

ODENSE MOBILITETSPLAN

BØRNENES BY

- EN GOD BY FOR ALLE



INDHOLDSFORTEGNELSE /

- 3 BAGGRUND: VIS MIG DIN INFRASTRUKTUR OG JEG SKAL FORTÆLLE DIG, HVILKEN BY, DU HAR
- 4 VISION: BØRNENES BY - EN GOD BY FOR ALLE
- 6 HOVEDGREB: ET GRØNT, INTEGRERET MOBILITETSSYSTEM
- 8 BRUGERREJSER: GRØNNE REJSEKÆDER I 2030
- 14 INDFRI MÅLET: BØRNENES BY - EN BY FOR ALLE
- 16 BÆREDYGTIG BYSTRUKTUR: PRINCIP 1
- 20 DET BEDRE ALTERNATIV: PRINCIP 2
- 24 BÆREDYGTIG BILBRUG: PRINCIP 3
- 28 MOBILITETS ACTION & LEARNING LAB: PRINCIP 4
- 32 REDUKTIONSSSTI: ET STÆRKT STYRINGSVÆRKTØJ
- 36 VEJEN TIL KLIMANEUTRALITET: IMPLEMENTERINGSPLAN
- 40 ÅBNINGSTRÆK: BØRNE LOOP'ET

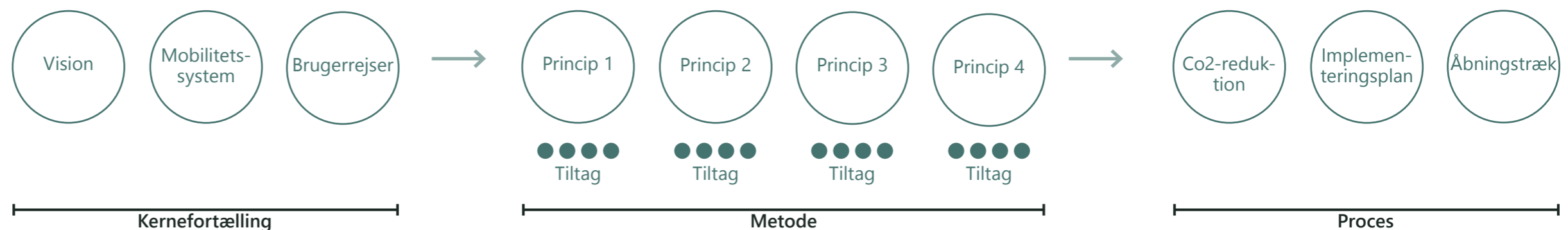
Hold NIRAS
Mobilitetsplanen er udarbejdet af NIRAS, som en del af parallelopdraget "En grøn mobilitetsplan for Odense Kommune".

Februar 2023

NIRAS

LÆSEVEJLEDNING

Læsevejledning til mobilitetsplanen
Mobilitetsplanen består af en kernefortælling, efterfulgt af en metodebeskrivelse, der består af fire principper, hver med fire tiltag under. Til sidst følger en procesbeskrivelse af hvordan mobilitetsplanen bidrager til reduktion af Co2-udledning og en implementeringsplan.
Nedenstående figur viser hvordan mobilitetsplanen er bygget op.



BAGGRUND / VIS MIG DIN INFRASTRUKTUR OG JEG SKAL FORTÆLLE DIG, HVILKEN BY, DU HAR

Vis mig din infrastruktur og jeg skal fortælle dig hvilket bysamfund du har

De infrastrukturelle greb er forudsætningen for en udvikling af bysamfund. Siden Odense Kommunes spæde start, er infrastrukturen og byudviklingen gået hånd i hånd. Hvis man ønsker en bæredygtig by bliver infrastrukturen, omlægning til bæredygtige transportformer og grønne drivmidler nødvendigvis nødt til at understøtte dette. Populært sagt, så får man hvad man bygger. Bygger man veje uden at prioritere og dedikere plads til gående, cykler og offentlig transport, så bygger man en bilby, da det bliver den mest attraktive måde at komme rundt på. Hvis man derimod gerne vil have flere til at gå, cykle og tage offentlig transport i hele kommunen, så skal disse transportmuligheder prioriteres i byplanlægningen. I takt med at kommunen udvikles og udbygges omkring cykelfremme og gåendes behov for sikkerhed, fremkommelighed og tryghed, vil de grønne transportformer blive de mest attraktive.

For at kunne prioritere aktive transportformer bliver man nødt til at nedprioritere fremkommelighed for biler nogle steder i kommunen. Den form for byplanlægning slår typisk dårligt ud i samfundsøkonomiske beregninger, som primært bygger på rejsetid. Til gengæld vil det typisk slå positivt ud på målinger af byens livability, og dermed hvor tilfredse indbyggerne er med at bo der, og hvor attraktiv byen er for gæster. Ved at indføre infrastrukturelle greb, der fredeliggøre biltrafikken, skal mobilitetssystemet tilbyde andre alternativer, der muliggøre at man kan komme effektivt rundt i kommunen.

Odense Kommune har allerede taget de vigtige skridt mod en bæredygtig fremtid. Der er bl.a. skabt en markant byomdannelse i centrum med forhøjet bykvalitet, der er arbejdet dedikeret med løbende investering og forbedring af cykeltiltag, og der er foretaget omfattende investeringer i et nyt letbanenetværk. Nu er tiden kommet til at tage det næste store, visionære skridt for at sikre den fortsatte positive udvikling og indfri målet om en markant CO2-reduktion fra transporten i 2030.

Odense Kommune ønsker at tage ansvar for klimaet og for at Odense i fremtiden bliver en grøn storby med omtanke. Kommunen har derfor vedtaget en ambitiøs målsætning om at blive klimaneutral i 2030. Transportsektoren er en vigtig brik i at det kan lade sig gøre. Den fremtidige udvikling skal understøttes af en ny mobilitetsplan, der lægger linjerne for en bæredygtig infrastruktur. Mobilitetstilbud og infrastruktur skal bidrage til at Odense fortsat udvikles som en attraktiv storby-kommune for hverdagsliv, erhvervsliv, kulturliv, uddannelse og fritidsliv.

En langsigtet mobilitetsplan

Odense Mobilitetsplan skal skabe rammerne for, at fremtidens transportløsninger bliver både klimaneutral, effektive og trygge, og de skal også tilføje byrums-kvaliteter og øget livskvalitet for borgere og besøgende.

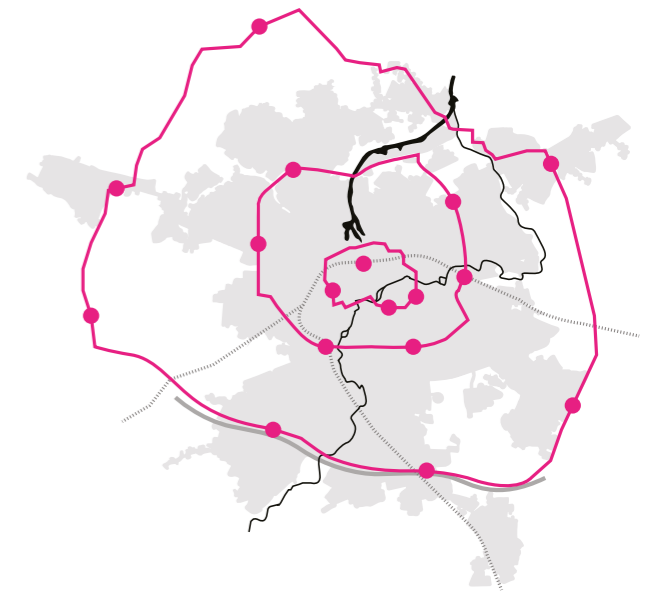
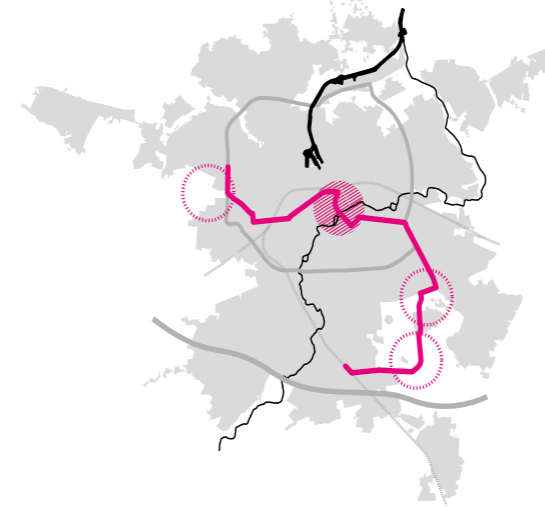
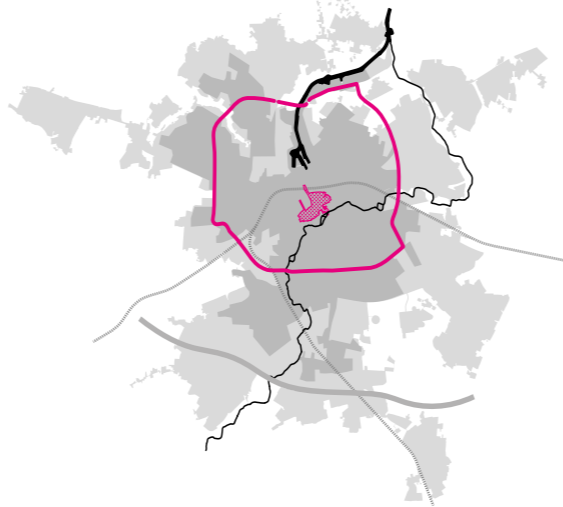
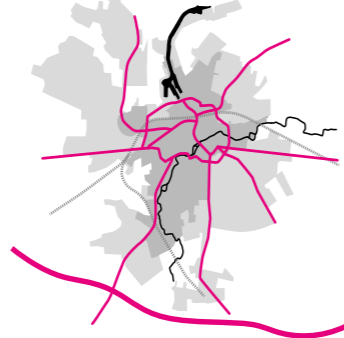
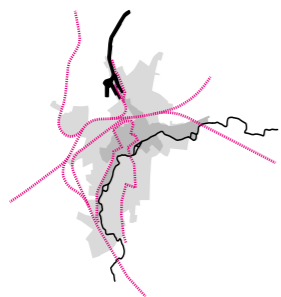
Mobilitetsplanen skal fungere som en trafikal ledestjerne, der sætter retningen for udviklingen. Udover at vise hvordan kommunen bliver klimaneutral inden for transportområdet, inden 2030, så bør den leve længere og sætte retningen for byen de næste 30 år, da det fulde potentiale ikke nås før alle løsningerne er implementeret i hele kommunen.

Mobilitetsudviklingen er i disse år præget af stor innovation og Odense Kommune er en af frontløberne. Derfor er det vigtigt at mobilitetsplanen skaber rammerne for at videreudvikle det gode arbejde.

Et mobilitetsfyrtårn skabes

Odense har en enestående mulighed for, at blive en foregangskommune for øvrige storbyer i Danmark, Skandinavien og resten af Europa. Når vi i Odense Kommune lykkes med, at skabe en markant ændring af vores mobilitetsadfærd, vil det blive en udvikling som får stor bevågenhed fra resten af verden. Dette vil skabe flere besøgende, hvilket vil være godt for erhvervs livet, bosætning og udbuddet af kulturelle og kommercielle tilbud, hvilket vil komme odenseanerne til gavn.

Når man kigger til andre byer, der er lykkedes med en bæredygtig byudvikling vha. en mobilitetsplan, er en fællesnævner, at de har haft et hovedgreb med en stærk fortælling. Udviklingen er typisk sket over mange år, hvor der har været en politisk opbakning på tværs af skiftende administrationer til, at arbejde dedikeret med visionen. Dette gælder fx Barcelona. Mobilitetsplanen for Odense Kommune skal derfor slå de store, visionære linjer an, som har potentiale til at blive en stærk fortælling for fremtidens by- og mobilitetsudvikling, samtidig med at den sikrer at de odenseanske kvaliteter bibeholdes og forstærkes.



PÅ VEJ MOD 2030: ODENSES INFRASTRUKTUR I 200 ÅR

1800 : vandveje

Byen spreder sig langs floden, som giver adgang til fjorden

1920 : tog

Toglinjerne bliver anlagt og medfører øget handel og industri, nye boligområder opstår syd for floden.

1970 : biler

Vejnettet bliver udbygget, byen spreder sig og nye boligområder opstår.

2010 : cykel og gang

Odense er Danmarks officielle cykelby i 2000, og fortsætter sit fokus på cyklisme. Centrum bliver fodgængervenlig. Men bilen er fortsat den foretrukne transportform i forstaden, som udvider sig langs vejene.

2020 : letbane

Letbanens 1. etape anlægges.

2030 - integreret mobilitetssystem

Kommunen har integreret og udbygget Odenses grønne mobilitetstilbud: cykelforbindelser, prioritering af aktiv mobilitet, offentlig transport og elbiler. Tre klimavenlige miljøzoner er anlagt, der er bygget videre på stærke knudepunkter og højklassede busforbindelser, så transportsystemet samlet understøtter det klimaneutral Odense.

BØRNENES BY – EN GOD BY FOR ALLE

VISION

FREMTIDENS MOBILITET I ODENSE KOMMUNE 2030

BØRNENES BY – EN GOD BY FOR ALLE

I 2030 kan alle børn i Odense Kommune transportere sig aktivt og selvstændigt.

Alle børn og unge skal selv kunne komme rundt i kommunen og være trygge i byens rum. Det er trygt at stå og vente på bussen, nemt at finde rundt med letbanen, hurtigt og trafiksikkert at cykle, og stimulerende at bevæge sig rundt til fods. Når børnene har sunde, trygge og effektive måder at bevæge sig på, skaber vi en inkluderende by, der fungerer bedre for alle.

Børn og unge er fremtidens mobilister. Når de vokser op som glade og trygge, aktive og sunde trafikanter, er de med til at skabe en bedre og mere klimavenlig fremtid.

Friheden for børn til at bevæge sig rundt på selvstændig vis, mindre forurening og grønnere byrum – dette er Odense: BØRNENES BY. Her er der områder, byrum og veje, hvor der er plads til langsom, tryk bevægelse og leg, adskilt fra større, hurtige trafikårer. Her er der ren luft og ro, med færre fossilbiler og motorstøj. Her er der et overskueligt og brugervenligt system af grønne mobilitetsstilbud, der inviterer børn, unge og alle andre til at tilvælge den aktive og klimavenlige mulighed.

Med fire stærke principper skaber Mobilitetsplanen grundlaget for udviklingen af BØRNENES BY:

Bæredygtig bystruktur, der understøtter grøn og effektiv brugeradfærd.

Det bedre alternativ, der udbygger de sunde, aktive og grønne alternativer til bilisme.

Bæredygtig bilbrug, der omlægger bilparken til grønne drivmidler og reducerer behovet for bilejerskab.

Mobilitets Action & Learning Lab, der er den "lim" mellem tiltag, der sikrer fremdrift på rejsen mod den klimaneutrale Børnernes By.

En udvikling af Odenses grønne mobilitetssystem med fokus på børn og unge har et unikt potentiale til at forene en række presserende agendaer: sundhed, mental trivsel, bæredygtighed, stærke lokalsamfund, modstandsdygtig byudvikling og tryghed i byrum.

Et fokus på børn og unge er dermed en katalysator for bæredygtig innovation og velfærd. Ved at lade Odenses mobilitetsudvikling tage udgangspunkt i børn og unge, skaber vi en positiv forandring for alle.

At lege er at leve

I Odense Kommune er en inkluderende tilgang et grundelement i fremtidens by- og mobilitetsplanlægning. I Skandinavien har vi en demokratisk tradition for, at give lige ret og muligheder til alle. Dette har i de seneste år, også haft indvirkning på, at flere store nordiske byer er begyndt at inddrage børn og unge i byudviklingen. I Odense Kommune arbejdes der allerede dedikeret med at gøre byen mere tilgængelig for de yngste borgere.

Videreførelse af Odenses DNA

Fokus på børn og unge vil være en videreførelse af kommunens arbejde på tværs af forvaltningen:

- I 2011 vedtog kommunen en strategi, der skulle fremme leg og tilgængelighed for børn i centrum, med visionen "At lege er at leve". Den tilhørende strategi havde til formål, at fremme leg og tilgængelighed for børn i byens offentlige rum.
- I den tidligere Handlungsplan for Mobilitet og Byrum, står der at Odense Kommune vil skabe Familiernes By, og derved gøre det nemmere for familier at få hverdagen til at gå op.
- I klimahandleplanen er det bl.a. vedtaget at flere børn skal gå og cykle i skole, og at trafiksikkerheden skal være bedre for børnene. Det er anført, at begge dele skal være en del af den nye grønne mobilitetsplan.

"Vores børn skal sikkert kunne bevæge sig rundt, og de skal nyde at være børn i byen med alt, hvad der hører til et godt børneliv."
(Klimahandleplanen).

Et samlet fokus på børn og unge i mobilitets- og byudvikling vil derved være en videreførelse og accelerering af kommunens egne tidligere strategiske indsatser. Yderligere er børn og unge fremtidens mobilister, og en god målestok for hvor godt en by performer. En samlet vision på tværs af sektorer, der fremmer børn og unges brug af byen vil tilgodese alle brugergrupper og vil i sidste ende gøre kommunen bedre tilgængelig for alle.

"Children are a kind of indicator species. If we can build a successful city for children, we will have a successful city for all people." Penalosa, Mayor of Bogota

En visionær strategi for Odense - og resten af verden

På verdensplan er der flere og flere børn der bor urbant. Fokus på børn og unge er derfor oppe i tiden, også udenfor Skandinavien. Generelt har der gennem tiden været for lidt fokus på udsatte brugergrupper i byplanlægning – herunder børn og unge. Men en børnevenlig by har et helt unikt potentiale til at forene en række presserende agendaer som fx sundhed, mental trivsel, bæredygtighed, modstandsdygtig byudvikling og tryghed i byrum. Et overordnet fokus på børn og unge kan dermed være en katalysator for urban innovation. Ved at lade by- og mobilitetsudvikling tage udgangspunkt i børn og unge, medfører det en positiv forandring for alle.

Aktiv mobilitet = sundhed

På internationalt niveau er en af de største sundhedsmæssige trusler vi står overfor, at vi sidder for meget ned og rører os for lidt i det daglige. Hverdagsaktiviteter som gang, cykling og leg skaber et sundt hverdagsliv med en aktiv befolkning. Høj intensitet af biler i bymiljøet, dårlig luftkvalitet, forurening og støj har en direkte indflydelse på, i hvor høj grad vi har lyst til, at opholde os i byrum og bevæge os igennem bymiljøerne til fods. Biler og tung trafik er den største barriere mod at få forældre til at lade deres børn færdes alene i byen.

