

Odense sætter den grønne mobilitet fri

Mobilitetsglæde skaber næste generations storby



FORSLAG TIL GRØN MOBILITETSPLAN FOR ODENSE KOMMUNE
TEAM URBAN CREATORS / FEBRUAR 2023

urban
creators

Gehl

IOE
RÅDGIVENDE INGENIØRER

INCENTIVE

INDHOLD

Sammenfatning 03

Mobilitetsglæde skaber næste generations storby

Kernefortælling 04

I Odense gør den grønne mobilitet 04

Mobilitetsglæde 08

Ny grøn prioritering og kombinationer 10

Principper og indsatser 14

Bystrategiske greb 14

Organisatoriske greb 20

En samlet grøn plan 24

Korup 26

Skibhus 28

Bymidten 30

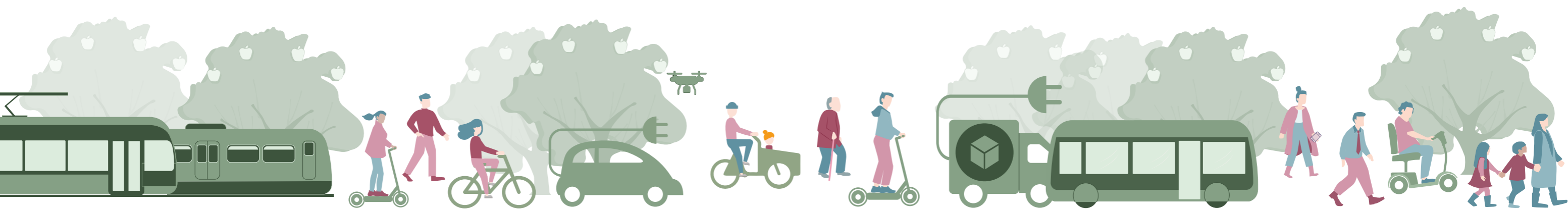
Højme 32

Reduktionssti og implementeringsplan 34

Effekter 34

Reduktionssti og delmål 38

Implementeringsplan 39



SAMMENFATNING

Mobilitetsglæde skaber næste generations storby

Vi har taget klimamålet seriøst og skabt en ambitiøs plan, der bringer jer i mål med velfungerende hverdagsmobilitet, der ændrer adfærd. Nu gror grøn mobilitet i Odense. Ved en samskabende proces vil I kunne slippe mobilitetsglæden fri med glade odenseanere, der nyder den grønne storby.

Nye fysiske greb

Det grønne gror i Odense alle steder - i forbindelserne, i bymidten, i byrummene og i knudepunkterne. Forbindelser prioriterer cykel, gang og kollektiv trafik, mens elbilen kan være med. Parkering er stærkt begrænset i terræn, hvormed asfalt kan blive til byrum. Det er blevet attraktivt at tilvælge de grønne og aktive transportmidler, da det både er hurtigt, sundt og oplevelsesrigt. Samtidig er der ikke så mange synlige fossildrevne biler i bybilledet, da det ikke længere kan betale sig tidsmæssigt og med parkering.

Kvartersplan med ny grøn prioritering

Samtidig er hastigheden på vejene reduceret markant - jo tættere på bymidten og bydelscentrene, jo lavere hastighed. Det giver plads til at byrum kan opblomstre og nye byrum kan give odenseanerne en grønnere by med plads til smil, hygge og nærvær. Den kollektive trafik har også fået et ordentligt boost, så den nu er blevet et attraktivt tilbud rundt i hele byen.

De lokale funktioner i bydelscentrene og ved knudepunkterne sikrer, at behovet for mobilitet er faldet, og fællesskaberne kan gro i kvartererne. Der byfortættes strategiske steder i byen, som kan styrke den grønne mobilitet og grobunden for større nærhed.

Odense står sammen

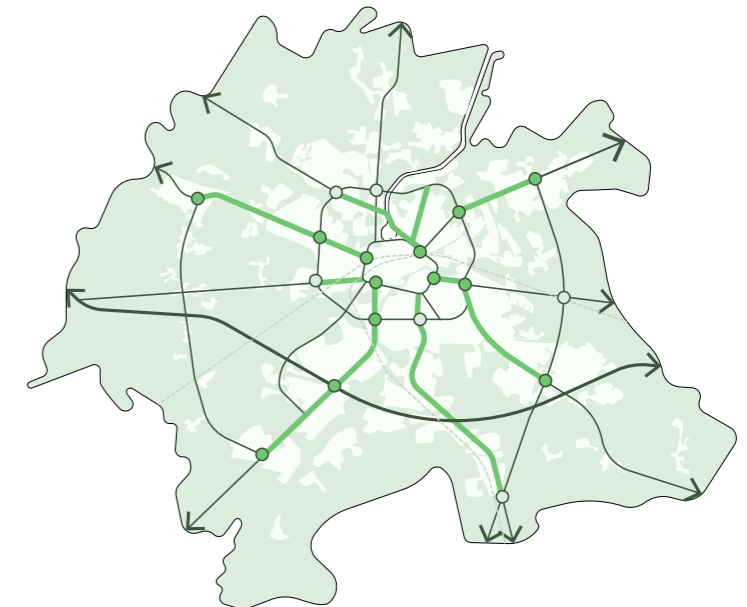
En demokratisk proces har inddraget alle i udformningen af den grønne mobilitet og hvert kvarter har sat sit lokale præg på hvordan klimamålet er nået. Det har skabt ejerskab og mobilitetsglæde.

Fokus på grøn mobilitetsglæde

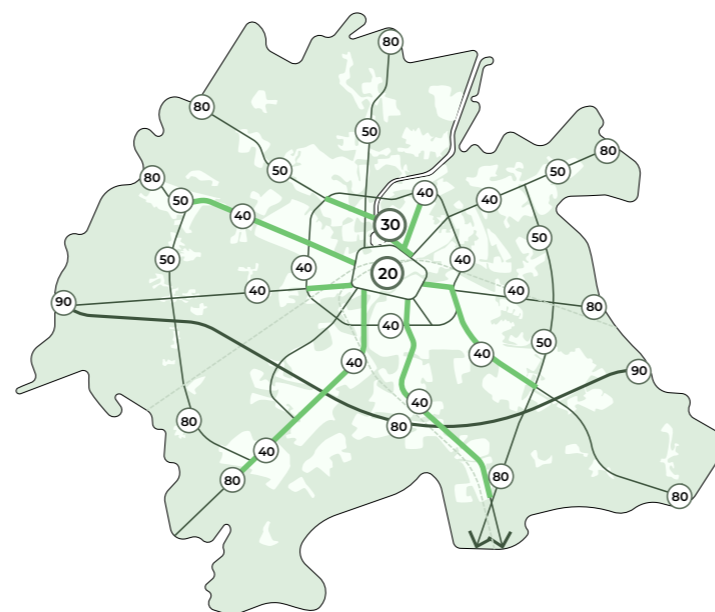
Alle sanser er bragt i spil i fremtidens grønne hverdagsmobilitet. Vinden i håret og duften af natur, smil og aktiv puls, naturlyde frem for bilernes støj - her kan vejret trækkes frit. Nu er vi sammen og nærværende - både på rejsen og i byrummet. Mobilitetsglæde kræver en ambitiøs tilgang, men hvor er det blevet godt.



Trafikøer



Grønne korridorer



Ned i fart



Mobilitetsglæde

Så tak for jeres fælles mod til forandring!

KERNEFORTÆLLING

I Odense gror den grønne mobilitet

I 2030 er den grønne mobilitet groet frem i Odense i en fælles evolution mellem borgere, natur og by.

I Odense vokser de største ambitioner

Odense er stærk. Den er skovens gamle, store egetræ, der strækker sig efter lyset, og langsomt er groet forbi de andre træers kroner.

Det er et udgangspunkt, der forpligter, som Odense har ambitioner om at bevare og udvikle. Med sit store rodnet af gode forbindelser, har Odense et solidt fundament.

Men der er behov for udvikling, og en grøn mobilitetsplan skal give træet ny næring til en bæredygtig fremtid med høje ambitioner, der bærer frugt.

Odense sætter mobilitetsglæden fri

Odense skal være generationernes grønne by for mennesker og med naturen. Sammen skaber vi en naturlig udvikling mod denne fremtid.

Det naturlige ligger i at sætte det grønne potentiale fri, ved at skabe et væv af forbindelser til mennesker i bevægelse og nye levesteder for natur og byens liv. Dette giver en stærk sammenhængskraft mellem byens kvarterer og mellem mennesker.

Det skaber også en by, hvor det bliver naturligt for flere at vælge den grønne mobilitet, fordi det giver en nem adgang til alle hverdagens gøremål og fordi det giver en god oplevelse – en glæde i hverdagen, det kalder vi mobilitetsglæde.

Et nyt hierarki skaber nye levesteder

Mange Odenseanere oplever allerede Odense som cykelby og en by, hvor den kollektive trafik har fået et løft med den nye letbane.

For at sætte det grønne potentiale fri, så kræver det et nyt hierarki i Odenses rodnet af forbindelser. Det er et nyt hierarki, som giver mulighed for at få livet og glæden til at spire. Her kan odenseanerne mærke og sanse byen – med nærvær, mening, kontakt og smil.

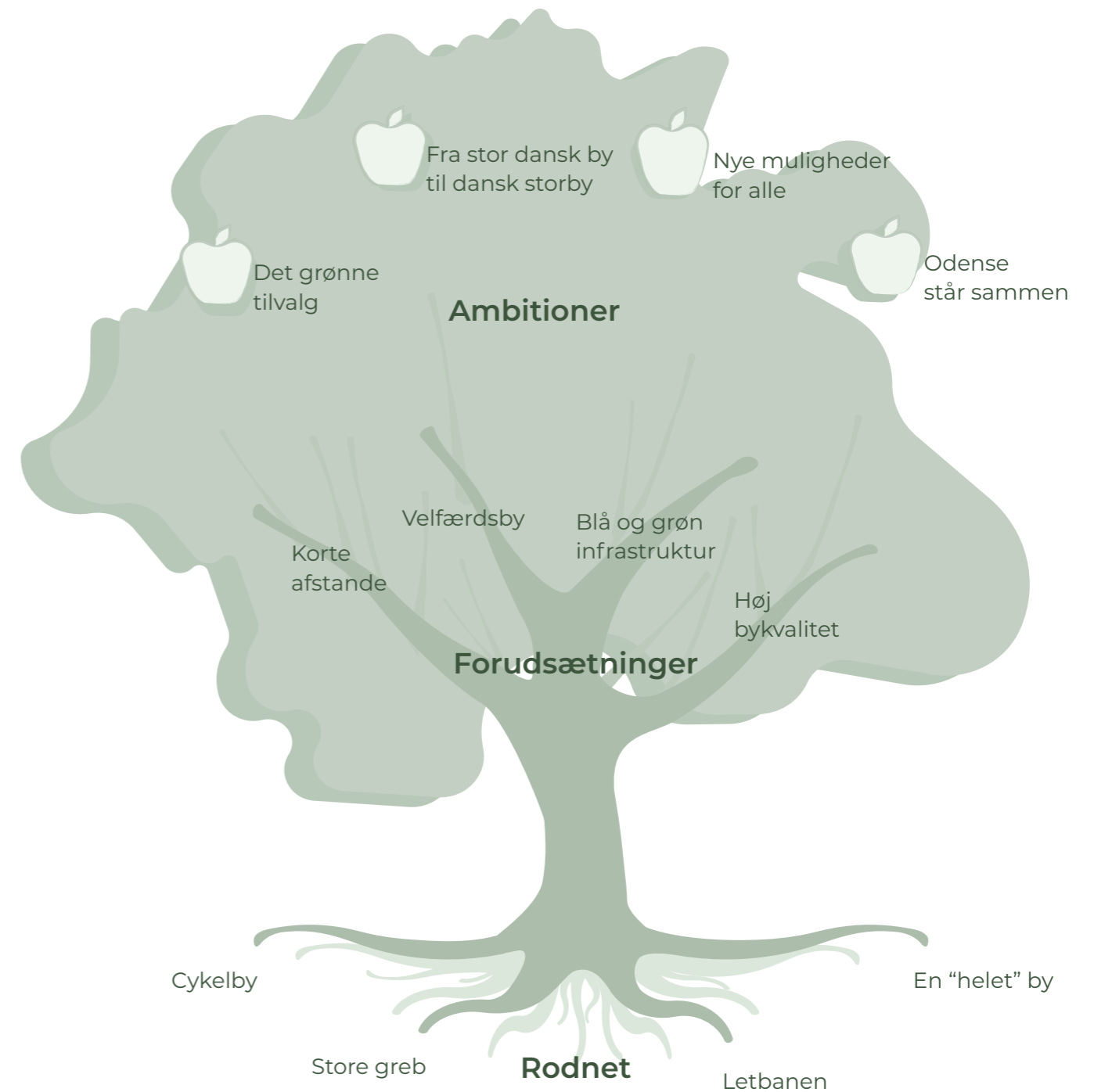
Det er også et nyt hierarki, hvor gaderum bliver til nye levesteder for mennesker i bevægelse, giver plads til byliv, dyr og planteliv til at gro.

Vi skaber en mobilitets-evolution sammen

Evolution betyder forandring. Det er en naturlig, konstant proces, der har fundet sted siden livet opstod på jorden, og som stadig sker lige nu. Evolution sikrer, at mennesker, dyr og natur har egenskaber til at tilpasse sig omgivelserne, og opnår en bæredygtig balance, som de kommende generationer kan arve og leve i.

Evolution handler om den konstante forandring, som har givet os den mangfoldighed, de sprog og de kulturer, vi kender i dag, og processen vil fortsætte med at udvikle vores klode, samfund og individer.

Co-evolution handler om at videreudvikle sammen – i partnerskaber med borgere, besøgende, virksomheder, uddannelsesinstitutioner mfl. - og med naturen.



Byens udfordringer

Til trods for at Odense står et spændende sted i dag og har forudsætningerne for at lykkes med at blive klimaneutral i 2030, så er der nogle kurver og vaner, der skal ændres markant. Foden skal slippe speederen og ramme pedalen eller sålen i stedet. Der skal skabes attraktive alternativer for at reducere bilafhængigheden og give den grønne mobilitet medvind.

For let at bruge bilen

Omkring 50 % af alle ture foretages i bil, hvilket bl.a. kan forklares ud fra, at det er et let valg. Af de korte ture under 4 km er hver tredje i bil. Der er lige så meget asfalt som boligareal i Odense, hvormed der er meget plads til biler i dag. Samtidig er tilgængeligheden til en parkeringsplads selv i centrum meget god, hvor op mod hver anden p-plads er ledig. Prismæssigt er det samtidig billigt at parkere og bruge bilen i Odense.

Elbiler er stadig i en spæd start

Elbilen er først ved at bide sig fast i bevidstheden hos bilejere og det tager tid for at omstille sig til en anden teknologi. Det kræver samtidig, at infrastrukturen til opladning er tilstrækkelig før odenseanerne skifter til elbil. Det kræver en strategisk prioritering at indrette Odense til elbiler i fremtiden og incitamenter for at opnå markant færre fossildrevne biler.

Fritidsture sker ofte i bil

Ca. 3 ud af 4 ture i Odense er ture til fritid og ærinder - hvilket også gælder bilture. Disse ture har ofte et mere spredt rejsemønster og sker mere spredt over hele dagen modsat pendlerture. Dog er langt flere ture til fritid og ærinder under 4 km, hvilket indikerer at disse ture har potentiale for en overflytning til aktiv mobilitet med cykel og gang.

En cykelby i modvind

Odense investerer i attraktiv cykelinfrastruktur og adfærdskampagner for at få børn på cyklen så tidligt som muligt. Men på trods af en stærk og vedvarende indsats inden for cykling, så ser Odense en stagnerende kurve på cykelfronten. Ud fra et landsgennemsnit er dette stadig et flot resultat, men der skal mere til for at få kurven i en mere grøn retning.

Kollektiv trafik har haft det hårdt

Den kollektive trafik i Odense har lidt under gravearbejdet til letbanen, hvor op mod hver anden passager er forsvundet. Dette skyldes især at serviceniveauet i perioden var forringet og bilen blev prismæssigt konkurrencedygtig med busserne. Samtidig har Covid-19 lokket mange ud af den kollektive trafik. Med letbanen og den grønne mobilitetsplan skal denne negative spiral vendes og det kræver et markant løft af serviceniveauet i den kollektive trafik - både nye letbane/BRT-linjer samt til det sammenbindende busnet i Odense. Et fynsk S-tog og R-net vil kunne understøtte en sammenhængen på Fyn.

Odense er en lav by

Man skal ikke langt fra bymidten før Odense flader ud og parcelhusene tager over i bybilledet. Dermed er koncentrationen af indbyggere og arbejdspladser dominerende i bymidten og enkelte bykvarterer som fx Vollsmose, Indre Skibhus og dele af Bolbro. Den lave bebyggelse giver ringe forudsætninger for at tilbyde en hyppig busbetjening, da kundegrundlaget er meget spredt.

Tilgængelighed for fodgængere - i hele byen

Ca. 80 % af ture under 2 km. foregår i Odense på gåben og næsten 95 % af gåturene er under 4 km. I bymidten er der skabt bedre plads til at være fodgænger i attraktive og bilfrie miljøer. Men kommer man et stykke væk fra bymidten er oplevelsen som fodgænger en anden - dette sker ofte tæt op ad biltrafikken med gener som støj, forurening og utryghed. De gode oplevelser og attraktive miljøer skal forlænges ud i byen og skabe grobund for mere aktiv mobilitet.

Varetransporten fylder meget

Varetransport udgør ca. 20 % af CO₂-udledningen i Odense og kan i dag flyde frit i byen. Det betyder at vare- og lastbiltrafik fylder meget i byen, som ofte kan opleves utrygt for gående og cyklister og er i konflikt med det rolige og attraktive bymiljø. I dag fylder for mange vare- og lastbiltrafik i Odense for meget og ved at samtænke logistikken i byens periferi med mindre grønne transportmidler vil varetransporten kunne reduceres og skabe et grønnere Odense.





Korte afstande

Inden for 5 km. af centrum bor ca. 150.000 odenseanere og findes ca. 80.000 arbejdspladser. 8 km. dækker langt størstedelen af Odense by. Foruden at have de korte afstande som et privilegium er Odense meget flad, hvilket gør byen ekstra attraktiv for cykling og gang. Odense har også et fokus på flere af dagligdagens funktioner inden for gå- og cykelafstand.

Grøn og blå bystruktur

Vand og natur udgør en vigtig del af Odenses identitet med fjorden og ådalene, som danner rammen for Odenses blå og grønne bystrukturer. By og natur gror side om side, som bidrager til attraktive omgivelser, hvor odenseanerne med glæde kan bevæge sig rundt i kommunen på cykel og til fods og nyde grønne trækroner i bybilledet, bugtende åløb og grønne landskaber.

Byens krone

Når odenseanerne i 2030 ser tilbage, så vil de opleve at deres hverdagsmobilitet i 2030 ikke kun er grønnere, men også er sundere og bidrager til et gladere hverdagsliv og en mere levevenlig by.

Odense står sammen

Den grønne forandring kommer ikke af sig selv og der er både brug for modige politiske beslutninger, markante investeringer og ikke mindst; at Odense står sammen på tværs af kommune, aktører, erhvervsliv og borgere. Odense Kommune kan ikke løfte opgaven alene. Der er brug for at Odense står sammen og løfter den grønne dagsorden med samarbejde og partnerskaber. Forandringer som denne kræver en grundig demokratisk proces, hvor alle tager ejerskab.

Nye muligheder for alle

Klimamålet på transportområdet giver også nye muligheder for både Odenses borgere og erhvervsliv. Nye grønne mobilitetsstilbud, nye grønne byrum og steder samt nye fællesskaber med bedre plads til det spontane møde og mere social interaktion.

Fra stor dansk by til dansk storby

Den grønne evolution af transportsektoren kan også være med til at styrke Odense i at gå fra en stor danske by til en dansk storby. Med etablering af letbanen har Odense taget det første skridt mod at løfte den kollektive transport til storby-niveau. Nu skal den kollektive transport i resten af kommunen også have en markant serviceforbedring.

Det grønne tilvalg

For at nå i mål med transportsektorens CO₂-reduktioner, vil det uundgåeligt vil skabe ændringer i både byen og odenseanernes hverdagsmobilitet. For at skabe opbakning til nye måder at transportere sig på, skal det grønne valg opleves som det letteste, hurtigste og billigste valg; som et velfungerende grønt tilvalg.

Byens stamme

Odense har sat retningen for en grønnere fremtid og rummer gode muligheder for at lykkes med at blive klimaneutral i 2030.

Velfærdsby

Odense er godt i gang med at fremtidssikre rammerne for et godt og trygt liv i byen for alle. Odense har særligt haft fokus på at skabe rammerne for både det gode børneliv såvel som det trygge ældrelev. Odense fokuserer på at styrke byens lokale fællesskaber og skoler samt at sikre høj trivsel på tværs af kommunen. Her spiller grøn mobilitet for alle og mobilitetsglæde også en stor rolle i at binde fællesskaberne og velfærden sammen.

