeholdning.

Beløb i 1.000 kr.	Styingsområde	Udvalg	2025	2026	2027	I alt
Anlægsbevilling "Busramper i Lumby"	Anlæg	BKU	460	0	0	460
Driftsramme "Kollektiv Trafik"	Drift	KMU	-460	0	0	-460
I alt			0	0	0	0

Sagen giver ikke anledning til ændringer i afledt drift.

# Punkt 5: B-sag: Endelig vedtagelse af §25-tilladelse (VVM) til kabeltracé til Fraugde transformerstation

09.40.15-P19-1-24

## Sagsresumé

Denne sag handler om den endelige vedtagelse af en § 25-tilladelse (VVM-tilladelse) til projekt om etablering af et jordkabel, som skal forbinde en kommende solcellepark i Kerteminde Kommune med elnettet via Fraugde Transformerstation i Odense Kommune.

Efter anmodning fra European Energy A/S besluttede Klima- og Miljøudvalget den 8. oktober 2024, at der med en forudgående høring skulle igangsættes en frivillig VVM-proces (Vurdering af Virkningerne på Miljøet) for projektet. Senest besluttede udvalget den 4. februar at offentliggøre et udkast til miljøkonsekvensrapporten samt et udkast til en VVM-tilladelse for kabeldelen af projektet, i en periode på minimum otte uger. Dokumenterne har været i høring i perioden fra den 5. marts til den 30. april 2025.

Resultatet af høringen forelægges nu med henblik på udvalgets endelige vedtagelse af VVM-tilladelse til projektet. Der er ikke modtaget høringssvar fra offentligheden i forbindelse med høringen.

Processen er koordineret med Kerteminde Kommune, hvor der den 3. juni 2025 politisk behandles et forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for solcelleprojektet med tilhørende miljøvurderingsrapport, samt miljøkonsekvensrapporten og et forslag til VVM-tilladelse for solcelleanlægget alene, med henblik på vedtagelse.

## Effekt

### En klima- og miljøvenlig storby

At producere strøm fra solceller er en klimavenlig måde at producere strøm på. Ved at give tilladelse til etablering af kablet, vil det muliggøre solcelleprojektet i Kerteminde Kommune og dermed øge kapaciteten af den grønne strøm i elnettet.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at udvalget godkender VVM-tilladelse for etablering af kablet, hvorefter tilladelsen offentliggøres med mulighed for at klage i en periode på fire uger i henhold til miljøvurderingslovens bestemmelser.

## Beslutning

**Klima- og Miljøforvaltningen** godkender indstillingen.

## Sagsfremstilling

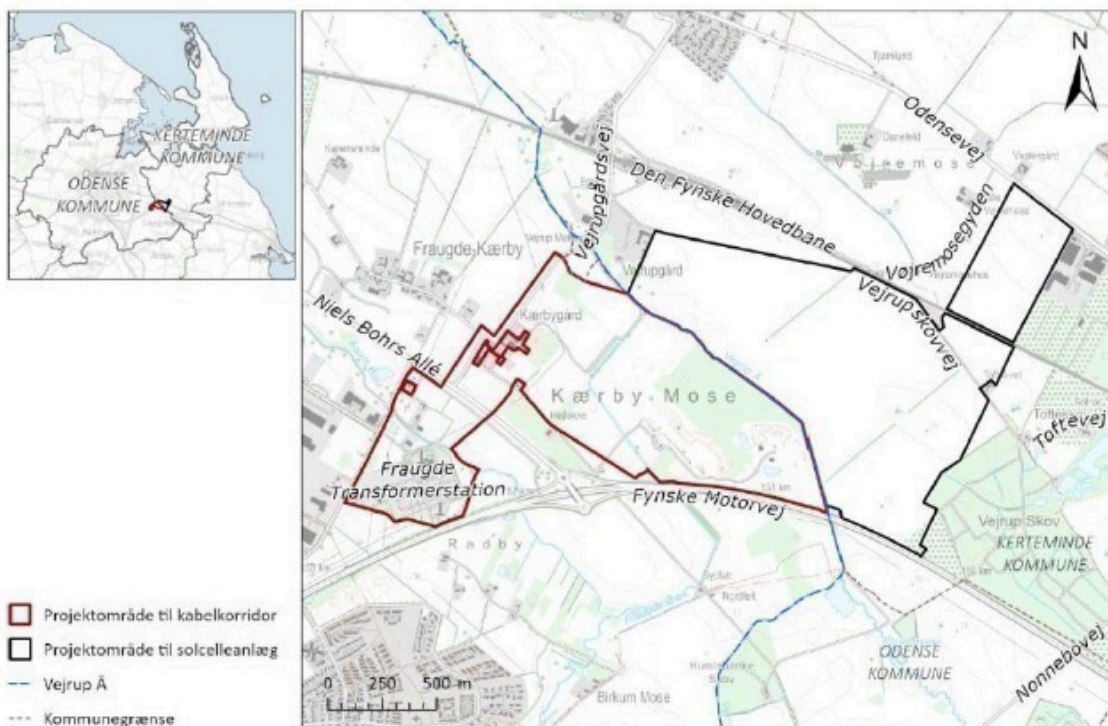
### Baggrund

I forbindelse med etableringen af Vejrup solcelleanlæg i Kerteminde Kommune har European Energy A/S ansøgt Odense Kommune om en frivillig VVM-proces for den del af projektet, der omhandler etablering af det kabel, som skal tilslutte Vejrup solcellepark i Kerteminde Kommune med Fraugde Transformerstation i Odense Kommune. Klima- og Miljøudvalget har på baggrund af ansøgningen den 8. oktober 2024 igangsat en VVM-proces for etablering af kablet med en forudgående høring af offentligheden og berørte myndigheder.