Selvstændighed og trivsel

Børns selvstændige mobilitet er vital for deres trivsel og udvikling, da det medfører mere fysisk aktivitet samt bygger selvværd og selvtillid. Forældre vil gerne bosætte sig, der hvor det er godt for deres børn at vokse op. Glade og trygge børn, giver glattere og tryggere forældre. Hvilke i sidste ender medfører en gladere og tryggere kommune. Odense Kommune kan være den første kommune i verden til, at vise hvordan man udformer en mobilitetsstruktur, der understøtter byudvikling hvor børn og unge lever et trygt liv med selvstændig transport. Målet om CO2-reduktion frem mod 2030 bygger på en 7 års plan. Mobilitetsplanens målsætning er derfor at børn som fødes i dag skal kunne komme trygt rundt i 2030: Vi ønsker, at skabe rammerne for at Odense bliver en kommune hvor alle fra 7 år kan have en selvstændig og aktiv mobilitet.

BØRNENES BY ER EN GOD BY FOR ALLE

HELBRED OG VELVÆRE



- Fysisk aktivitet
- Mental velvære
- Tilgængelige aktiviteter
- Integrerede aktiviteter

SIKKERHED & TRYGHED



- Trafiksikkerhed
- trygge og aktive gader
- Oplevet tryghed

STÆRKE LOKALSAMFUND



- Styrke lokalsamfund
- Levende offentlige rum
- Social interaktion
- Inkluderende og tilgængelige byrum

GRØNNE BYRUM



- Forbindelse til naturen
- Vildere natur
- sanselige oplevelser
- større biodiversitet
- Klimatilpasning

MODSTANDSDYGTIGHED



- Reduktion af CO2-udledning
- Social inklusion
- Håndtering af klimatrusler
- Multifunktionelle byrum

En god by for børn er en god by for alle

Det som børn og unge ønsker af deres omgivelser, er fundamentalt det samme som alle andre: at have sikre og trygge forbindelser, der skaber mulighed for selv at kunne komme rundt og kunne besøge venner og familie, deltage i fritidsaktiviteter og få adgang til grønne områder. Børn er mere udsatte end de fleste andre brugergrupper. Ved at tage højde for børn og deres omsorgspersoners perspektiv, vil man automatisk også lave nogle gode løsninger for fx ældre, og man vil sikre, at de mest udsatte også vil føle sig inkluderet i byen.

Når visionen bygger på børn og unges behov, så skal det ikke forstås som at løsningerne udelukkende skal laves for den målgruppe. Bilkørsel skal stadig være en del af bybilledet, der skal stadig kunne komme varer rundt til butikkerne, men de transporteres på en ny måde eller i nye tidsrum, med bedre hensyn til gående og cyklende trafikanter. Man skal kunne komme rundt i bil, hvis man ønsker det, men det bliver af nogle omveje eller med lav hastighed.

10 DOGMER FOR BØRNENES BY - EN GOD BY FOR ALLE

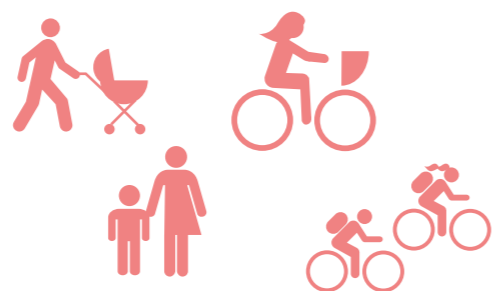
Forudsigelige mobilitetsmuligheder

Forbedret adgang til nøgle-destinationer og services, som børn, unge og omsorgspersoner har brug for på daglig basis. Mulighed for at navigere i lokalmiljøerne er vigtigt for børn, for at de kan have en selvstændig mobilitet. Selvstændig mobilitet er vigtigt for alle børn og unge, og støtter dem, i at forberede sig på at blive selvstændige voksne.



Gøre plads til gang og cykel

Begræns motoriseret trafik for at give mere plads til gående og cykler. Små børn er ifølge med omsorgspersoner, fx i en barnevogn, i klapvogn, gående med den voksne i hånden eller på cykel side om side. For at det kan foregå trygt og sikkert kræver det brede fortove og cykelstier. Dette vil også sikre plads til børns leg og frihed til at bevæge sig gennem byrummet.



Lav hastighed

Der er en tydelig sammenhæng mellem bilers hastighed og graden af personulykker. Trafikulykker er globalt set en stor dødsårsag for børn og unge. Børn har mindre og mere skrøbelige kroppe og er derfor i større fare ved sammenstød med biler, uanset hastighed. Derfor bør der være max 30 km/t i zoner hvor børn bevæger sig rundt, så biler kan nå at bremse op.



Synlighed

I gennemsnit er en 3-årig 95 cm høj. Derfor ser og oplever de byen anderledes end en voksen. De er tættere på udstødning fra køretøjer, byrumsinventar (som fx skraldespande), belægninger og planter, og oplever derfor disse på mere nært hold i kraft af deres højde. I tillæg er de mindre synlige for chauffører i den motoriserede trafik. Planlæggere bør anskue gaderummene fra 95 cm højde og bl.a. sikre for sikker og synlig krydsning af veje.



Det legende møde med byen

Leg er vigtig for børns udvikling. Byrummet bør understøtte muligheder for leg og læring i hverdagen. Det er muligt at give rum leg på små og store pladser langs bolig-gader og ved ventesituationer. Spontan leg bygger på meningsfuld interaktion med omgivelserne. Skab mulighed for fysisk aktivitet for alle aldre, gennem byrumsinventar og byrumsdesign. Legende elementer, kunst i byens rum, kreative busstop eller en sjov skolevej, inviterer til fysisk interaktion i hverdagen.



Opholdsmuligheder

Sammenlignet med voksne, så bevæger små børn sig langsommere og trættes hurtigere. Både dem og deres omsorgspersoner har brug for steder langs ruten hvor de kan hvile, spise og regruppere. Steder der inviterer til ophold i gaderummet, bliver til steder der kan understøtte social interaktion og opmuntre alle til at bruge gaderummene mere og i længere tid.



Begrønning og klimatilpasning

Træer, planter og adgang til natur er forbundet med en række fysiske og mentale gevinster, inklusiv formindsket risiko for overvægt, depression, stress og koncentrationsforstyrrelser, og er derfor vigtig for trivsel og mental velvære. Både langs veje og i byrum skal begrønning og klimatilpasning indtænkes, så det bidrager til skabe attraktive bymiljøer for aktivitet og ophold.



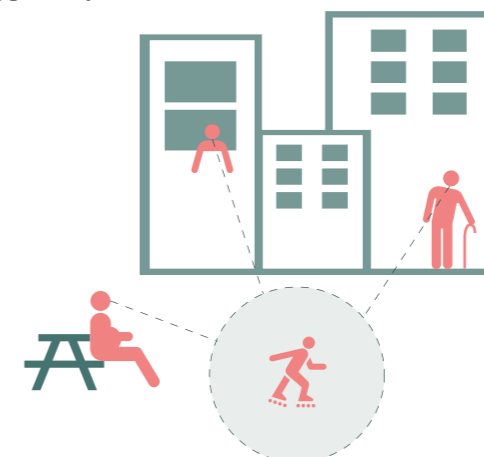
Social interaktion

Attraktive gader og veje understøtter interaktion mellem børn, unge, og alle andre, med det omkringliggende bymiljø. Yderligere bør byrum understøtte at unge og ældre naturligt mødes. Byrum der styrker interaktion og udveksling kan blive populære lokale trafikårer og mødesteder, hvilket sikrer en høj grad af tryghed i et lokalområde.



Trygge bymiljøer

Hvis forældre og omsorgspersoner føler sig trygge i bymiljøet, er de mere tilbøjelige til at lade børn færdes i det uden opsyn. Overblik, social aktivitet, vedligehold, renovation og belysning er alle vigtige faktorer der influerer opfattelsen af tryghed i byrum.



Politisk prioritering

Det er vigtigt at sikre, at byens strategier og planlægning er i overensstemmelse med den overordnede vision om at skabe mobilitetsstrategi på baggrund af børn og unges behov. På den måde formes en bæredygtig by, med sikre, trygge, og attraktive byrum og stærk mobilitet.



HOVEDGREB / ODENSE 2030: ET GRØNT INTEGRERET MOBILITETSSYSTEM

Man får den by, som man bygger

Figuren på s 3, viser med alt tydelighed, at udvikling og udbygning af infrastrukturen hænger ufravigelig sammen med udvikling og udbygning af bystrukturen. Infrastruktur og byudvikling går hånd i hånd: Mulighederne for at transportere sig rundt afgør hvilke type bymiljøer og byliv vi understøtter. Hvis vi vil sikre, at vores byrum summer af byliv skal infrastrukturen give plads til aktive trafikanter. Hvis vi vil have, at folk tager ophold i byens rum, skal vi sikre, at der er trygt at være for alle. Hvis vi vil have, at folks transportvaner bliver mere bæredygtige, så skal vi sørge for, at det bliver det mest attraktive valg. Og vi skal sørge for, at bygge bymiljøer som understøtter dette. Det vil nødvendigvis betyde en nedprioritering af hurtig og direkte adgang for biler og tung trafik.



Hovedgreb

For at lykkes, skal der tages nogle svære valg inden for udviklingen af kommunens mobilitetssystem og infrastruktur. For at kunne komme i mål, er der brug for nogle strukturelle greb, der både fungerer som politisk styringsredskab og som sætter rammerne for den fysiske byudvikling og brugen heraf. Kommunen har allerede selv defineret to byringe: Ring 1 og Ring 2. I tillæg introducerer vi en ny byring, Ring 3. Ring 2 er afgrænsningen på en ny, vedtaget Klimazone, som træder i kraft efteråret 2023. Med mobilitetsplanen bliver de øvrige to ringe til nye miljøzoner. I mødet mellem ringene og de store indfaldsveje, udbygges anlægges der mobilitetsknudepunkter.

De 3 byringe med tilhørende klimazoner:

- **Zone 1 (inden for Ring 1):** begrænset bilkørsel og lav hastighed på de gåendes præmisser.
- **Zone 2 (inden for Ring 2):** Byfortætningszone, lavere hastighed og begrænsning af tung trafik.
- **Zone 3 (mellem Ring 2 og Ring 3):** Byfortætning inden for eksisterende forstæder, lav hastighed i bymiljø, fokus på at bevare og tilgængeliggøre grønne områder

Tre byringe - tre mobilitetszoner

For at sikre, at Odense Kommune i fremtiden får en bæredygtig mobilitetskultur på børnenes præmisser, har vi, som det næste store mobilitetsgreb, indført tre byringe: Ring 1 (rundt om centrum), Ring 2 (langs med ringvejen) og Ring 3 (rundt om forstads kvarterer). Ringene bliver et strukturelt greb, som muliggør, at der politisk kan indføres tiltag, der indfrier mobilitetspyramidens prioritering mellem transportformer og fremmer bæredygtige bymiljøer.

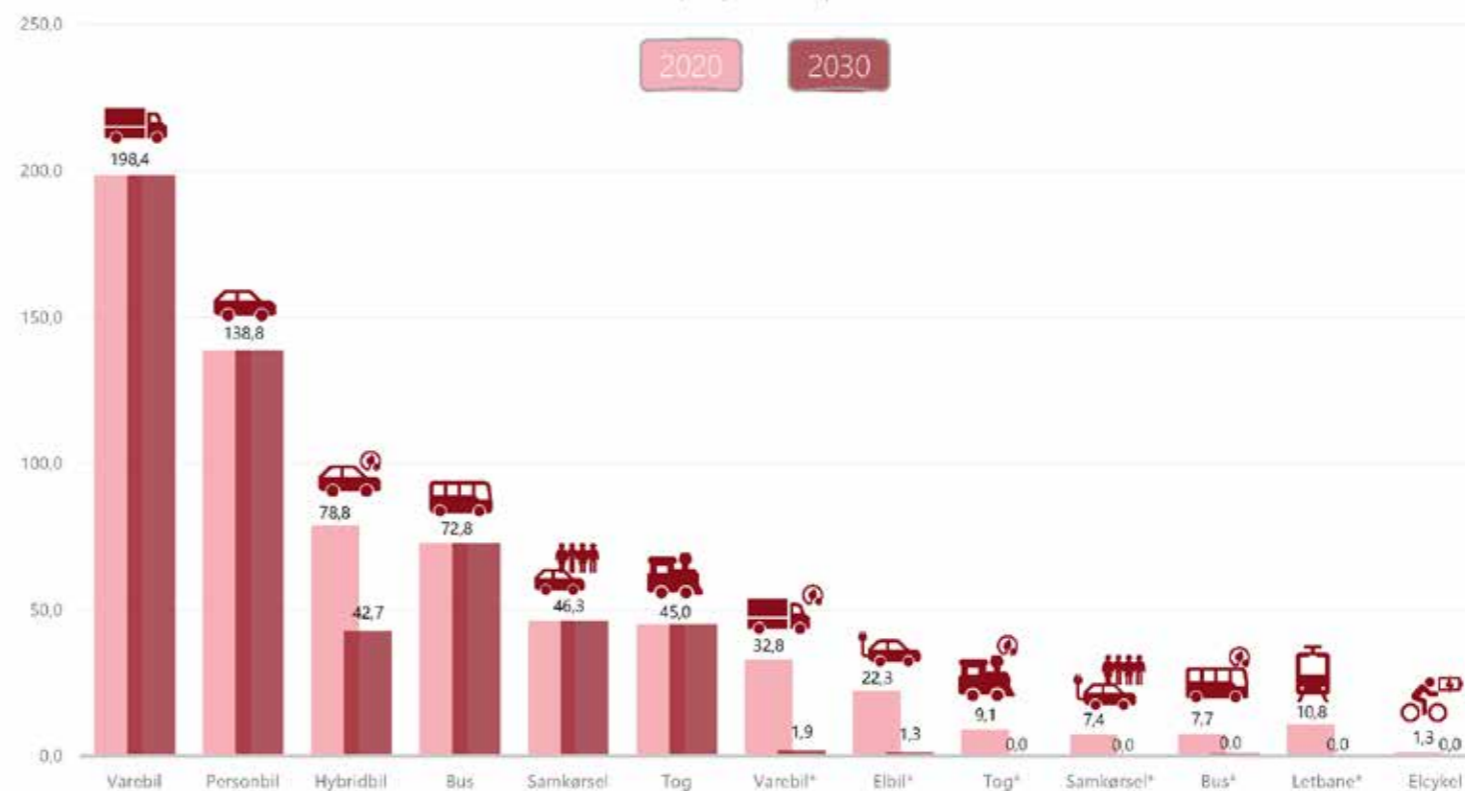
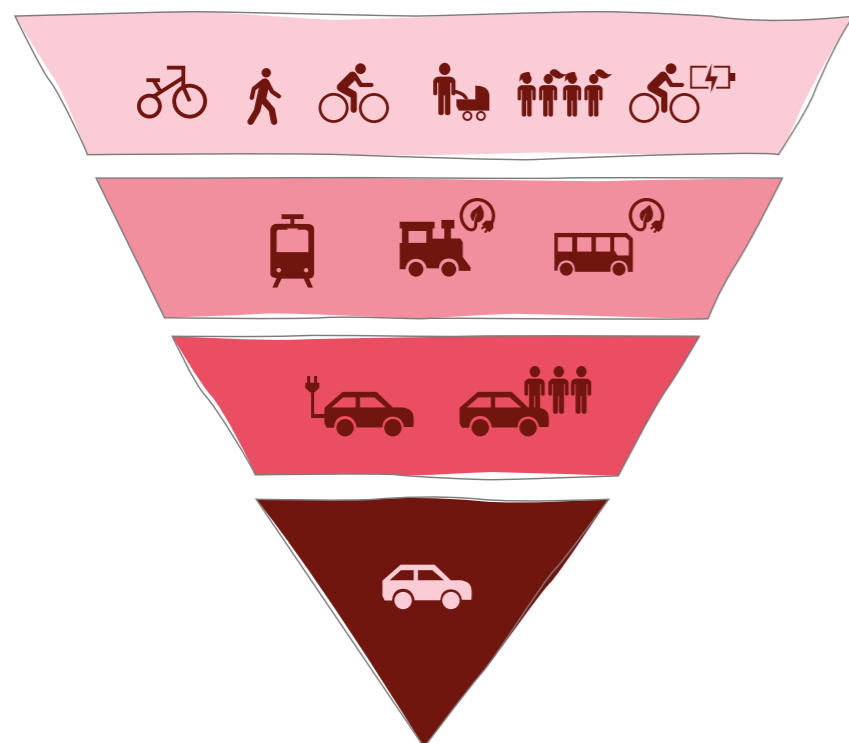
De tre mobilitetszoner vil understøtte og accelerere byudviklingen i hele kommunen. Det gør vi i særdeleshed ved at skabe et integreret og flerstrengt mobilitetssystem. Vi gør op med traditionen om at klassificere trafikanter som henholdsvis cyklister, bilister, brugere af kollektiv transport ect., men definerer odenseanerne som mobilister, hvis vigtigste hensigt er, at kunne gennemføre rejsen fra A til B effektivt, trygt og bæredygtigt.

Når man vælger noget til, vælger man automatisk noget andet fra. De tre byringe skaber de nødvendige forudsætningerne for, at det kan lade sig gøre at skabe bedre vilkår for gående og cykler, samt at prioritere frem-kommelighed for grønne køretøjer. Derved skaber byringene grundlaget for at det kan etableres et integreret mobilitetssystem.

Mobilitetshierarkiet - prioritering af transportformer

I fremtidens mobilitetshierarki sætter vi børn og unge øverst, når vi vælger at prioritere de transportformer, som understøtter, at alle kan have en selvstændige mobilitet. Dette kobler vi med en prioritering, baseret på den gennemsnitlige CO2-udledning pr. personkilometer, for at sikre at kommunen indfrier målene fra Klimahandleplanen. Med prioriteringen i vores mobilitetshierarki har Odense Kommune taget højde for be-lægningsgraden i det pågældende transportmiddel, hvorfra vi kan fastsætte den gennemsnitlige CO2-udledning pr. personkilometer. Der kan således være tilfælde, hvor fire personer i en elbil kan være lige så fordelagtig som den kollektive transport baseret på CO2-emissioner. Det vil ofte være tilfældet i de egne af kommunen, hvor der endnu ikke er den fornødne infrastruktur, som muliggør en rejse med de ellers priorite-rede transportformer.