Høj bykvalitet

De seneste mange år har Odense forvandlet byen med byudvikling af høj kvalitet. Der er et stort fokus på at udvikle byen i respekt for historien og med grønne byrum, opholdsrum og integreret belægning, der samlet giver byens borgere og brugere nye attraktive og levende oplevelser.

Byens rodnet

Odense har gennem mange år arbejdet ambitiøst med grøn mobilitet. Dette vidner Odenses ambitiøse investeringer og prioriteringer med særligt den stærke cykelindsats, etablering af letbane, Byens Bro og omdannelse af Thomas B. Thriges Gade.

Cykelby

Som cyklisternes by har Odense i mange år gået forrest og skabt rammerne for at det både er attraktivt og sjovt at cykle. Samtidig er Odense et internationalt fyrtårn som inspirerer andre til at fremme cykelkultur og -faciliteter. Odense er altid i den grønne førertrøje og styrker hele tiden rammerne for en attraktiv cykelkultur med både prioriteret infrastruktur og fokus på cykeladfærd fra barnsben.



Store greb

Odense har været modige med flere store greb til at fremme grøn mobilitet, herunder Byens Bro, letbanen og en bilfri bydel (Odeons Kvarter). Fælles for disse er at mobilitets-hierarkiet vendes på hovedet og samtidig er det arkitektoniske en forudsætning med smuk belægning fra facade til facade, hvilket understøtter den grønne mobilitets prioritering og sanselighed.



Letbanen

Letbanen binder byen sammen på en helt ny og attraktiv måde. Det er en fransk inspireret bybane, der er velintegreret i de forskellige bymiljøer. Den kører hyppigt og fri af biltrafik, hvor der er store rejsestrømme til bl.a. SDU, Nyt OUH, Rosengårdscentret og Idrætsbydel Bolbro samt flere af byens store knudepunkter. Samtidig har letbanen tiltrukket store investeringer i stationsnær byudvikling langs de mange stationer.



En "helet" by

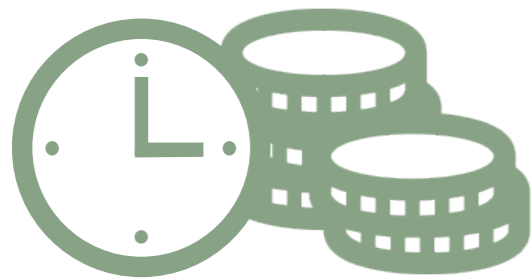
Den firesporede Thomas B. Thriges Gade skar med 25.000 biler i døgnet Odenses ældste bydel over i to. I dag er dette "ar" på byen helet og der er skabt en levende og smuk bydel i hjertet af Odense, som skaber stolthed. I dag står forvandlingen af Thomas B. Thriges Gade, frem som et af de mest ambitiøse og beundringsværdige byomdannelsesprojekter i Danmark. Denne omdannelse har dog også krævet modige politiske prioriteringer og vedholdenhed. Det er et politisk mod, vilje og vedholdenhed, der fortsat er brug for at komme i mål med klimamålet.



Mobilitetsglæde

Byd en grøn adfærd velkommen på en ny måde

For at Odense kan nå i mål med det ambitiøse klimamål indenfor transportsektoren, så kræver det både at eksisterende indsatser gives et nyt gear, men også helt nye indsatser - og fokus på hvilken glæde grøn mobilitet kan give til odenseanerne.



Tid og penge

Tid og penge danner en stor del af grundlaget for valget af transportformer. Ved at introducere indsatser, som rykker på disse to parametre, så er det muligt at byde en grøn adfærd velkommen. Der er brug for både at give eksisterende indsatser et nyt gear, men også at introducere helt nye indsatser.

Størst effekt med kombination af gulerod og stok

Forskningen peger på, at de mest effektive indsatser for grøn mobilitet skabes, når "gulerod"- og "stok"-indsatser kombineres. For at få størst effekt, kræver det derfor både fx flere busafgange og cykelstier. Men det kræver også restriktioner for biltrafikken, som gør det dyrere, mere langsommeligt og mere besværligt at tage bilen end i dag – særligt for de fossile bilture. Kort sagt, så er det ikke nok kun at igangsætte "gulerod"-indsatser, hvis Odense skal nå i mål med klimamålet på transportområdet.

Kombination af nyt gear og nye indsatser

Odense Kommune står på et stærkt fundament med historisk mange gode indsatser for at fremme grøn mobilitet. For at nå i mål med klimamålet er der dog brug for at eksisterende indsatser får et nyt gear med fx ambitiøse bydækkende hastighedsnedsættelser, styrkede knudepunkter og lokale bydelscentre. For at nå i mål på transportområdet, er der dog også brug for helt nye tiltag, som fx omveje for den fossile biltrafik med trafikøer, grønne korridorer og grøn zone i centrum.



Mobilitetsglæde

Tid og penge forklarer dog ikke alt, og sikrer ikke nødvendigvis at der skabes livskvalitet for odenseanerne i den grønne mobilitet. Med fokus på 'mobilitetsglæde' vil vi byde en ny adfærd velkommen ved at fokusere på, hvordan grøn mobilitet kan bidrage til mere glæde i hverdagen for odenseanerne. Med mobilitetsglæde vil vi skabe grobunden for en positiv fælles fortælling om den forandring, som Odense står overfor.

Grøn mobilitet forbinder os til mennesker og livet i byen

Litteraturen og forskningen peger på, at det er centralt for menneskets livsglæde at være forbundet til andre mennesker og livet i byen. Ved at flere transporterer sig aktivt på cykel og til fods og sammen i kollektiv transport og samkørsel, kan det bidrage til at skabe denne forbundethed.

Bykvalitet og grøn mobilitet går hånd i hånd

Forskning peger også på, at folk fx er villige til at gå længere, hvis vi går i attraktive omgivelser med høj bykvalitet. Indretningen af byen kan understøtte en grøn transportadfærd - og modsat påvirker vores transportadfærd den oplevede by positivt, når flere vælger at cykle, gå, tage kollektiv transport og elbil.



Det er centralt for menneskets livsglæde at være **forbundet** til andre mennesker og livet i byen.

(Charles Montgomery)

Folk er villige til at gå **70% længere** i attraktive omgivelser.

(Helge Hillnhütter)

Folk som bor på gader med kun lidt biltrafik har flere sociale interaktioner og fællesskaber på gaden, end folk som bor på gader med meget biltrafik.

(Donald Appleyard)

Hvad er grøn mobilitetsglæde i Odense?

Mobilitet og transport udgør en stor del af vores dagligdag både i forhold til vores tid, muligheder og pengepung. Mobilitetsglæde er de glæder, som vi oplever og knytter til vores mobilitet - både under selve vores rejser og som følge af vores rejser. Med grøn mobilitetsglæde er fokus på glæderne, som vi kan skabe ved at flere tager et grønt og bæredygtigt transportvalg.

Grøn mobilitetsglæde

Glæde under selve rejsen

Grøn mobilitet kan skabe mere glæde under selve odenseanernes rejser. Denne glæde kan fx være at bevæge sig igennem spændende bymiljøer, større nærvær med lavere hastigheder, mere social kontakt ved at vi transporterer os flere sammen, rum til samtale i støjfri bymiljøer og afslapning i grønne omgivelser.

Glæde som følge af rejsen

Grønnere mobilitet kan også skabe mere meningsfulde måder for odenseanerne at transportere sig på, hvor alle bidrager positivt til omgivelserne gennem selve måden at bevæge sig. Derudover kan grønnere rejser bidrage til en mere aktiv og sund hverdag, renere luft, mere plads i byen og budgettet til andre glæder.

Den gyldne balance sikrer mobilitetsglæde for alle

Mobilitetsglæde opstår, når mobiliteten er til for alle, så der ikke er for lidt og for dårlig mobilitet (mobilitetsfattigdom), men heller ikke for meget og for skadelig mobilitet (overdreven mobilitet). For selvom mange kan nikke til glæderne ved at køre og eje en privat (fossil) bil, så har denne transport også mange omkostninger både for den enkelte og for samfundet. Fx i form af luftforurening, trafikstøj, fysisk inaktivitet, pladsforbrug, barriereeffekter, trængsel og samt høje CO₂-udledninger. En del af disse omkostninger kan løses med elbiler. Den anden kan løses med færre km i bil og flere km med aktive transportformer som cykel og gang samt kollektiv trafik som bus, tog og samkørsel.

Ved at indrette pladsen til mobilitetsformerne i Odense med respekt for bæredygtighed og social retfærdighed, kan odenseanerne opnå en gyldne balance, hvor mobiliteten hverken er for meget eller for lidt og giver glæde til alle.

De grønne rejsers glæder

Grønne og sunde lunger

Grøn mobilitet kan både gøre os selv sundere ved at vi transporterer os mere aktivt og vores omgivelser sundere gennem mindsket luftforurening fra elektriske transportmidler.

Større sanselighed og nærvær

Lavere hastigheder, flere støjfri bymiljøer og flere træer og begrønning, giver plads til mere sanselighed og nærvær i byen og på vores rejser gennem byen.

Samvær og social kontakt

Når vi rejser flere sammen og følges ad på rejsen eller møder en bekendt til fods eller på cyklen, giver det os mulighed for at føle os forbundet til andre mennesker og livet i byen. Med flere støjfri bymiljøer skabes også grundlag for flere byrum, hvor der er rum til samtale og leg for alle aldre. Studier viser, at der er en sammenhæng mellem mængden af sociale interaktioner på en gade og mængden af biltrafik - jo mindre biltrafik, des flere sociale interaktioner, bekendtskaber og venner på gaden.

Handlekraft og selvstændighed

Studier viser, at pendlere som kommer frem ved egen kraft som på cykel eller til fods nyder turen mere end andre. Med aktive transportformer kan vi både få luft i håret og smil på læben. Men aktiv transport kan også give os mening ved at vi selvstændigt ved egen kraft kan bevæge os rundt i byen - unge som gamle.

Skabe mening

Ved at rejse grønnere og mere aktivt kan vi bidrage til at skabe mening gennem vores mobilitet - både lokalt ved at skabe mere attraktive bymiljøer, men også globalt ved at kunne handle på klimakrisen.

Grøn mobilitetsglæde giver...



Vind i håret og smil på læben, når vi cykler og går



Mere samvær og social kontakt, når vi følges ad og møder folk på gaden



Afslapning i grønne omgivelser - og højere puls, når vi bevæger os med egen kraft



Nærvær og sanselighed, når hastigheden på trafikken er lavere



Rum til samtale i støjfri bymiljøer, når der er færre biler på gaden



Mening for fællesskabet, når vi tager et grønt transportvalg

Nye grønne prioriteringer og kombinationer

Ambitiøse mål kræver en ny grøn prioritering

Odenses ambitiøse grønne mål kræver ny prioritering, hvor mobilitetshierarkiet vendes på hovedet, så gang, cykling og kollektiv trafik er det hurtigste og mest attraktive transportvalg. Dette kan opnås gennem en ny prioritering af Odenses veje, at det grønne valg bliver det nemme valg, at den grønne mobilitet får en forlomme samt en ny økonomisk prioritering.

Ny prioritering af vejnet med flere oplevelser

For at opnå en ny prioritering kræves det, at Odenses veje bliver indrettet på fodgænger, cykler og den kollektive trafiks præmisser. Dette betyder, at disse transportformer prioriteres ved at få mere plads og flere smutveje. Derudover kræver det at gaderne designes i øjenhøjde med flere oplevelsesrige gaderum, som inviterer til at cykle og gå i hele Odense. Her skabes mobilitetsglæden.

Det nemme grønne valg

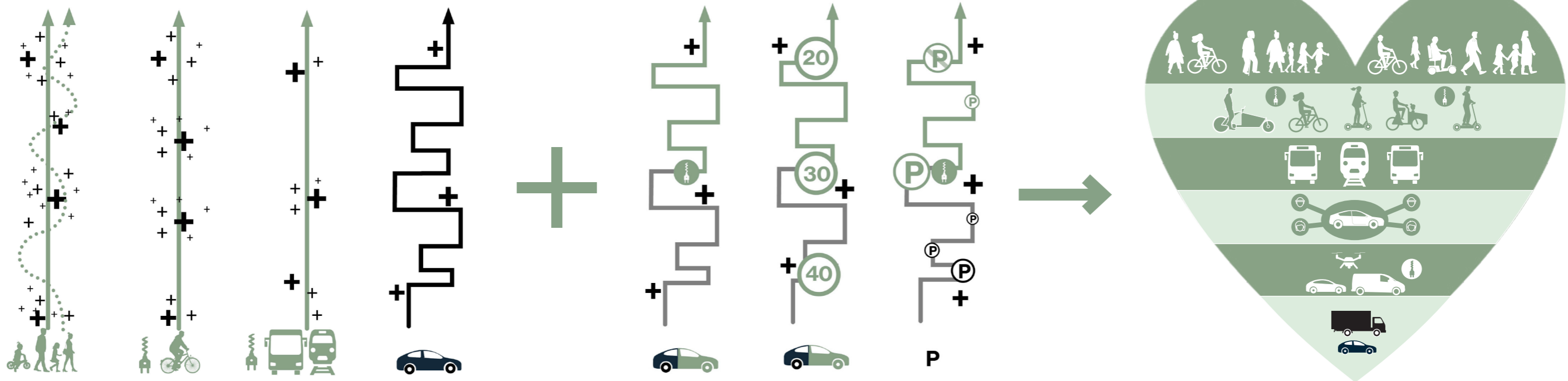
For at det grønne valg bliver det nemme valg, så kræver det også at byen indrettes, så bilen bliver langsommere og mere besværlig at tage end i dag - særligt de fossile bilture. Det skal stadig være muligt at vælge bilen, men det skal være mindre attraktivt end i dag. Dette kan fx opnås med ny cirkulering af biltrafikken, også kaldet trafikøer, så biltrafikken er mindst direkte.

En grøn forlomme

Det skal være mindre attraktivt at vælge at køre i en fossildrevet bil og mere attraktivt at købe og køre i elbiler i Odense. Dette kan nås gennem indretning af grønne forbindelser, som prioriterer adgang og plads til rugbrødsmotorer og elektriske motorer. Derudover kan bilparkering indrettes, så elbiler får en forlomme i forhold til pris og placering.

Ny økonomisk prioritering

En del af at vende mobilitetshierarkiet på hovedet, handler også om at prioritere økonomisk derefter. Dette betyder, at Odense bruger flest penge på infrastruktur til cykler, gående, kollektiv transport og færrest til biler, veje og vejudvidelser. For at leve op til dette, kræver det et stop for store vejudvidelser - især til fossile biler - og bruge midlerne på at skabe grøn mobilitetsglæde.



+ Oplevelser / flere sociale interaktioner

Ambitiøse mål kræver nye grønne kombinationer

Ambitiøse mål kræver grønne skift, både i form af at flere skal skifte over til grønnere transportformer samt etablering af gode knudepunkter, hvor det er let at skifte mellem transportformer og omlaste varer til både grønnere og mere pladseffektive transportformer.

Skift i kollektive knudepunkter

Knudepunkter for skift mellem de kollektive tilbud skal ske så sømløst som muligt. Det kræver at både fysikken for et let og overskueligt skift er på plads og at ventetiden er kort. Koordinerede tider og høj frekvens er her vigtige elementer. Samtidig skal ventefaciliteterne styrkes for at gøre det attraktivt at vente - og gerne med hverdagsfunktioner tæt på.



Skift fra sorte biler til cykel, gang og kollektiv trafik

Parkér og rejs skal udbredes i Odense, så de understøtter de grønne korridorer. Vigtige elementer her er ledig kapacitet og attraktiv pris både ift. kollektiv trafik og delecykel. Det kræver også gode parkeringsforhold for bil og cykel, kort ventetid på kollektiv trafik og trygge rammer. Letbanens P&R er et godt eksempel på hvordan en strategisk placering kan være.



Skift fra sorte biler til grønne biler

Knudepunkter for delebilsløsninger kræver at der er et tilstrækkeligt udbud af delebiler og at disse placeres strategisk ift. kombination mellem de grønne og sorte korridorer - og gerne så tæt på motorvejen som muligt for at køre mest muligt grønt i Odense. Dette kræver også gode ladefaciliteter for delebilerne. Her kunne dele-elcykler også tænkes ind.



Skift fra sort til grøn varetransport

Omlastning fra store lastbiler til mindre og grønne køretøjer sker tæt på motorvejen og de større indfaldsveje. Samtidig kan mere centrale logistik hubs anvendes til at omlaste til e-cargocykler, der klarer last-mile. Her kan også tænkes i pakkebokse i sammenhæng med fx P&R-anlæg. På den måde frigøres plads i byerne til grønt byliv og oplevelser frem for store varebiler, som også gør det mere utrygt at færdes i byen.



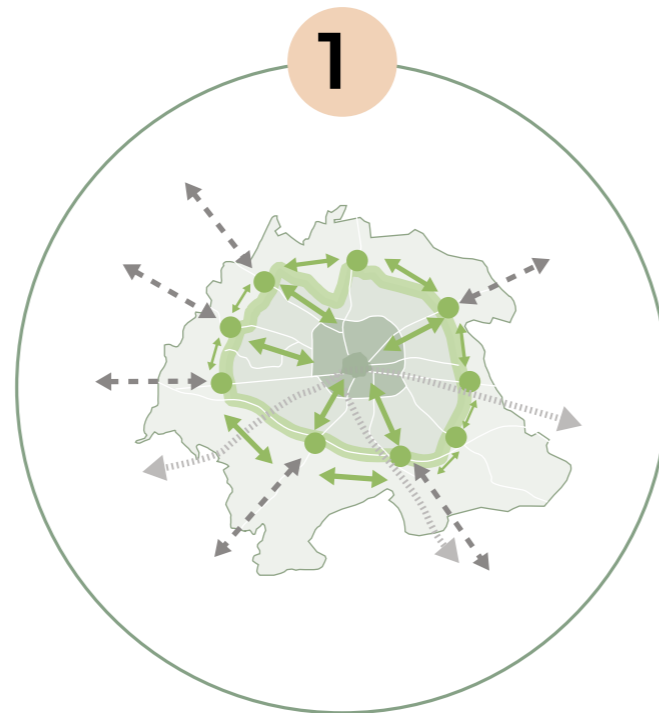
Sådan sætter vi den grønne mobilitet fri

Odenses ambitiøse klimamål for 2030 realiseres ved at kombinere tre bystrategiske principper og to organisatoriske principper. Tilsammen bidrager de fem strategiske principper til at gøre det grønne valg attraktivt i forhold til tid, penge og glæde.

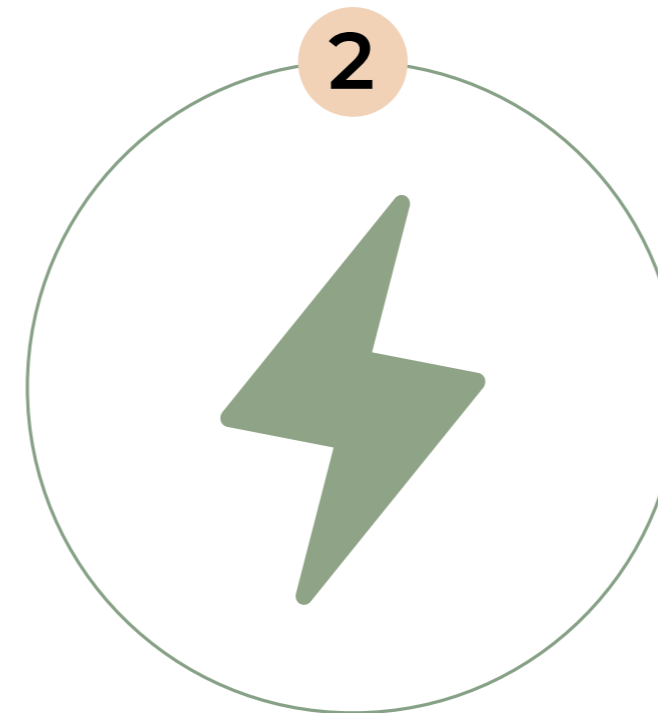
En grøn plan

3 Bystrategiske principper

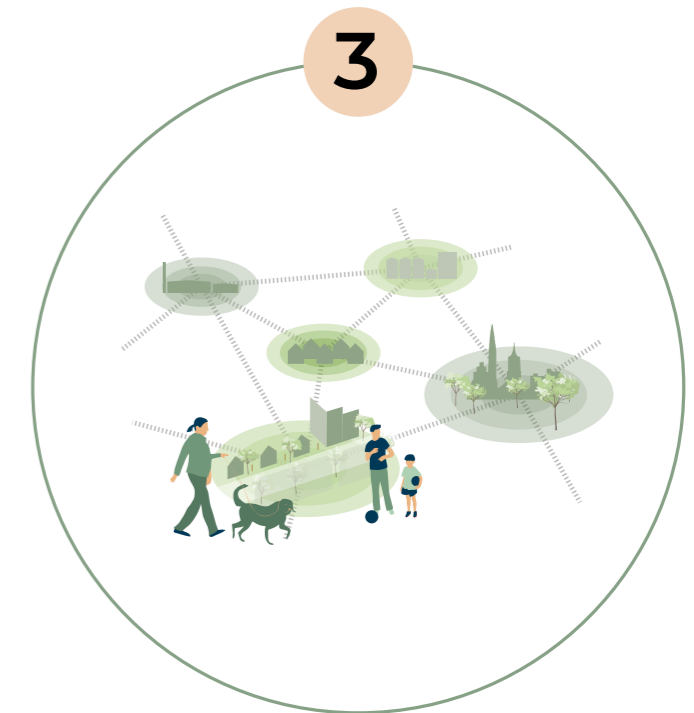
De bystrategiske principper danner grundlag for fysiske forandringer i byen, som sikrer de store skridt mod de nødvendige CO₂-reduktioner.