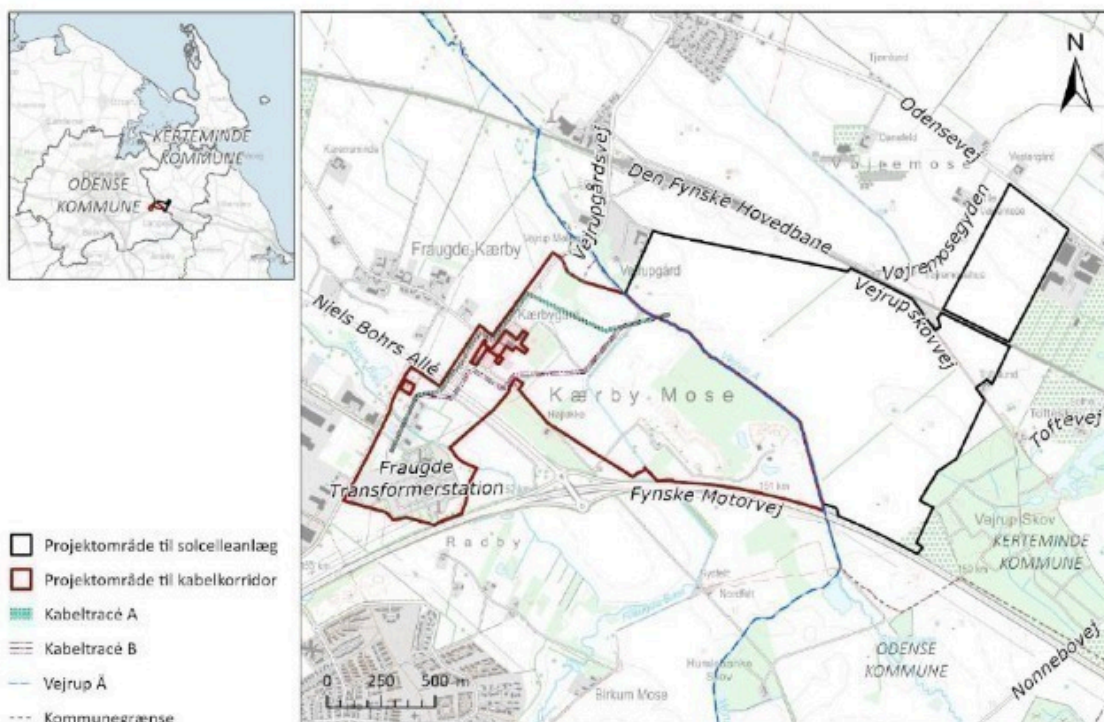
### Projektet

European Energy A/S ønsker at etablere et solcelleanlæg med tilhørende kabel. Solcelleanlægget, som ligger i Kerteminde Kommune, har en årlig elproduktion på 140.000 MW(h), hvilket svarer til det årlige elforbrug for 35.000 husstande. Kablet er et 150 kV jordkabel, der skal forbinde solcelleanlægget i Kerteminde Kommune med Fraugde Transformerstation i Odense Kommune.

Kablet skal placeres inden for kabelkorridoren, som fremgår af Figur 1. I miljøkonsekvensrapporten arbejdes der med to mulige kabeltracéer, A og B, som begge ligger i den nordvestlige del indenfor kabelkorridoren, jf. figur 2. Valget mellem kabeltracé A og B vil afhænge af resultatet af forhandlingerne med de lokale lodsejere.



Figur 1: Projektområde til solcelleanlæg i Kerteminde Kommune og til kabel i Odense Kommune.



Figur 2: Placering af kabeltracé A og B indenfor kabelkorridor

### Hittidig proces

Klima- og Miljøudvalget vedtog den 8. oktober 2024 at igangsætte VVM-processen for projektet med en forudgående høring af offentligheden og berørte myndigheder. Høringen havde en varighed på 15 dage og fandt sted i perioden fra den 10. til den 25. oktober 2024.

Parallelt hermed blev der gennemført en supplerende høring af solcelleprojektet inkl. kablet i Kerteminde Kommune. Plan- og miljøvurderingsprocessen i Kerteminde Kommune var allerede blevet igangsat tilbage i 2021, hvor der blev gennemført høringer af myndigheder, offentligheden og relevante parter i forbindelse med debatoplæg til kommuneplantillæg og afgrænsning af miljøvurderingens indhold. Den supplerende høring blev gennemført som følge af en ændring af projektet, idet det nu inkluderer en kabelkorridor for en kabelføring.

Resultatet af høringerne blev indarbejdet i afgrænsningsnotaterne for henholdsvis Odense og Kerteminde Kommune, som tilsammen danner grundlaget for projektets miljøkonsekvensrapport. Formålet med miljøkonsekvensrapporten er at belyse de miljøpåvirkninger, som projektet medfører både i etablerings- og i driftsfasen. Miljøkonsekvensrapporten danner dermed grundlag for kommunens vurdering af, om projektet kan tillades, herunder om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse eventuelle skadelige indvirkninger.

Klima- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et udkast til VVM-tilladelse. Miljøkonsekvensrapporten samt et udkast til VVM-tilladelsen blev forelagt udvalget den 4. februar 2025, forud for offentliggørelse i en ny offentlig høring med en varighed på otte uger fra den 5. marts til den 30. april 2025.

Parallelt hermed har Kerteminde Kommune udarbejdet et udkast til VVM-tilladelsen, der omhandler solcelleparken alene, og som er baseret på den samme samlede miljøkonsekvensrapport. Derudover er der udarbejdet forslag til kommuneplantillæg og lokalplan med tilhørende miljøvurdering. Materialet blev sendt i høring i Kerteminde Kommune samtidig med Odense Kommunes høring af miljøkonsekvensrapporten og forslag til VVM-tilladelse.

### **Miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse**

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med afgrænsningsnotaterne fra Odense og Kerteminde Kommune samt i henhold til reglerne i miljøvurderingsloven. Miljøkonsekvensrapporten belyser de miljømæssige konsekvenser af projektet både i anlægs- og i driftsfasen. Konsekvenserne ved projektet sammenholdes med konsekvenserne ved et reference scenarie, hvor etableringen ikke finder sted. Der foreslås afværgetiltag, hvor det vurderes nødvendigt.

I Miljøkonsekvensrapporten beskrives projektet, og der redegøres for de forventede miljømæssige konsekvenser i forhold til en lang række emner, hvor der kan forventes miljøpåvirkning. Samlet set vurderes det, at projektet kan etableres uden væsentlige påvirkning på menneskers sundhed, miljø eller naturområder.

På baggrund af miljøkonsekvensrapporten har Klima- og Miljøforvaltningen udarbejdet et udkast til en VVM-tilladelse, jf. miljøvurderingslovens § 25. Tilladelsen gives på en række vilkår, der vedrører forhold belyst i miljøkonsekvensrapporten, og som vurderes nødvendige for at sikre, at projektet ikke vil medføre væsentlig negativ indvirkning på miljøet. Der stilles vilkår om magnetiske felter, beredskabsplan, underboring, natur, vådområder, støj og vibrationer.

### **Resultatet af høringen**

Der blev ikke modtaget høringssvar fra offentligheden i forbindelse med høringen. De eneste indkomne bemærkninger kom fra relevante myndigheder, men disse gav ikke anledning til ændringer i VVM-tilladelsen. Dette fremgår af den vedlagte hvidbog.