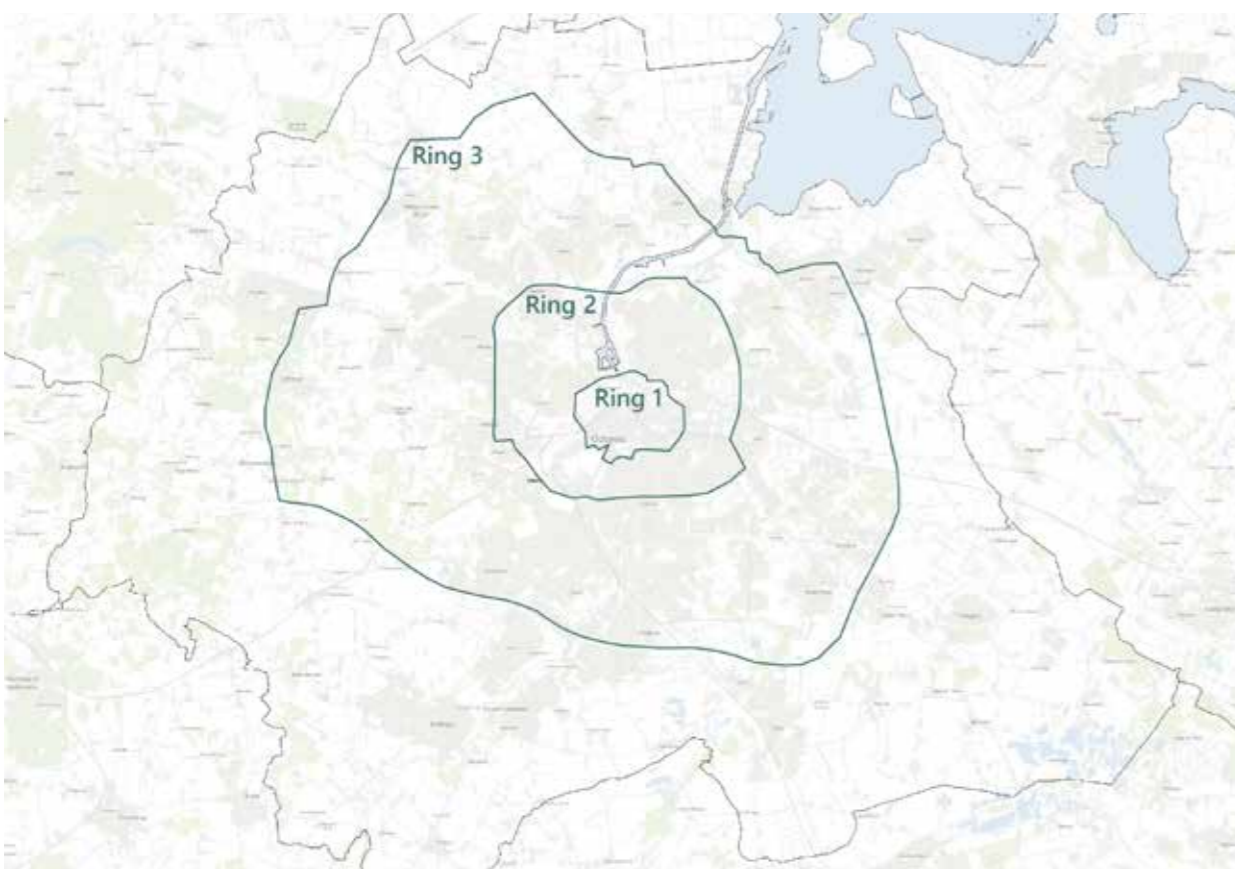
Aktive transportformer som gang og cykel vil altid vil være de grønneste og dermed bedste valg. Med det nye mobilitetshierarki vælger vi at prioritere disse transportfor-mer i hele kommunen, fordi vi tror på, at vi skaber den bedste kommune, når vi gør dem til det smarteste og mest attraktive valg. Når man skal transportere sig over længere afstande, medbringe fx store eller mange indkøb, er det vigtigt at infrastrukturen også understøtter at det muligt at udføre rejsen. Den nye mobilitetspyramide skal tydeliggøre at der altid skal være fokus på tilgængelighed for gang og cykel i alle byudviklingsprojekter, men den samlede infra-struktur skal stadig kunne fungerer som en transportmaskinen for hele samfundet. Vi tilsigter derfor ikke at reducere det nuværende transportarbejde. Tværtimod vil vi højne muligheden for mobilitet samtidig med, at vi bestræber os på, at de ture som gennemføres i kommunen, i en langt højere grad end tidligere, vil kunne kategoriseres som nulemissionsture. Med mobilitetshierarkiet og nærværende mobilitetsplan tilskynder vi til en fremtidig ændret transportmiddelfordeling, hvor flere odenseanere vil se fordelene ved at cykle, gå og benytte kollektiv transport.



Geografisk differentiering

I det integrerede mobilitetssystem vil der være en klar afspejling af, at forskellige transportformer prioriteres højere end andre i forskellige geografier. Jo nærmere man bevæger sig bykernen, jo mere vil aktive transportformer vægtes. Det vil i praksis betyde, at fok til fods og på cykel skal tilbydes de mest direkte veje og ruter, mens bilkørsel i visse tilfælde vil besværliggøres for yderligere at fremme og tilskynde valget af de mest bæredygtige transportformer. Det kan resultere i øget omvejskørsel og fredelig-gørelse af biltrafik, og vil på sigt også betyde en bremsning af fossile transportformer. Denne prioritering har endvidere til hensigt at understøtte mo-bilitetsplanens vision om at sikre, at børn og unge kan have en selvstændig mobilitet.

Når vi i Odense Kommune vælger at prioritere gang, cykel og kollektiv transport over individuel bilbrug, er det afgørende at vi sikrer gode muligheder for let at kunne skifte mellem transportmidler i mobilitetsknudepunkter, som styrker det bæredygtige valg. Knudepunkterne vil fungere som mobilitetssystemets lim, der sikrer brugerne adgang til hele kommunen uanset hvor man bor.



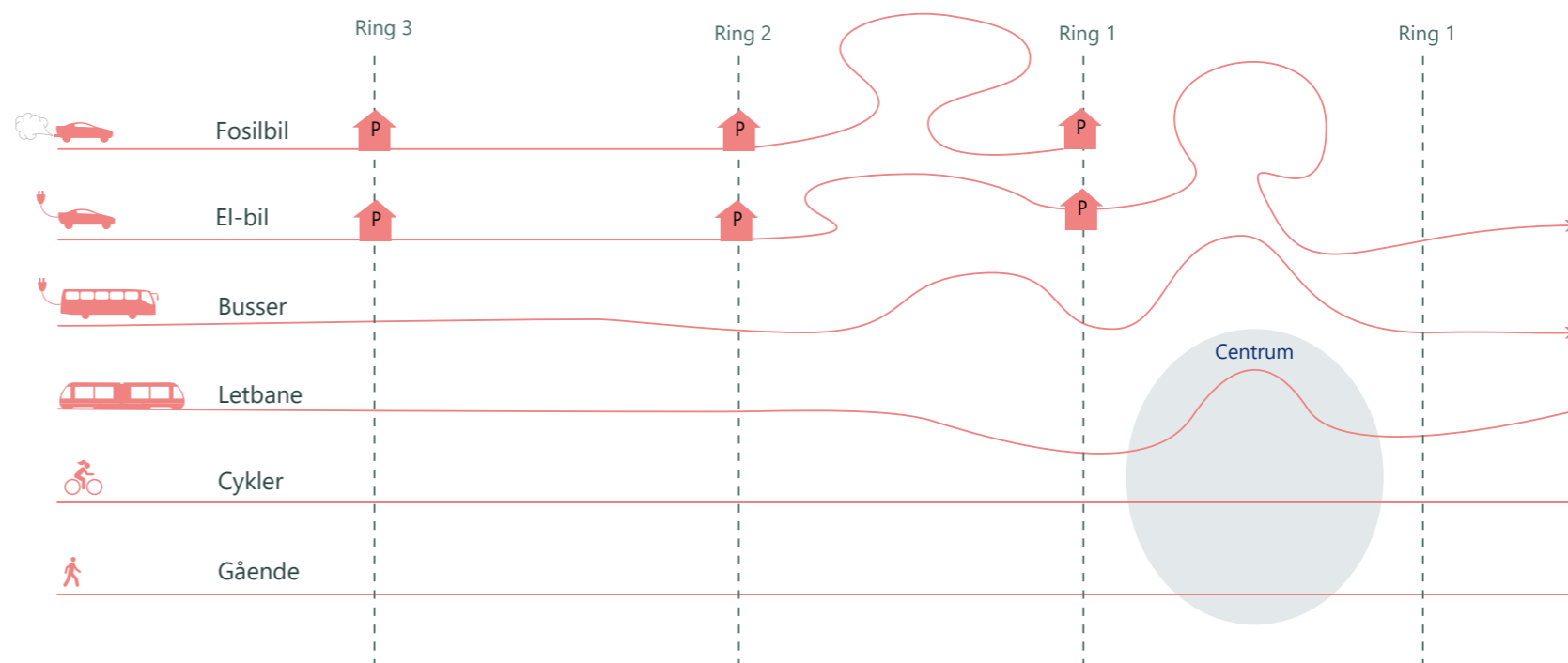
Prioritering mellem gang og cykel

Cykelparkering har en afgørende rolle for hvor attraktivt et transportmiddelvalg det er. Her handler det særligt om placering af cykelparkeringen, og hvor langt man er villige til at gå mellem parkeringspladsen og destinationen, samt hvor høj kvalitet stativerne og parkeringsfaciliteterne har. Den villige gangafstand er afhængig af, hvor længe man påtænker at parkere. Denne viden gør vi brug af, når vi ved de bynære mål skal afveje, hvilken trafikanttype vi skal vægte højest.

Alle ture starter og slutter til fods, om end man er på cykel, i el-bil, eller med kollektiv transport. Det er derfor vigtigt, at sikre gode forhold for fodgængere, når man arbejder med de øvrige grønne transportformer. Befinder vi os nær lokaliteter, hvor der kan være en større andel af svagt-gående, som eksempelvis nær apoteker, praktiserende læger og vuggestuer/børnehaver, er det vigtigt at vi sikrer særligt god tilgængeligheden for gående.

Odense har generelt stolte traditioner, når det kommer til cykling og udmærker sig også ved at have den station i Danmark med det laveste cykelparkeringsindeks, svarende til at have ét cykelstativ for hver ottende påstiger. Det har ydermere ført til, at Odense Station er den station i Danmark, hvor flest passagerer cykler til og fra stationen. De takter og traditioner skal vi fortsætte og arbejde videre på, men vi skal gøre det klogt, så vi fastholder cyklisterne uden at afskære fodgængerne.

TILGÆNGELIGHED FOR FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER, IMELLEM DE TRE RINGE



BRUGERREJSE / GRØNNE REJSEKÆDER I 2030

Hovedgreber er her eksemplificeret i 4 konkrete brugerrejser der viser, hvordan forskellige mobilister bevæger sig rundt i 2030, når mobilitetsplanen er realiseret.

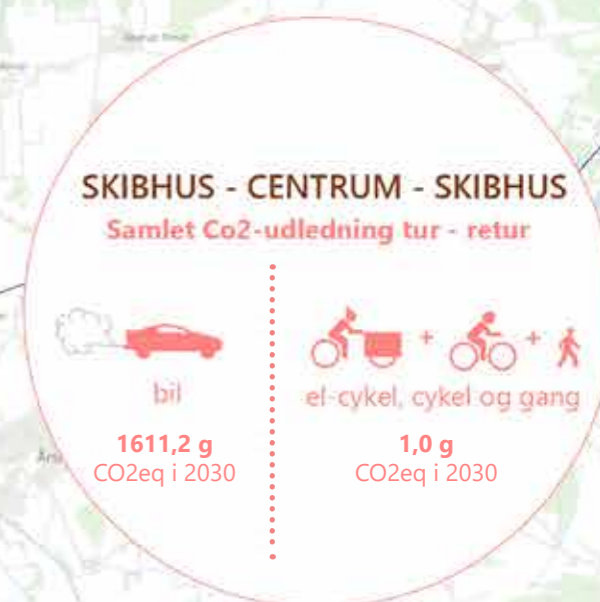
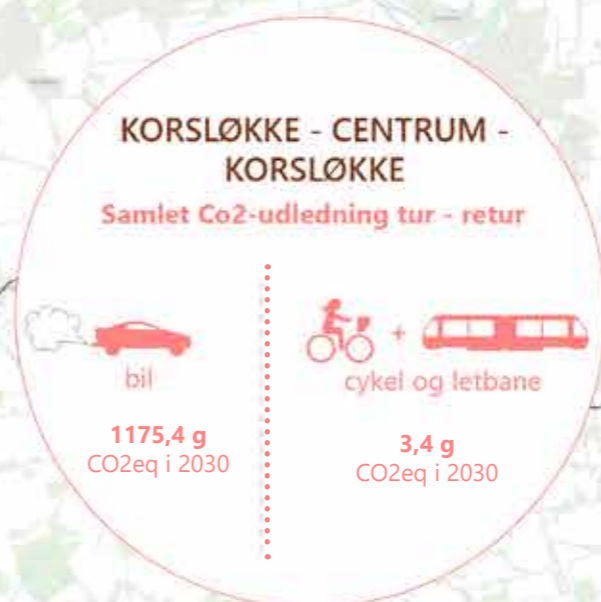
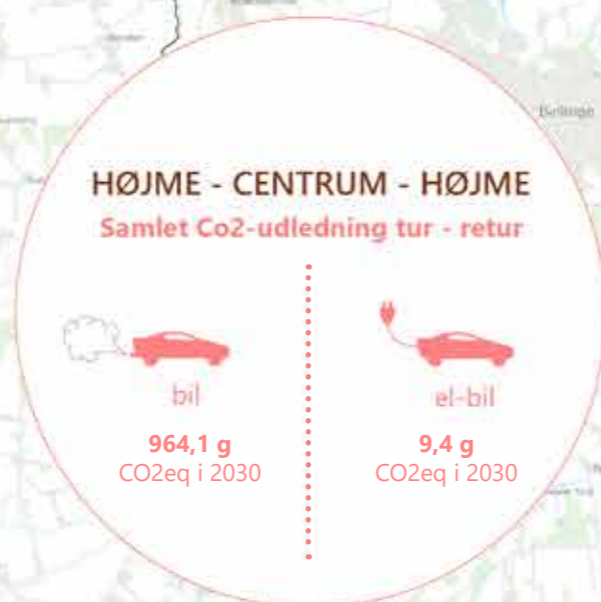
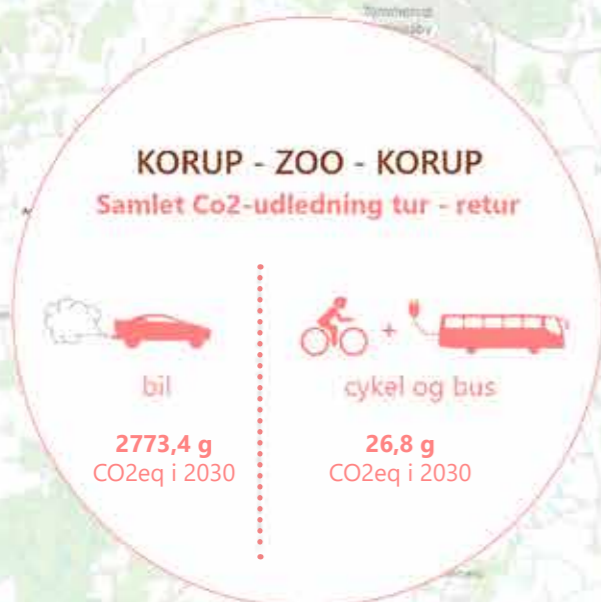
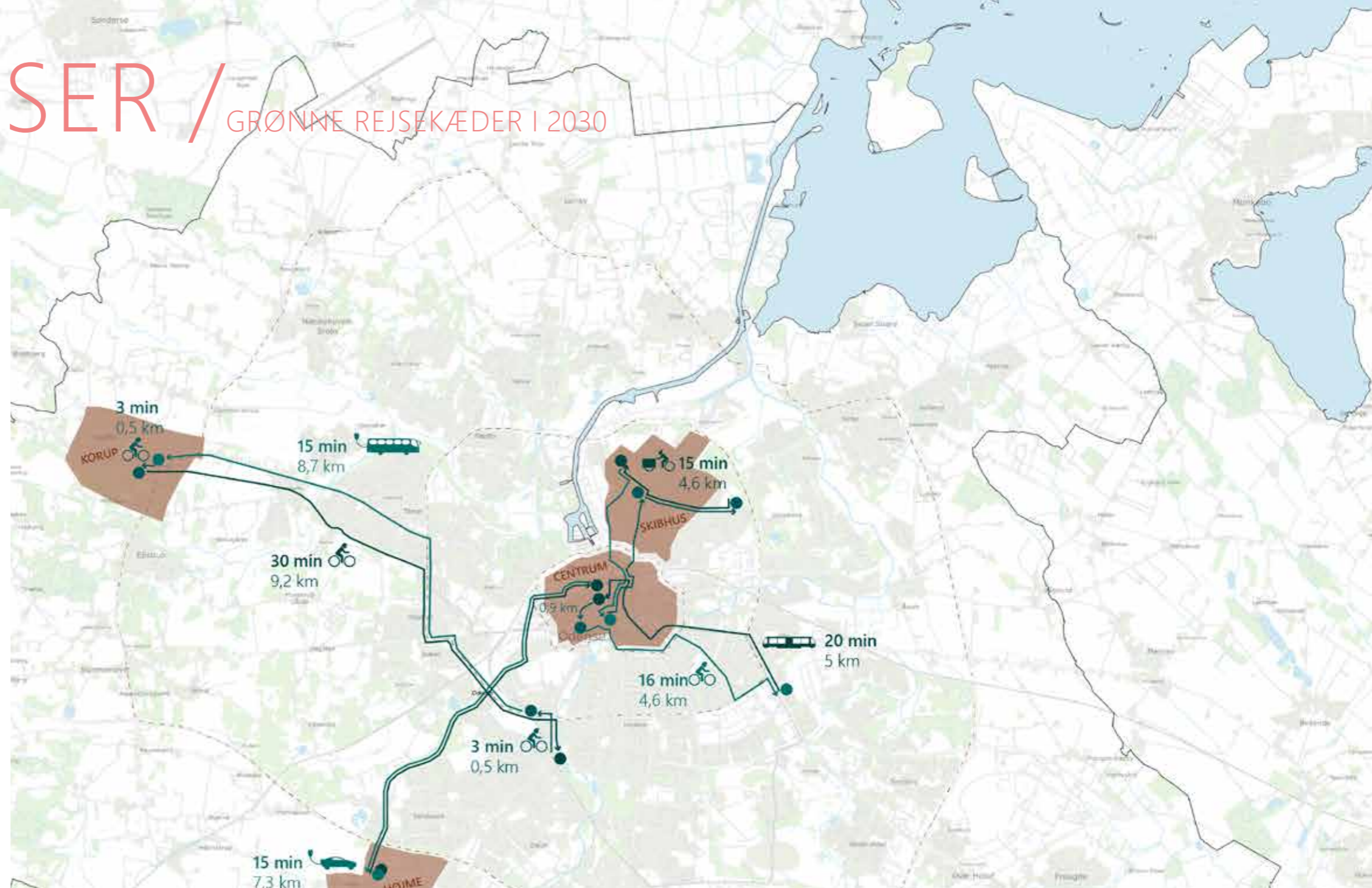
Scenarie for grønne brugerrejser i 2030

Mobilitetsplanens tiltag understøtter brugervenlig, klimavenlig og effektiv hverdagsmobilitet for alle. Når vi har fokus på at lave gode løsninger til børn og unge, resulterer den klimavenlige mobilitet også i en sundere, mere inkluderende og mere attraktiv by for os alle at bo og arbejde i. Det viser de fire eksempler på grønne brugerrejser i 2030, som ses på kortet:

- En fritidsrejse for en familie fra parcelhus i Korup til Odense Zoo og hjem igen
- En kompleks hverdagsrejse for en voksen med børn fra andelsbolig i Skibhus til skole og job, sports-baner og indkøb, og hjem igen
- En erhvervsrejse fra virksomhed i Højme til Odense C, med rundtur i bymidten, og tilbage til Højme igen
- En uddannelsesrejse for en gymnasieelev fra Korsløkke til Katedralskolen, og til fritidsjob i centrum, og hjem igen

De fire rejser eksemplificerer forskellige brugere i forskellige situationer, med forskellige transportmidler, og på forskellige steder i kommunen.