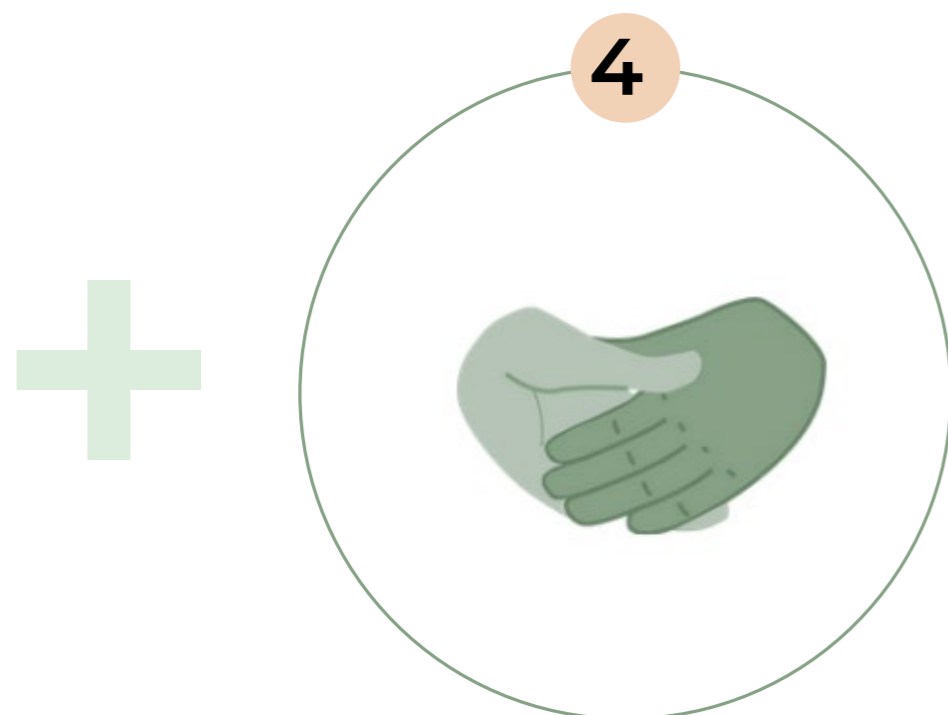
Grøn i alle dimensioner-



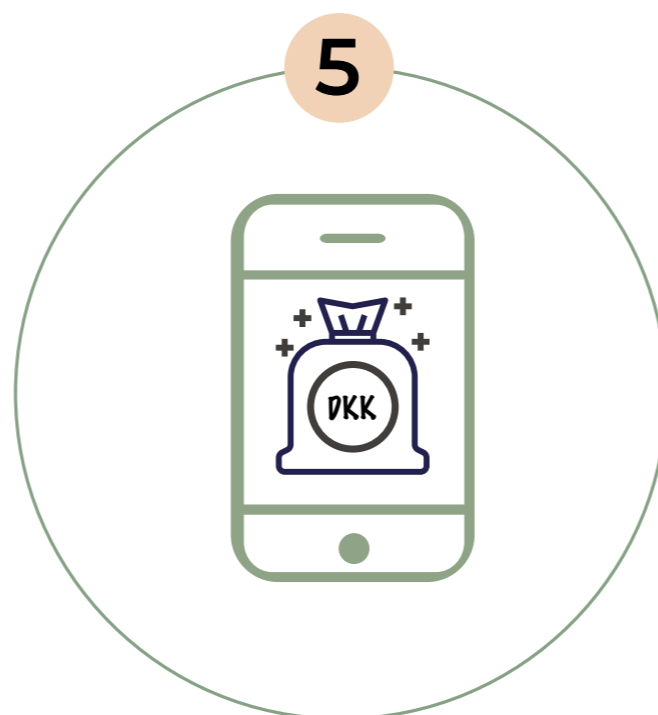
Grøn strøm til transporten-



Kvartersplanen skaber nærhed



Odense står sammen om de grønne valg



Grønne incitamenter for alle

Alle med på rejsen

2 Organisatoriske principper

De to organisatoriske principper katalyserer og forankrer indsatserne med lokale initiativer, der udvikles og prioriteres i fællesskab samt med personlige grønne incitamenter for alle.

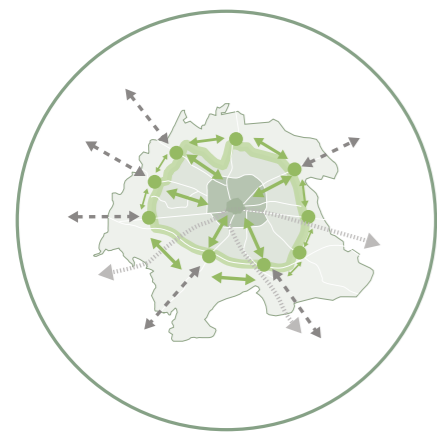
Bystrategisk princip

1. Grøn i alle dimensioner

I hele Odense er alle aspekter af det grønne i centrum.

At bevæge sig med de grønne mobilitetsformer er det letteste, billigste og mest oplevelsesrige. Gader og byrum i hele Odense skaber plads til både fremkommelighed, bynatur og nye urbane oplevelser.

De grønne greb udgør den base, som byen udvikler sig fra. Ved at styrke den grønne tilgang i alle dimensioner af byens udvikling kommer investeringerne i mobilitetsløsningerne til at give merværdi socialt, klimatisk og økonomisk og sundhedsmæssigt både lokalt og for hele Odense.



Mobilitetsglæde



Mere grønt i byen inviterer folk udenfor og giver unikke sanseoplevelser.



Flere mennesker som vælger at bevæge og opholde sig i byens rum understøtter mødet mellem mennesker.



Et netværk af attraktive gader og byrum som inviterer til fysisk aktivitet - at gå, cykle, løbe og lege.



Trygge og grønne byrum med oplevelser for alle aldre.



Grønne og rolige omgivelser med mindre trafikstøj og renere luft.



Mere beplantning og grønne lommer understøtter byens biodiversitet - flora og fauna - og medvirker til at håndtere regnvand.

Tre strategiske greb der sikrer grønt i alle dimensioner

Grønne forbindelser



Odense forbindes af og med de grønne tiltag. Grønne herlighedsværdier byder bæredygtig mobilitet velkommen via grønne korridorer, gaderum og stiforbindelser, og gør byen mere attraktiv for beboere og besøgende.

Grønne indsatser:

Grønne korridorer

Hver anden indfaldsvej ind mod centrum omdannes til grønne korridorer for grøn mobilitet, dvs. gang, cykler, kollektiv trafik, elbiler, elcykler og andre el-drevne køretøjer. Dette sker med en trinvis implementering. Beboere og varelevering bliver undtaget i starten.

Grønne lokalveje

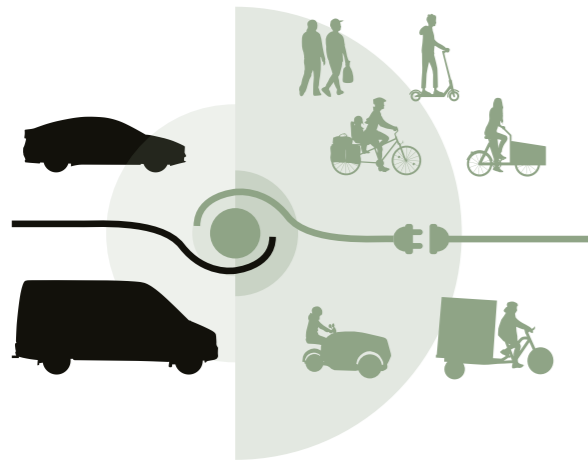
Lokalveje og bolig-gader udformes som lege- og opholdsgader med meget lav hastighed samt med grønne og rekreative opholdsarealer. Der skabes plads til synlige grønne løsninger til klimatilpasning som inviterer til ophold og fællesaktiviteter.

Grønne handeleggader

Trafikal fredeliggørelse af handeleggader. Gaderne omdannes til blandet kørsel for cykler og busser med lav hastighed og ærindekørsel tilladt for personer i elbil.

Handeleggaderne indrettes som byrum med brede fortove, samt beplantning der skaber gode opholdsmiljøer og forbedrer mikroklimaet. Der gives plads til handelslivets udstillinger, events og aktiviteter og god tilgængelighed for grøn mobilitet - herunder god plads til cykelparkering, gode forbindelser for gående til kollektiv trafik, stoppesteder, hvor det er attraktivt at vente m.m. Det er stadig muligt at parkere i bil men afstanden til parkering kan være øget - dog vil det forbedrede bymiljø medvirke til at den længere gangafstand opleves kortere end den reelt er, da der er flere positive oplevelser på vejen.

Grønne knudepunkter



Odense byder alle velkommen med centrale knudepunkter, hvor både personer og varer skifter til grøn mobilitet. Knudepunkterne er samtidig omdrejningspunktet for det lokale liv og giver rum til fællesskaber og foreningsliv, handel, offentlig service samt f.eks. digital infrastruktur der understøtter hjemmearbejde og lokal vareudbringning.

Grønne indsatser:

Knudepunkter i forstæderne

Eksisterende bydelscentre (f.eks. ved handel, kultur eller skoler/institutioner) kombineres med knudepunkter for kollektiv transport og Park&Ride anlæg. Her er det let at skifte fra bil til kollektiv trafik eller til et udbud af deleservices og delefunktioner. Skiftet motiveres af de grønne korridors begrænsede adgang og den reducerede parkering i bymidten. Eksisterende terrænparkering optimeres vha. dobbeltudnyttelse. Der etableres kun et begrænset antal nye parkeringspladser ved byfortætning.

Knudepunkter i bykvarter

I bykvartererne som omkranser bymidten etableres mindre lokale knudepunkter og mødesteder med fokus på at understøtte hverdagslivet og handelslivet. Knudepunkterne placeres i forbindelse med centrale busstoppesteder og har især fokus på skiftet mellem kollektiv trafik og cykel/gang. Fremkommelighed og byrums-kvalitet omkring knudepunktet opgraderes. Eksisterende terrænparkering reduceres. Ingen nye parkeringspladser ved byfortætning.

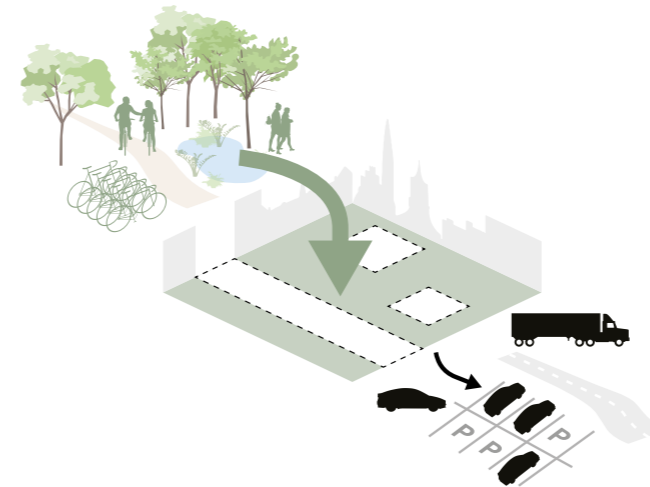
Knudepunkter i kanten af bymidten

Byknudepunkter i kanten af bymidten har fokus på skiftet mellem bil og kollektiv trafik og cykel/gang. Byrum omkring knudepunkterne gøres grønnere og indrettes til ophold. Eksisterende terrænparkering til biler reduceres. Ingen nye parkeringspladser ved byfortætning mv. pga. bymidtens stationsnærhed, gode fremkommelighed og høj frekvens med kollektiv trafik, samt fokus på mobilitetsglæde.

Knudepunkter i erhvervsområder

Erhvervsområdernes knudepunkter kombinerer kollektiv trafikbetjening, Park&Ride, samkørsel, last-mile løsninger med deleservices og grøn (city)-logistik. Fælles offentlig parkering etableres i samarbejde mellem virksomheder. Knudepunktet er dynamoen for byudvikling med andre typer funktioner, således at parkering kan dobbeltudnyttes. Der skabes bedre forbindelser for folk som går og cykler langs centrale veje samt til/fra knudepunktet, busstoppesteder, samt lommeparker og mødesteder for arbejdspladserne i området.

Mere plads til grønt



Grønne indsatser:

Omdannelse af bilparkering til grønne byrum

Størstedelen af de offentlige parkeringspladser på terræn i bymidten omdannes til grønne byrum. Omdannelsen vil have fokus på klimatilpasning og kan f.eks. skabe nye muligheder for udeservering, fællesaktivitet, leg m.m.

Således vil den grønnere by medvirke til at forbedre byens mikroklima og biodiversitet, håndtere regnvand, og skabe øget mobilitetsglæde for dem der færdes igennem byen. Den samme type omdannelse iværksættes af de offentlige terrænparkeringspladser i den udvidede bymidte, og den sammenhængende by - dog i en lavere grad.

Overalt i Odense frigør skiftet fra fossile transportformer til grøn mobilitet store arealer. Der kommer således både mere plads til bæredygtige mobilitetsformer og til et grønnere bylandskab.

Beplantning indsnævrer veje

Når antallet af rejser i bil reduceres vil ca. 1/5 af byens vejareal blive omdannet med begrønning, træer eller andre grønne byrumsforbedringer, der også er med til at håndtere overfladevand.

Eksempel på transformation af bymidten; Playspots i Odense

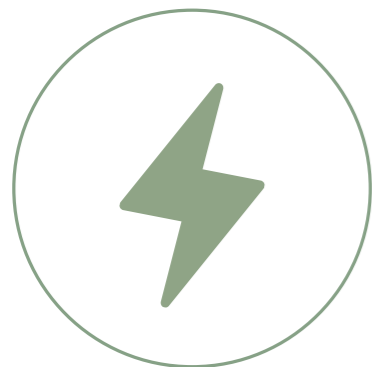
Odenses Playspot-strategi er et eksempel på omdannelse af byens centrale arealer til nye anvendelser. Projektet skal gøre det til en sjov oplevelse at være barn og voksen i bymidten. Initiativer med nye installationer som er legende og byder op til aktivitet, skal medvirke til at byen opleves som mere levende og legende. Derudover supplerer de det eksisterende by-, handels- og kulturliv med nye aktiviteter for flere brugere. Playspots'ene kan være mobile, permanente eller midlertidige, men de er altid af høj kvalitet og tilføjer pladserne "noget ekstra".

Bystrategisk princip

2. Grøn strøm til transporten

Odense går all-in på elektrificering og sætter strøm til al mobilitet - fra letbanen og busser, der kører på grøn strøm, til varelevering og elektrisk mikromobilitet såsom elcykler, el-løbehjul og el-ladcykler.

Overgangen handler ikke om at erstatte biler med elbiler 1:1, men om fundamentalt at ændre, hvordan personer og varer kommer rundt i Odense og udnytte det fulde potentiale i el-drevet mikromobilitet og ITS.



Mobilitetsglæde



Komfortabelt at bruge elcykler og anden grøn mobilitet og dynamiske veje reagerer på hverdagslivets behov.



Delemobilitet styrker lokale fællesskaber og samarbejder.



Sundere omgivelser med renere luft. Dynamiske veje kan at reducere adgang for fossil trafik ved for høj forurening i spidsbelastninger.



Mindre køretøjer i byen, der kører langsommere, betyder større trafikikkerhed.



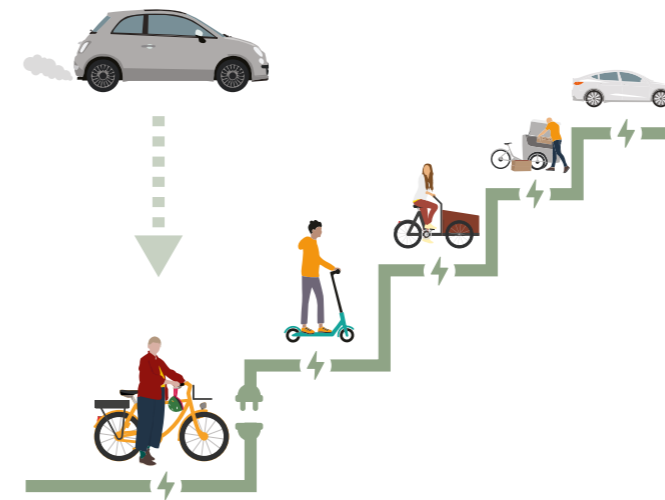
El-mobilitet er lydsvag og den lave fart reducerer trafikstøjen.



Plads til mere grønt og test af bæredygtige indsatser.

Tre strategiske greb der giver grøn strøm til transporten

“E-mobilitets trappen” styrer tilgangen



Grønne indsatser:

Elcykler til hele rejsen

Ambitiøst bydækkende og opsøgende tilbud om (næsten) gratis elcykel og el-ladcykel til odenseanerne. Indsatsen har til formål at få så mange som muligt til at vælge elcyklen til, hvilket ellers kan være en økonomisk barriere. For at opnå størst effekt målrettes tiltaget husstande med bil, som har over 5 km til arbejde.

Derudover målrettes tiltaget husstande, der oplever ændring i hverdagen; flytning, børn, nyt arbejde/studie m.m., Studier viser, at det er her at folk mest åbne for at skifte transportmiddel. Odense Kommune kan trække på sine tidligere erfaringer med udlån af elcykler, men dette tilbud udrulles i en større skala. Bedste organisatoriske set-up skal afdækkes i den videre proces.

Udfasning af fossile biler giver alle mulighed for at gentænke deres behov og hvilke løsninger, der passer til deres hverdag. Der er mange trin på e-mobilitets trappen, der bør overvejes, før elbilen vælges. Første trin på trappen er el-cyklen, som derfor skal promoveres massivt. E-mobilitets trappen er en tilgang som gennemsyrrer hele den trafikale og økonomiske prioritering i byen.

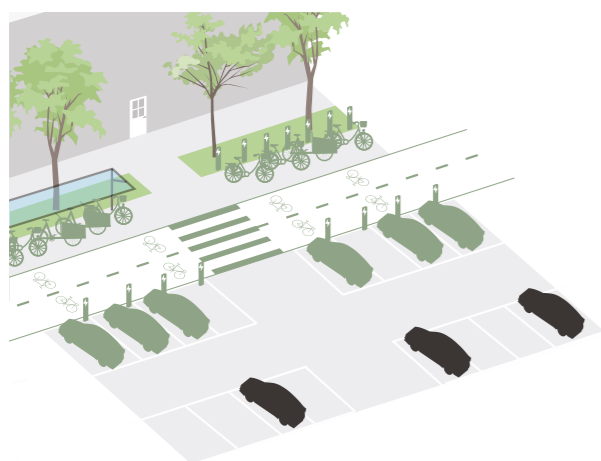
Dele-mobilitet til last-mile

Dele-mobilitet som el-løbehjul, cykler og elcykler integreres i den samlede kollektive trafik i samarbejde med Fynbus/letbanen og mikromobilitets-udbydere. Integrationen med den kollektive trafik sker med særligt fokus på last-mile, lette skift, fælles betalingssystem og visuel identitet.

Kommunen går forrest

Odense Kommune går all in på at elektrificere egen flåde af biler, lastbiler, varevogne og cykler i tråd med e-mobilitets trappen. Dette inkluderer også et perspektiv med selvkørende el-minibusser til betjening af yderområder for dem, som ikke kan benytte elcykler eller ikke har adgang til elbil/letbane.

Byen indrettes til grøn e-mobilitet



Der skabes optimale forhold for elcykler og el-ladcykler, og der gives en forlomme til elbiler i de grønne korridorer og ved parkering. For at komme i mål gives der høj prioritet til udrulning af ladeinfrastruktur til alle typer af e-mobilitet. Som en naturlig del af processen etableres der samarbejder for udvikling og forsøg med e-dreven citylogistik.

Grønne indsatser:

Grøn citylogistik

Grøn citylogistik udrulles med e-cargobikes/ andre små eldrevne køretøjer som hovedkomponent, via etablering af perifere og mere centrale hubs for omlastning til mindre og grønnere transportmidler. Dermed vil citylogistik i Odense baseres på en mere effektiv og miljøvenlig udnyttelse af køretøjer og en langt større grad af mikromobilitet til last mile service.

Elbilen får en forlomme: Adgang

I den grønne zone i centrum, er der primært adgang for elbiler (gælder også de grønne korridorer, se under "Grønne forbindelser". Den grønne zone etableres trinvist og vil i den første periode være undtagen beboere og varelevering i bestemte tidsrum med trinvis indsnævring af dette tidsrum.