### **Den videre proces**

Såfremt udvalget vedtager VVM-tilladelsen, vil afgørelsen blive offentliggjort med mulighed for at indgive klage i en periode på fire uger.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

## **Bilag**

§25 tilladelse kabelkorridor Vejrup\_endelig\_22-05-25

Hvidbog

Miljøvurderingsrapport\_Vejrup Solcelleanlæg med kabelanlæg i kabelkorridor\_22122024\_Final

bilag 1- Afgrænsningsnotat for KK\_version 4\_FINAL

bilag 2- Afgrænsningsudtalelse fra OK\_endelig version

Bilag 3\_Flaggermusnotat\_Vejrup Solcelleanlæg\_2023

Bilag 4\_Natura 2000 væsentlighedsvurdering\_19122024

Bilag 5\_Genskingsberegninger\_Vejrup Solcelleanlæg\_01022024

Bilag 6\_Notat om naturværdier i kabelkorridor til Vejrup\_2024

# Punkt 6: C-sag: Drøftelse af Klima- og Miljøudvalgets budgetbidrag 2026-29

00.30.10-A00-2-25

## Sagsresumé

I denne sag skal Klima- og Miljøudvalget drøfte udvalgets budgetbidrag til Budget 2026, som herefter vil indgå i de videre politiske drøftelser frem mod Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2026.

Økonomiudvalget bestiller hvert år, som led i budgetprocessen, et antal budgetbidrag fra udvalgene, som indgår i de videre budgetdrøftelser.

Udvalgets budgetbidrag består af:

1. Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.
2. Forslag til anlægsønsker.

I sagsfremstillingen vil de enkelte budgetbidrag blive beskrevet nærmere. For så vidt angår bidraget vedrørende effektiviserings- og omprioriteringskravet, så præsenteres det som en selvstændig beslutningssag på udvalgsmødet den 17. juni 2025.

Der vil desuden være et administrativt bidrag fra Klima- og Miljøforvaltningen vedrørende takster og skøn for driftsoverførsler fra 2025 til 2026. De vil blive indarbejdet direkte i udkast til Økonomiudvalgets Budgetforslag 2026.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at Klima- og Miljøudvalget drøfter udvalgets budgetbidrag.

Budgetbidragene består af:

1. Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger, jf. bilag 1.
2. Forslag til anlægsønsker, som indarbejdes i ”Indblik - Anlæg”, jf. bilag 2.

## Beslutning

**Klima- og Miljøforvaltningen** drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

I nedenstående afsnit er de enkelte bidrag beskrevet.

### Beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger

Klima- og Miljøudvalget har i 2026 et driftsbudget på Service på 232,4 mio. kr. samt et anlægsbudget på 11,5 mio. kr.

Udvalget varetager kommunens opgaver inden for natur- og miljøområdet, mobilitetsplanlægning og kollektiv trafik samt en række indsatser, som følger af Klimahandleplan 2025 og Klimatilpasningsplan 2025.

I bilag 1 er en mere detaljeret beskrivelse af udvalgets budgettal og bemærkninger.

### Udvalgets forslag til anlægsønsker

Udvalget er kommet med seks forslag til anlægsønsker. Anlægsønskerne vil blive indarbejdet i publikationen ”Indblik - Anlæg”, som vil være en del af budgetmaterialet til de videre budgetdrøftelser.

I tabel 1 er udvalgets forslag til anlægsønsker vist.

*Tabel 1. Udvalgets forslag til anlægsønsker*

1.000 kr. - 2026-priser	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	I alt
Klimatilpasning i Odense - den kommunale del	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	45.000
Skov og natur	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	100.000
Understøttelse af byens udvikling ifm. vandmiljøets kredsløb og infrastruktur	800	800	800	800		3.200
Gartneriindsatsen - opretholdelse af konkret indsats i Handleplan for Vandets Kredsløb	800	2.400	2.400	2.400		8.000
Supercykelstier til Bellinge	5.000	5.000	5.000	4.800		19.800
Cykelsti mellem Næsbyhoved Broby og Sønderlø	3.500	3.500	2.700			9.700

Note: (+) =udgift, (-) =indtægt

I bilag 2 er der en mere detaljeret beskrivelse af de enkelte anlægsønsker.

## Økonomi

Sagen indgår i de videre politiske drøftelser om Økonomiudvalgets Budgetforslag for 2026. De økonomiske konsekvenser for Odense Kommune, herunder for kommunens kassebeholdning, opgøres derfor ikke særskilt for denne sag.

## Bilag

Bilag 1 - KMU's budgettal og bemærkninger til Budget 2026

Bilag 2 - KMU's anlægsønsker til Budget 2026

# Punkt 7: C-Sag: Fælles fynsk model for flextrafik

13.05.16-G01-27-25

## Sagsresumé

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

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

Med denne sag vil udvalget blive præsenteret for en fælles fynsk model for flextrafik samt forskellige muligheder for at implementere modellen i Odense, som udvalget skal drøfte.

På mødet deltager Rasmus Bach Mandø, direktør i FynBus, med et oplæg.

## Indstilling

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

1. FynBus' forslag til ny model for åben flex i Odense.
2. Den videre proces.

## Beslutning

**Klima- og Miljøforvaltningen** drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

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

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

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

Det er derfor forvaltningens anbefaling, at Odense Kommune indgår i denne nye fælles fynske model. På mødet vil direktør i FynBus, Rasmus Bach Mandø, præsentere udvalget for den nye fælles fynske model for åben flextrafik.

På baggrund af oplægget skal udvalget drøfte mulighederne for fremtidig flextrafik i Odense.

### Plus- og flexture på det øvrige Fyn

I de øvrige fynske kommuner - med undtagelse af Odense - har borgerne mulighed for at bestille plus- og flexture. Valget mellem de to afhænger af, om man skal videre med anden kollektiv trafik, eller blot ønsker transport fra adresse til adresse.

Flexturen fungerer i praksis som en delt taxakørsel, hvor bilen kan tage omveje for at samle flere passagerer op undervejs. Plusturen derimod tilbyder kørsel fra en adresse til et trafikalt knudepunkt og er særligt velegnet for borgere, der bor langt fra den kollektive trafik. Den fungerer i dag som et godt supplement til de regionale A-busser, som kører med høj frekvens.

Udfordringen er dog, at prisniveau og åbningstider varierer betydeligt fra kommune til kommune. Det gør systemet svært at gennemskue og kan være en barriere for borgerne i forhold til at forstå og benytte tilbuddene.

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

Den nye model skal sikre et mere gennemskueligt system på tværs af alle kommuner.

Kernen i det nye koncept for den åbne flextrafik er, at man som bruger ikke skal tage stilling til, at der er forskellige flextrafik-ordninger, som fx Plustur og Flextur.

Det nye koncept for åben flextrafik er i højere grad sammenligneligt med de tilbud, der findes i de øvrige fynske kommuner. Lignende løsninger eksisterer allerede i både Region Nordjylland og Region Midtjylland, hvor Aalborg Kommune og Aarhus Kommuner også er en del af ordningen.