På de næste sider er de fire rejser uddybet. For hver rejse angives det, hvilke af mobilitetsplanens tiltag, der understøtter brugernes grønne rejse-muligheder og rejsevalg.



Scenarie

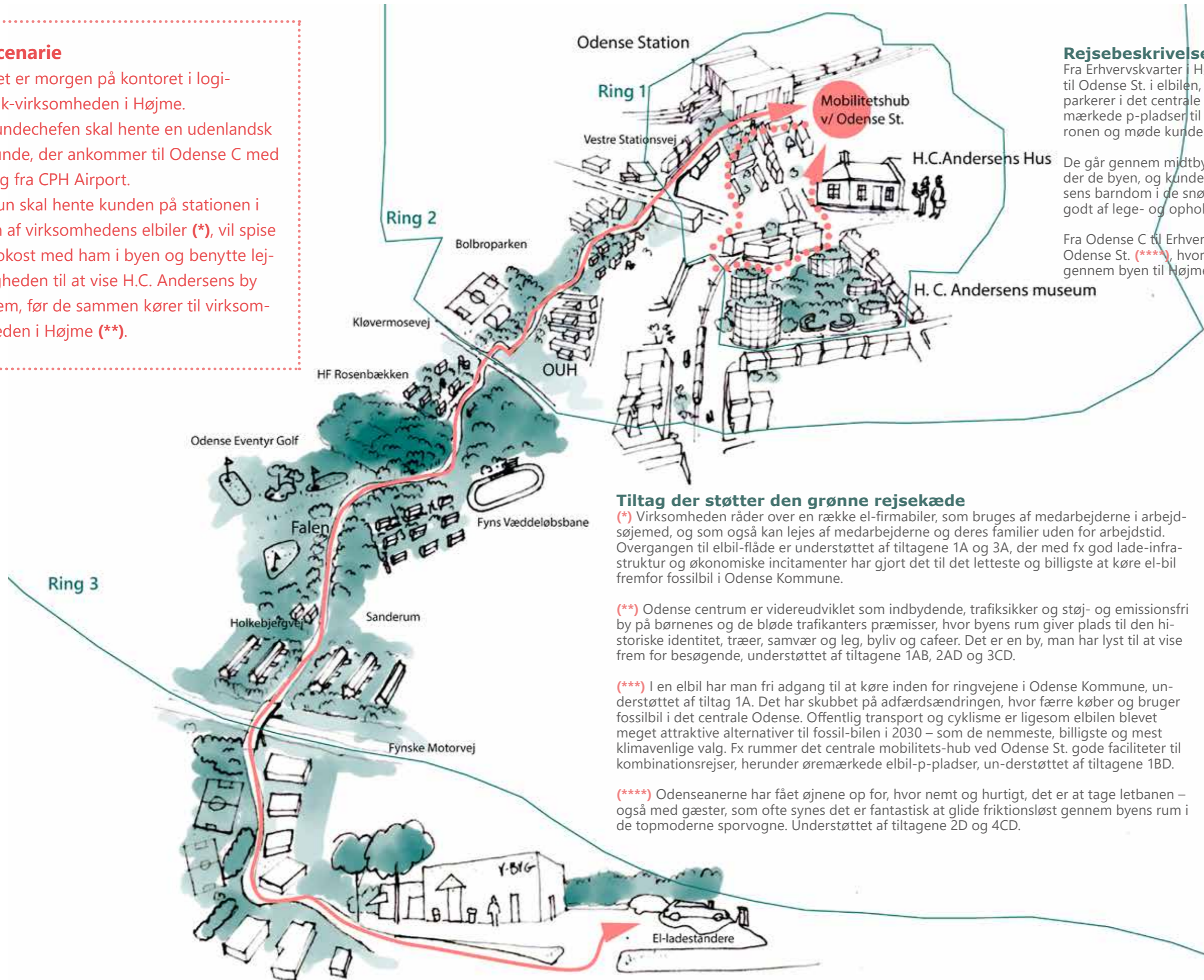
Det er morgen på kontoret i logistik-virksomheden i Højme. Kundechefen skal hente en udenlandsk kunde, der ankommer til Odense C med tog fra CPH Airport. Hun skal hente kunden på stationen i en af virksomhedens elbiler (*), vil spise frokost med ham i byen og benytte lejligheden til at vise H.C. Andersens by frem, før de sammen kører til virksomheden i Højme (**).

Rejsebeskrivelse

Fra Erhvervs kvarter i Højme til Odense C: Kundechefen kører de ca. 7 km til Odense St. i elbilen, som giver fri adgang til byens miljøzoner. Hun parkerer i det centrale mobilitetshub ved Odense St., hvor der er øremærkede p-pladser til el-biler, og hvorfra hun hurtigt kan komme til peronen og møde kunden (***)

De går gennem midtbyen til cafeen i H.C. Andersens Hus. Undervejs nyder de byen, og kundechefen fortæller om dens historie og H.C. Andersens barndom i de snørklede gader, hvor nutidens børn og unge nyder godt af lege- og opholdsmuligheder i trygge og rolige byrum.

Fra Odense C til Erhvervs kvarter i Højme: De tager letbanen tilbage til Odense St. (****), hvor de henter elbilen i mobilitetshubbet og kører gennem byen til Højme.



Tiltag der støtter den grønne rejsekæde

(*) Virksomheden råder over en række el-firmabiler, som bruges af medarbejderne i arbejdsøjemed, og som også kan lejes af medarbejderne og deres familier uden for arbejdstid. Overgangen til elbil-flåde er understøttet af tiltagene 1A og 3A, der med fx god lade-infrastruktur og økonomiske incitamenter har gjort det til det letteste og billigste at køre el-bil fremfor fossilbil i Odense Kommune.

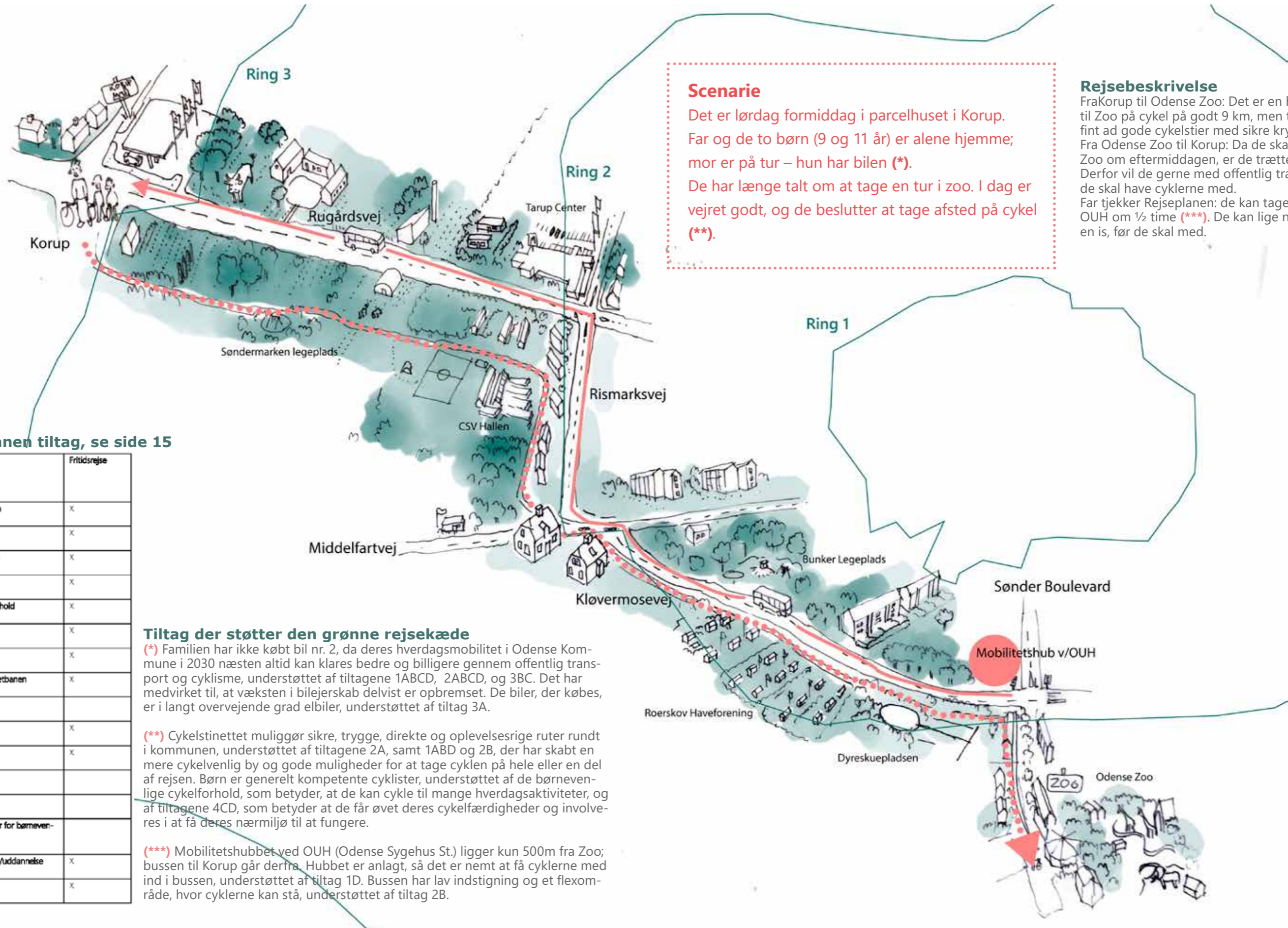
(**) Odense centrum er videreudviklet som indbydende, trafikikker og støj- og emissionsfri by på børnenes og de bløde trafikanters præmisser, hvor byens rum giver plads til den historiske identitet, træer, samvær og leg, byliv og cafeer. Det er en by, man har lyst til at vise frem for besøgende, understøttet af tiltagene 1AB, 2AD og 3CD.

(***) I en elbil har man fri adgang til at køre inden for ringvejene i Odense Kommune, understøttet af tiltag 1A. Det har skubbet på adfærdsændringen, hvor færre køber og bruger fossilbil i det centrale Odense. Offentlig transport og cyklisme er ligesom elbilen blevet meget attraktive alternativer til fossil-bilen i 2030 – som de nemmeste, billigste og mest klimavenlige valg. Fx rummer det centrale mobilitets-hub ved Odense St. gode faciliteter til kombinationsrejser, herunder øremærkede elbil-p-pladser, understøttet af tiltagene 1BD.

(****) Odenseanerne har fået øjnene op for, hvor nemt og hurtigt, det er at tage letbanen – også med gæster, som ofte synes det er fantastisk at glide friktionsløst gennem byens rum i de topmoderne sporvogne. Understøttet af tiltagene 2D og 4CD.

Mobilitetsplanens tiltag, se side 15

1A Eskalering af miljøzonen	X
1B Grøn parkeringsstrategi	X
1C Stationsnær byudvikling	
1D Mobilitetshubs	X
2A Optimering af cyklistforhold	X
2B Højklasset bus	
2C S-togsnet	
2D Flere passagerer med letbanen	X
3A Udrulning af elbiler	X
3B Samkørsel	
3C Hastighedszoner	X
3D Grøn varelevering	X
4A Task force	
4B Evaluering af indikatorer for børnevenlig by	
4C Belønning/incitamenter/uddannelse	X
4D Børne-/Ungepanel	X



Scenario

Det er lørdag formiddag i parcelhuset i Korup. Far og de to børn (9 og 11 år) er alene hjemme; mor er på tur – hun har bilen (*). De har længe talt om at tage en tur i zoo. I dag er vejret godt, og de beslutter at tage afsted på cykel (**).

Rejsebeskrivelse

Fra Korup til Odense Zoo: Det er en halvlang tur til Zoo på cykel på godt 9 km, men turen går fint ad gode cykelstier med sikre kryds. Fra Odense Zoo til Korup: Da de skal hjem fra Zoo om eftermiddagen, er de trætte! Derfor vil de gerne med offentlig transport, og de skal have cyklerne med. Far tjekker Rejseplanen: de kan tage bussen fra OUH om ½ time (***) . De kan lige nå at spise en is, før de skal med.

Mobilitetsplanens tiltag, se side 15

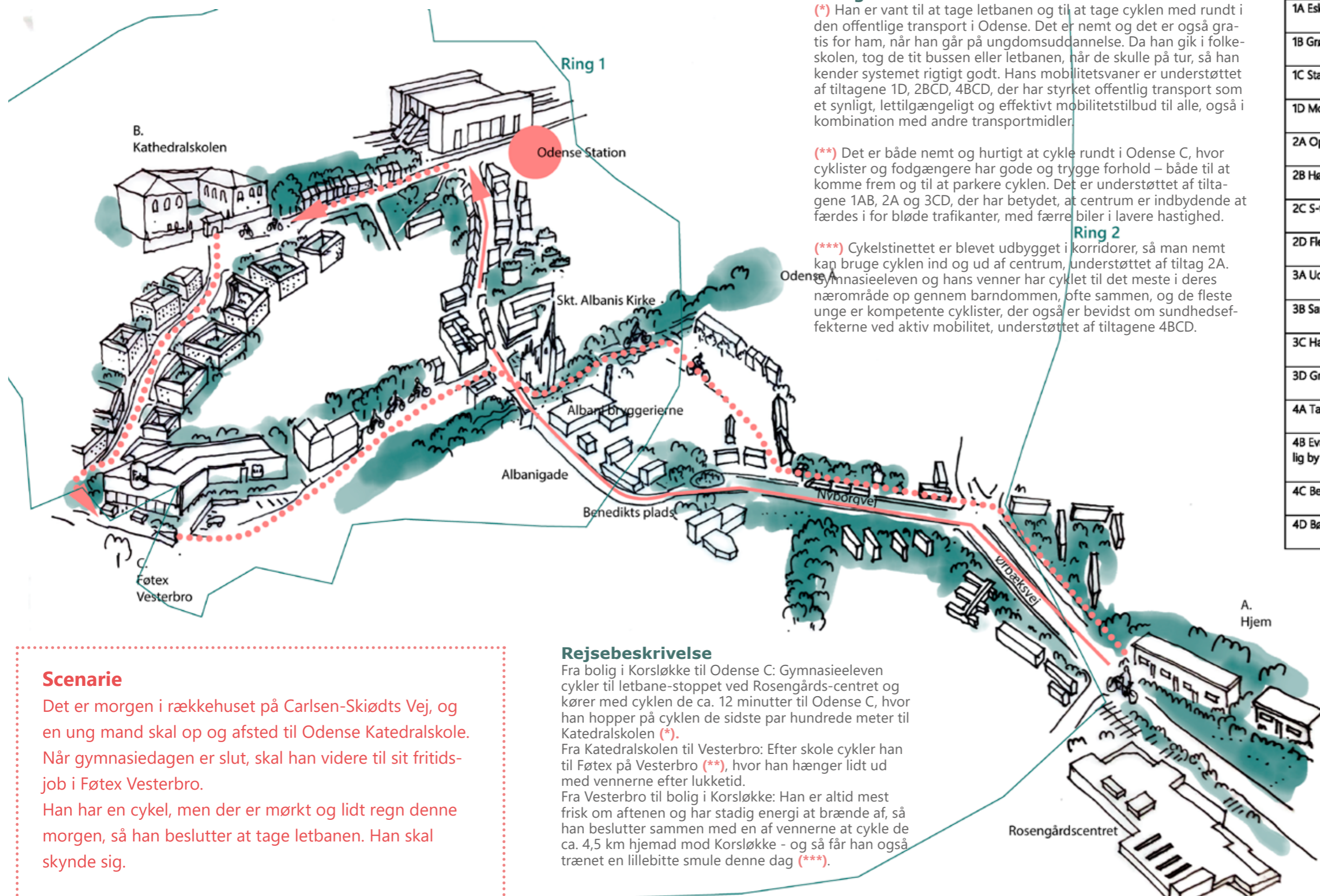
Brugerrejse	Fritidsrejse
Tiltag	
1A Eskalering af miljøzonen	X
1B Grøn parkeringsstrategi	X
1C Stationsnær byudvikling	X
1D Mobilitetshubs	X
2A Optimering af cyklistforhold	X
2B Højklasset bus	X
2C S-togsnet	X
2D Flere passagerer med letbanen	X
3A Udrulning af elbiler	
3B Samkørsel	X
3C Hæstighedszoner	X
3D Grøn varelevering	
4A Task force	
4B Evaluering af indikatorer for børnevenlig by	
4C Belønning/incitamenter/uddannelse	X
4D Børne-/Ungepanel	X

Tiltag der støtter den grønne rejsekæde

(*) Familien har ikke købt bil nr. 2, da deres hverdagsmobilitet i Odense Kommune i 2030 næsten altid kan klares bedre og billigere gennem offentlig transport og cyklisme, understøttet af tiltagene 1ABCD, 2ABCD, og 3BC. Det har medvirket til, at væksten i bilejerskab delvist er opbremsset. De biler, der købes, er i langt overvejende grad elbiler, understøttet af tiltag 3A.

(**) Cykelstinettet muliggør sikre, trygge, direkte og oplevelsesrige ruter rundt i kommunen, understøttet af tiltagene 2A, samt 1ABD og 2B, der har skabt en mere cykelvenlig by og gode muligheder for at tage cyklen på hele eller en del af rejsen. Børn er generelt kompetente cyklister, understøttet af de børnevenlige cykelforhold, som betyder, at de kan cykle til mange hverdagsaktiviteter, og af tiltagene 4CD, som betyder at de får øvet deres cykelfærdigheder og involveres i at få deres nærmiljø til at fungere.

(***) Mobilitetshubbet ved OUH (Odense Sygehus St.) ligger kun 500m fra Zoo; bussen til Korup går derfra. Hubbet er anlagt, så det er nemt at få cyklerne med ind i bussen, understøttet af tiltag 1D. Bussen har lav indstigning og et flexområde, hvor cyklerne kan stå, understøttet af tiltag 2B.



Tiltag

(*) Han er vant til at tage letbanen og til at tage cyklen med rundt i den offentlige transport i Odense. Det er nemt og det er også gratis for ham, når han går på ungdomsuddannelse. Da han gik i folkeskolen, tog de tit bussen eller letbanen, når de skulle på tur, så han kender systemet rigtigt godt. Hans mobilitetsvaner er understøttet af tiltagene 1D, 2BCD, 4BCD, der har styrket offentlig transport som et synligt, lettilgængeligt og effektivt mobilitetsstilbud til alle, også i kombination med andre transportmidler.