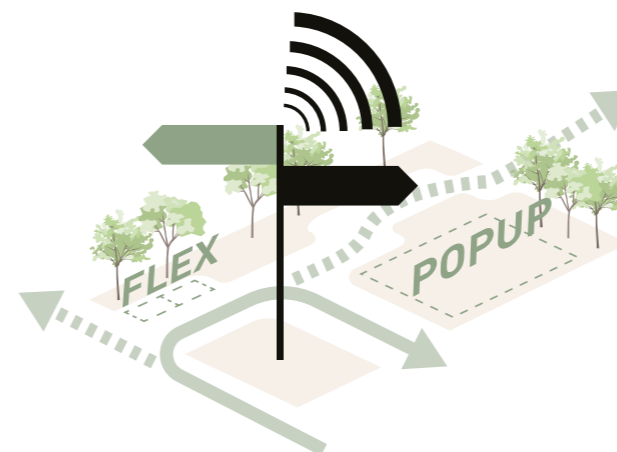
Elbilen får en forlomme: Parkering

Nemmere og billigere adgang til parkering for elbiler sammenlignet med fossile biler. Odense går forrest med udrulning af bydækkende ladestandardnet i høj kvalitet til elbiler, herunder hurtigludere. Der sikres også nem opladning af elcykler og anden eldreven mikromobilitet. Ladestandarder etableres med respekt for bymiljø og så de ikke forringer tilgængelighed, for dem som går og cykler.

Solceller integreret i infrastrukturen

Hvor det er æstetisk og økonomisk muligt at integrere grøn elproduktion i infrastrukturen indtænkes mulighederne for dette. Det kan både være på p-pladser, ladestationer, cykelstier og mobilitetshub, som understøtter fortællingen om det grønne valg og lokal grøn opladning.

Dynamiske grønne gader og byrum



Der sættes strøm til Odenses gadenet, for at skabe mulighed for at byen kan ændre sig efter skiftende behov og døgnet, ugens og årtidernes gang.

Grønne indsatser:

Dynamiske byrum og gader (pladser og/eller handelsgader)

Bilparkering og/eller gennemkørende biltrafik reduceres i bestemte tidsrum. Det kunne eksempelvis være bestemte tidspunkter på året, måneden, ugedag eller døgnet ved f.eks. kulturdage, markedsdage, "bilfri søndage", omkring skoler og andre uddannelsesinstitutioner - eller f.eks. når luftforureningen er for høj.

Med denne indsats skabes ekstra plads til byliv, udeservering, boder, leg og sociale aktiviteter. Denne indsats kan kombineres med en trinvis implementering af forskellige tiltag og/eller bruges som startskuddet for nye trafikale tiltag og forankre tiltag lokalt. Bør tænkes organisatorisk på tværs af forvaltninger, mobilitetsaktører, handels-, fritids- og foreningsliv.

Dynamisk bilparkering og p-henvisninger

Dynamiske p-henvisning og p-regulering, som er behovsstyret (ud fra efterspørgsel og udbud) f.eks. med fleksible og dobbeltudnyttede parkeringspladser som varierer i p-afgift. Dynamiske p-henvisninger skal gøre det overskueligt, hvor man kan finde bilparkering.

Dynamiske grønne bølger for cykler

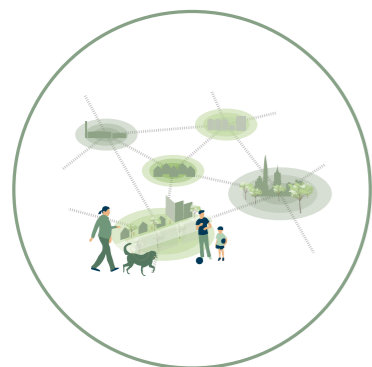
Grønne bølger på centrale indfaldsveje og andre gader i den tætte by sættes som udgangspunkt til 20 km/t i timen i dagtimerne som led i at fremme cykeltrafik og få bilernes hastighed ned. Intelligente sensorer sikrer forlænget grøntid for busser.

Bystrategisk princip

3. Kvartersplanen skaber nærhed

Alt findes indenfor et kvarter - uanset hvor du skal hen. 15-minutters byen tilvejebringes i de lokale kvarterer via et finmasket netværk for folk som går eller cykler, og ved at prioritere og arbejde for at bevare lokale funktioner såsom skoler og butikker.

Bykvarterer og hoveddestinationer forbindes via et sammenhængende netværk af grønne korridorer med prioritet for cykler og kollektiv trafik. De større byer og transport-hubs på Fyn er kun et kvarter væk med tog eller regionale busser.



Mobilitetsglæde



God adgang til lokale services og mobilitetsløsninger, som gør det let at leve bæredygtigt.



Byudvikling tager udgangspunkt i de lokale fællesskaber og -styrker. Oplevelse af større lighed i adgang til service, handel og arbejdspladser på tværs af hele Fyn.



Flere ture til fods og på cykel giver et sundere og længere liv.



Blandede funktioner, lavere fart og flere som færdes til fods og på cykel i byen hele døgnet giver øget følelse af tryghed og trafiksikkerhed.



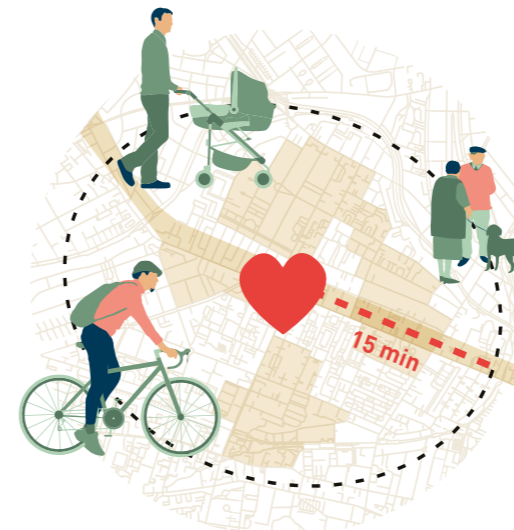
Lavere fart skaber rolige bymiljøer og begrænset trafikstøj og forbedrer derfor byens generelle lyd-niveau.



Trafikøer og lukning af veje for gennemkørsel frigør asfalterealer som kan skabe nye grønne oplevelser i byen.

Tre strategiske greb der skaber nærhed

Kvarteret styrkes



Grønne indsatser:

Trafikøer

En trafikø er et byområde, der lukkes af for gennemkørende biltrafik, til gengæld åbnes op for det lokale byliv, grønnere gaderum og plads til fodgængere og cyklister. Færdsel i bil mellem øerne sker via det overordnede vejnet, og det er således ikke muligt at køre hele vejen igennem en ø i bil eller køre fra en ø til den næste. Samlet set bidrager trafikøer til at ændre konkurrenceforholdet til fordel for cykel, gang og kollektiv trafik, men ved stadig at give tilgængelighed i bil.

Ned i fart i bymidte, på lokalveje og handlegader

Hastighedsbegrænsning for bymidten på 20 km/t. Lokalveje udformes som lege- og opholdsgader med 20 km/t og også handlegader udformes til 20 km/t. Dette vil skabe et mere attraktivt bylandskab, hvor det er mere sikkert, stille og behageligt at færdes til fods og på cykel.

Hverdagslivet i de enkelte kvarterer – på et kvarter. Gaderummene indrettes som byrum, hvor bevægelse og ophold understøttes ligeværdigt for at sikre trygge, tilgængelige og levende bykvarterer, hvor gaden er byens puls og fællesrum. Hastigheden sænkes, eksisterende byfunktioner styrkes og fortættes. Grønne lokalveje og grønne handlegader kendetegner alle kvarterer.

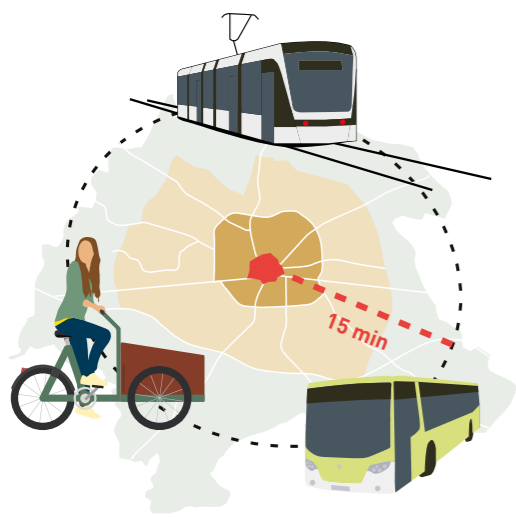
Sammenhængende netværk til dem som går og cykler

Udbygning af fortove og cykelstier så de kobles bedre sammen og udgør et sammenhængende netværk. Krydsninger af veje placeres i de direkte færdselslinjer. Fortove og cykelstier forbindes direkte til indgange, cykelstativer, busstoppesteder og parkeringspladserne - på en måde så det er trygt og let at færdes grønt fra A til B.

Styrke byfunktioner og strategisk byfortætning

Lokale bycentre i fokus ift. byudvikling. Offentlig service, institutioner og kulturelle funktioner bruges aktivt som drivkraft for lokal byudvikling. Arealer som frigøres via omdisponering af trafik og parkering indgår i en samlet plan for den lokale byudvikling - begrønning/natur, fortætning og aktive byrum.

Kommunen rundt



Grønne indsatser:

Ned i fart på indfaldsveje og ringveje

Indfaldsveje og ringveje fra 80-50 km/t til 60-40 km/t. Dette vil øge konkurrencedygtighed for kollektiv trafik og elcykel sammenlignet med bil.

Højklasset kollektiv trafik binder kvarterer sammen

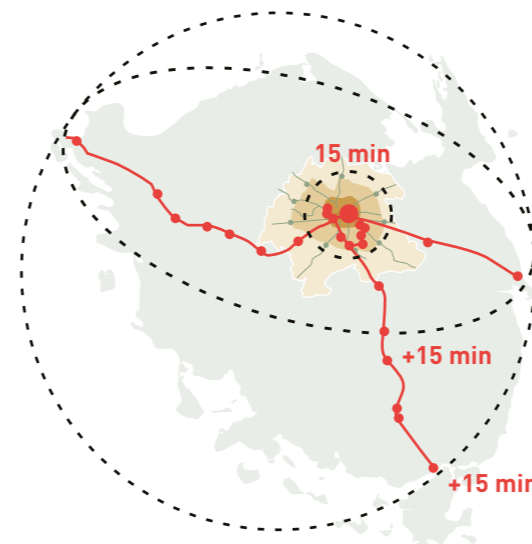
Bynettet styrkes markant og alle relevante korridorer vil som minimum tilbyde kvartersdrift - dvs. en bus hvert 15. minut i dagtimer. Der etableres flere korridorer med prioritet til letbane/BRT og med endnu hyppigere betjening, der bliver en strategisk rygrad i Odense. Busserne får udover hyppigere drift også en forlomme, så den også bliver et hurtigere valg ift. bilen - både ved at få forkørselsret og køre mere direkte end bilen.

Kommunens funktioner kan nås på et kvarter. De grønne korridorer med prioritet for kollektiv trafik kombineret med letbanen, nye BRT-linjer og forbedret tilgængelighed for mikromobilitet medvirker til, at det bliver lettere og hurtigere at bevæge sig rundt i kommunen.

Supercykelstier forbinder bydele

Videre udbygning af supercykelstinet, så et sammenhængende supercykelstinet kan forbinde Odense på tværs af kommunens kvarterer og bydele, og på tværs af kommunegrænsen. Supercykelstier er højklassede cykelruter, som er anlagt med fokus på bredde, få og korte stop, god belægning og cykelservices. Supercykelstier kan få flere til at vælge bilen fra også på de længere strækninger på 5-20 km i hver retning. Erfaringer fra hovedstadsområdet viser en stigning på ca. 50% flere cykelpendlere efter anlæggelse af en supercykelsti og at hver fjerde nye cyklist tidligere brugte bilen.

Fyn bindes bedre sammen



Grønne indsatser:

Ned i fart på motorvejen

Farten ned til 80-90 km/t på motorvejen i Odense Kommune. Dette giver en lavere CO₂-udledning og begrænser støjgener i tæt bebyggede områder. Dette er noget som kommunen kan arbejde for dette i et nationalt regi.

Ekspresbusnet binder Fyn sammen

Der skabes et stærkere regionalt bustilbud, der ud fra et fast koncept tilbyder min. en bus hver ½ time kl. 06-20 samt timedrift til midnat. Disse kører med få stop og direkte mellem de største byer på Fyn og sikrer at hovedkorridorerne er bundet godt sammen. Dette bør ses i sammenhæng med attraktive regionale knudepunkter og er uden for kommunens eget handlerum. Kommunen kan arbejde for dette i samarbejde med regionen.

CO₂-udledning kender ikke kommunegrænser. Derfor skal den grønne mobilitet tænkes regionalt ved at Fyn sammenbindes på kvarterer med grønne transportformer (den Fynske sammenhængskraft).

Disse grønne indsatser kræver samarbejde da de er udenfor kommunens handlerum*

Fynsk S-tog

Når en ny bane over Vestfyn er anlagt, kan et Fynsk S-tog skabe en øget regional sammenhæng på Fyn og prioriteret skinnébåren kollektiv trafik kan få bilister til at ændre adfærd. Kommunen kan arbejde for dette i samarbejde med regionen og staten.

Supercykelstier og cykelturisme

Styrkede regionale forbindelser, der især anvendes til pendling over længere afstande, men især også til fritidsture og samtænkes med cykelturisme, f.eks. på nedlagte banestrækninger. Dette er uden for kommunens handlerum, men netværk og forbindelser kan videreudvikles i samarbejde med nabokommuner.

Organisatorisk princip

4. Odense står sammen om de grønne valg

Målet er givet - Odense skal reducere 46% af CO₂ fra transporten. Retningen er derfor udstukket via denne plan. Men der er fortsat rum til at justere og konkretisere, hvordan løsningerne lander i byen. Det fjerde princip er et centralt åbningstræk. I Odense er der tradition for at samarbejde på tværs af borger- og interessentgrupper, erhvervsliv, universiteter, kommune osv. Den tradition tages der udgangspunkt i, når de nye løsninger skal finde deres endelige form. Skal Odenses klimamål på transportområdet nåes, kræver det en markant ændring i adfærd og af byens indretning, som kræver at alle er med på rejsen.



Mobilitetsglæde



Glæden ved at blive budt med i beslutningsprocesser der har indflydelse på hverdagens mobilitet.



Fælles ejerskab til løsninger og forandringer samt styrkede netværk lokalt og på tværs af hele byen.



Inddragelse giver både ro, da man er medskabende og samtidig kan dialogen give lidt høj puls.



Det føles trygt at have indflydelse på udformning af konkrete løsninger.



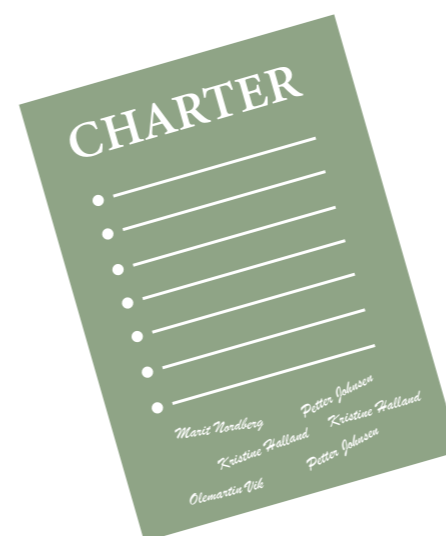
Denne proces giver rum til samtale om byens forandring.



Bedre bevidsthed om de grønne transportvalg og bæredygtig livsstil.

Tre organisatoriske greb der understøtter de grønne valg

Odense Charter 2030



Grønne indsatser:

Odense Kommune inviterer

Odense Kommune inviterer alle med omkring bordet når et fælles charter for grøn klimavenlig mobilitet i Odense skal formuleres. Målet er givet: 46% reduktion af CO₂ fra transporten. Retningen er udstukket via mobilitetsplanen. Men der er fortsat masser af rum til at justere og konkretisere.

Der afsættes tid og ressourcer til at banke på utallige døre, til at involvere en meget bred kreds af borgere og organisationer. Eksisterende partnerskaber mobiliseres og nye opbygges; spørgsmålet er hvordan kan jeg, hvordan kan vi bidrage.

I 2024 underskrives et charter hvor minimum 200 aktører (organisationer, andelsforeninger, sportsklubber, erhvervsnetværk, børnehaver etc) i fællesskab forpligter sig til handling.

Et samlet Odense diskuterer, udvikler og underskriver et charter om fremtidens grønne Odense. Dette charter fungerer som en ramme for den samlede indsats for at nå det opstillede klimamål. Selve det at udarbejdelsen af charteret har desuden en værdi i sig selv; i processen konkretiseres den grønne mobilitetsplan og tilpasses de forskellige områder i og lokale behov.

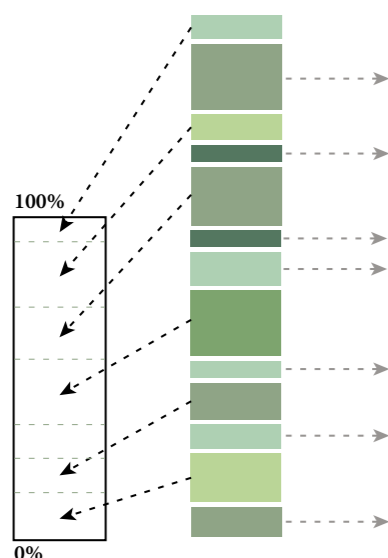
Eksempel: Leuven 2030

I Leuven, Belgien, har man introduceret en partnerskabsmodel, hvor en bydækkende non-profit-organisation (Leuven 2030) skal arbejde med at skabe en klimaneutral by. Organisationen er åben for alle og medlemmerne udgøres af borgere, virksomheder, vidensinstitutioner og offentlige myndigheder. I 2021 havde organisationen mere end 600 medlemmer.

Læring fra samarbejdet er bl.a. brug for:

- fælles faciliteret indsats: Bystyret alene kan ikke løfte den store omstilling
- inspiration og positiv fortælling: skab positive fortællinger fra lokale kontekster
- Organisationer på tværs underskriver og forpligter sig til handling
- At gøre Universitetet til en drivende kraft der kan understøtte med viden

Prioriteringer lokalt



Borgerne tages med på rejsen. Kommunen er villig til at afgive kontrol og overlade indflydelse til borgerne når det handler om prioritering og detaljering af løsninger. Det sker via en vifte af metoder. Målet er bedre løsninger og fælles ejerskab.

Grønne indsatser:

Mobilitets-spillet - en fælles vej til mobilitetsglæde

Der udvikles et spil som redskab til lokal dialog. Del 1 af spillet handler om den overordnede prioritering af tiltag. Her konkretiseres det på en visuel facon, at gulerod ikke gør det alene - restriktioner på fossildrevne køretøjer i den ene eller anden form er nødvendige, hvis Odense Kommune skal i mål med sin klimaplan.

Del 2 i spillet handler om, hvordan de valgte indsatser skal tage form i de enkelte delområder. Målet er her at sikre de bedst mulige løsninger og en lokal forankring.

Spillereglerne er kun overholdt hvis et bredt udsnit af befolkningen er med til at spille; de travle børnefamilier er med, de unge, de ældre og børnene. Dem med job, dem uden job, dem med butik etc. Spillet selv udvikles i dialog med Borgerklimarådet.

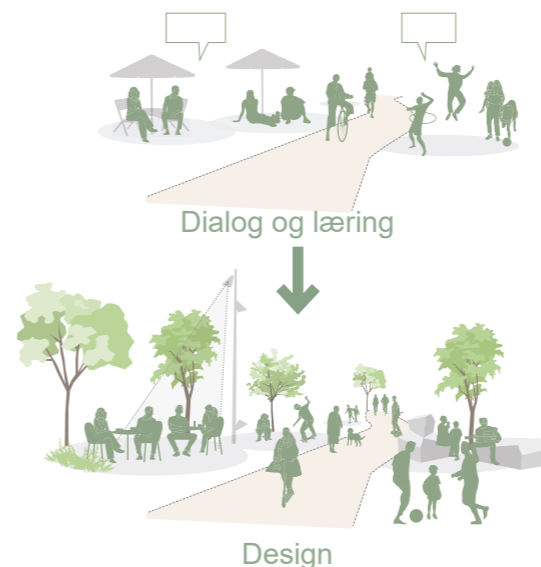
Inddragelse forpligter - det er alvor

Odense Kommune udvikler og afprøver metoder til forpligtigende samarbejder med lokale parter, samarbejder der også indebærer at kommunen overdrager beslutningskompetence om specifikke tiltag til borgerne. Eksempelvis gennemføres der forsøg med såkaldt "participatory budgetting", hvor kommunale midler fordeles i fællesskab på baggrund af lokale diskussioner og prioriteringer. Her bygges desuden videre på erfaringer fra andre byer der har arbejdet med lignende processer.

Eksempel på "participatory budgetting"

I Vancouver er indtægter fra øget beboerlicens blevet øremærket til bl.a. bedre byrum og grønt og derefter prioriteret i fællesskab med borgerne i de berørte områder.