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

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

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

#### **Videre proces**

Med denne sag skal udvalget samtidig drøfte den videre proces. På baggrund af drøftelserne forbereder forvaltningen en beslutningssag. Når udvalget har truffet beslutning, videreformidles sagen til FynBus' bestyrelse. Det forventes, at det nye koncept for åben flextrafik behandles i FynBus' bestyrelse den 26. september 2025.

#### **Økonomi**

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

# Punkt 8: C-sag: Igangsætning af arbejdet med en samlet model for et sammenhængende transportsystem

13.05.16-G01-32-25

## Sagsresumé

Denne sag handler om udviklingen af den kollektive trafik i Odense.

I budgetforlig 2025 fik Klima- og Miljøudvalget, By- og Kulturudvalget og Økonomiudvalget til opgave, at forberede en samlet model for et sammenhængende transportsystem i Odense. Til denne opgave har forligspartierne afsat en anlægsbevilling på 5,0 mio. kr. under Økonomiudvalget.

I denne sag skal udvalgene drøfte igangsættelsen heraf, forud for en frigivelse af en del af midlerne til opgaven.

Forvaltningerne anbefaler, at der prioriteres midler til analyser og beregninger, der kan bidrage til at styrke grundlaget for udviklingen af modellen for det sammenhængende transportsystem. Konkret anbefaler forvaltningerne analyser målrettet udviklingen af et mere attraktivt busnet, som en del af den kollektive trafik i Odense.

Herudover anbefaler forvaltningerne, at der igangsættes en brugerundersøgelse. Formålet med brugerundersøgelsen er, at anbefalinger fra brugere til udviklingen af den kollektive trafik kan indgå tidligt i udarbejdelsen af en model for et sammenhængende transportsystem i Odense.

## Indstilling

**Klima- og Miljøforvaltningen** indstiller, at Klima- og Miljøudvalget drøfter mulighederne for igangsættelsen af udviklingen af en samlet model for et sammenhængende transportsystem i Odense, som beskrevet i sagen.

## Beslutning

**Klima- og Miljøforvaltningen** drøftede sagen.

## Sagsfremstilling

Med Bystrategi 2023 har Odense Byråd besluttet, at Odense skal være en storby med omtanke. En storby der tør gå modigt og ambitiøst til samfundets vigtigste udfordring. Det kræver, at vi som by tager ansvar for det globale klima og gør Odense klimaneutral i 2030.

Som en del af Bystrategien har byrådet besluttet en byudviklingsmodel, der sætter en klar retning mod en klimaneutral, sund og levevenlig storby.

Med Klimahandleplan 2025 og Grøn Mobilitetsplan har Odense Byråd besluttet, at kollektiv trafik skal spille en væsentlig rolle i vejen til klimaneutralitet.

Kollektiv trafik skal være et reelt og attraktivt alternativ til bilen for flere. Og kollektiv trafik skal bidrage til at udvikle en storby med omtanke – en by, der hænger sammen, og som fungerer i hverdagen for odenseanerne.

### Den kollektive trafik i byens fortsatte udvikling

Den kollektive trafik i Odense har dog gennem en årrække været udfordret. Derfor nedsatte byrådet i 2024 et ekspertråd, der skulle komme med anbefalinger til udviklingen af den kollektive trafik i Odense.

Expertrådet pegede blandt andet på, at det er nødvendigt med større sammenhæng i den kollektive transport i Odense.

I denne sag skal udvalgene drøfte igangsættelsen af opgaven med en samlet model for et sammenhængende transportsystem i Odense, forud for en frigivelse af en del af midlerne til opgaven.

### Flere projekter med stor gensidig afhængighed

Opgaven med at udvikle et sammenhængende transportsystem er yderst kompleks. For det første består den kollektive trafik i Odense af mange aktører på tværs af busser, letbane og tog.

For det andet har større byudviklingsprojekter væsentlig indflydelse på de fremtidige rammer og behov. Eksempler på disse er:

- Byudviklingsplan for Nørrebro og Odense Banegård Center.
- Udviklingsplan og infrastrukturplan for erhvervsarealer i øst.
- Videre arbejde med byens udviklingskorridorer i byplanlægningen.
- Anlæg af Letbanens 2. etape.
- Timemodellen og det videre arbejde med udvikling af ”Det fynske S-tog”.
- Kommende udbud af nyt busrutenet i Odense.

Der skal derfor findes en balance i arbejdet med udviklingen af den kollektive trafik, som både sikrer solide beslutningsgrundlag i forhold til udviklingen af det kollektive trafiksystem, såvel som nødvendig fremdrift i forhold til fx kommende udbud af bybusserne i Odense.

#### **Anbefaling om styrkelse af beslutningsgrundlag**

Bybusserne er en central del af den kollektive trafik i Odense. Bussernes samlede rutenet, bestående af både det kommunale og det regionale rutenet, vil derfor også være en afgørende del af det sammenhængende transportsystem i Odense.

En del af anbefalingerne fra Ekspertrådet om kollektiv trafik i Odense var, at der skulle skabes et konkurrencedygtigt trafiknet. Dette kræver en større revision af det nuværende busnet, frem mod de kommende udbud af den kommunale bustrafik.

Forvaltningerne anbefaler derfor, at der prioriteres midler til analyser og beregninger, målrettet udviklingen af et mere konkurrencedygtigt trafiknet i Odense.

Udarbejdelsen af rutenettet er i dag en opgave, som varetages af FynBus. FynBus er i fællesskab ejet af de fynske kommuner og regionen, og de løser derfor opgaver for alle ejere på lige fod.

Udviklingen af et konkurrencedygtigt trafiknet i Odense målrettet et sammenhængende transportsystem i Odense, er dog i den sammenhæng en ekstraordinær opgave med afsæt i Odense Kommune.

Derfor anbefaler forvaltningerne, at der med anlægsmidlerne til denne opgave investeres i en styrkelse af beregnings- og analysekompetencer målrettet rutenettet i Odense.

Investeringen kan konkret bestå i en projektansættelse i 2 år, målrettet beregning og analyser om rutenettet i Odense tæt koblet til FynBus.

#### **Brugerundersøgelse**

Foruden anbefalingerne fra ekspertrådet, der blev offentliggjort i juni 2024, anbefaler forvaltningerne, at der gennemføres en brugerundersøgelse. Formålet med brugerundersøgelsen er, at brugernes anbefalinger til at skabe et mere attraktivt kollektivt trafiktilbud kan indgå tidligt i arbejdet med et sammenhængende transportsystem.

Som bilag til denne sag er et eksempel på en brugerundersøgelse fra Aarhus Kommune, som Klima- og Miljøforvaltningen vil lade sig inspirere af i forhold til udviklingen af en brugerundersøgelse i Odense.

#### **Videre proces**

Der er i Budget 2025 afsat 5,0 mio. kr. til den fulde opgave omkring en model for et sammenhængende transportsystem. Klima- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der samlet udmøntes 2,0 mio. kr. til Klima- og Miljøudvalget til investeringen i beregning og analyse samt en brugerundersøgelse.