(**) Det er både nemt og hurtigt at cykle rundt i Odense C, hvor cyklister og fodgængere har gode og trygge forhold – både til at komme frem og til at parkere cyklen. Det er understøttet af tiltagene 1AB, 2A og 3CD, der har betydet, at centrum er indbydende at færdes i for bløde trafikanter, med færre biler i lavere hastighed.

Ring 2

(***) Cykelstinet er blevet udbygget i korridorer, så man nemt kan bruge cyklen ind og ud af centrum, understøttet af tiltag 2A. Gymnasieeleven og hans venner har cyklet til det meste i deres nærområde op gennem barndommen, ofte sammen, og de fleste unge er kompetente cyklister, der også er bevidst om sundhedsfaktorerne ved aktiv mobilitet, understøttet af tiltagene 4BCD.

Mobilitetsplanens tiltag, se side 15

1A Eskalering af miljøzonen	X
1B Grøn parkeringsstrategi	X
1C Stationsnær byudvikling	
1D Mobilitetshubs	X
2A Optimering af cyklistforhold	X
2B Højklasset bus	X
2C S-togsnet	X
2D Flere passagerer med letbanen	X
3A Udrulning af elbiler	
3B Samkørsel	
3C Hastighedszoner	X
3D Grøn varelevering	X
4A Task force	
4B Evaluering af indikatorer for børnevenlig by	X
4C Belønning/incitament/uddannelse	X
4D Børne-/Ungepanel	X

Scenarie

Det er morgen i rækkehuset på Carlsen-Skiødts Vej, og en ung mand skal op og afsted til Odense Katedralskole. Når gymnasiedagen er slut, skal han videre til sit fritidsjob i Føtex Vesterbro. Han har en cykel, men der er mørkt og lidt regn denne morgen, så han beslutter at tage letbanen. Han skal skynde sig.

Rejsebeskrivelse

Fra bolig i Korslække til Odense C: Gymnasieeleven cykler til letbane-stoppet ved Rosengårds-centret og kører med cyklen de ca. 12 minutter til Odense C, hvor han hopper på cyklen de sidste par hundrede meter til Katedralskolen (*).
 Fra Katedralskolen til Vesterbro: Efter skole cykler han til Føtex på Vesterbro (**), hvor han hænger lidt ud med vennerne efter lukketid.
 Fra Vesterbro til bolig i Korslække: Han er altid mest frisk om aftenen og har stadig energi at brænde af, så han beslutter sammen med en af vennerne at cykle de ca. 4,5 km hjemad mod Korslække - og så får han også trænet en lillebitte smule denne dag (**).



A. Strynøgade

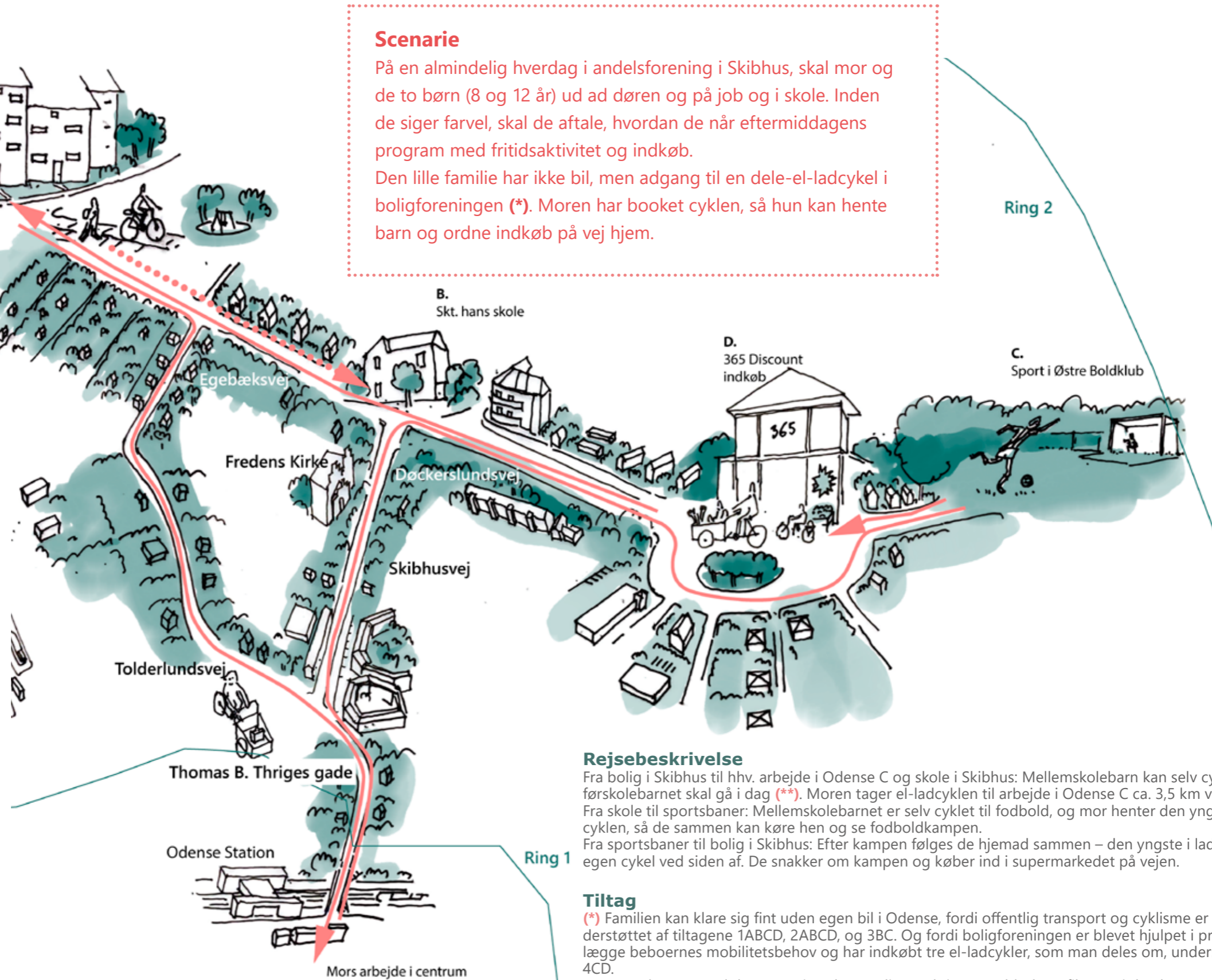
Scenarie

På en almindelig hverdag i andelsforening i Skibhus, skal mor og de to børn (8 og 12 år) ud ad døren og på job og i skole. Inden de siger farvel, skal de aftale, hvordan de når eftermiddagens program med fritidsaktivitet og indkøb.

Den lille familie har ikke bil, men adgang til en dele-el-ladcykel i boligforeningen (*). Moren har booket cyklen, så hun kan hente barn og ordne indkøb på vej hjem.

Mobilitetsplanens tiltag, se side 15

1A Eskalering af miljøzonen	X
1B Grøn parkeringsstrategi	X
1C Stationsnær byudvikling	X
1D Mobilitetshubs	X
2A Optimering af cyklistforhold	X
2B Højklasset bus	X
2C 5-togsnet	X
2D Flere passagerer med letbanen	X
3A Udrulning af elbiler	
3B Samkørsel	X
3C Hastighedszoner	X
3D Grøn varelevering	
4A Task force	
4B Evaluering af indikatorer for børnevenlig by	X
4C Belønning/incitamenter/uddannelse	X
4D Børne-/Ungepanel	X



Rejsebeskrivelse

Fra bolig i Skibhus til hhv. arbejde i Odense C og skole i Skibhus: Mellemskolebarn kan selv cykle til skole, mens førskolebarnet skal gå i dag (**). Moren tager el-ladcyklen til arbejde i Odense C ca. 3,5 km væk. Fra skole til sportsbaner: Mellemskolebarnet er selv cyklet til fodbold, og mor henter den yngste på skolen i ladcyklen, så de sammen kan køre hen og se fodboldkampen. Fra sportsbaner til bolig i Skibhus: Efter kampen følges de hjemad sammen – den yngste i ladet og den ældste på egen cykel ved siden af. De snakker om kampen og køber ind i supermarkedet på vejen.

Tiltag

(*) Familien kan klare sig fint uden egen bil i Odense, fordi offentlig transport og cyklisme er så velfungerende, understøttet af tiltagene 1ABCD, 2ABCD, og 3BC. Og fordi boligforeningen er blevet hjulpet i processen med at kortlægge beboernes mobilitetsbehov og har indkøbt tre el-ladcykler, som man deles om, understøttet af tiltagene 4CD.

(**) Børn kan generelt bevæge sig selvstændigt omkring som bløde trafikanter i den børnevenlige by, understøttet af tiltagene 4BCD. Cykelstinetet muliggør, at børn selv kan cykle rundt i nærområdet, understøttet af tiltagene 2A, og tiltagene 1A og 3C har betydet, at biltrafikken i dele af byen er begrænset og i lavere hastighed.

INDFRI MÅLET / BØRNENES BY - EN BY FOR ALLE

Et klimaneutralt Odense i 2030

Med afsæt i Klimahandleplanen 2022 og målsætningen om klimaneutralitet i 2030 er de overordnede rammer for mobilitetsplanen sat. Knap halvdelen af kommunens nuværende, samlede CO₂-udledning stammer fra transport. Dette fordrer en meget ambitiøs målsætning om at CO₂-udledningen fra transportområdet skal reduceres med 46 % frem mod 2030. Hertil kommer at omtrent 20 % af de nuværende emissioner fra transport stammer fra gennemkørende trafik, som ligger udenfor hvad Odense Kommune direkte kan påvirke. Derfor skal der i Odense Kommune sættes ind overfor den fossile vejtrafik. Den fossile trafik skal reduceres med mere end halvdelen, svarende til ca. 2,5 mio. færre kørte kilometer i døgnet, hvis vi skal nå i mål til 2030.

Med visionen om BØRNENES BY - EN GOD BY FOR ALLE som pejlemærke, sikrer mobilitetsplanen den vedholdenhed, som det kommer til at kræve at gå forrest i fremtidssikringen af et klimaneutralt Odense.

Hvordan bliver mobiliteten klimaneutral?

For at sikre den ønskede CO₂-reduktion bliver det afgørende at sætte ind på flere fronter, der tilsammen skaber de klimavenlige forandringer, der er behov for.

En væsentlig parameter ligger i den grønne omstilling af drivmidler i transporten, hvor vi med de rette incitament vil tilskynde en omlægning privat såvel som i erhvervslivet. På statslig plan foreligger en ambition om 775.000 grønne biler i Danmark i 2030, men i Odense er vi mere ambitiøse end det, og vi ønsker at give de bedst mulige forudsætninger

Princip 1

Bæredygtig bystruktur



Omdannelse af de fysiske rammer, som påvirker og understøtter bæredygtig transportadfærd - uden at hæmme borgerens mulighed for mobilitet. En bystruktur som tilskynder reduceret bilbrug.

Det første princip omhandler, hvordan vi skal forbedre de fysiske rammer, så vi sikrer en bæredygtig bystruktur, som påvirker og understøtter bæredygtig transportadfærd. Med andre ord, vil vi indføre en række strukturelle tiltag, som vi anser for nødvendige for at skabe fundamentet for færre kørte kilometer i fossile køretøjer og mere aktiv transport. Princippet fokuserer på, at vi igennem en menneskevenlig bystruktur, foranstaltninger til at besværliggøre bilkørsel på udvalgte steder, samt fokus på stationsnær byudvikling vil være i stand til at reducere behovet for motoriseret kørsel.

Princip 2

Det bedre alternativ



Omlægning af den eksisterende bilpark til grønne drivmidler. Bedre udnyttelse af bilerne, som øger belægningsgraden og understøtter reduceret behov for bilejerskab.

Vi skal sigte efter, at ændre den eksisterende transportmiddelfordeling, så vi reducerer efterspørgslen på de mest energitunge og forurenende køretøjer mod mere klima- og miljøvenlige transportformer. Det vil i særlig grad omhandle prioritering og udbygning af de bedre alternativer til bilisme, så de gøres attraktive og til det naturlige valg. Det vil ikke alene reducere CO₂-udledningen fra transport, men det vil også understøtte Odense Kommunes overordnede vision. Det vil således være et vigtigt skridt på vejen i at blive den bedste by og kommune for børn og unge, hvor disse kan transportere sig let, trygt og selvstændigt i et trafikalt miljø, som er indrettet til og tager hensyn til de unge mobilister.

Princip 3

Bæredygtig bilbrug



Omlægning af den eksisterende bilpark til grønne drivmidler. Bedre udnyttelse af bilerne, som øger belægningsgraden og understøtter reduceret behov for bilejerskab.

Med det tredje princip vil vi optimere bilbrug i kommunen, til at blive mere bæredygtigt. Det skal ske igennem tiltag og incitament som tilskynder omlægning af bilparken til grønne drivmidler, såvel som tiltag, der har til hensigt at forbedre udnyttelsen af bilerne, så vi øger belægningsgraden og reducerer behovet for bilejerskab. I tilfælde hvor det er nødvendigt at have en bil i husstanden, da skal vi gøre det attraktivt at være elbilsejer igennem en robust ladeinfrastruktur i kommunen og fordelagtige parkeringsmuligheder. Odense Kommune vil ydermere påtage sig rollen som foregangskommune, når det kommer til grøn varelevering, hvor der ligger et stort potentiale for fremtidige CO₂-reduktioner.

Princip 4

Mobilitets Action & Learning Lab



Med brugerne i centrum skal der igennem samskabelse, dialog, uddannelse og hjælp til organisering sikres en proces som motiverer den kritiske masse. Fokus på formidling af mobilitet og implementering af ny viden.

Princip 4 handler om at støtte og sikre en kontinuerlig udvikling af bæredygtig mobilitet, med brugerne i centrum. Det kræver indsigt og løbende evalueringer af hvordan det går. Mobilitetsplanen har indvirkning på tværs af forvaltninger, hvorfor det bliver nødvendigt at fundere et samarbejde på tværs, der kan understøtte den nødvendige forankring og vidensopbygning. Endelig skal vi inddrage kommunens yngste meningsdannere, som skal tildeles en essentiel rolle i forandringsprocesserne.

for at understøtte denne udvikling. Således har vi en målsætning om, at vi i 2030 står med en odenseansk bilpark bestående af 40 % elbiler, hvilket vil markere Odense igennem en fortsat udvikling af kommunen mod en børne- og menneskevenlig bystruktur, som Danmarks førende elbils-kommune.

Den grønne omstilling af drivmidler vil være et væsentligt bidrag, men vil ikke bringe os i mål med de ønskede CO2-reduktioner alene. Det vil også blive en nødvendighed med ændringer i odenseanernes transportvaner, så færre bruger bilen mens flere cykler, går eller anvender bus og letbane. Denne ændring skal dels ske gennem ændringer i den fysiske planlægning af kommunen, og dels gennem adfærdstiltag, som fremmer mere klimavenlig transportadfærd.

Fire principper indfrier visionen

Mobilitetsplanen rummer fire principper, der sikrer udviklingen af BØRNENES BY - EN GOD BY FOR ALLE. Når børn og unge vokser op i Odense som glade og trygge, aktive og sunde trafikanter, er de med til at skabe en bedre og mere klimavenlig fremtid for alle, og de fire principper understøtter netop, at Odense bliver en aktiv og levende. Principperne er inspireret af den tyske metode til bæredygtig samfundsudvikling og fokuserer på befolkningens behov for mobilitet frem for behovet for bilinfrastruktur: Avoid, Shift and Improve (se figur for uddybning). De fire hovedprincipper, vil tilsammen reducere antallet af bilture, fredeliggøre dem som foretages og øge andelen af grøn og aktiv transport.

Tiltag

Under hvert af de fire principper ligger fire konkrete tiltag, der fungerer som virkemidler og handlinger målrettet opnåelsen af 46 % reduceret CO2-udledning fra transport. Det har for de udvalgte tiltag været en gennemgående præmis, at de skulle have en målbar effekt frem mod 2030 og spille ind i den samlede vision for mobilitetsplanen. Det betyder, at tiltagene er valgt ud fra et overordnet krav om, at de kan implementeres og drives af Odense Kommune selv.

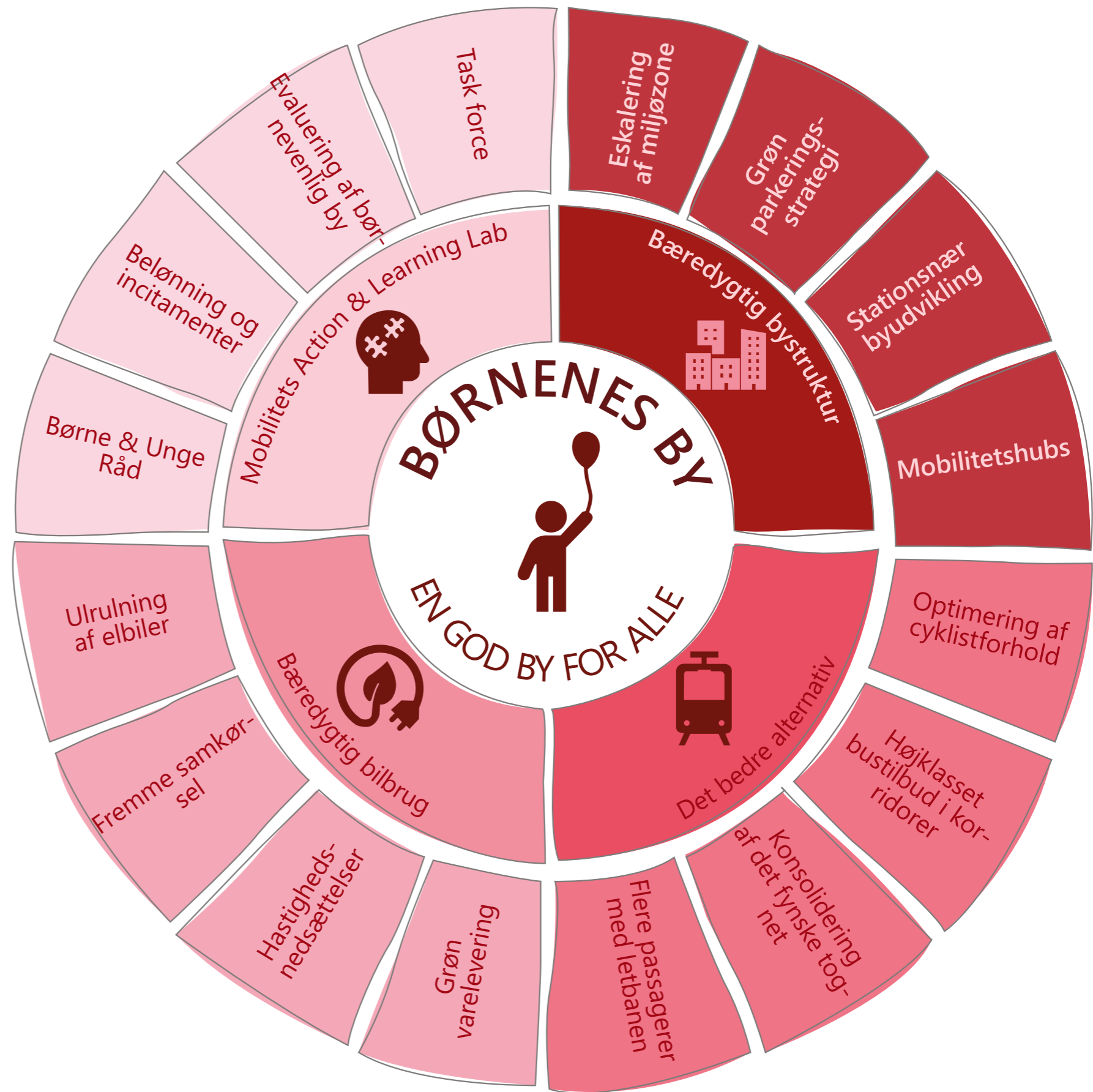
Det er for alle tiltagene vurderet, hvordan disse konkret udmøntes i forhold til effekterne af forskellige virkemidler. For størstedelen af tiltagene vil det ligeledes været muligt at skalere disse, hvorfor de med fordel kan revurderes og op- eller nedskaleres, så det sikres at Odense Kommune bliver klimaneutral i 2030.