Start midlertidigt og lær af fejlene



Grønne indsatser:

Pilotprojekter

Pilotprojekter er en integreret del af mobilitetsplanen, hvor indsatser udvikles i samarbejde med borgere og lokale interessenter, og en fælles evaluering bidrager med viden til de endelige løsninger. Idéer til pilotprojekter:

- Fodboldklubbens U12 piger og drenge samarbejder med kommunen om hvordan cykelvejen til banerne bliver bedre og sjovere
- Ældre og børnefamilier samarbejder med virksomheder og kommune om test af robot til udbringning af dagligvarer
- Handelsstandsforeningen samarbejder med kommune og spejderforening om at afprøve hvordan en midlertidig vejlukning giver bedst effekt både på butiksomsætning og mulighed for leg
- Pendlere til Virksomhed X tester app der uddeler rabatpoint til dagligvareindkøb per cyklet kilometer

Pilotprojekter er en effektiv måde til at afprøve løsninger. Og at gøre ting fremfor at tale om dem skubber også udvikling frem på en anden måde, andre end de "sædvanlige" involveres i dialogen. Derfor er brug af pilotprojekter, prototyper og midlertidighed en kerneværdi i arbejdet med at implementere den grønne mobilitetsplan.

Eksempel på Pilotprojekt, Aarhus

I forbindelse med byudviklingen af Træløst-området i Aarhus blev pilotprojekter brugt som blikfang og samtaleramme, på et sted hvor mange folk færdes hver dag.

Mens borgermødet på rådhuset havde et lavt fremmøde (20 borgere), var pilotprojektet med bylivsmøbler på Træløstgrunden under Northside Festivalen en stor succes. Her blev der gennemført 260 interviews hvor borgerne delte deres ideer og synspunkter ift. den midlertidige indretning og behov ift. en mere permanent løsning.

Organisatorisk princip

5. Øget finansielt incitament til grøn adfærd

Grøn mobilitet skal være det mest attraktive valg for markant flere rejser end i dag. Det handler om fysiske forhold og en fælles indsats, men det handler også om økonomi. Via smart teknologi og økonomiske incitamenter gøres grøn mobilitet yderligere attraktiv for kommunens borgere og andre brugere af byen. Via byens sats på nye teknologier og -systemer udvikles mobilitetsløsninger som lokale firmaer kan commercialisere.



Mobilitetsglæde



Gør bilen mere besværlig og skaber fælles sociale fortællinger om at cykling og kollektiv er det lette valg



Skaber fælles sociale forventninger og fortællinger om at tage det grønne valg



Samarbejde, samskabelse og handlekraft giver livskvalitet



Incitamenterne giver social inklusion ved øget brug af de lokale butikker.



Plads til dialog.



Fællesskabet kommercialiserer incitamenterne og bidrager med flere træer som en belønningsmulighed.

Tre organisatoriske greb der understøtter den grønne adfærd

Kilometerbaseret belønning af grøn mobilitetsadfærd



Kontant belønning for grønne valg i hverdagen. Odense er testby for udvikling af en "green mobility reward-app". "Mobilitetsglædens" udgave af trængselsafgifter.

Grønne indsatser:

Grønt "take" på befodringsfradraget

Fokus er i første omgang på beboerne i udkanten af Odense (dem som bor mellem Ring 2 og kommunegrænsen), da mange bil-km /CO₂-tons produceres i dette område. I denne zone er det desuden dyrt og vanskeligt at levere god kollektiv trafik, særligt hvad angår ture "på tværs" af byen.

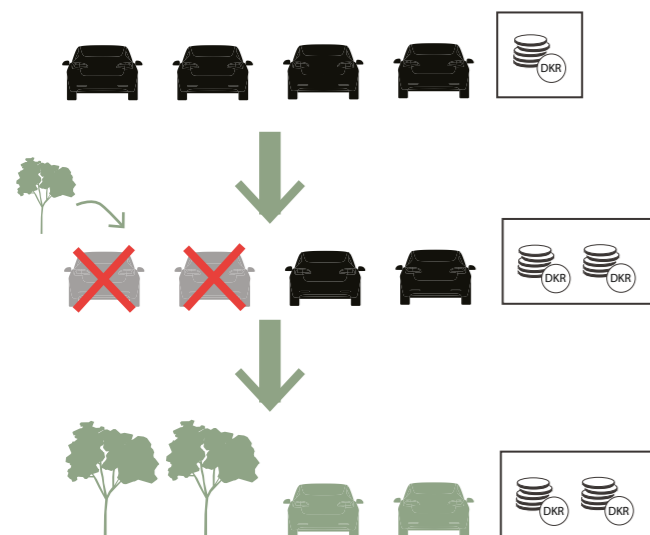
Første fase er ikke en kontant belønning/fradrag men f.eks. et "cashback-system", der udløser rabat/point, der kan indløses i butikker (evt. baseret på sponsorater), i form af træer der plantes af kommunen el.lign. Løsningen udvikles frem mod fuld indfasning i 2030. Når tekniske spørgsmål såsom registrering og kontrol er løst, og en juridisk og finansiel model er udviklet, er instrumentet på plads og kan potentielt udvides til også at dække kilometer cyklet i nabokommunerne.

Eksempel på belønning for grøn adfærd, Oldenburg

Byen Oldenburg i Tyskland igangsatte i 2020 et pilotprojekt i samarbejde med firmaet Ciclogreen om udvikling af en app, som via et belønningssystem skal motivere folk til at cykle oftere. Ved en grønnere mobilitetsadfærd tildeles brugerne virtuelle mobilitets-valuta for hver kilometer de cykler. "Valutaen" kan derefter omsættes til gavekort til det lokale handels og restaurations-tilbud.

Desuden er det muligt for app'en at indsamle data om brugernes cykeladfærd, som kan bruges til at understøtte og videreudvikle byens cykel-infrastruktur og -tilbud. App'en har desuden en del, der udvikles i samarbejde med erhvervslivet, og som skal motivere ansatte til oftere at tage cyklen til og fra arbejde.

Grønne p-afgifter



Grønne indsatser:

Fordobling af p-afgifter

P-afgifterne øges gradvist og vil være fordoblet senest i 2030. Dette gælder også beboer- og erhvervslicenser. Elbiler er undtaget denne forhøjelse i første del af perioden frem mod 2030, afgift for el-biler indføres i takt med at antal øges. Området for betalingsparkering udvides i takt med at grønne valg er blevet reelle alternativer og til at sikre at udbredelsen af elbiler følger målsætningen.

Reduktion af offentlige parkeringspladser på terræn

Dette gælder for 80-90% af de offentlige parkeringspladser på terræn i bymidten, 40% af de i den udvidede bymidte, og 30% i den sammenhængende by. Bymidten vil i 2030 kun tilbyde handicapparkering i terræn sammen med læsezoner.

Odenses grønne p-strategi er baseret på en prioritering af grønne biler. P-afgifter styres dynamisk for at sikre den rette kombination af elbiler (40 %) og fossil-drevne biler og skaber incitament til et grønt valg.

Skat på parkeringspladser

Odense vil frem mod 2030 - i dialog med relevante statslige myndigheder - afsøge muligheden for at indføre en skat for parkering på private p-pladser ved shopping centre og større virksomheder i udkanten af byen (fx uden for Ring 2). Dette sker for at give disse aktører et incitament til at fremme grøn mobilitet. Det vil være frivilligt om virksomhederne videregiver omkostningen til de ansatte. Skatteindtægterne kan anvendes til at styrke den kollektive trafik og cykelstinet frem til disse områder.

Eksempel på skat på virksomheders parkering

Nottingham har indført skat for virksomheder med mere end 10 p-pladser. De betaler ca. 430 £ om året per p-plads. Dette har øget incitamentet til mere grøn adfærd ved det rette mix af tiltag (give and take).

Grøn mobilitet som vækstmotor



Grønne indsatser:

Nye tekniske løsninger

Robotter til udbringning af dagligvareindkøb; ITS-løsninger til dynamiske gaderum, app løsninger til registrering og udbetaling af "rewards" for grøn mobilitet. Alt sammen er eksempler på typer af løsninger og redskaber, der kan udvikles i Odense, bidrage til at fremme af den grønne mobilitet og samtidig - hvis de testes med succes i Odense - kan kommercialiseres på markedsvilkår.

Lokale innovations-hub's

Når mennesker mødes skabes grundlaget for nye relationer, partnerskaber, samarbejde, vidensudveksling og innovation. Indretningen af de fælles uderum skal understøtte møder mellem mennesker. De lokale innovations-hubs skal understøttes i alt fra indretningen af et fælles logistikcenter og fælles mødefaciliteter i knudepunktet, til den lille café på hjørnet og en central klimapark.

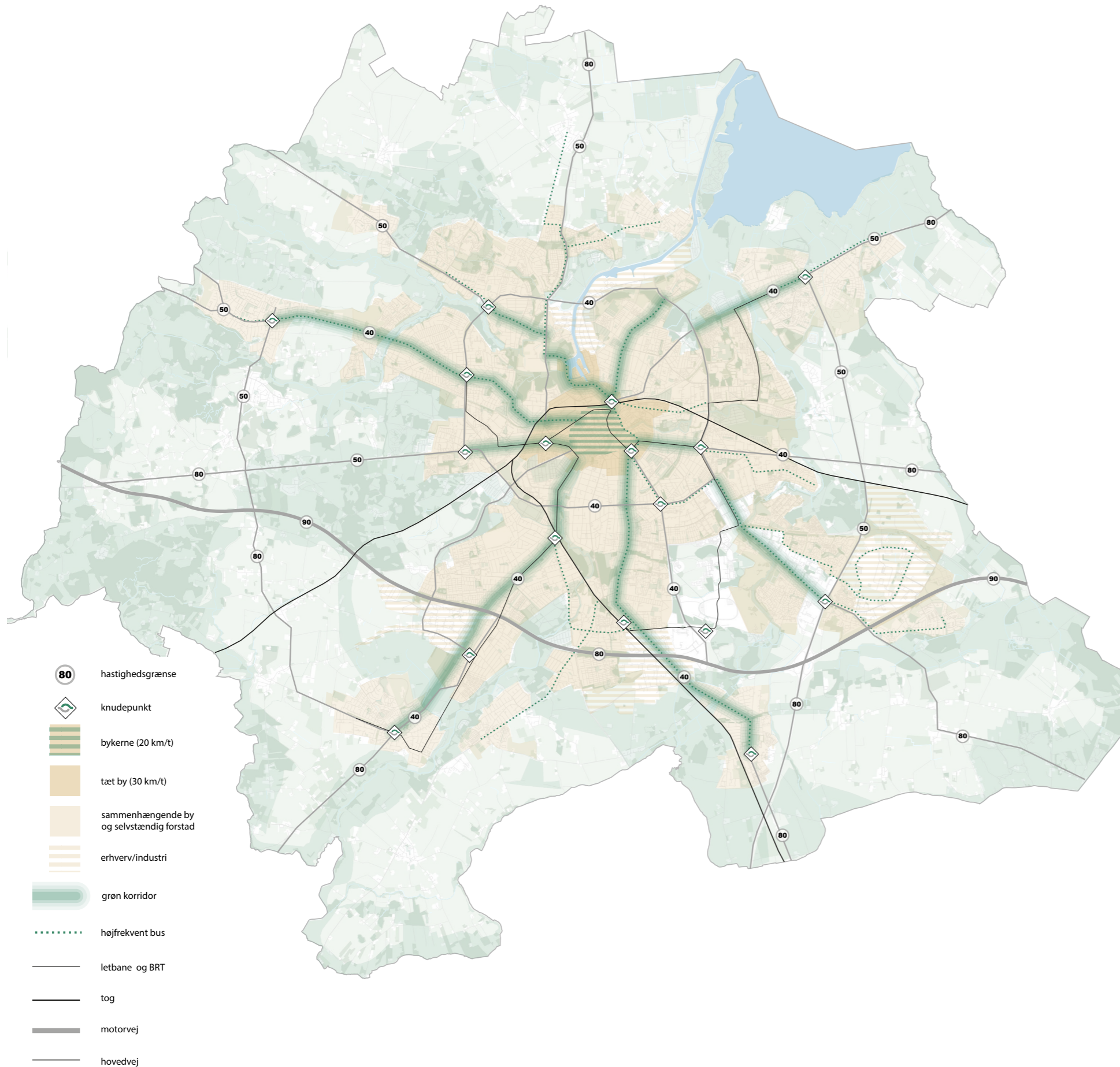
Der etableres et OPP med kommune og lokale virksomheder, gerne også med deltagelse af SDU og OUH m.fl. Fokus er på udvikling af skræddersyede løsninger til fremme af den grønne mobilitet, løsninger som samtidig, hvis de testes med succes i Odense, kan kommercialiseres på markedsvilkår.

Eksempel: 1:1 test af nye grønne løsninger i samarbejde med 4.000 borgerne

Forskningsprojektet Cykelliv ved Aalborg Universitet Build undersøgte i 2020 om køreløys på cykler kan medvirke til at øge trafikikkerheden. Undersøgelsen blev gennemført i samarbejde med firmaet Reelight (cykellygter) og bl.a. Odense Kommune.

4.000 borgerne har deltaget i forsøgsprojektet. Deltagerne blev opdelt i en gruppe som testede nye cykellygte-typer, der lyser når cyklen bevæger sig, og en kontrolgruppe som anvendte batteridrevne lygter. Deltagerne var samtidig med i lodtrækningen om en ny cykel.

En samlet plan



Fire fysiske hovedgreb



Korridorer og knudepunkter

De grønne korridorer er placeret strategisk for at sikre et incitament der fremmer grøn adfærd. De grønne korridorer reserveres til grøn mobilitet, herunder busser, cykler, elbiler og anden fossilfri transport og begrønnes evt. for at forskønne og fremhæve byrumskvaliteter. Det er derved stadig muligt for fossile biler at færdes i byen, men det er ikke længere alle korridorer, der er tilgængelige. Dermed vil den fossile tur være mindre attraktiv og understøtte fremme af grøn mobilitet.

De grønne korridorer er integreret med grønne knudepunkter, hvor det er muligt at kombinere mobilitetsformer og udnytte de lokale funktioner og fællesskaber. Det vil derfor være muligt at skifte fra sort til grøn mobilitet i knudepunkterne og samtidig drage fordel af de hverdagsfunktioner, der understøtter knudepunkterne. På den måde vil grønne korridorer og knudepunkter være vigtige for at fremme grøn mobilitet.



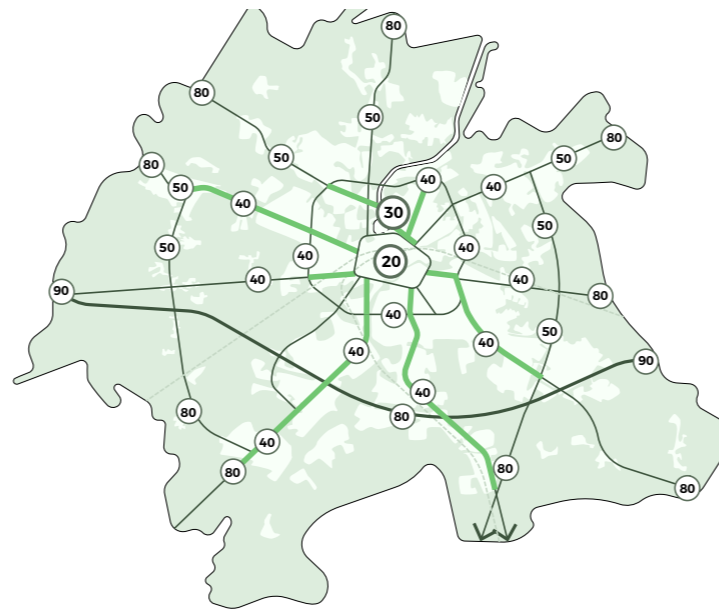
Trafikøer

En trafikø er et byområde, der lukkes af for gennemkørende biltrafik, til gengæld åbnes op for det lokale byliv, grønnere gaderum og plads til fodgængere og cyklister.

Med trafikø ændres cirkulationen for biler, så bilerne får omveje. Vejnettet indrettes så de enkelte trafikøer er tilsluttet det overordnede vejnet i et begrænset antal adgangsveje. Færdsel i bil mellem øerne sker via det overordnede vejnet, og det er således ikke muligt at køre hele vejen igennem en ø i bil eller køre fra en ø til den næste.

Der er stadig biladgang til områderne med trafikøer, men biltrafikken får ikke længere den direkte vej rundt i områderne. Dette betyder at biltrafikken bliver begrænset til ærindekørsel i området, fx til beboere, erhvervs- og servicekørsel. Derimod kan færdsel på cykel, til fods eller med kollektiv transport foregå direkte på tværs af trafikøerne.

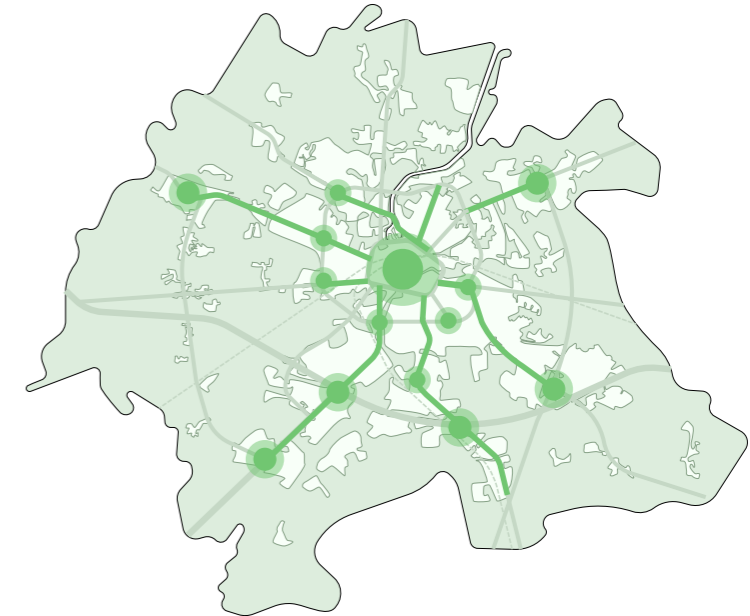
Samlet set udgør trafikøer et stærkt strategisk greb til at reducere biltrafikken, ved at ændre på konkurrenceforholdet mellem bil, cykel, gang og kollektiv trafik, men stadig at have tilgængelighed i bil.



Lavere hastigheder

Strategien med at reducere hastighederne er et strategisk greb til at skabe bedre plads til byliv, cyklister og gående. Derudover er det med til at forbedre trafikikkerheden og reducere støj og luftforurening. Kortet ovenfor viser det generelle hovedgreb ift. hastighed.

- I bymidten nedsættes hastigheden til 20 km/t for at skabe plads til byliv og aktiv mobilitetsadfærd
- På grønne handegader og grønne lokalveje vil hastigheden være max. 30 km/t for at skabe rum til byliv og støjfri bymiljøer
- Langs de grønne korridorer vil hastigheden være 40 km/t, for at fremme grøn mobilitet, men indenfor Ring 2 kun 30 km/t
- Langs de øvrige indfaldsveje vil hastigheden være 40 km/t, men inden for Ring 2 vil hastigheden være max. 30 km/t
- Mellem de selvstændige forstæder og byen, hvor der er forbindelse til de strategiske knudepunkter, vil hastigheden max være 50 km/t
- I den yderste ring af kommunen, hvor forstæder, landsbyer, erhvervsområder mm. er placeret, vil hastigheden variere, afhængigt af den lokale karakter, bymæssighed og vejdesign
- Hastigheden på motorvejen foreslås nedsat til 80-90 km/t i igennem Odense Kommune. Denne hastighedsnedsættelse er afhængig af andre myndigheder, men vil have stor effekt ift. CO₂-reduktion



Byudviklingspotential

I tråd med Odense Kommunes byudviklingsmodel i Bystrategi 2023, foreslås det at byens videre udvikling fokuseres i udviklingskorridorer med nærhed til den offentlige transport. Mobilitetsplanen ser desuden et potentiale i at byen fortættes og udvikler sig i de byområder og forstæder hvor knudepunkter for skiftet mellem personbiler og offentlig transport foregår, og hvor adgangen til mikromobilitet især er god.

Arealer nær knudepunkterne der enten står tomme eller med lav udnyttelsesgrad sættes i spil med formål at skabe en mere aktivt og attraktivt bymiljø der skal understøtte og bygge videre på de eksisterende lokale kvaliteter. Videreudviklingen af byen er både et middel til at styrke befolkningsgrundlaget for lokal handel, service og hverdagsliv og samtidig pga. sin nærhed til god betjening med kollektiv transport og infrastruktur til mikromobilitet og el-mobilitet understøtter en fremtidig byudvikling hvor der ikke er behov eller brug for at etablere flere veje eller parkeringspladser.

Nedslag: Korup

Forstaden i dag:

- Udspremt lav bebyggelse med mange parcelhuse
- Højt bilejerskab
- Brede veje med meget asfalt
- Gang og cykling i sekundære korridorer
- Dårlig kollektiv dækning

Åbningstrækket

- Dialog med borgerne om prioritering af mobilitetsindsatserne for at skabe medejerskab og starte adfærdændringen
- Midlertidige projekter til grønne villaveje
- Kvartersdrift på bussen
- Flere lokale byfunktioner
- Styrke lokalt center med nye funktioner f.eks. teknisk infrastruktur og plads til hjemmearbejde
- Test af tilbud om elcykel til alle
- Korup som test-arena for befodringsfradrag for cykelture (f.eks. ved +2 km)
- Aflys plan om omfartsvej, alloker midlerne delvist til lokal "participatory budgetting"



Eksempel på en legegade udenfor en skole i Odense 2011.