På baggrund af drøftelserne i udvalgene udarbejdes der en frigivelsessag til forventet beslutning i juni 2025. Frigivelsessagen vil blive behandlet i både Klima- og Miljøudvalget, By- og Kulturudvalget, Økonomiudvalget samt i Byrådet.

## **Økonomi**

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser for Odense Kommune.

## **Bilag**

Borgerindsigter til den kollektive trafik i Aarhus

# Punkt 9: D-sag: Sektorplan for parkeringsnormer

05.00.00-G01-170-24

## Sagsresumé

Med denne sag får Klima- og Miljøudvalget en orientering om en ny sektorplan for Odense Kommunes krav til parkeringsforhold for biler og cykler ved nybyggeri.

By- og Kulturudvalget behandler sagen på møde den 4. juni 2025, hvorefter byrådet den 18. juni 2025 tager stilling til, om parkering udskilles fra Kommuneplanen og lægges i en selvstændig sektorplan for parkering med samme normer.

Parkeringsnormerne i den nye sektorplan er identiske med de tidligere normer fra Kommuneplan 2020-2032.

### En grøn levevenlig by med plads til alle transportformer

Odense vil være en grøn, levevenlig og attraktiv storby. Her skal odenseanerne opleve en mobilitet, der fungerer i hverdagen, og som understøtter det sunde og bæredygtige valg. Den politiske målsætning er, at flere i stigende grad vælger de bæredygtige transportformer som fx cykel og kollektiv trafik. Tilsvarende skal færre vælge de knap så bæredygtige transportformer som fx biler.

Trods ambitionen om den grønne omstilling og øget brug af kollektiv transport og cykler, stiger bilejerskabet blandt byens borgere. Udviklingen lægger et pres på byens infrastruktur og forstærker behovet for parkeringspladser både i boligområder, ved arbejdspladser og i bymidten.

Hidtil har Odense Kommunes normer for parkering været indeholdt i Kommuneplanen. Det er imidlertid By- og Kulturforvaltningens anbefaling, at disse bliver udskilt fra kommuneplanen til en selvstændig sektorplan. Dette for understøtte Grøn Mobilitetsplan og ambitionen om en agil tilgang til planlægning og justeringer af byens parkeringsforhold. Parkeringsnormerne i den nye sektorplan er identiske med de tidligere normer fra Kommuneplan 2020-2032.

Med udskillelse af parkeringsnormen fra Kommuneplanen følges samme praksis, som er foretaget med retningslinjer for veje og udvikling af vejnettet. Der udarbejdes dermed to selvstændige sektorplaner for henholdsvis parkeringsnormer og veje. Dette skal tilvejebringe et mere fleksibelt administrationsgrundlag ved behov for justeringer.

### Odense Kommunes parkeringsforhold

Odense Kommune vil gerne imødekomme alle borgere og deres forskellige transportformer. Med det udgangspunkt skal byens parkeringsforhold også tilvejebringe både let og tilgængelig parkering for cyklister og bilister.

Kommunens mål for parkeringsforholdene er at:

- Sikre et godt, tilgængeligt og velfungerende udbud af parkeringsmuligheder i Odense.
- Cykelparkering placeres og udformes, så det er mere attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel.
- Arealforbruget til bilparkering i den udvidede bymidte og ved byfortætningen langs letbanen minimeres eller placeres om muligt under jorden eller i konstruktionen.
- Der skal som udgangspunkt ikke være mere end 500 meters gangafstand fra boliger/arbejdspladser til bilparkering og 25 meter til cykelparkering.
- Opholdsareal til boligen prioriteres over bilparkering, hvis der ikke er plads til begge.

### Hvorfor en sektorplan for parkeringsnormer?

Sektorplanen bliver et styringsdokument under By- og Kulturudvalget. By- og Kulturudvalget kan ifølge Odense Kommunes styrelsesvedtægt udarbejde forslag og indstilling til byrådet om sektorplaner.

Formålet med en sektorplan for parkeringsnormer er at have et politisk administrationsgrundlag, der beskriver, hvordan byens parkeringsforhold for biler og cykler i forbindelse med nybyggeri aktuelt skal indrettes i overensstemmelse med det bystrategiske sigte.

Med en selvstændig sektorplan for parkeringsnormer bliver det fremadrettede arbejde med bl.a. justering og tilpasning af behov for parkeringsforhold mere agilt. Planlægningen kan således ske løbende og i en hyppigere kadence end det fireårige rul, end der er for Kommuneplanen. Ved at udskille retningslinjer for parkeringsnormer fra Kommuneplanen følges samme praksis, som er foretaget med retningslinjer for veje og udvikling af vejnettet. Herved får kommunens retningslinjer for henholdsvis parkeringsnormer og veje selvstændige sektorplaner.

### Ny sektorplan for parkering

Parkeringsnormerne i den nye sektorplan er identiske med de tidligere normer fra Kommunen 2020-2032. Forvaltningen foreslår dermed ingen ændringer i selve normen eller i deres anvendelse med den nye sektorplan.

Ved udfærdigelse af nye lokalplaner vil kravene til parkering for biler og cykler således være de samme, som da normerne var del af kommuneplanen.

### Parkering af biler

I planlægningen af parkeringsforhold for biler tager Odense Kommune udgangspunkt i, at der er mindre behov for biler i fortættede byområder. Med det afsæt bliver der opereret med følgende to zoner for parkering:

- Zone 1 - Den udvidede bymidte - og inden for 400 meter af letbanestationerne, er der færre krav til bilparkering.
- Zone 2 - Normale parkeringsnormer

Med udgangspunkt i Odenses vision om at være Danmarks grønneste storby bliver opholds- og friarealer prioriteret over arealer til parkering. Retningslinjer for bilparkering er oplistet nedenfor.