Fleere af de udvalgte tiltag vil i sig selv ikke bidrage væsentligt til en CO2-reduktion, men skal betragtes som en vigtig støtteindsats for at nå i mål. Der er inden for den bæredygtige mobilitet et stort potentiale for at opnå synergieffekter, hvorfor tiltagene skal ses i sammenhæng med hinanden, hvorved de vil kunne opnå en større effekt, når tiltagene kombineres.



Avoid - Shift - Improve

3 steps til at tackle klimakrisen gennem bæredygtig transport. Metoden er udviklet i de tidlige 90'ere i Tyskland. Tilgangen har udgangspunkt i at efterkomme efterspørgsel og tilbyder en holistisk tilgang til at arbejde med at designe et overordnet mobilitetssystem, og derigennem forbedre kvaliteten af bymiljøet. Principperne i mobilitetsplanen tager udgangspunkt i denne metode. I tillæg er der tilføjet en ekstra kategori, "Support", som skal sikre at adfærdsendringeren lykkes og at brugerne er i fokus.



BÆREDYGTIG BYSTRUKTUR / PRINCIP 1

Princip 1

Bæredygtig bystruktur

Omdannelse af de fysiske rammer, som påvirker og understøtter bæredygtig transportadfærd - uden at hæmme borgerens mulighed for mobilitet. En bystruktur som tilskynder reduceret bilbrug.

Princip 1 skal sikre, at Odenses bystruktur udvikles, så den understøtter grøn og effektiv brugeradfærd. De fysiske rammer i kommunen skal muliggøre effektiv mobilitet, og de skal muliggøre og tilskynde, at borger og gæster tager bæredygtige transportvalg. Den bæredygtige bystruktur udvikles med børn og unge som pejlemærke – på den måde holder vi fast i fokus på den aktive, sunde, klimavenlige og trygge mobilitetsplanlægning.

Miljøzoner

Eskalering af Miljøzonen er et stærkt virkemiddel, som med sin direkte påvirkning sætter rettesnoren for det fremtidige, grønne Odense. Til en start udvides miljøzonen til O3 for ældre dieseldrevne lastbiler og busser, og på sigt vil miljøzonen eskaleres yderligere så den gradvis strammer grebet frem mod et grønt, klimaneutralt Odense. Miljøzonen kommer til at fungere som et overordnet strukturelt greb, som vil medføre store ændringer i det Odense, som vi kender i dag. Konkret skal vi videreudvikle den allerede besluttede og snarlig implementeret miljøzone, som begrænser de mest forurenende dieslbiler fra at køre indenfor O2.

Grøn parkeringsstrategi

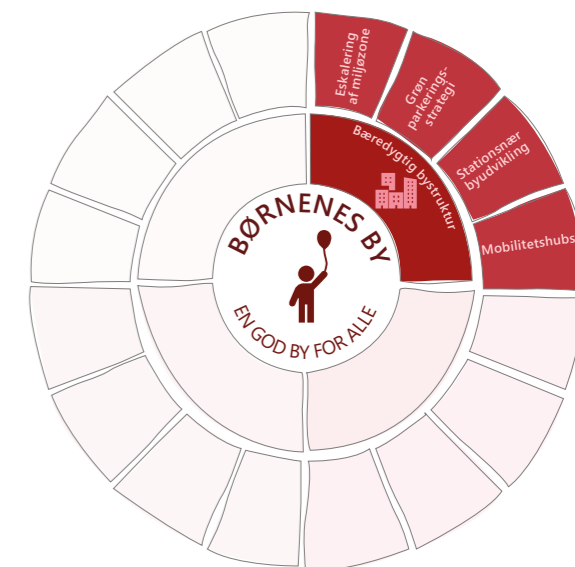
Implementering af en ny grøn parkeringsstrategi er det andet essentielle greb for opnåelse af den bæredygtige bystruktur. Strategien omfatter en generel reduktion af den eksisterende offentlige overfladeparkering, og vil over tid skaleres med øgede parkeringstakster for de fossile køretøjer. Den nyerehvervede plads skal udnyttes til byrumsskabende tiltag, herunder etablering af cykelstier, opholdsmuligheder og klimatilpasning af byrum. Tiltaget vil medvirke til en stor reduktion af indkørende biler i Odense Centrum. For at reducere den parkeringssøgende trafik, vil der i stedet blive etableret p-pladser i nye mobilitets-huse, som placeres strategisk i bystrukturen.

Stationsnær byudvikling

Stationsnær byudvikling er en afgørende præmis for en bæredygtig bystruktur. Skal vi nå i mål med at indfri mobilitetsplanen, bliver det derfor helt afgørende at tænke stationsnær byudvikling ind som præmis. I Odense Kommune skal vi derfor bygge tættere omkring kollektive transportknudepunkter, da det vil medvirke til at generere urban aktivitet og tryggere byrum, og medvirke til et større kundegrundlæg for den kollektive transport.

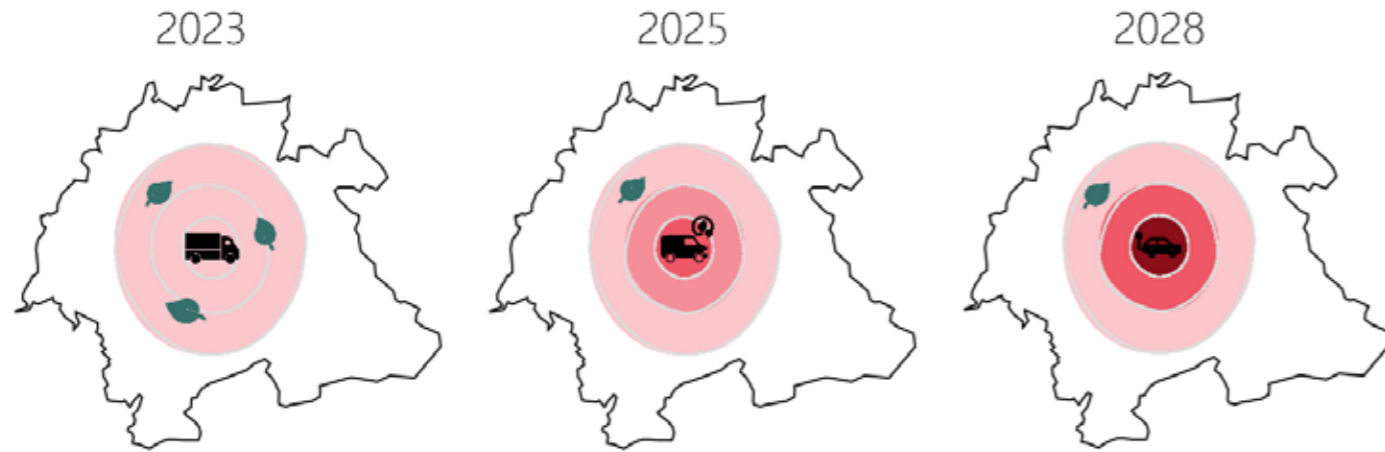
Mobilitetshubs

Implementering af mobilitetshubs er det sidste tiltag i fremtidssikringen af en bæredygtig bystruktur. De nye mobilitetshubs bliver de strategiske punkter i bystrukturen, der binder mobiliteten sammen i hele Odense Kommune. I de fremtidige mobilitets-hubs skal det være nemt og effektivt at "kombinations-rejse". De skal være velfungerende mobilitetsknudepunkter som bidrager til den bæredygtige omstilling ved skabe gode muligheder for skift og ophold.



TILTAG	HVAD	HVORDAN			CO2-POTENTIALE	OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER
ESKALERING AF MILJØZONE	Udvidelse og gradvis stramning af nuværende miljøzone	2023 Udvidelse til O3 for lastbiler, som ikke opfylder gældende euronorm	2025 Nulemissionszone for lastbiler indenfor O2 og for varebiler indenfor O1.	2028 Udvidelse til nulemissionszone for personbiler i O1 og for varebiler ud til O2	Stort potentiale	Det ventes at blive politisk muligt for kommuner selv at definere nulemissionszoner i den nærmeste fremtid. Kommuniker tidligt ud om planerne.
GRØN PARKERINGS-STRATEGI	En samlet P-strategi, som omfatter generel reduktion af overfladeparkering og ændret takststruktur.	2023 Nettonedlægning af 10% overfladeparkering inden for O1. Ved eksisterende beboerlicenser hæves prisen for fossile biler, mens elbiler fritages helt.	2025 Nettonedlægning af 30% overfladeparkering inden for O1 og samtidig takststigning for fossile biler. Mobilitetshuset favoriserer elbiler.	2028 Nettonedlægning af 50 % overfladeparkering inden for O1. Der indføres beboerlicenser ude mellem O1 og O2, som favoriserer elbiler.	Mellem potentiale	Vi skal sikre at de erhvervsdrivende ikke mister sit omsætningsgrundlag
STATIONSNÆR BYUDVIKLING	Fremme forholdene for en intensiv byudvikling af stationsnære arealer.	2023 Udpegning af strategiske knudepunkter	2025 Planlægning af kollektivt transportudbud og foredring af stedslighed i de stationsnære arealer	2028 Udarbejdelse af lokalplaner med restriktive bestemmelser ift. funktioner og p-normer, samt fortætning og udbygning af byen omkring udvalgte knudepunkter.	Stort potentiale (lang tidshorizont)	Ingen
MOBILITETSHUBS	Understøtte det nemme skift mellem transportformer og sikre last mile løsninger	2023 Udpegning af lokaliteter for mobilitetshubs og udvikle dogmer herfor (fx 3 typer - Trafikmaskine; Trafik og byrum; Trafik & byrum & byudvikling).	2025 Start på udrulning af type 1 hubs: last-mile services, fx el-løbehjul, delecycler, højklasset cykelparkering, ladcykeludlejning, flextrafik/delebiler mv. ved udvalgte hubs lokaliteter.	2028 Start på udrulning af type 2 hubs: Anlægelse/forbedring af byrum omkring udvalgte Hubs (forbedring af tryghed, fremme skift af transportformer, etc.)	Mellem potentiale	Ingen

TILTAG 1A: ESKALERING AF MILJØZONE



Behovet for miljøzoner

I Odense Kommune har vi siden 1. juli 2020 haft en miljøzone, som har været afgrænset af O2. Den har hidtil afholdt ældre dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler fra at køre indenfor zonen, hvis de ikke har haft et tilstrækkeligt partikelfilter eller opfyldt en minimums Euronorm. 1. juli 2023 strammer vi kravene yderligere for varebiler, inden vi 1. oktober 2023 også begynder at stille krav til ældre dieseldrevne personbiler. Det gør vi som udgangspunkt, fordi vi ønsker at sikre renere luft til borgerne i de områder, hvor mange bor, arbejder eller deltager i kultur- og fritidsaktiviteter, da luftforurening i dag er skyld i at odenseanere dør for tidligt hvert år. Med mobilitetsplanen ønsker vi at fortsætte udviklingen, hvorfor vi løbende vil eskalere zonerne og de tilhørende krav for kørsel indenfor disse.

Udvidelse af miljøzone for last- og varebiler

Til en start udvides miljøzonen til O3 gældende for ældre dieseldrevne lastbiler og busser over 3,5 tons, som minimum skal leve op til kravene som i dag gælder indenfor O2. For at kunne nå i mål og opnå et klimaneutralt Odense i 2030, indfører vi i 2025 indfører en nulemissionszone for lastbiler indenfor O2, mens den for varebiler for nuværende kommer til at gælde til O1. Zonen udrykkes i kraftig sammenhæng med tiltaget omhandlende grøn varelevering. Tidlig, indledende dialog og samarbejde med kommunens erhvervsdrivende såvel som private om, hvordan vi bedst muligt imødekommer de skrappe retningslinjer, er afgørende for en vellykket implementering.

Nulemissionszone for personbiler

Endelig vil vi fra 2028 indføre en nulemissionszone for personbiler indenfor O1, hvormed Odenses mest centrale gader og byrum fra 2028 vil fredeliggøres for fossil biltrafik. Samtidig udvises nulemissionszonen for varebiler ud til O2, som det også er tilfældet for lastbiler. Det efterlader os med en tidsfrist på fem år, hvor erhvervsdrivende og borgere får mulighed for at indstille sig efter beslutningen, samtidig med at Odense Kommune arbejder intensivt for at supplere med tiltag, som understøtter begrænsningen ved eksempelvis at udbygge ladeinfrastrukturen samt prioritere og forbedre de alternative, bæredygtige transportformer som de eksisterende ture skal overflyttes til.

TILTAG 1B: GRØN PARKERINGSSTRATEGI



Ny parkeringsstrategi som en nødvendighed

Odense Kommune råder over 17.000 offentlige parkeringspladser. Over 4.000 af disse ligger indenfor ring O1. Opgørelser over anvendelsen af pladserne viser imidlertid, at der for størstedelen af disse er en lav belægningsgrad. Som resultat heraf reserverer og optager de værdifulde pladser, som kunne være brugt på plads til mennesker, fællesskaber og rum at leve i.

Gradvis udflytning til mobilitetshuse

Det første led i parkeringsstrategien bliver en trinvis indskrænkelse af den eksisterende overfladeparkering og opførelse af nye mobilitetshuse. Størstedelen af de offentlige p-pladser flyttes til kommende mobilitetshuse, hvilket gør det muligt at reducere den parkeringssøgende trafik, som lige nu udgør et betragtelig del af de kørte kilometer i Odense centrum. Den gradvise eskalering af miljø- og nulemissionszonerne, vil medføre et løbende reduceret behov for bynær parkering. Ved ikrafttrædelsen af Odense Mobilitetsplan gennemføres derfor en nettonedlægning på 10 % af den offentlige overfladeparkering indenfor O1. Dette eskaleres sidenhen til 30 %, inden vi i 2028 kan registrere en nettonedlægning af offentlige overfladeparkering på 50 % indenfor O1 i forhold til 2023-niveau.

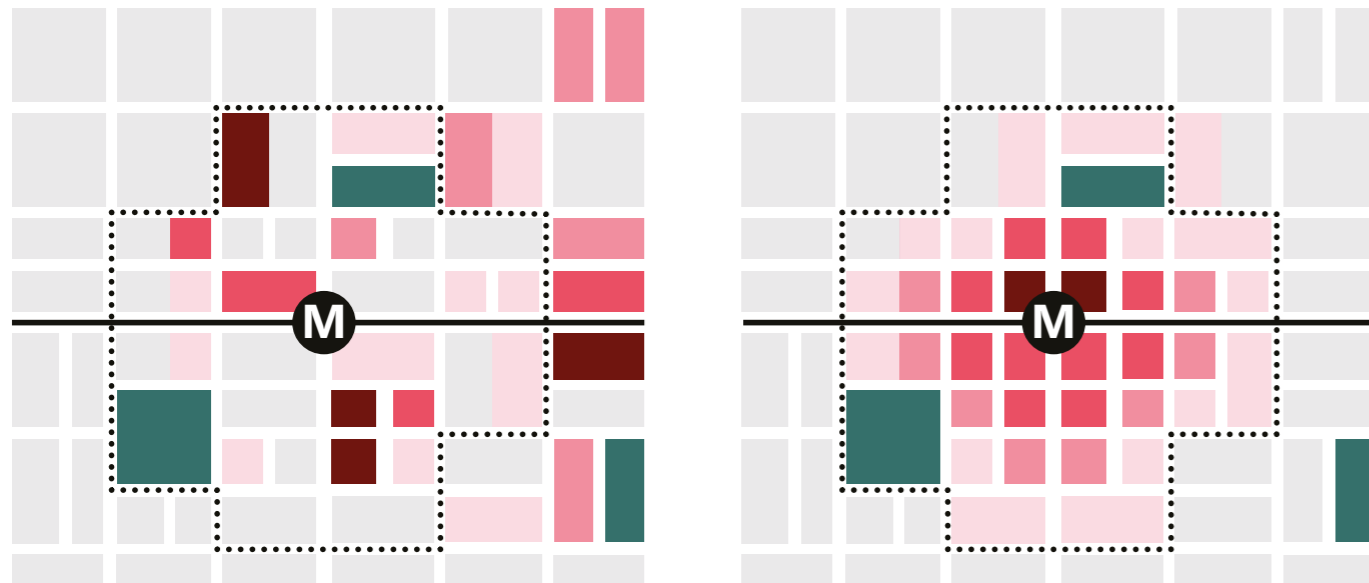
Prissætning og beboerlicenser

Det bliver ligeledes relevant at arbejde med regulering af den nuværende prissætning, som kan være nødvendig at forhøje, de steder hvor der er tilstrækkelig gode alternativer. For at imødekomme bilparkens omlægning til grønne drivmidler, vil nulemissionskøretøjer imidlertid blive fritaget for disse forventede takst-stigninger. Det gør sig ligeledes gældende i de eksisterende beboerlicenser, som med mobilitetsplanens indførelse skal takseres efter køretøjets brændstofforbrug, hvorved elbiler og andre nulemissionskøretøjer igen fritages. Beboerlicenzonerne vil løbende blive udvidet.

Flere p-pladser til cykler

I tillæg til det reducerede antal parkeringspladser for fossile biler vil der sideløbende etableres flere muligheder for cykelparkering, der anlægges som højklassede parkeringsløsninger, for at understøtte den bæredygtige omstilling.

TILTAG 1C: STATIONSNÆR BYUDVIKLING



Udvikling ikke orienteret mod mobilitets hub

Udvikling orienteret mod mobilitets hub

- M** Mobilitets hub
- ... 10 minutters gang
- Erhverv
- Blandet anvendelse
- Boliger, høj tæthed
- Boliger, medium tæthed
- Boliger, lav tæthed
- Park

Organisering af arealanvendelse
ift. mobilitets hub.