Eksisterende lokale samlingspunkter har potentiale for mere hvis aktiviteter og funktioner samles - selv i lille skala som her i Lyon, Frankrig, hvor bogbytte, busstop og bycykel er samlet.



Eksempel på grøn villavej i Gedvad, Gladsaxe, som både håndterer regnvand, fungerer fartdæmpende og skaber et mere attraktivt, grønt bymiljø, til glæde for mennesker og dyr.

Den grønne forstad i 2030

Nedenfor listes udvalgte eksempler på, hvordan principperne i mobilitetsplanen kan tage form i Korup. Princip 4. "Odense står sammen" vil dog skulle påvirke prioriteringen af, hvilke indsatser som sættes i spil og hvordan de implementeres og tager form lokalt.

1. Grøn i alle dimensioner

- Styrket grønt lokalt center med park&ride forbundet til grøn korridor mod centrum
- Grønne villa- og trafikveje, grønt knudepunkt og attraktive lokale samlingspunkter, som kan understøtte handelsliv, skole og foreningsliv i byen

2. Grøn strøm til transporten

- Elcykler til alle
- Andre typer af mikromobilitet til rådighed ved knudepunkter
- El-delebilsløsninger og samkørsel

3. Kvartersplanen skaber nærhed

- Højfrekvente buslinjer - min én bus hvert kvarter - fra knudepunktet med prioritering i den grønne korridor
- Sammenhængende netværk af cykelstier og fortove langs alle større veje

4. Odense står sammen

- Fortsæt dialogen lokalt ang. hvordan de nye mobilitetsindsatser skal tage form i Korup (kommune, interessenter og borgere)

5. Øget finansielt incitament

- Betaling for parkering af fossildrevne biler på alle veje og offentlige arealer
- "Befodringsfradrag" for cykelture fra 2 km eller mere





Denne nye adfærd sparer 0,8 ton/år*

Jeg tog bilen på arbejde i dag fordi det regner, og fordi jeg skal videre til XL-byg efter tagpap. Da jeg har en el-bil, kan jeg køre den næsten direkte vej, men jeg tager ellers mest cyklen på arbejde, fordi det er det letteste og fordi jeg kan få penge ind på kontoen via den personlige grønne incitamentsordning.

Beboer i parcelhus i Korup i 2030

Denne nye adfærd sparer 0,3 ton/år*

Det er dejligt at det blev muligt at være med i planlægningen af et nyt generations-bofællesskab - ved siden af lokalcenteret og bussen i den grønne buskorridor, som tager mig utrolig hurtigt ind til bymidten. Nu har jeg endelig fået den bolig jeg har drømt om at blive gammel i – i samme bygning som min søn og tæt på alt, hvad jeg ellers behøver. I vores fællesskab hjælper vi hinanden og deles om det meste – f.eks. tre elbiler og 10 elcykler.

Seniorborger i Korup i 2030

Denne nye adfærd sparer 0,1 ton/år*

Jeg tager el-cyklen til min uddannelse. Min storebror har svært ved at forstå det, men han købte også sin lille skodbil før Odense tilbød køb af el-cykel til ingen penge, og før man fik befordringsfradrag på cykelture over 2 km. Parkering ved teknisk skole kostede heller ikke noget, dengang han læste, men det gør det nu. Når det bliver lidt sent, eller der går fest i den, tager jeg bare elcyklen med i bussen, når jeg skal hjem.

22-årig beboer i Korup i 2030

* Personens reducerede CO₂-udledning i Odense Kommune i 2030. Målsætningen på reduktion af 107.000 tons i alt i Odense Kommune svarer til 0,6 ton pr. indbygger.

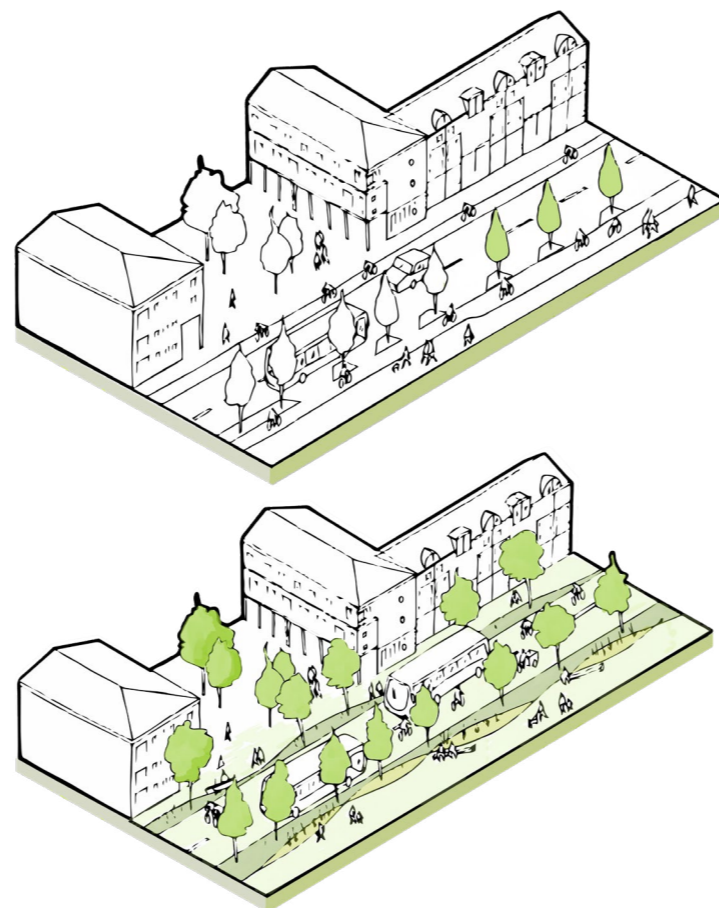
Nedslag: Skibhus

Bykvarteret i dag:

- Blandet kvarter med variation i bilejerskab
- Boligtyper og beboere
- Kort afstand til centrum
- En del cykler i hverdagen
- Dårlig kollektiv dækning

Åbningstrækket

- Dialog med borgerne om prioritering af mobilitetsindsatserne for at skabe medejerskab og starte adfærdsændringen
- Skibhusvej: Grøn handeleggade med 20-30 km/t, punktvis gennemkørsel forbudt for fossilbiler og kvartersdrift på buslinjer (fordoblet frekvens)
- Test "sommergader" på Skibhusvej
- Midlertidige grønne indretninger og fællesarealer på dele af boliggederne - udvikles og drives af borgerne og lokale foreninger/aktører
- Lejlighedsvis anvendelse af parkeringsarealer langs Skibhusvej til markeder, events o.lign. for eksempel bagagerumsmarked eller børneløppemarked
- Test af tilskud til el-ladcykler, både til private og erhverv



Åbningstrækket (øverst) og visionen for Skibhusvej i 2030 (nederst) med en øget begrønning og gradvis ændring af vejprofilen.



Eksempel på Summer Streets fra London, hvor gader lukkes for trafik hver søndag i juli, og der gives plads til nye funktioner og meget mere grønt i hele gaderummet.



Ved overgangen til det snævrere del af Skibhusvej introduceres en sluse, som giver adgang for offentlig transport samt folk til fods og på cykel, men ikke for privatbiler. Fotoet ovenfor viser etableringen af en lignende sluse i Aalborg.

Det grønne bykvarter i 2030

Nedenfor listes udvalgte eksempler på, hvordan principperne i mobilitetsplanen kan tage form i Skibhus. Princip 4. "Odense står sammen" vil dog skulle påvirke prioriteringen af, hvilke indsatser som sættes i spil og hvordan de implementeres og tager form lokalt.

1. Grøn i alle dimensioner

- Skibhusgade som grøn korridor - med grønne byrum hvor muligt - især hvor sidegader lukkes for gennemkørende trafik og parkering fjernes
- Grøn handeleggade på centrale dele af Skibhusvej

2. Grøn strøm til transporten

- Ladeinfrastruktur til el-biler og -cykler tilbydes ved centrale knudepunkter i hele bykvarteret
- Fremme af brug af elcykler, bl.a. via gode cykelforhold og tilskud til køb
- Knudepunkter for el-dreven citylogistik
- El-delebilsordning

3. Kvartersplanen skaber nærhed

- Lav hastighed i både trafikørerne samt på Skibhusvej (30 km/t) og lokalt 20 km/t
- Ambitiøs trafikal fredeliggørelse af hele bykvarteret og ændret cirkulering for biler med trafikør, hvor adgang til Skibhusvej er meget begrænset
- A-bus-lignende service hvert 10. minut
- Byfortætning og flere lokale byfunktioner omkring knudepunkterne langs Skibhusvej

4. Odense står sammen

- Indbyggere og erhvervsdrivende har sammen fundet mobilitetsglæden ved at tage ejerskab over tiltagens udformning
- Tidlige pilotprojekter har vist vejen til fællesskab og grøn mobilitet i Skibhus

5. Øget finansielt incitament

- Handeleggivet langs Skibhus støtter grøn adfærd og har oplevet opblomstring i lokal opbakning
- P-afgifterne fordobles





Denne nye adfærd sparer 0,3 ton/år*

Det er perfekt at supermarkedet har organiseret udbringning af varer via robotter, så jeg ikke skal tænke på hvad jeg fylder i kurven i forhold til, om jeg kan have det på cyklen hjem. Jeg er også blevet spurgt af supermarkedet, om jeg vil være med til at teste de nye indkøbskurve, som kan spændes bag på cyklen og som bliver afhentet automatisk efter brug. Det lyder sjovt, så mon ikke jeg siger ja til det....

Beboer i Skibhus i 2030

Denne nye adfærd sparer 0,1 ton/år*

Vi har mærket en tilgang af nye kunder efter der er blevet lettere at cykle og gå til og fra bymidten. Den dynamiske styring af gaden er utrolig effektiv og har desuden givet os mere plads til marked om lørdagen i sommerhalvåret. Jeg var faktisk en af dem som frygtede, at al handel ville forsvinde, hvis biler og gadeparkering blev fjernet fra gaden, men efter de 3 år med kun el-biler, busser, cykler og gående, der færdes i gaden, må jeg erkende, at vores omsætning er steget betragteligt

Butiksejer langs Skibhusvej i 2030

Denne nye adfærd sparer 0,6 ton/år*

Det er så meget nemmere nu hvor børnene selv kan cykle til og fra skole, klub og sport uden at skulle krydse store veje, hvor der er mange biler og der køres for hurtigt. Nu skal jeg ikke mere skynde mig hjem fra arbejde for at køre dem til at det de skal. Det ekstra overskud i hverdagen betyder også, at de 10 ekstra minutter, som det tager mig at cykle til arbejde i Tietgenbyen, i forhold til hvis jeg havde taget bilen, ikke er noget problem.

Far til tre børn i skolealderen i 2030

* Personens reducerede CO₂-udledning i Odense Kommune i 2030. Målsætningen på reduktion af 107.000 tons i alt i Odense Kommune svarer til 0,6 ton pr. indbygger.

Nedslag: Bymidten

Bymidten i dag:

- Få ejer bil
- Mange cykler og går
- God kollektiv dækning
- Sparsom plads i gaderne
- Mange bor i lejlighed
- Mange unge
- Mange turister og besøgende

Åbningstrækket

- Dialog med borgerne, erhvervslivet, kulturlivet m.fl. om prioritering af mobilitetsindsatserne for at skabe medejerskab og starte adfærdsændringen
- Ned i fart med 30 km/t i bymidten
- Midlertidig indretning af gadeparkering til grønne byrum
- Grøn citylogistik får en forlomme
- Starte med lav-emissionszone og flere grønne korridorer
- Handelslivet samarbejder om grønne løsninger og tester dem



Eksempel på en installation i San Francisco udviklet af lokale kunstnere og som inviterer til samtale og møde mellem mennesker. Buen forstærker lyd mellem personen som sidder og folk langt væk.



Cykler med mad, drikke, kulturtilbud mm. er en fleksibel model for at indrette og aktivere byens rum efter behov, sæson mm.



Parklet - inddrager gadeparkering til nye funktioner, her f.eks. ophold og grønt i Bern.

Det grønne Odense C i 2030

Nedenfor listes udvalgte eksempler på, hvordan principperne i mobilitetsplanen kan tage form i bymidten. Princip 4. "Odense står sammen" vil dog skulle påvirke prioriteringen af, hvilke indsatser som sættes i spil og hvordan de implementeres og tager form lokalt.

1. Grøn i alle dimensioner

- Grønne forbindelser gør bymidten til en grøn zone, hvor kun nuværende beboere og vareleverancer kan køre fossilt
- Grønne knudepunkter i periferien af bymidten og adgang til eksisterende p-kældre/huse
- Det meste gadeparkering er omdannet til grønne byrum

2. Grøn strøm til transporten

- Central parkering i konstruktion forbeholdes el-biler med god ladestander-infrastruktur – og dynamisk p-henvisning
- Dynamiske grønne bølger hjælper cyklerne fremad og sikrer den rette mængde biler i bymidten
- Grøn citylogistik udrulles med e-cargobikes/andre små eldrevne køretøjer som hovedkomponent, via etablering af perifere og mere centrale hubs for omlastning
- Odense Kommune kører udelukkende grønt og prioriteret efter e-mobilitetsstigen

3. Kvartersplanen skaber nærhed

- Ambitiøs trafikalfredeliggørelse via cirkulationsplan, hvor gader ensrettes og omdannes til byrum og plads til cykler
- 20 km/t i bymidten og dele af den udvidede bymidte
- Byfortætning ved perifere knudepunkter omkring bymidten
- Cykelinfrastruktur og den kollektive trafik skaber nærhed til hele Odense inden for 15 min.
- Odense Banegård sikrer optimale forbindelser til resten af Fyn, Danmark og verden

4. Odense står sammen

- Handelslivet er gået forrest med partnerskaber og har skabt rammerne for grøn mobilitet og grønne byrum
- Pilotprojekter viste at færre p-pladser i terræn gjorde butikkerne mere attraktive og tilgængelige

5. Øget finansielt incitament

- Fordoblede parkeringsafgifter
- Grøn belønning betyder mere liv i hele døgnrytmen





Denne nye adfærd sparer 0,1 ton/år*

Fedt at der er kommet flere letbaner! Det har åbnet byen endnu mere op og givet flere muligheder for at komme rundt til alle mine venner, centeret, cafeerne og barerne. Min mor og far var lidt pressede over, at de ikke kunne parkere i nærheden, når de skulle besøge mig, men nu har de fundet ud af, hvor let det er at tage letbanen, så nu overvejer de at sælge bilen.

Studerende som bor i bymidten og studerer på SDU i 2030

Odense seems to have it all - adventure and high-tech. It's really great to experience a truly walkable city. It's quiet, green and beautiful and at the same time the city has a pulse with city life and cultural experiences. I almost became a child again when my hotel offered me to use an electric bike for free during my stay. It was so much fun to ride it and the great bike paths kind of drew me to explore several small towns in the area - for example one called Korup where they had the finest little cultural center where the locals could meet and "work-at-home". Now, that's smart.

Turist fra Madrid i 2030

Denne nye adfærd sparer 0,3 ton/år*

Det har været sjovt at være med til at finde på og være med til at indrette gaden udenfor min forretning med midlertidige byrum. Det har givet mig en større tryghed i forhold til min forretning, at jeg har været med i partnerskabet for bymidten og har haft reel indflydelse på valget af løsninger. I processen er det er gået op for mig, at dem som parkerede udenfor min butik, ikke var dem som handlede hos mig. I stedet har jeg opdaget at det grønne byrum i gaden tiltrækker flere mennesker. F.eks. når jeg byder mine kunder på en kop kaffe og en røverhistorie bliver de hængende, og når andre så ser at folk hygger sig hos os, kommer der flere til. Fantastisk som en kop gratis kaffe og nye planter kan være er god forretning.

Butiksejer i bymidten i 2030

* Personens reducerede CO₂-udledning i Odense Kommune i 2030. Målsætningen på reduktion af 107.000 tons i alt i Odense Kommune svarer til 0,6 ton pr. indbygger.

Nedslag: Højme

Erhvervsområdet i dag:

- Mange arbejdspladser og pendlere
- Meget fragt og logistik
- Svært at cykle og gå
- Manglende byrums-kvaliteter
- Dårlig kollektiv dækning
- Bruges som smutvej med bil for folk sydfra
- Har et stort boligområde og motorvej som nabo
- Rigelig og billig/gratis bil parkering

Åbningstrækket

Åbningstrækket for Højme er etablering af et partnerskab med lokale virksomheder som ønsker at deltage i den grønne omstilling f.eks. via fælles løsninger, projekter og produktudvikling, samarbejde med universitet, kommune mm. Partnerskabet skal sammen definere ramme og indsatser i den lokale kontekst - f.eks. kan et eller flere af nedenstående indsatser være et åbnings-træk:

- Videreudvikling af samkørselsordninger (fx.på tværs af de lokale virksomheder, gaming element mv.)
- Grøn forlomme til cykler, elcykler, mikromobilitet og el-biler ved hovedindgangene til de virksomheder som ønsker at deltage i det grønne partnerskab
- Cykelparkering opgraderes med plads til ladcykler, el-ladestander, overdækning, god belysning og aflåste afsnit
- Last mile løsning for varelogistik med fælles central omlastnings-hub
- Personlige incitamenter og mobilitetspakker til de ansatte, som belønner dem for grøn mobilitetsad-færd



Eksempel på last mile løsning af varelogistik i København.



Eksempel på ladestation til elcykler.

Det grønne erhvervshub i 2030

Nedenfor listes udvalgte eksempler på, hvordan principperne i mobilitetsplanen kan tage form i Højme. Princip 4. "Odense står sammen" vil dog skulle påvirke prioriteringen af, hvilke indsatser som sættes i spil og hvordan de implementeres og tager form lokalt.

1. Grøn i alle dimensioner

- Mobilitetshub hvor skiftet mellem transportformer sker - Park&Ride mm.
- Grøn omlastning - fra lastvogne til grøn citylogistik

2. Grøn strøm til transporten

- Grøn citylogistik
- Hubs med eldreven mikromobilitet ved stoppesteder
- Tilbud til medarbejdere om gratis leasing af el-cykel

3. Kvarterplanen skaber nærhed

- Sammenhængende cykelnet og supercykelstier
- Ekspresbusnet og høj bybusfrekvens

4. Odense står sammen

- Sammenhængende cykelnet og supercykelstier
- Ekspresbusnet og høj bybusfrekvens

5. Øget finansielt incitament

- Grønt befordringsfradrag
- Skat på erhvervsparkering
- Lokalt innovationslaboratorie

Jeg er blevet mere tryk ved at cykle igennem Højme på vej til Bymidten. Jeg oplever, at der er flere, som går og cykler i området, og det er blevet smukt med de grønne gader, de små parker og den flotte belysning. Og så er det super dejligt, at vejstøjen i hele området er aftaget. Nu lægger jeg mærke til, at fuglene synger, når jeg kører gennem byen.

Beboer i Bellinge i 2030

Denne nye adfærd sparer 0,5 ton/år*



Mobilitetshub

Mange virksomheder vil have en stor interesse i at styrke den grønne profil, og ved at understøtte grøn pendling vil virksomheder også opleve en sundhedseffekt. For at få dette til at ske kræver det bl.a. at virksomheder, kommunen og andre relevante partnere samarbejder om at prioritere og understøtte cyklismen med gode cykelstier direkte mellem byens øvrige bydele og erhvervsområdet, gode parkeringsforhold og cykelleasing, p-pladser med ladestandere til elbiler samt samkørsel og delemobilitet.



Grøn omlastning

Citylogistik sker i Højme - både lokalt for virksomhederne her, og som grønt omlastningspunkt for en del af Odense ny. Robotter betjener Bellinge og Sanderum, hvor minivans servicere bymidtens e-cargobike-hubs.



Den forbedrede cykelforbindelse til resten af byen har virkelig ændret Højme. Hver dag ser jeg mennesker på gaden som ikke har været her før – især de mange ladcykler som kører til og fra genbrugspladsen har skabt nyt liv til området. Først lød det til at blive dyrt for os i forhold til investeringer i omlægning af vores varedistribution, men det har hurtigt vist sig at være en god forretning. Vi får vores varer hurtigere distribueret via el-ladcykler og el-minivans, og vi kan tiltrække de gode medarbejdere da det er let og hurtigt at komme til og fra arbejde. Vores kunder begynder endda nu at påpege, at de tilvælger vores service pga. vores grønne klimaprofil.

Kundechef for virksomhed i Højme i 2030



Knudepunkter, som gør det let og bekvemt at skifte mellem transportmidler - nærhed, let at anvende og god service i fokus. Malmø bike& ride øverst og Odense Park&Ride nederst.

Denne nye adfærd sparer 0,8 ton/år*

Selvom jeg var meget skeptisk over, at Kommunens nye planer kun straffer bilisterne, har jeg indset at det faktisk giver en stor frihed at tage med det offentlige på arbejde. Togene kører oftere end jeg troede, og der er direkte forbindelse videre med bus. Jeg må indrømme at det faktisk er skønt at slippe for at hænge i morgentrafikken, og at jeg kan bruge min rejsetid til at slappe af eller arbejde. Jeg tager stadig bilen ind til Ringe, men begynder nok snart at cykle til stationen, når den nye supercykelsti er færdig.