Tabel. 1. Norm for bilparkering ved bolig- service- og erhvervsbyggeri

Bilparkering – anlagte parkeringspladser	Zone 1	Zone 2
<b>Boligbyggeri (min. antal pr. boligenhed) *</b>		
Åben-lavt uden fælles parkering	1	2
Tæt-lavt uden fælles parkering	1	1½
Åben-lav og tæt-lav med fælles parkering **	¾	1½
Etagebyggeri (jfr. byggelovens definition)	1	1
Boliger <50 m <sup>2</sup> (anset type)	¼	½
Kollegier, klubværelser og lign. uden eget køkken	1/8	1/6
<b>Erhvervsbyggeri *** (min. antal pr. m<sup>2</sup>)</b>		
Kontor-, service, fabriks- og værkstedsbygninger samt liberale erhverv (herunder lægehuse og privatklinikker)	1. pr. 100 m <sup>2</sup>	1. pr. 50 m <sup>2</sup>
Motionscentre og sportshaller	1. pr. 100m <sup>2</sup>	1. pr. 25m <sup>2</sup>
Lagerbygninger	1. pr. 200m <sup>2</sup>	1. pr. 100m <sup>2</sup>
Dagligvarebutikker	1. pr. 100m <sup>2</sup>	1. pr. 40m <sup>2</sup>
Udvalgswarebutikker	1. pr. 100m <sup>2</sup>	1. pr. 50m <sup>2</sup>
Særligt pladskrævende butikker	1. pr. 200m <sup>2</sup>	1. pr. 100m <sup>2</sup>
Restauranter	1 pr. 20 siddepladser	1 pr. 10 siddepladser
Hoteller og konferencecentre	½ pr værelse	
Institutioner:		
Plejeboliger	1 pr. 8 normale pladser	1 pr. 4 normale pladser
Bofællesskaber	1 pr. 4 normale pladser	1 pr. 2 normale pladser
Vuggestuer og børnehaver	1 pr. 10 normale pladser	1 pr. 5 normale pladser
Folkeskoler og ungdomsklubber	1. pr. 200m <sup>2</sup>	1. pr. 100m <sup>2</sup>
Voksen- og videregående uddannelser	1. pr. 100m <sup>2</sup>	1. pr. 50m <sup>2</sup>

\* Norm for boligbyggeri er angivet som minimum antal pr. boligenhed. Dog vil prioritering af opholds- og friareal veje tungere.

\*\* Ved fællesparkering forstås samlet parkering for hele bebyggelse, omfattende minimum ½ parkeringsplads pr. bolig i bebyggelsen.

\*\*\* Parkeringskrav til erhvervsformål opgøres med baggrund i byggeriets bruttoetageareal.

Erhvervsbyggeri til blandet formål, hvor lager udgør en relativ stor andel af det samlede areal, kan parkeringskravet opgøres særskilt for lager og øvrige erhvervsfunktioner.

I centerområder skal parkeringsarealet om muligt udlægges som fællesparkering for flere ejendomme. I zone 1 dog maksimalt én parkeringsplads pr. 125 kvadratmeter etageareal uanset anvendelse.

### **Parkeringsnorm for Odense Havn**

For byomdannelsesområdet Odense Indre Havn gælder følgende parkeringsnorm:

- En parkeringsplads pr. 125 m<sup>2</sup> etageareal
- Parkering skal etableres i kælder eller konstruktion
- Terrænparkering skal reserveres til serviceparkering og af- og pålæsning - og i begrænset omfang til handicapparkering
- Alle kajer, promenader og byrum skal friholdes for parkering

### **Forberedelse til elbiler**

Nye parkeringsarealer ved boliger og uddannelsesinstitutioner skal forberedes til el-/hybridbiler ved at fremføre trækror til stik til el-ladestander.

### **Krav til indretning af bilparkering**

Ved indretning af parkeringspladser og parkeringshuse skal nedenstående retningslinje iagttages:

- Bilparkering i forbindelse med etagebebyggelse skal som udgangspunkt etableres i konstruktion - dog ikke i stueplan mod gade- og byrum. Der kan dog i forbindelse med etagebebyggelse, etableres bilparkeringsarealer på terræn, hvis den indpasses i områdets samlede disponering og der er plads i forhold til øvrige krav, herunder opholds- og friarealer, cykelparkering med videre.
- Ved bilparkering på terræn foran boliger i stueplan skal der skabes afstand til boligernes vinduer og afskærmes med tæt beplantning mod lysgener fra parkerede biler.
- Bilparkeringsarealer på terræn med plads til over 10 biler skal brydes af træer og beplantning minimum svarende til ét træ suppleret af anden beplantning for hver 8. parkeringsplads.
  - I områder hvor der ikke findes tilstrækkelig plads til at opfylde alle krav og normer for bil- og cykelparkering, vil cykelparkering prioriteres over bilparkering.

### **Parkering af cykler**

For at øge andelen af cyklister i Odense er det vigtigt med let adgang til cykelparkering af god kvalitet ved boliger, arbejdspladser, institutioner, fritidsaktiviteter og detailhandel. I den tætte by skal den bæredygtige mobilitet i særlig grad understøttes. For cyklister er det vigtigt, at der er kort afstand fra cykelparkeringen til indgangen. Dertil skal parkeringsforholdene være af høj kvalitet som fx overdækket cykelparkering, der kan integreres i bygningerne.

Gode cykelparkeringsforhold er også vigtige i forhold til at friholde fodgængerarealer. Dette set i lyset af at parkerede cykler uden for cykelstativer ofte resulterer i væltede cykler på fortov, der mindsker tilgængelighed og fremkommelighed for gående.

Med det afsæt bliver der opereret med følgende to zoner for cykelparkering:

- Zone 1 - Den udvidede bymidte - og inden for 400 meter af letbanestationerne, er der større krav til cykelparkering
- Zone 2 - Normale normer til cykelparkering

I forbindelse med nybyggeri og omdannelse skal der som udgangspunkt etableres cykelparkering i tilknytning til bebyggelse. Retningslinjer for cykelparkering er oplistet nedenfor.

Tabel 2. Norm for cykelparkering

Cykelparkering – etablerede stativer og parkeringsareal	Zone 1	Zone 2	Overdækning
Åben-lav	4 pladser pr. 100 m <sup>2</sup> boligareal Plus 2 ladcykelpladser pr. 500 m <sup>2</sup> boligareal Cykel på egen grund	4 pladser pr. 100 m <sup>2</sup> boligareal Plus 2 ladcykelpladser pr. 500 m <sup>2</sup> boligareal Cykel på egen grund	Ingen krav
Tæt-lav	4 pladser pr. 100 m <sup>2</sup> boligareal Plus 2 ladcykelpladser pr. 500 m <sup>2</sup> boligareal Cykel på egen grund	4 pladser pr. 100 m <sup>2</sup> boligareal Plus 2 ladcykelpladser pr. 500 m <sup>2</sup> boligareal Cykel på egen grund	Ingen krav
Etageboliger (jævnfør byggerlovens definition)	4 pladser pr. 100 m <sup>2</sup> boligareal Plus 2 ladcykelpladser pr. 500 m <sup>2</sup> boligareal*	4 pladser pr. 100 m <sup>2</sup> boligareal Plus 2 ladcykelpladser pr. 500 m <sup>2</sup> boligareal*	50%
<b>Erhvervsbyggeri</b>			
Erhvervsbyggeri	0,5 pr. arbejdsplads	0,3 pr. arbejdsplads	50%
Kontor-, service-, fabriks- og værkstedsbygninger samt liberale erhverv (herunder lægehuse privatklinikker)	0,5 pr. arbejdsplads	0,3 pr. arbejdsplads	50%
Motionscentre og sportshaller	4 stativer pr. 100 m <sup>2</sup>	3 stativer pr. 100 m <sup>2</sup>	
Dagligvarebutikker	3 stativer pr. 100 m <sup>2</sup>	3 stativer pr. 100 m <sup>2</sup>	
Restauranter	5 pr. p.t. 10 siddepladser	5 pr. p.t. 10 siddepladser	
Hoteller og konferencecentre	Konkret vurdering	Konkret vurdering	
<b>Institutioner</b>			
Plejeboliger	8 stativer pr. 10 ansatte	8 stativer pr. 10 ansatte	
Bofællesskaber (institutioner)	Som boliger	Som boliger	
Vuggestuer / børnehaver	40 stativer pr. 100 normerede pladser 8 stativer pr. 10 arbejdspladser 1 plads til ladcykel / cykeltrailer pr. 10 normerede pladser	40 stativer pr. 100 normerede pladser 8 stativer pr. 10 arbejdspladser 1 plads til ladcykel / cykeltrailer pr. 10 normerede pladser	50 %
Folkeskoler og ungdomsklubber	80 stativer pr. 100 elever	80 stativer pr. 100 elever	50 %
Voksen- og videregående uddannelser	80 stativer pr. 100 studerende 8 stativer pr. 10 arbejdspladser	80 stativer pr. 100 studerende 8 stativer pr. 10 arbejdspladser	50 %