Kilde: (Barnett, 2013)

Sammenhæng mellem byplanlægning og mobilitetsplanlægning

Stationsnær byudvikling kaldes også transit-orienteret byudvikling (TOB). TOB har til formål, at mindske trængsel og tabt tid i persontransport, at skabe sundere og mere socialt velfungerende byer og samfund, og at nedbringe CO2 og partikeludledning. TOB handler bl.a. om at bygge tættere by omkring mobilitets-knudepunkter, at gøre dem nemmere tilgængelige for gående og cykler, samt at sikre, at det omkringliggende bymiljø er trygt at færdes i.

Byfortætning

Hvis man skal have flere mennesker til at bruge kollektiv transport, så skal man bygge tæt by omkring de kollektive transportknudepunkter - både i befolkningstæthed og i volumener. Fortætning skal sikre en urban aktivitet der er høj nok til, at skabe et kundegrundlag for den kollektive transport og for en aktiv bykerne.

Ved knudepunkterne skal der placeres blandede funktioner, der er bærende for samfundet, så som uddannelse, arbejdspladser, indkøb og sundhedssektor, inden for gåafstand af knudepunktet. Udover at dette giver et forbedret passagergrundlag for den kollektive trafik, giver en intensiv byudvikling på stationsnære arealer også på sigt et reduceret bil-ejerskab, med deraf følgende reduceret transportarbejde.

Vi vil med dette tiltag skabe et fundament, som sikrer ovenstående. De enkelte trin handler om udpegning af konkrete lokaliteter for strategiske knudepunkter, det kan fx være ved Ejbygade, som allerede er udpeget som et strategisk byudviklingscenter ifm. Letbanens etape 2. Tiltaget omfatter endvidere fokus på lokalplanlægning med restriktive bestemmelser ift. funktioner og p-normer.

TILTAG 1D: MOBILITETSHUBS

Niveauer af integration	1 Basis – modale skift	2 medium- Transport + services	3 Complete – Transport, tjenester, faciliteter, byrum
Karakteristik/infrastruktur	Forskellige transportmidler og infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> Gå El-dreven 1 pers. transport (el-scooter, scooter, mono-wheel) Cykel (cykel, e-cykel, delt cykel) Byens offentlige transport (bus, selvkørende minibus, vandbus) Regional Bus (regional bus, BRT) Skinnebåret transport (sporvogn, metro, letbane, regionaltog og Intercity) Bil (privat bil, taxa, samkørsel, delt bil) 	Placering af forskellige transportmidler med adgang til basifunktioner <ul style="list-style-type: none"> Ladestandere Indkøb Samkørselsplads Toilet 	Rummer andre hverdagsaktiviteter end transport <ul style="list-style-type: none"> Restaurant / café Sport og fritid Kultur Bolig Arbejdspladser Hotel Detailhandel Natur og biodiversitet
Type af knudepunkter	Lokale knudepunkter <ul style="list-style-type: none"> busstop micro-mobility gadehjørne Plads til delemobilitet Samkørselspladser Parkeringshus 	Lokale knudepunkter <ul style="list-style-type: none"> busstop Bymæssige og regionale knudepunkter <ul style="list-style-type: none"> Park&ride/samkørsel Lokale togstationer Busstop 	Lokale knudepunkter <ul style="list-style-type: none"> busstop Bymæssige og regionale knudepunkter <ul style="list-style-type: none"> Station (light-rail, train) Bymæssigt knudepunkt +delemobilitet
Området	<ul style="list-style-type: none"> Tæt by 10 minutters gang 5 minutter på cykel 	<ul style="list-style-type: none"> Udkanten af byen Forstad Ringvej Cykel- og bilafstand 	<ul style="list-style-type: none"> Tæt by Landdistrikt Gå-, cykel- og bilafstand
Grundejer	<ul style="list-style-type: none"> Offentlig Privat ejerskab 	<ul style="list-style-type: none"> Offentlig Privat ejerskab 	<ul style="list-style-type: none"> Offentlig

GODE SKIFT i det integrerede mobilitetssystem

Du får, hvad du planlægger til. Det vil sige, hvis miljøet giver plads til biler, så er det biler der bliver den dominerende transportform, og byliv og kollektiv infrastruktur vil langsomt forsvinde. Nedprioriterer man i stedet bilinfrastruktur og parkering, så skal der være et andet alternativ, så odenseanerne fortsat kan få deres hverdag til at hænge sammen. Den kollektive infrastruktur skal kunne tilbyde nok afgang og skift til at være attraktivt og understøtte stedets liv og virksomhedernes investering. Miljøet omkring knudepunktet skal være venligt for ophold og samvær, hvilket sikres gennem bearbejdning af belægnings, facader, beplantning og byrumsinventar. Stedet skal indbyde til ophold og bidrage til oplevelsen af en bykerne, for at skabe et centrum for lokalområdet.

Med dette tiltag vil vi etablere mobilitetshubs, der understøtter det nemme skift mellem transportformer, herunder også "last mile" løsninger.

Forskellige typer af HUBS

Vi foreslår etablering af forskellige typer af mobilitetshubs, som er dedikeret den lokale kontekst og behov. Der skal skabes gode muligheder for skift og ophold. Oplevelsen bliver bedre for den rejsende, når skift, parkering, og ventetid ligger samlet og omgivelserne giver mulighed for andre aktiviteter og behagelig ventetid. Mobilitetsknudepunkter reducerer CO2-udledningen fra passagertransport ved at samle forskellige transporttilbud og bidrage til overflytning af bilture, til en mere bæredygtig transportformer.

På figuren ansueliggøres den måde som Odense Kommune vil arbejde med udpegning og udvikling af mobilitetshubs.

EKSEMPEL: MOBILITETSHUB I KORUP



	Integrationsniveau & infrastruktur	Medium: Transport + services
Områdets kvaliteter	Beboere	• 4.600 indbyggere
	Området	• Boligområde – primært parcelhuse. Har kirke, skole, børnehaver og et kultur- og idrætscenter. • 9 km ind til Odense bymidte. • Høj fart på boligveje
	Faciliteter i gåafstand (500 m)	• Skole, kulturcenter, indkøb, restaurant, apotek, benzinstation, busstopsteder (4)
Knudepunktsforslag	Type af mobilitetsknudepunkter	• Nabolags-hub (lokal funktion)
	Beskrivelse	• Tilstedeværelse af dagligdagsaktiviteter i boligområdet, så som sportsaktiviteter og uddannelse. Kræver god infrastruktur for at tilskynde til bæredygtig og tryk mobilitet, så som gang, cykel og bus.
	Behov – Fysisk infrastruktur	• Prioriteret parkering for cykler ved indkøb og busstop • Opladning af elbiler • Forbedrede forhold for gående mellem skolen og knudepunktet • Integrering af knudepunktet og indkøbsmuligheder • Fysisk skiltning i knudepunktet til nabolagets interessepunkter • Offentlige toiletter • Pakkeboks
	Behov – Digital infrastruktur	• Ikke nødvendig
	Behov – Strukturel infrastruktur & partnerskaber	• Samarbejde med grundejere, busselskab for at forbedre byrumsinventaret ved busstoppet, dagligvarebutikker for at etablere parkering for andre mobilitetsformer end biler samt for at bruge overskudsområder til offentlige byrum
	Kommunikation	• Kampagne og informationsmateriale om knudepunktets kvaliteter og faciliteter og nærhed til lokalområdets aktiviteter

DET BEDRE ALTERNATIV / PRINCIP 2

Princip 2 Det bedre alternativ



Prioritering og udbygning af de bedre alternativer til bilisme, som skal udgøre størstedelen af fremtidens modal split.

Princip 2 skal sikre, at vi udbygger de sunde, aktive og grønne alternativer til bilisme. Cykelstinet skal udvikles endnu mere, så børn, unge og alle andre kan komme effektivt og sikkert rundt i kommunen, og det samme gælder den offentlige transport, hvor mobilitets-tilbuddene i Nyt Bynet og letbanen skal udvikles og integreres med brugernes behov og adfærd for øje. Også det fynske toget skal integreres på brugervenlig vis i det odenseanske grønne mobilitetssystem.

En ændret transportmiddelfordeling

Den nuværende transportmiddelfordeling i Odense Kommune viser, at halvdelen af alle ture gennemføres med brug af bil til trods for at 32 % af disse ture er under 10 km lange. Ydermere er over halvdelen af alle ture under 20 km, hvortil kollektiv transport også bør medregnes som en reel alternativ transportform. Der er således et stort potentiale for at flere af disse ture kan flyttes til andre transportformer i fremtidens Odense.

Gode alternativer til privatbilismen

Vi ønsker derfor at lægge et stort fokus på de alternative transportformer, som kan udgøre skiftet fra personbilen, da denne bidrager med et stort CO₂-udslip pr. personkilometer. Igennem udbygning og prioritering, vil vi gøre alternativerne til personbilen til det

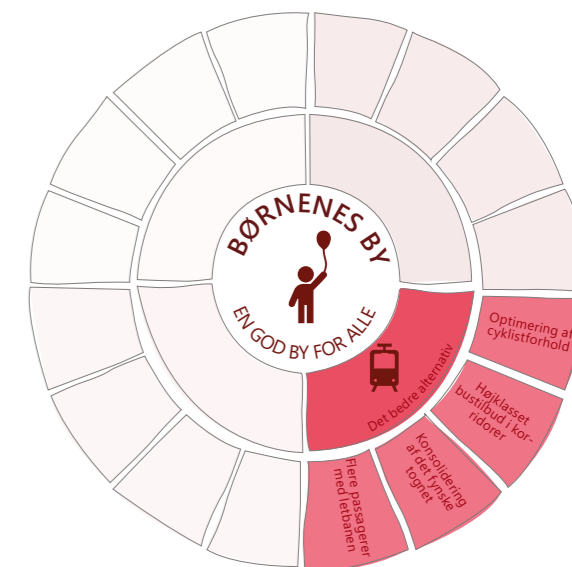
naturlige valg, da det ikke blot har en positiv indvirkning på miljø og klima, men det fremmer også sundheden blandt kommunens indbygger, samtidig med at det vil understøtte et trafikalt miljø, hvor børn og unge kan transportere sig let, trygt og selvstændigt. Vi skal således bygge efter den transportmiddelfordeling, som vi ønsker, og efter de prioriteter vi har sat med vores mobilitetshierarki, da det er den eneste måde at understøtte den fremtidige vision.

En kollektiv rygrad

Et vigtigt alternativ som vi skal prioritere og udbygge, er den kollektive transport i kommunen. Dette strækker sig helt ude fra det fynske toget og helt ind til de små, lokale busruter som servicerer oplandet. Hertil kommer Odense Letbane, der med sin åbning i 2022 er blevet et hovedgreb i det kollektive trafiksystem i Odense. Med letbanen har Odense fået en højklasset og stærk kollektiv rygrad, som vi skal fortsætte med at videreudvikle og prioritere over årene. For at udnytte det fulde potentiale bliver det ydermere essentielt at understøtte letbanelinjen med højklasset buskorridorer, som møder letbanen i udpegede mobilitetsknudepunkter, og muliggør lette og effektive skift frem mod mobilistens endelige destinationsmål. Vi ønsker således at give den kollektive trafik et generelt løft igennem prioriterede korridorer, hvor busserne vil få forkørselsret og udgøre et attraktivt alternativ til privatbilismen.

Cykelglade børn og unge

Vi skal fortsat udbygge Odenses eksisterende cykelinfrastruktur, så børn, unge og alle andre kan komme effektivt og sikkert frem. Der skal arbejdes strategisk og samarbejdsorienteret på Fyn, og cykelstinet i de korridorer, hvor de store cykeltrafikmængder er, skal opgradere, udbygges og fremkommeligheden sikres.



TILTAG	HVAD	HVORDAN			CO ₂ -POTENTIALE	OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER
OPTIMERING AF CYKLISTFORHOLD	Prioritering af cyklister som tilsvarende placeringen i mobilitetshierarkiet.	2023 Udpeg hvor udbygning af supercykelstinet skal foregå. Gennemgå nuværende netværk af hensyn til børn og unges mulighed for selvtransport.	2025 Udbyg cykelstinet i korridorerne, hvor de store trafikmængder findes og udfyld hullerne i cykelstinet.	2028 Udbyg cykelstinet i korridorerne, hvor de store trafikmængder findes og udfyld hullerne i cykelstinet.	Mindre direkte effekt, men vigtig som understøttende tiltag og fremtidig overflytning	Kan være svært at få en effekt ud af i områder med højt bilejerskab.
HØJKLASSET BUSTILBUD I KORRIDORER	Højklasset busruter på indfaldskorridorerne og generel opgradering.	2023 Konsolidering af busnettet. Mulighed for cykelmedtagning	2025 Opgraderede stoppesteder i alle indfaldskorridorer.	2028 Etablering af busbaner i udvalgte korridorer.	Mindre direkte effekt, men vigtig som understøttende tiltag og fremtidig overflytning	Ingen
KONSOLIDERING AF DET FYNISKE TOGET	Bedre integration af det eksisterende skinnearbejde netværk.	2023 Udpegning af strategiske knudepunkter mellem banerne. Tydeliggørelse af de positive medfølger af Ny Bane over Vestfyn.	2025 Realisering af knudepunkt (Park & Ride) ved Langeskov for trafikken fra øst	2028 Yderligere realisering af tre Park & Ride anlæg af samme størrelse.	Stort potentiale for bedre udnyttelse af det eksisterende net	Ingen
FLERE PASSAGERER MED LETBANEN	Letbanens store potentiale skal udnyttes og tage en større overflytning	2023 Fokus på way-finding i børnehøjde	2025 Når Nyt OUH åbner, skal det være muligt at køre gratis med letbanen i indledende prøveperiode.	2028 Letbanen kører med frekvens ned til hvert femte minut i myldretiden.	Stort potentiale, som kan gribe en stor del af overflytningen	Ingen

TILTAG 2A: OPTIMERING AF CYKLISTFORHOLD

EKSEMPLER PÅ EKISTERENDE CYKELTILTAG I ODENSE KOMMUNE, DER UNDERSTØTTER BØRNEBYS - EN GOD BY FOR ALLE

HELBRED OG VELVÆRE



- Fysisk aktivitet
- Mental velvære
- Tilgængelige aktiviteter
- Integreerede aktiviteter

- Cykelglad børnehus
- Rap i Trafikken 2022
- Udbygning af cykelstier
- Etablering af supercykelstier

SIKKERHED & TRYGHED



- Trafiksikkerhed
- trygge og aktive gader
- Oplevet tryghed

- Cykelleg
- "Kom godt i gang med at bruge cyklen i undervisningen"
- Bilfrie zoner ved skolerne
- "Levende veje" - 30 km/t hastighedszoner i Bolbro og Korup
- 6 Park&Bike anlæg
- Niveaufri krydsning for fodgængere og cyklister

STÆRKE LOKALSAMFUND



- Styrke lokalsamfund
- Levende offentlige rum
- Social interaktion
- Inkluderende og tilgængelige byrum

- Rap i Trafikken 2022
- Bilfrie zoner ved 7 skoler
- 8 Cykelgader
- Cykelkampagner

GRØNNE BYRUM



- Forbindelse til naturen
- Vildere natur
- sanselige oplevelser
- større biodiversitet
- Klimatilpasning

- Begrønning af midterrabat i letbanetrasse
- Træer på letbanestationer

MODSTANDSDYGTIGHED



- Reduktion af CO2-udledning
- Social inklusion
- Håndtering af klimatrusler
- Multifunktionelle byrum

- Jordan rundt - kampagne
- Cykelleg
- Bilfrie zoner ved skolerne
- Fleksibel, midlertidig cykelparkering, til erstatning af p-pladser

Danmarks bedste cykelby

I perioden fra 1999 til 2002 var Odense officielt Danmarks Nationale Cykelby. Titlen kom med en pose penge til at sætte kog under cykel-indsatserne. Siden er der sket meget på cykelfronten, og Odense Kommune har gennem årene arbejdet innovativt og visionært med, at fremme cykelglæden og andelen af børn der cykler. Det skal mobilitetsplanen bygge videre på og accelerere, så det fortsat er trygt, sjovt og attraktivt at cykle i Odense Kommune.

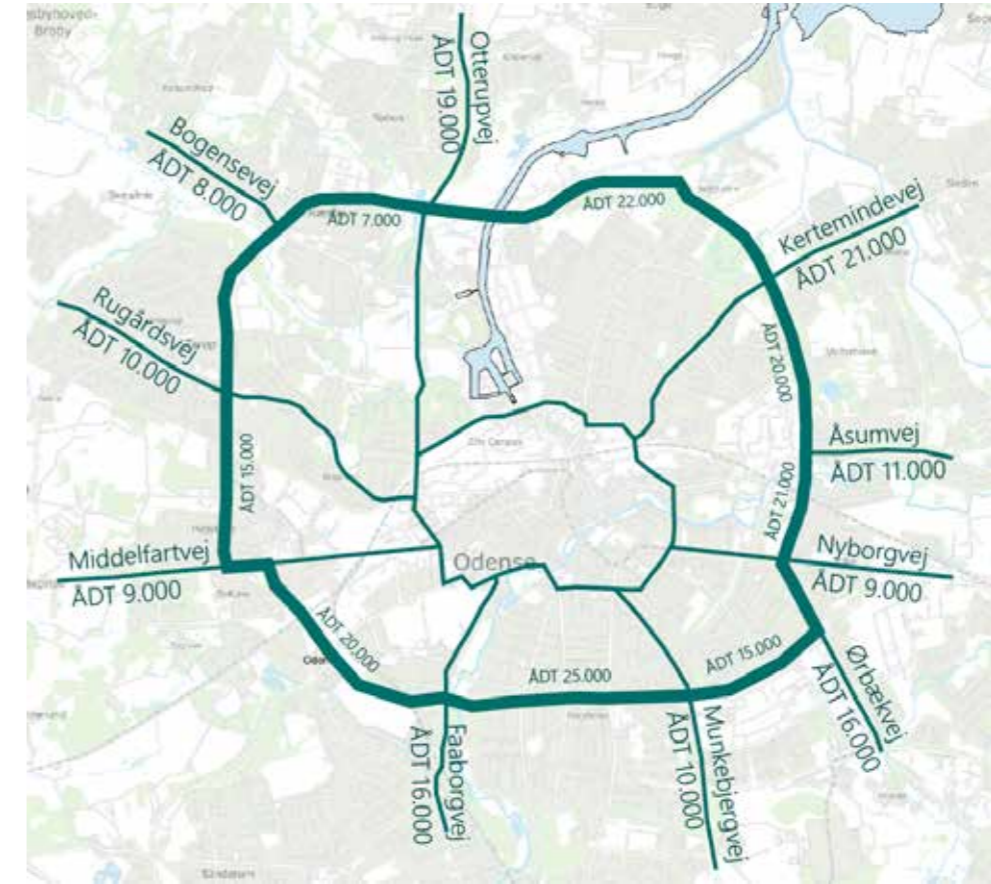
Selvtransporterende børn

Cykelleg og cykelopdragelse har været et bærende element i kommunens tilgang til at arbejde med cykelfremme. I Odense Kommune har vi oparbejdet en indsigt og en tradition for cykel-initiativer til børnehaver og skoler, og vi er danmarksførende inden for dette. Den viden skal vi støtte op om, og underbygge med data. Konkrete indsigter i hvad og hvor meget det gavner, ville kunne få endnu flere med, fordi de kan se, at det gør en forskel. Derudover skal vi blive ved med at udbygge cykelinfrastrukturen og sørge for, at det er trygt, hurtigt og nemt at komme rundt på cykel for alle. De gode erfaringer vi har med at fredeliggøre veje omkring skoler i morgenmyldretiden, så skolevejen bliver tryk for cykler og gående, skal udbredes. Cykelprioritering i lyskryds, sikker krydsning i niveau og synlighed skal vi ligeledes arbejde mere med. Fokus skal især lægges uden for Ring 2, hvor det er særligt vigtigt at forbedre trykke og sikre cykelstiforbindelser mellem boligområder og interessepunkter.