Pendleren fra Sydfyn i 2030

Denne nye adfærd sparer 3,5 ton/år*

Det er fantastisk at vi har fået mulighed for at koble vores produktudvikling direkte til byens grønne omstilling. Det momentum det har givet os, at byen virkelig mener den grønne omstilling for alvor. Byen i sig selv er blevet et fantastisk showroom for os, da den tiltrækker besøgende og kunder fra hele verden, der kommer for at lære af vores nye innovative mobilitetsløsninger. Lige nu er det samarbejde om et forsøg i Korup om små robotter til udbringning af dagligvareindkøb, der optager mig mest. Vi forudser, at flere og flere køber ind lokalt, og kommer man til fods eller på cykel er det en stor hjælp at kunne dumpe indkøbet i favnen på en robot, der så bringer der hjem inden for 20 min.

Virksomhedsejer i Højme i 2030

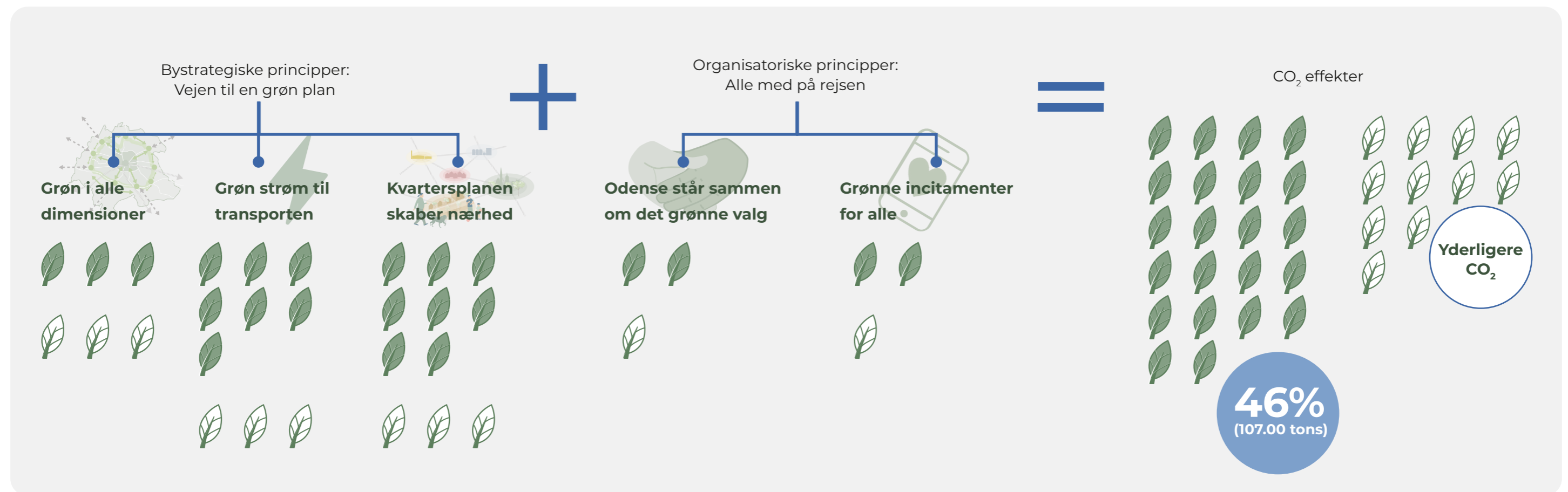
* Personens reducerede CO₂-udledning i Odense Kommune i 2030.

Målsætningen på reduktion af 107.000 tons i alt i Odense Kommune svarer til 0,6 ton pr. indbygger.

REDUKTIONSSSTI OG IMPLEMENTERINGSPLAN

Effekter

Vi forventer med den nuværende viden, at vores mobilitetsplan giver en CO₂-reduktion på et stykke over målet på 107.000 tons i 2030. Det svarer til en reduktion i transportens udledning på 46%. Vi har opgjort effekterne for de største tiltag. Kun med dem forventer vi at nå målet. Planen indeholder dog også en række andre tiltag, hvor vi ikke har kvantificeret CO₂-reduktionen.



En plan der når målet

Odenses ambitiøse klimamål 2030 realiseres ved at kombinere tre bystrategiske principper og to organisatoriske principper. De bystrategiske principper danner grundlag for fysiske forandringer i byen, som sikrer de store skridt mod de nødvendige CO₂-reduktioner. De to organisatoriske principper katalyserer og forankrer indsatsene. Tilsammen bidrager de til at Odense når målet om 46% reduktion i transportens CO₂-udledning i 2030. Der er dog en række usikkerheder om størrelsen på effekterne. Vi anbefaler derfor, at effekterne kvalificeres yderligere i næste fase af udarbejdelsen af den grønne mobilitetsplan.

Sammenhæng mellem klimaplan og grøn mobilitetsplan

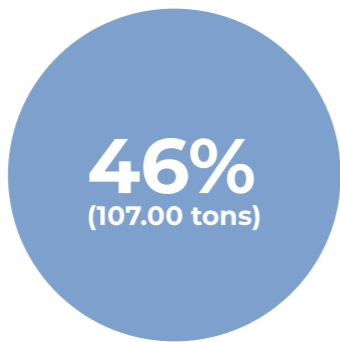
Odense Kommunes klimaplan indeholder en række indsatser på transport og mobilitetsområdet. Fire af indsatserne, '40% elbiler i Odense', 'Klimaneutral logistik i Odense', 'Lavere hastigheder på vejene i Odense' og 'Mere aktive og grønne transportvaner' er inkluderet i vores forslag til en Grøn Mobilitetsplan. Den femte og sidste indsats, '100% elbusser fra 2027', har en god sammenhæng med indsatserne i Grøn Mobilitetsplan. Den er ikke inkluderet i opgørelsen af CO₂-reduktionen, da vi forudsætter, at der er 100% elbusser i 2027 uanset om mobilitetsplanen gennemføres eller ej.

Signaturforklaring





- 5 tons CO₂ sparet / 2,2%-point
- Yderligere CO₂-reduktioner, der ikke er opgjort

Mange indsatser bidrager til at nå målet

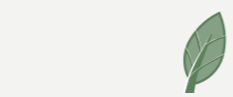







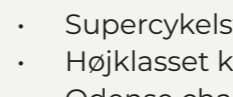
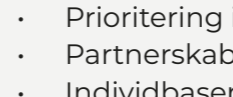

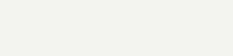

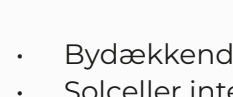
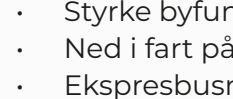
Alle indsatser bidrager til at sikre en robust plan. De fire største indsatser bidrager med at reducere CO₂-udledningen med 67.000 tons i 2030. Det svarer til 29% af transportens udledning. Vi har kvantificeret yderligere 15 indsatser ud fra grove, men realistiske skøn.



De fire største indsatser bidrager med ca. 67.000 ton CO₂-reduktion (29%)

	Trafikøer	13.000 (6%)
	Grønne forbindelser	13.000 (6%)
	Elbilen får en forlomme: Adgang	17.000 (7%)
	Ned i fart	24.000 (10%)

15 andre indsatser bidrager med ca. 40.000 ton CO₂-reduktion (17%)

-  Grønne byrum
-  Eldreven mikromobilitet i fokus: elcykler til hele rejsen
-  Eldreven mikromobilitet i fokus: dele mobilitet som last-mile
-  Eldreven mikromobilitet i fokus: grøn citylogistik
-  El-bilen får en forlomme: Parkering
-  Dynamiske byrum og gader (pladser og/eller handelsgader)
-  Dynamisk bilparkering og p-henvisninger
-  Dynamiske grønne bølger for cykler
-  Supercykelstier forbinder kommunens bydele
-  Højklasset kollektiv transport binder bydele sammen
-  Odense charter
-  Prioritering i lokale fællesskaber
-  Partnerskaber
-  Individbaseret finansiel incitaments mekanisme
-  Grønne p-afgifter

16 andre indsatser bidrager til at realisere gevinsterne og en robust plan

-  Grønne handlungader
-  Grønne lokalveje
-  Knudepunkter i kanten af bymidten
-  Knudepunkter i bykvarter
-  Knudepunkter i forstæderne
- Knudepunkter i erhvervsområder
- Indsnævring af vejprofiler med beplantning
- Kommunen går forrest
-  Bydækkende ladestandardnet i høj kvalitet
-  Solceller integreret i infrastrukturen
-  Styrke byfunktioner og strategisk byfortætning
-  Ned i fart på motorvejen
- Ekspresbusnet
- Fynsk S-tog
- Supercykelstier og cykelturisme i regionen
- Grøn mobilitet som vækstmotor

16 indsatser er ikke kvantificeret

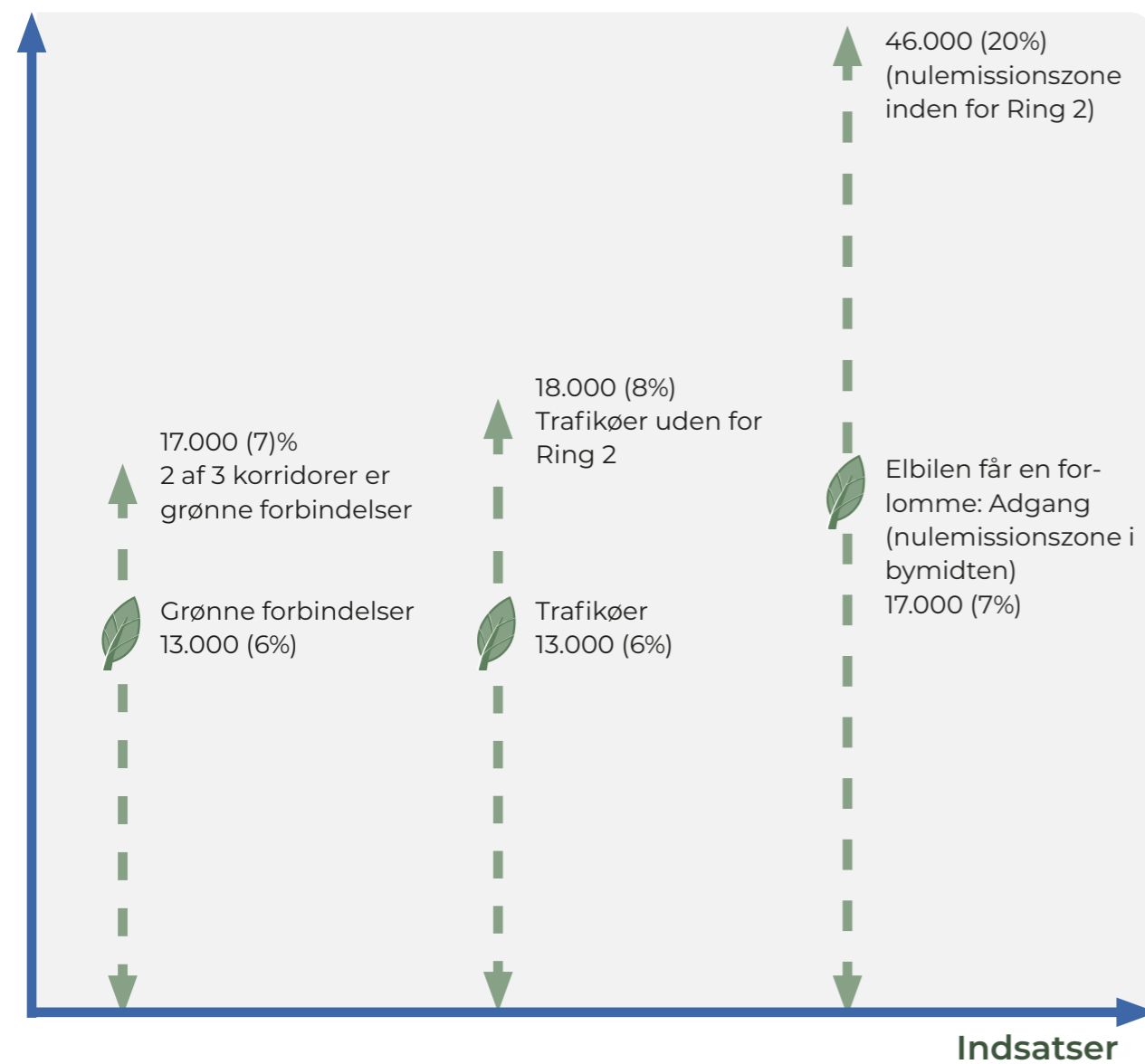
De resterende 16 indsatser har vi ikke beregnet CO₂-effekter for. En del af dem vil sandsynligvis give mindre CO₂-reduktioner (<2.000 ton/indsats), men de er vigtige bidrag for at realisere de samlede gevinster. For andre er effekterne allerede delvis inkluderet, i de indsatser vi har opgjort effekter for. Endelig kan nogle af indsatser ikke realiseres uden involvering af parter uden for Odense Kommune.

Effekter

En fleksibel plan sikrer, at målet nåes

Mange af tiltagene i planen kan skaleres op. Det sikrer, at I kan nå målet, hvis nogle af effekterne ikke realiseres fuldt ud. Det giver samtidig rum til at nedskalere andre tiltag, hvis der fx er stor modstand. Herunder er vist eksempler for tre af de indsatser, der giver den største reduktion i CO₂-udledningen. For mange af de andre indsatser, er der ligeledes mulighed for at skalere op og ned.

CO₂-reduktion

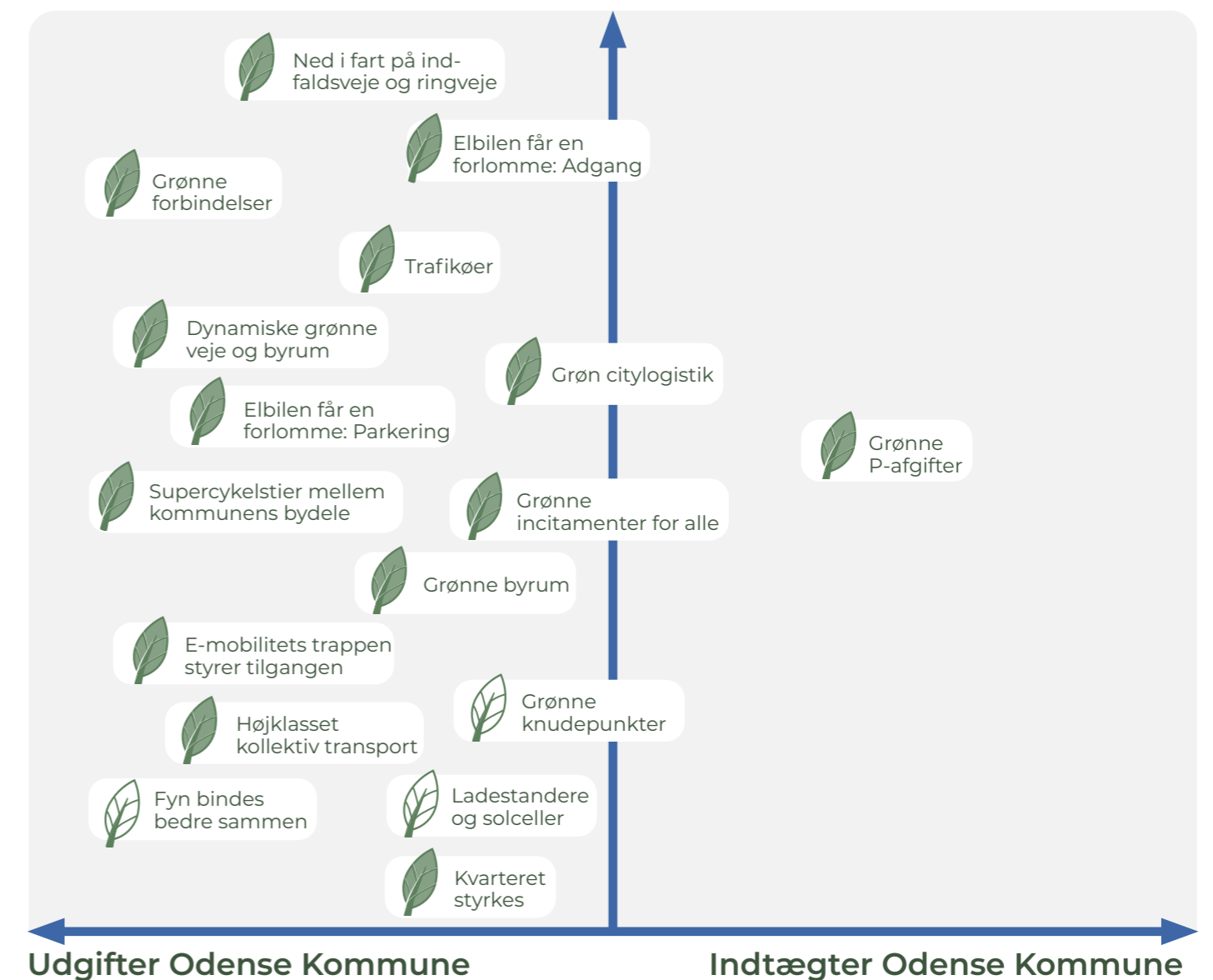


Eksempel: Tre af de største indsatser kan skaleres op med 38.000 ton CO₂ (16%)

Der kan opnås store CO₂-reduktioner ved indsatser, der har små udgifter for Odense Kommune. Eksempelvis kan hastighedsnedsættelser gennemføres uden store anlægsudgifter. Nogle af indsatserne, der kræver større udgifter, fx højklasset kollektiv transport, er en forudsætning for en by med fortsat høj mobilitet.

CO₂-reduktion

(Nogle indsatser er grupperet)






De største CO₂-reduktioner kan opnås uden store udgifter

Indsatser spænder bredt hvad angår folkelig opbakning og udgifter

De indsatser, der medfører de største CO₂-reduktioner, giver generelt også den største folkelige modstand, i hverfald på kortere sigt. Nulemissionszoner er en undtagelse, da nuværende beboere og varelevering med lastbiler er undtaget.

Signaturforklaring

-  CO₂-reduktion ikke kvantificeret
-  CO₂-reduktion kvantificeret
-  Større opbakning over tid

Folkelig opbakning stiger over tid

For flere af indsatserne forventer vi, at opbakningen stiger over tid. Det skyldes bl.a. at en del af gevinsterne tager tid at realisere, fx at udnytte den frie plads i byrummene til at gøre dem grønnere.

Indsatser indebærer både gevinster og gener

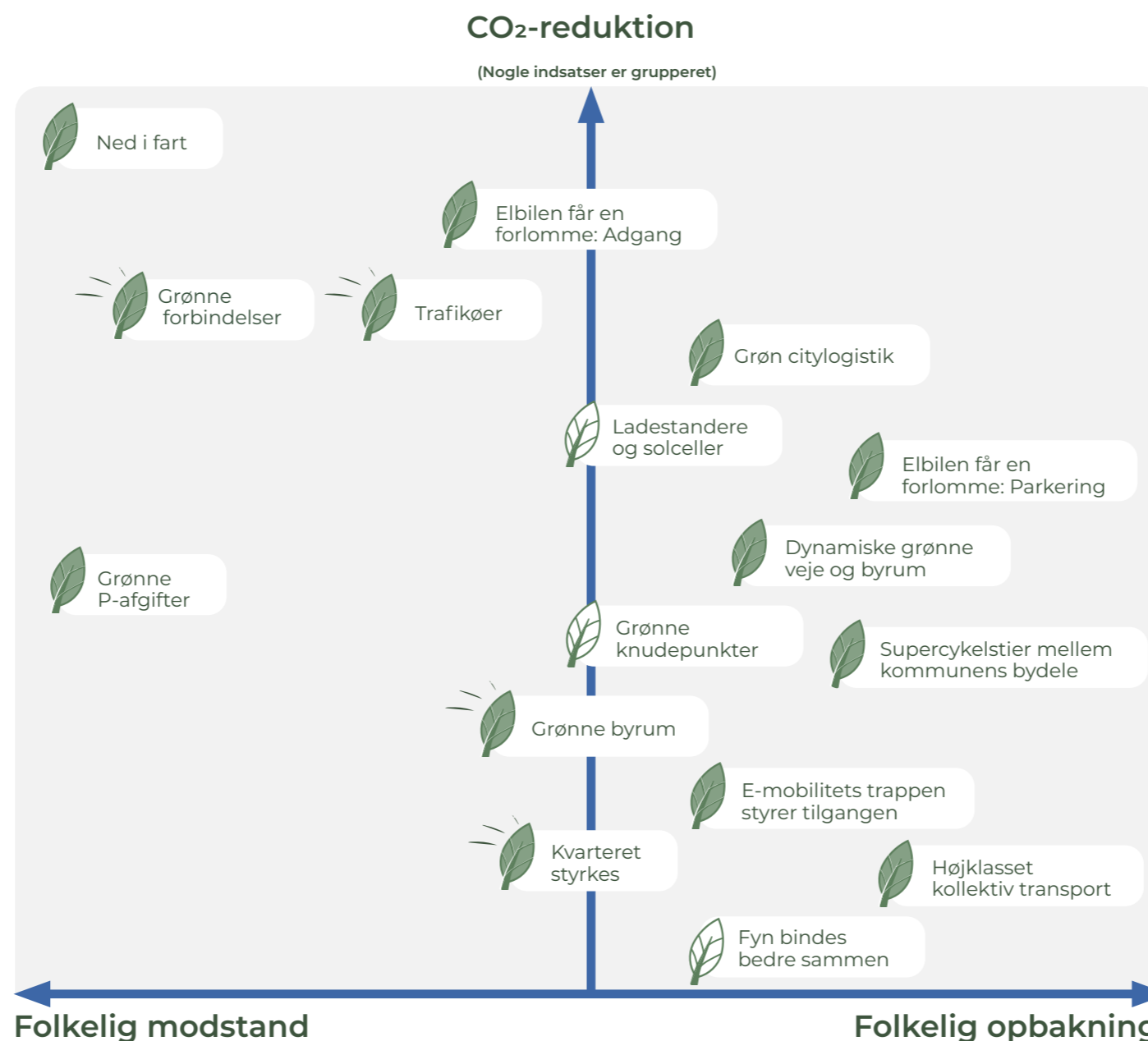
Mange af indsatserne generer nogle trafikanter/borgere, men giver gevinster for andre trafikanter/borgere. Eksempelvis vil trafikører medføre gener for nogle bilister, men gevinster for de lokale beboere.