### Parkeringsnormen for Odense Havn

Følgende parkeringsnormer er gældende for byområdesområdet Odense Indre Havn:

- Der skal etableres cykelparkering i forbindelse med alt nyt byggeri - og i overensstemmelse med Kommuneplanens normer for cykelparkering i zone 1.

### Krav til indretning af cykelparkering

Ved indretningen af cykelparkeringspladser skal nedenstående retningslinjer iagttages:

- 50% af cykelparkeringspladserne skal være overdækkede og med god tilgængelighed for brugerne. I etagebebyggelser skal cykelparkering i udgangspunkt etableres i konstruktion, dog kan maksimalt 20 % af alle de overdækkede cykelparkeringspladser etableres som cykelskure eller lignende overdækning.
- Cykelparkering må ikke etableres i porte.
- Cykelparkering skal disponeres så der er tilstrækkelig plads mellem hver plads i stativet og til manøvrering bag pladserne.
- Cykelparkering skal placeres maksimalt 25 m fra indgangen til bebyggelsen. Dog kan cykelparkeringspladser i konstruktion placeres længere fra indgangen, såfremt der sikres en særlig god tilgængelighed til pladserne for brugerne.
- I områder hvor der ikke findes tilstrækkelig plads til at opfylde alle krav og normer for bil- og cykelparkering, vil cykelparkering prioriteres over bilparkering. Ligeledes vil antallet af cykelparkeringspladser prioriteres over kravet

om overdækning og kravet om arealkrævende cykelparkering.

### **Odense Kommunes Grønne parkeringsstrategi**

Med Grøn mobilitetsplan er det besluttet, at der skal udarbejdes en "Grøn parkeringsstrategi" og en strategi for cykelparkering i bymidten. Det er forventningen, at disse strategier vedtages i første halvår af 2026. Forvaltningen forventer, at der vil komme justeringer til sektorplan for parkering som følge af Grøn parkeringsstrategi.

### **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

### **Beslutning**

Orientering givet.

# Punkt 10: D-sag: Status på gartneriindsatsen

09.00.00-K08-3-22

## Sagsresumé

I denne sag får Klima- og Miljøudvalget en status på perioden for de første 5 måneder af 2025.

Perioden har båret præg af fortsatte tilsyn og opsporing af direkte udledninger, konkret sagsbehandling og meddelelse af tilladelser. Derudover er der afsluttet to rapporter i regi af processen med Miljøministeriets Departement, med henblik på et serviceeftersyn af reglerne for spildevandshåndtering i gartnerier.

Der er gennemført 11 tilsyn, givet 12 henstillinger, udstedt 7 påbud og indskærpelser (ingen forbud) og ikke indgivet nogen politianmeldelser. Det er den anden periode og dermed ca. et år, der ikke har været grundlag for politianmeldelser. Der er dog fortsat uafsluttede sager hos anklagemyndigheden, hvorfor der er berammet to retssager i løbet af den næste måned, hvor forvaltningen skal vidne.

### Nyeste vandanalyser

Som led i opsporingen af, hvor direkte udledninger oprinder, tages der flere gange årligt analyser af udvalgte vandløb. Det giver ligeledes et billede af, hvordan tilstanden af vandløbet og udviklingen af mængden af forskellige pesticider er i de pågældende vandløb.

De nyeste vandløbsmålinger tegner et positivt billede, idet der ikke findes pesticider i nævneværdig udstrækning. Det er første gang, sådanne resultater findes. I alle tidligere prøver er der fundet både pesticider kun godkendt til lukkede væksthuse, ulovlige pesticider samt pesticider godkendt til åbne væksthuse. Der er denne gang ikke fundet ulovlige midler eller midler kun godkendt til lukkede væksthuse.

Forvaltningen vurderer, at resultaterne kan tilskrives den konkrete gartneriindsats, hvor tilsyn og håndhævelse af lovgivningen har bidraget væsentligt til disse resultater, herunder fokus på afpropning af ulovlige direkte udledninger. Det opleves ligeledes, at gartnerne er blevet mere bevidste om lovlige og korrekte driftsforhold.

Det giver anledning til forsigtig optimisme. Det er dog årets første vandløbsprøver, og de er alene taget på to vandløbsstrækninger - Everrenden og Lumbyafløbet. Der tages flere vandløbsprøver i løbet af sommeren og det tidlige efterår, hvorefter der kan gives et mere fuldendt billede til sammenligning med tidligere år.

### Proces med Miljøministeriets Departement

Der har nu i et par år kørt en proces med Miljøministeriets Departement, hvor de deltagende parter har været Odense Kommune, Miljøstyrelsen, Dansk Gartneri samt Nordfyns Kommune. Processen har været faciliteret af departementet, og målet med processen har været at vurdere reglerne for spildevandshåndtering i gartnerierne, og om de kan lempes ved en mildere fortolkning af loven. Departementet har i den forbindelse udgivet en FAQ omhandlende væksthusegartnerier.

FAQ'en har ikke status som lovgivning, men de anses som vejledning til loven, og dermed myndighedsbehandles der i overensstemmelse med FAQ'en.

Efter udgivelsen af FAQ'en er der blevet nedsat arbejdsgrupper, der har arbejdet med udvalgte vandstrømme fra gartnerierne, for at blive klogere på, hvilke risici de udgør for miljøet.