Sparede udgifter til vejanlæg

Flere af indsatserne medfører reduceret behov for kørsel i bil. Det giver potentielt mulighed for at spare planlagte investeringer i nye vejanlæg. Det er ikke inkluderet i figuren.

Indtægter fra salg af byggeretter






Flere af indsatserne reducerer vejarealet til rådighed for biler. En del af arealet anvendes til grønnere byrum og bedre forhold for cykel og gang. Men en del af det frigivne areal kan også bruges til ny byudvikling. Det giver mulighed for indtægter ved salg af byggeretter. Det er ikke inkluderet i figuren.



De største CO₂-reduktioner giver størst folkelig modstand

Spotlight: Indsatser med folkelig modstand

Fem af indsatserne kan have varierende grad af folkelig modstand. Primært fordi de gør det mere besværligt at køre i fossilbil. Det har vi taget højde for ved at indrette indsatserne så den folkelige øges.

-  **Ned i fart**
Øget opbakning ved trinvis implementering over flere år.
-  **Grønne forbindelser**
Øget opbakning ved at sikre alternative ruter for fossilbiler og tillader elbiler på de grønne forbindelser.
-  **Trafikører**
Øget opbakning fordi indsatsen giver merværdi for de lokale beboere i form af byrum, der er mere trygge og grønne.
-  **Grønne p-afgifter**
Øget opbakning fordi vi indfører prisstigningen over flere år og vi giver rabat til elbiler.
-  **Elbilen får en forlomme: Adgang**
Øget opbakning ved at tillade nuværende beboere og handelsliv at bruge fossilbiler.

Reduktionssti og delmål

Vejen til klimaneutralitet

Reduktionen i CO₂ opnås ved at reducere antallet af kilometer kørt i fossilbiler i Odense Kommune. Det giver anledning til, at flere vil bevæge sig til fods, på cykel og med kollektiv trafik.

Stigende andel af ture til fods, på cykel og i kollektiv transport
Andelen af ture til fods og på cykel stiger frem mod 2030 i takt med, at indsætterne udrulles. Andelen af ture i den kollektive trafik vokser ligeledes frem mod 2030, mens andel af ture i bil falder. Implementeringen af indsætterne sikrer samtidig, at målet om 40% elbiler nås i 2030.

Brug for yderligere kvalificering

Vi har skønnet ændringen i turfordelingen ud fra grove skøn for, hvor mange af turene, der i stedet for med fossilbil sker med elbil, gang, cykel eller kollektiv trafik. Det skal kvalificeres i næste fase, fx ved hjælp af trafikmodelberegninger.

Stigende andel elbiler

Implementeringen af indsætterne sikrer samtidig, at målet om 40% elbiler nås i 2030. Energistyrelsen* forventer i sin seneste fremskrivning, at knap 30% af personbilerne vil være elbiler på landsplan i 2030. Hvis det er tilfældet, forventer vi, at mobilitetsplanen vil medføre at elbilandelen bliver højere end 40% i 2030. Omvendt vil indsætterne medføre en mindre besparelse på i CO₂-udledningen, da en del af fossilbilerne allerede vil være skiftet til elbiler.

Ny prognose kan påvirke resultaterne

Odense Kommune er på vej med en ny fremskrivning af transportens CO₂-udledning i Odense Kommune. Det vil påvirke både CO₂-reduktionen og elbilandelen .

* 'Analyseforudsætninger til Energinet 2022 – Transport' (Energistyrelsen 5. januar 2023)

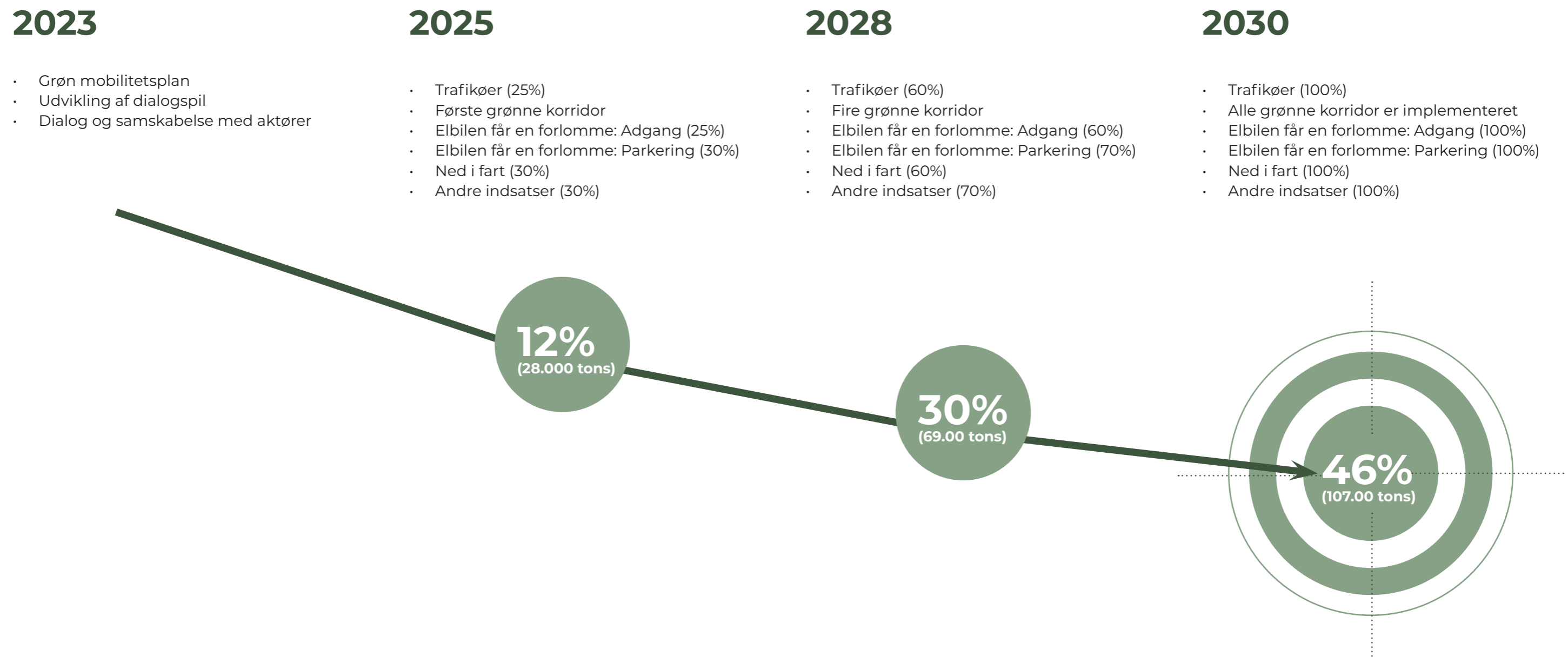
	2022	2025	2028	2030
Mål for CO₂-reduktion fra transport, tons CO₂	0	-28.000	-69.000	-107.000
Andel af ture til fods	24%	25%	27%	28%
Andel af ture på cykel	21%	25%	30%	35%
Andel af ture i kollektiv trafik	2%	3%	5%	7%
Andel af ture i bil (inkl. elbiler)	53%	47%	38%	30%
Andel af elbiler i vognparken	2%	8%	23%	40%
Ændring kørte km i fossildrevne køretøjer, mio. km	0	-195	-481	-747
Færre kørte km i fossildrevne køretøjer reduktionsandel ift. 2030-prognosen	0%	16%	39%	61%

Groft skøn over udviklingen frem mod 2030

Implementeringsplan

Trinvis implementering med fælles løsninger

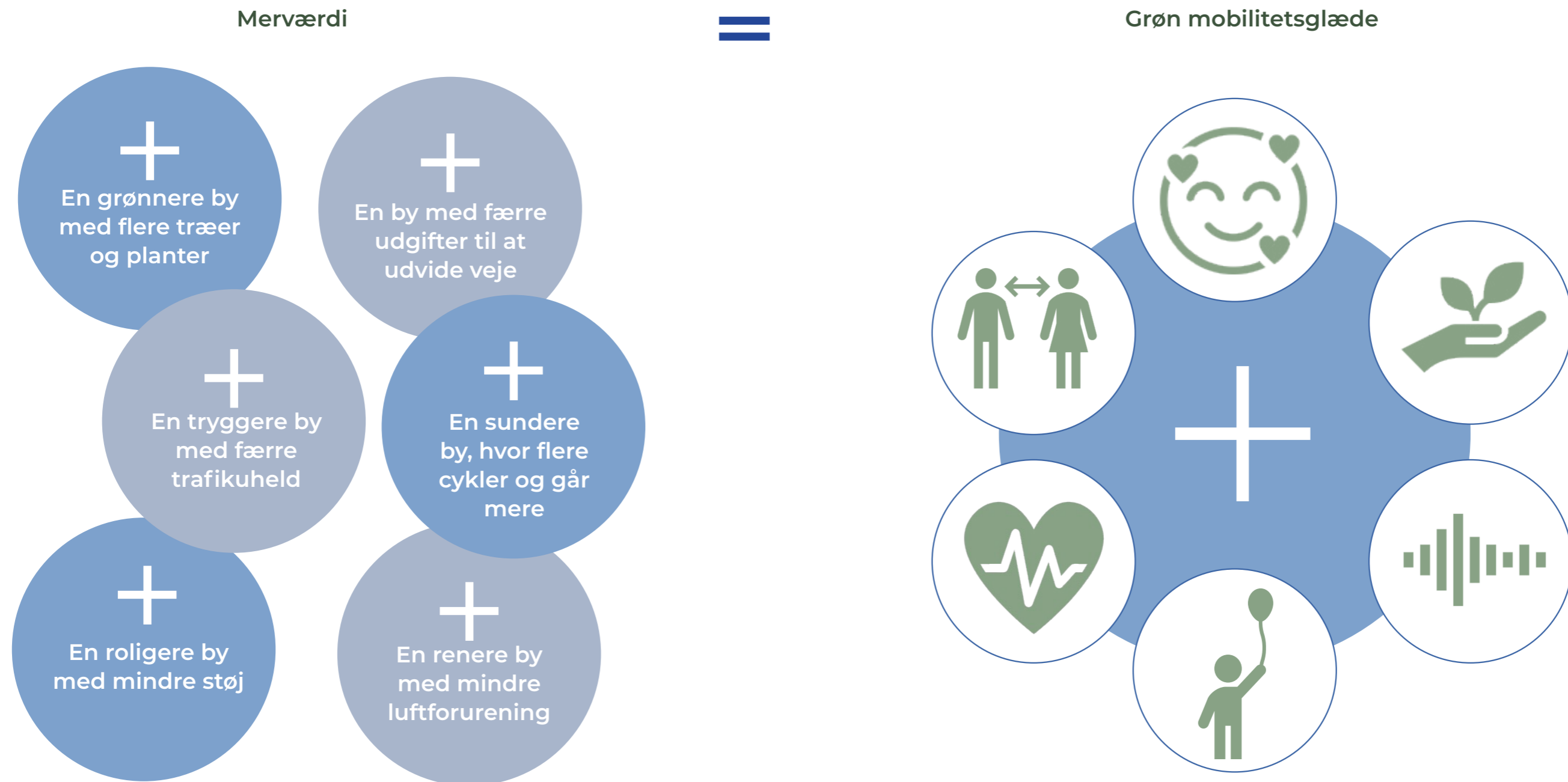
Vores plan inkluderer en trinvis implementering af alle de største indsatser. Det sikrer, at indsatserne løbende kan justeres ud fra de erfaringer, der opnås under implementeringen samt at borgere og lokale aktører kan blive inddraget og løsninger kan skabes i fællesskab. Vi starter implementeringen indefra, dvs. fra Odenses centrum og bevæger os derefter ud mod kommunegrænsen velvidende at en stor del af CO₂-udledningen sker uden for Ring 2. Vi har her vist hvordan de største indsatser implementeres.



Implementeringsplan

Fokus på merværdi og grøn mobilitetsglæde

Indsatserne reducerer ikke bare CO₂, men giver en række merværdier og bidrager til mobilitetsglæde. Herunder har vi som eksempel vist de merværdier og den grønne mobilitetsglæde som en indsats som 'grønne trafikører' bidrager med.



Prioritering af indsatser sker lokalt

Borgere, interessenter og politikere skal i dialog med eksperterne blive klogere på, hvad der er den rigtige løsning for Odense. Derfor skal den videre dialog medvirke til at parterne sammen - og med den overordnede ramme udstukket af mobilitetsplanen som udgangspunkt - beslutter, hvordan CO₂-reduktionen skal opnås, og hvordan indsatser lander på den bedst mulige måde ift. de lokale forudsætninger - muligheder såvel som begrænsninger.

Sammen skal borgerne derfor tage dialogen om:

- hvad der kan motivere os til en adfærdsændring og
- hvad der er den rette blanding af indsatser i de enkelte bydele

Et dialogspil kan være et middel til at målrette dialogen om, hvordan Odense kommer i mål med ambitionen om at være CO₂ neutral i 2030, og dette på en måde som sikrer at Odense fortsætter med at blive en bedre by at bo, arbejde og leve i - en grøn, sund og levevenlig storby.

Det er ikke nok at vælge de lette løsninger - restriktioner er nødvendige hvis vi skal i mål. Samtidig kan netop de nye mobilitetsløsninger medvirke til at skabe nye muligheder, kvaliteter og bedre oplevelser for hverdagslivet.

Spillepladen skal hjælpe med at tage dialogen om prioriteringer med den enkelte borger, gruppe af interessenter eller med alle i en bydel.

Efter sammen at have haft en dialog om prioriteringen af de CO₂ reducerende indsatser vil næste skridt være, at fortsætte dialogen om, hvordan de valgte indsatser skal tage form i de enkelte kvarterer.

Spillepladen sætter rammen

Illustrationen er en skitse til et CO₂-dialogspil der viser vejen til mobilitetsglæde:

- Først markeres/vælges den bydel, som dialogen handler om.
- Derefter placeres de CO₂-reducerende brikker, som ønskes at sættes i spil i CO₂-rammen på spillepladen.
- Når rammen er fyldt helt op, er CO₂-reduktionsmålet nået - hvis ikke brikkerne når målstregen, må der flere brikker (=indsatser) til
- Når målet er nået, skal betragtninger ift. valg og prioriteringer deles med andre spil-deltagere og en fælles prioritering og dialog om valg og fravalg kan finde sted.

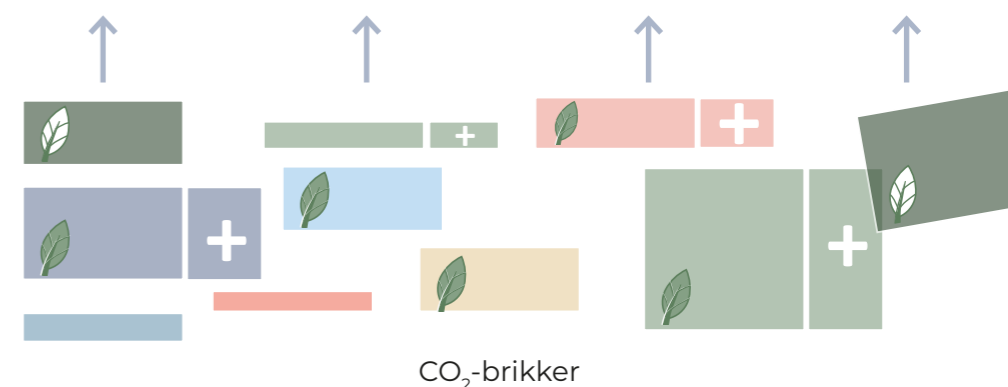
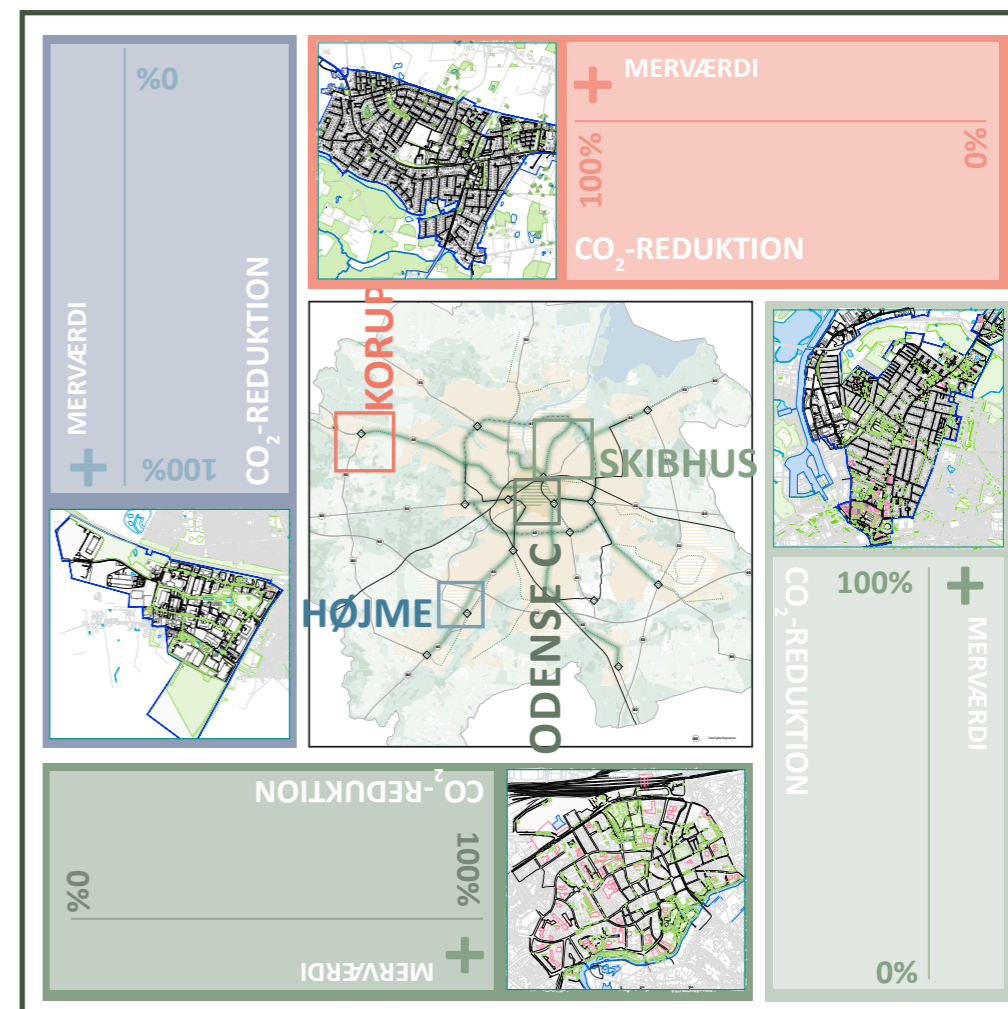
CO₂-brikker

Brikkerne summerer mobilitetsplanens indsatser og suppleres med andre greb og restriktioner, som ikke er med i denne mobilitetsplan, f.eks. bompenge. Brikkerne placeres indenfor rammerne på pladen og er dimensioneret ift. deres CO₂-effekt (overordnede estimater).

Brikker med et + indeholder betragtelig merværdi udover CO₂-reduktion – det kan f.eks. være ift. mere byliv, biodiversitet, sikring mod oversvømmelse og forbedret mikroklima.

Blanke brikker kan evt. sættes i spil for at give mulighed for at byde ind med andre greb, som der ikke er en brik for.

Spilleplade



Grøn mobilitetsplan for Odense

Symfoni af bevægelse

Sammen danner vi en symfoni af bevægelse
En co-evolution af teknologi og natur
Hænderne fører os frem, mod nye horisonter,
men samtidig lærer vi af den ustyrlige kraft.

Nye skridt med nye muligheder

Vi danner et bånd mellem det skabte og det naturlige.
Et samspil mellem det styrede og det ustyrlige.
For hver skridt vi tager, åbner vi nye muligheder,
hver opdagelse og eventyr,
fører os videre mod fremtiden.

Bevægelse mod en bedre fremtid

Så lad os bevæge os sammen i en dans af co-evolution.
Lad teknologi og natur blomstre i harmoni.
For vi er en del af samme symfoni,
en del af en bevægelse
mod en bedre fremtid.