### To rapporter

Teknologisk Institut har udarbejdet en rapport omhandlende "Undersøgelse af indholdet af miljøfarlige stoffer i vandstrømme i væksthuse". Hovedkonklusionen er, at pesticider afsættes på væksthuses indvendige side af glasset og vaskes ned, når væksthuset rengøres. Vaskevandet, der rammer jorden eller udledes til vandløb, udgør dermed en

risiko for grundvandet ved nedsivning gennem jorden og for vandløb ved udledning hertil.  
Kondensvand, der løber ned af glasset til jorden, udgør således ligeledes en risiko for grundvand og vandløb.

Den anden rapport er udarbejdet af Hortiadvise og handler om "Minimering af kondensvand i væksthuse" - rapporten er færdiggjort, men er ikke udgivet i endelig form endnu.

Her er det undersøgt, i hvilket omfang forskellige typer af væksthusekonstruktioner og planteproduktioner danner kondensvand, og om der er mulige tekniske løsninger, der kan bidrage til at minimere denne kondensvandsdannelse.

Rapporten konkluderer, at der i vinter/forårsperioden dannes kondensvand i forholdsvis store mængder, svarende til et gennemsnit på 12 m<sup>3</sup> pr. måned for væksthuse på 10.000 m<sup>2</sup>.

Udskiftning af glasset til andet materiale kan afhjælpe problemet.

Med de to rapporter er der tilvejebragt værdifuld viden, som fremover vil indgå i forvaltningens tilsyn og myndighedsbehandling af gartnerierne.

### **Det fortsatte arbejde**

Gartneriindsatsen bidrager konkret til opfyldelse af indsatser i Handleplan for Vandets Kredsløb, og understøtter Odense Kommunes mål om bedre forhold for vandløb og grundvand. For at kunne afværge potentielle fremtidige forureninger og risici for vandløb og grundvand, er det vigtigt, at indsatsen fortsætter sit fokus med opsporing af udledninger, håndhævelse af lovgivningen og tilsyn.

For at fastholde den positive udvikling, vurderes det nødvendigt, at det nuværende aktivitetsniveau fastholdes, og at indsatsen prioriteres i yderligere en årrække.

Lige som på landbrugsområdet og andre erhvervsvirksomheder, ses der et behov for at føre løbende tilsyn, så der sikres korrekte drifts- og produktionsforhold på gartnerierne i fremtiden.

## **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

## **Beslutning**

Orientering givet.

# Punkt 11: D-sag: Fællesmøde mellem Klima- og Miljøudvalget og forvaltningsudvalget

81.38.00-A00-3-24

## Sagsresumé

Klima- og Miljøudvalgsmødet indledes med et fællesmøde med forvaltningsudvalget fra Klima- og Miljøforvaltningen. De to udvalg mødtes første gang den 24. september 2024, hvor man drøftede en række strategiske og opgavemæssige kompleksiteter.

Forvaltningsudvalget fra Klima- og Miljøforvaltningen ønsker at drøfte 4 emner, der optager medarbejderne i forvaltningen. Medarbejderne oplever, at der er usikkerhed omkring arbejdspladsens fremtid, både ift. den kommende ændring af forvaltningsstrukturen på tværs af kommunen, samt ift. de mulige konsekvenser efter det kommende valg.

Hertil kommer usikkerhederne forbundet med forvaltningens økonomi, hvor bl.a. den kollektive trafik bekymrer medarbejderne, samt at en del stillinger er finansieret via anlægsmidler. Afslutningsvist skaber trafikministerens kommende lovgivning usikkerhed omkring den konkrete opgavevaretagelse.

1. Der er stort fokus på KMF i medierne, og ofte er tonen hård. Samtidigt er det valgår, hvor det politiske pres kan blive endnu større. Det kan være hårdt for medarbejderne – men hvordan opleves det som politiker?
2. Den ny forvaltningsstruktur skaber usikkerhed blandt medarbejderne. Hvordan opleves det fra politisk hold? Muligheder/udfordringer?
3. Forvaltningens finansiering skaber usikkerhed blandt medarbejderne. Hvordan oplever KMU modellen og hvordan forventer man den fremtidige finansiering vil se ud?
4. Trafikministerens udkast til ny lovgivning, som bl.a. påvirker Skibhusprojektet, skaber usikkerhed ift. den konkrete opgavevaretagelse i forvaltningen. Hvordan ser det ud for udvalget, både ift. fremtidige projekter og ift. den kommunale selvbestemmelse generelt?

## Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

## Beslutning

Orientering givet.

# Punkt 12: D-sag: Foretræde ved repræsentanter fra Digegruppen Nord- og Vest-diget ved Seden Strandby

01.24.08-P19-2-21

## Sagsresumé

Repræsentanter fra Digegruppen, Nord- og Vest-diget ved Seden Strandby vil give Klima- og Miljøudvalget deres perspektiver og input til afgørelsen vedr. Kystbeskyttelsesprojektet ved Seden Strandby.

Foretrædet skal ses i forlængelse af den proces, der har været frem til nu i forbindelse med projektet. På et borgermøde den 30. april 2025 blev de berørte borgere præsenteret for en linjeføring, der af forvaltningen er vurderet til at kunne opnå de nødvendige tilladelser for at kunne opføres.

På mødet gav 97% (73 ud af 75 stemmer) af de fremmødte stemmeberettigede udtryk for, at Odense Kommune ikke skulle arbejde videre med den præsenterede linjeføring.

I stedet gav borgerne udtryk for, at de så to mulige fremgangsmåder:

- Forvaltningen skal sammen med digegruppen udpege kritiske strækninger, hvor den præsenterede linjeføring er særligt uhensigtsmæssig og undersøge mulige tilpasninger. Odense Kommune bør i denne sammenhæng også undersøge muligheden for, at flere strækninger etableres som jorddiger. Hvis forvaltningen skal arbejde videre med en justeret linjeføring, må prisen på denne maksimalt overstige den beregnede pris på 26 mio. med 2 mio. kr.
- Projektet standses og genoptages formentlig ikke, medmindre der opstår nye muligheder.

Før og under borgermødet meddelte forvaltningen, at den pågældende beslutning ville blive sendt til en vejledende digital afstemning, hvor det ville være muligt, at stemme enten ”ja” eller ”nej” til et dige. Denne afstemning forløb fra den. 9. maj til den. 25. maj.

Resultatet bliver sendt til borgerne via e-post, så de har det onsdag 28. maj 2025.

Den videre proces for Kystbeskyttelsesprojektet besluttet i Klima- og Miljøudvalget den 17. juni 2025.

## Indstilling

Sagen fremsendes til orientering.

## Beslutning

Orientering givet.

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

00.22.00-A26-12-24

### **Sagsresumé**

Orientering om aktuelle sager.

### **Indstilling**

Sagen fremsendes til orientering.

### **Beslutning**

Orientering givet.