Alle der cykler har brug for at kunne parkere

Alle der cykler, har brug for at kunne parkere ved deres destination – om det er ved supermarkedet med en ladcykel, ved børnehaven med en løbicykel eller ved sportspladsen med en mountainbike. Odense Kommune har gennem årene oparbejdet en stor viden om cykelparkeringsadfærd, stativer til forskellige parkeringsbehov og nudging. I modsætning til andre byer, så arbejder Odense Kommune med at cykelparkering lokaliseres flere steder, med færre p-pladser, frem for i få store anlæg med mange p-pladser. Vi skal bygge videre på denne viden og blive ved med indarbejde stedsspecifikke og innovative løsninger. Særligt i de nye mobilitetshubs skal der etableres højklasset cykelparkering med mulighed for fastlåsning – evt. ved at udbrede den unikke cykelnøgle-løsning, der er udviklet til Odense.

TILTAG 2B: HØJKLASSET BUSTILBUD I KORRIDORER



Det gør Odense Kommune allerede

I sommeren 2022 blev Nyt Bynet i Odense lanceret. Nyt Bynet var en gennemgribende ændring af bybus-nettet for at tilpasse busruterne til letbanen. Med Nyt Bynet er der reduceret ca. 15% af bustimerne i kommunen, hvor størstedelen primært foregik i midtbyen. Bynettet bygger på et stamlinje-princip bestående af to linjer: Tarup (nordvest) til Nyt OUH og Hjalles St. i sydøst, samt Seden i nordøst til Bellinge i sydvest. Hertil kommer en række radialruter, som kører fra forstad til centrum.

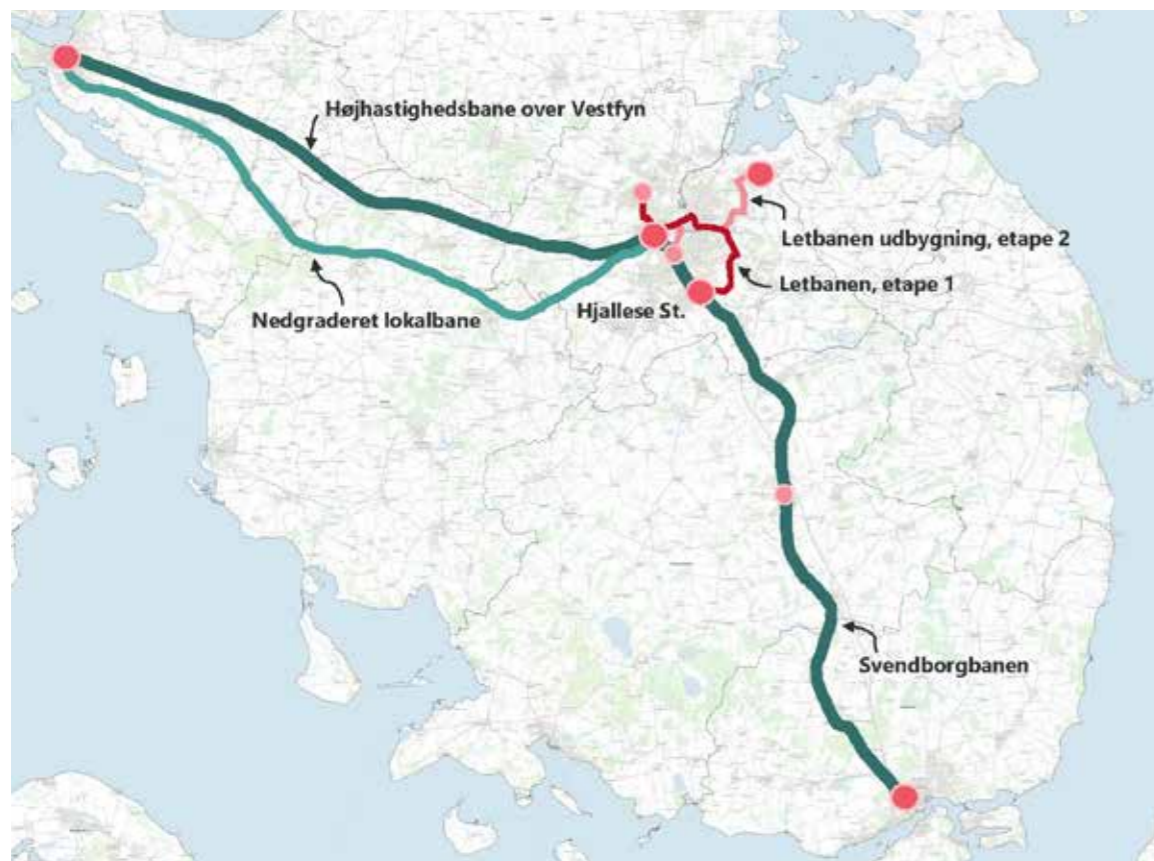
Med Nyt Bynet opstår en række nye knudepunkter mellem busruterne og letbanen: Hjalles St., Rosengårdscenteret, Benedikts Plads, Vesterbro, Hauges Plads, Tarup Center og OBC.

Øget højklasset bus-tilbud

Med nærværende tiltag gøres de radiale busruter i korridorerne endnu mere attraktive, ved at forbedre bussernes fremkommelighed i vejnettet. Det har generelt været en stor udfordring grundet letbanens anlægsarbejder, og den kollektive transport har igennem årene tabt en del passagerer af denne årsag. Tiltaget handler derfor om at få (gen-)skabt en busvenlig infrastruktur med et troværdigt bus-tilbud.

Første indsats bliver at give passagerne mulighed for at medtage cykler i busserne. Det er i dag muligt i visse bustyper, men bør ruller ud til alle busser, for på denne måde at gøre det nemmere at lave kombinationsrejser, som et brugbart og effektivt alternativ til bilen. Herudover skal stoppestederne opgraderes, så det bliver attraktivt og trygt at vente på bussen. Det vil kræve læskur, siddemulighed og nødvendig aptering. Endvidere skal de lokaliteter, som omfatter skiftemuligheder mellem bus og letbane opgraderes, så de fremstår så kundevenlige, tilgængelige og integrerede som muligt. Endeligt foreslås en effektiv signalprioritering suppleret med dedikerede busbaner. Dette muliggøres af et generelt fald i biltrafikken i korridorerne som følge af andre tiltag (herunder hastighedsreduktion, øget samkørsel mv.), hvorved der frigives vejareal, som kan dedikeres busser.

TILTAG 2C: KONSOLIDERING AF DET FYSKE TOGNET



Ny bane over Vestfyn

Med beslutningen om etablering af ny højhastighedsbane over Vestfyn nedgraderes hovedparten af den eksisterende jernbane mellem Odense og Middelfart til en bane af mere regional og lokal karakter. Dette åbner op for muligheden for en tættere sammenbinding af det fynske toget, ikke mindst mellem hovedbanen og Svendborgbanen, men også ift. kobling til letbanen lokalt i Odense Kommune. Tættere sammenbinding af jernbanenet med flere lokale stationer giver et massivt potentiale for overflytning af trafik fra vej til bane.

Strategiske knudepunkter mellem banestrækninger

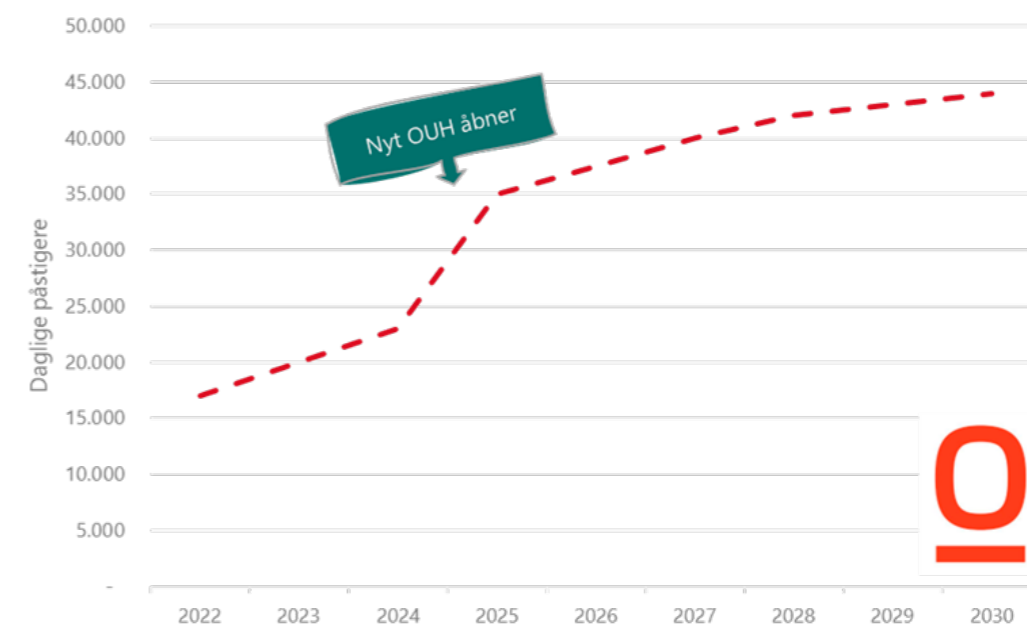
En konsolidering af det fynske toget er funderet i attraktive knudepunkter. Der skal således udpeges strategiske knudepunkter mellem hovedbanen, Svendborgbanen og letbanen, inkl. en mulig kommende etape 2 af letbanen. Det strategiske greb med disse knudepunkter ligger i at etablere højklasset parkering, smidige skift mellem transportmidler og i øvrigt samtænke byudviklingen – også i "oplandsbyerne" til Odense Kommune. Ved identificerede knudepunkter anlægges effektive Parker & Rejs-anlæg i udkanten af Odense Kommune.

Et eksempel på en sammenbinding er Svendborgbanen, som i dag er koblet med letbanen ved Hjallese St. Denne station kan imidlertid opgraderes yderligere, såvel som flere af Svendborgbanens andre stationer placeret tæt på Svendborgmotorvejen har potentiale for at overflytte pendlertrafik fra syd fra bil til tog. I nærværende tiltag regnes med etablering af 6-8 Parker & Rejs-anlæg hver med en størrelse på 300-500 biler.

Afledte byudviklingseffekter

Konsolidering af det fynske toget vurderes at have en uvurderlig afsmittende virkning på sammenhængskraften på Fyn, og gøre det nemmere at være fleksibel mobilist på hele Fyn. Det vil understøtte den kommunale byudvikling med en række nye byudviklingsområder, ikke bare i Odense Kommune, men også i nabokommunerne. Endvidere vil det potentielt øge passagergrundlaget for letbanens etape 1 og 2, som der-ved vil få en mere robust driftsøkonomi.

TILTAG 2D: FLERE PASSAGERER I LETBANEN



Den kollektive rygrad

Med åbning af letbanens første etape fra Tarup til Hjallese, har Odense fået et højklasset, bæredygtigt kollektivt transportmiddel, som giver en hurtig og komfortabel rejse gennem byens centrum. Letbanen sikrer brugerne en høj rettighed, såvel som letbanen er en driver for udvikling og investeringer langs banen. Letbanen understøtter endvidere en overordnet strategi om at byfortætte og skabe en mere bæredygtig udvikling ved at samle aktiviteter i afgrænsede områder frem for den mere spredte udvikling, som tidligere har karakteriseret Odense. Vi ser i dag, at letbanen er blevet taget rigtig godt imod, og mange odenseaner oplever allerede glæderne af den kollektive rygrad, som letbanen har tilført byen. Over den kommende årrække skal vi derfor fokusere på, hvordan vi kan binde banen endnu bedre sammen med byens øvrige kollektive trafik, og så skal vi klar til at skrue frekvensen endnu højere op i myldretiden.

Passagervækst kommer med Nyt OUH

Med en forventning om 60.000 daglige brugere af området omkring SDU og Nyt OUH, opstod behovet for et effektivt, kollektivt transportsystem, som kan transportere de mange tusinde studerende og ansatte på SDU, samt patienter, besøgende og personale på Nyt OUH. Sidstnævnte forventer at kunne påbegynde behandling af patienter fra slutningen af 2025 eller i foråret 2026, hvorfra der kan forventes et væsentligt bidrag til de eksisterende passagertal, svarende til nær en fordobling af det nuværende passagertal, og herigennem en forventelig betragtelig reduktion af fossile personbilskilometre.

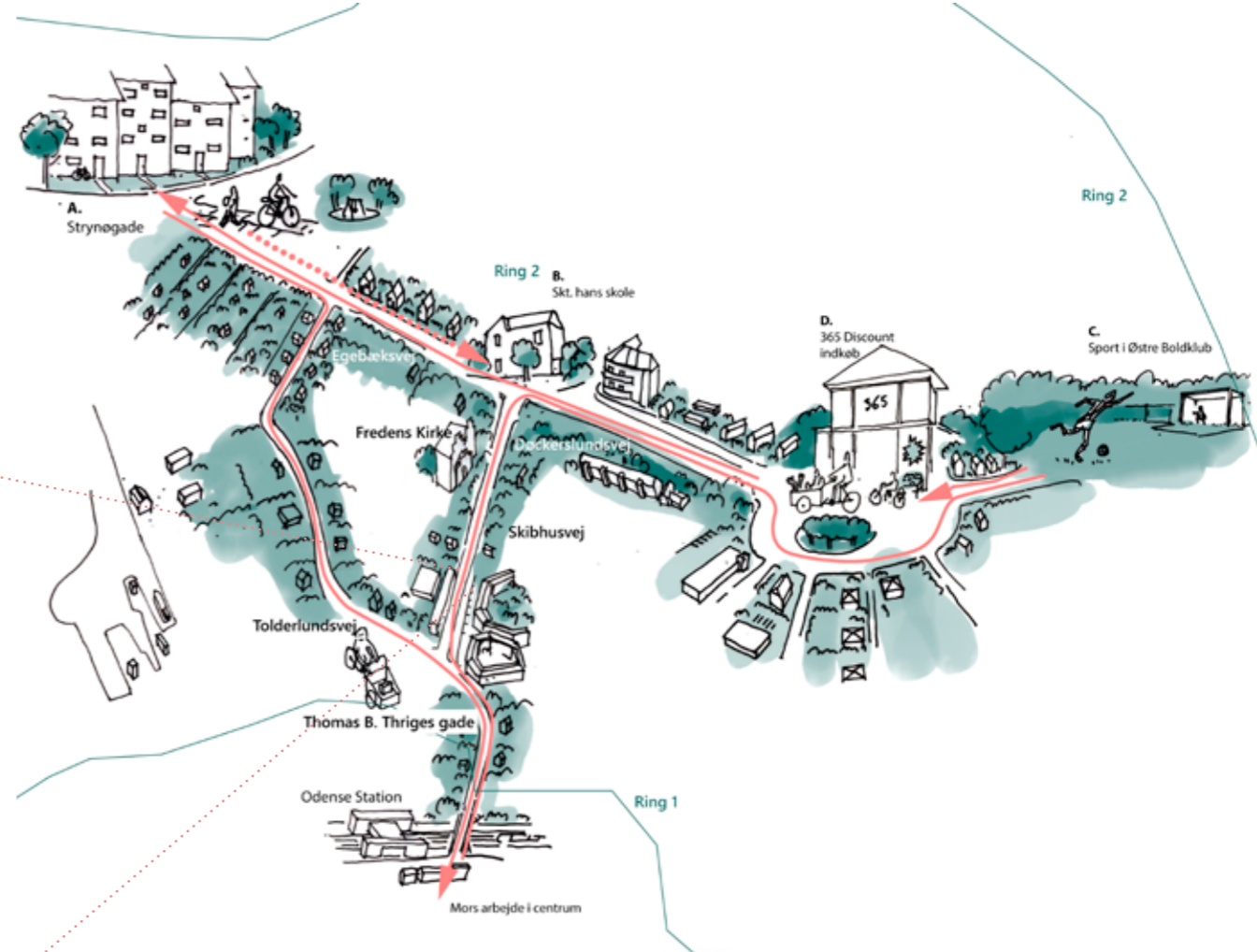
Incitamentsordninger

For at bidrage til den positive branding af letbanen, og for at sikre at et endnu større kundegrundlag får deres egne erfaringer med transportformen, vil vi ved åbning af Nyt OUH gøre det muligt for passagerne at køre gratis med i en indledende prøveperiode.

Wayfinding i børnehøjde

Foruden at være et bæredygtigt, højfrekvent kollektiv transportmiddel, som kan flytte en stor passagermængde i timen, så er letbanen også en intuitiv og simpel transportform, som selv kommunes yngste indbyggere hurtigt vil kunne tilegne sig kompetencer til at kunne benytte. Vi skal derfor sætte ekstra ind i forhold til at sikre overskueligheden og tilstrækkelig wayfinding i det kollektive trafikssystem, såsom oversigtskort, guidancelinjer og informationstavler.

EKSEMPEL: OPTIMERING AF CYKLISTFORHOLD I SKIBHUS



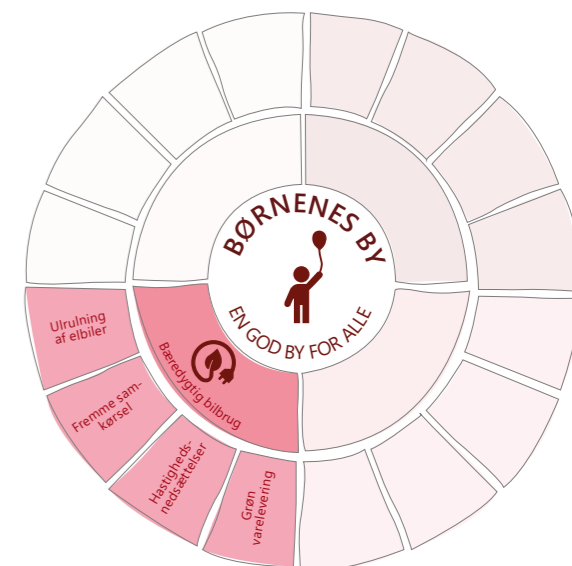
Scenarie:

- Forbedre forholdene for cyklister på Skibhusvej
- Strøg-/handelsgade på de bløde trafikanters præmisser
- Ensretning mod nord fra Buchwaldsgade til Victoriagade
- Kørebanen gøres mere snoet for at sænke farten
- Generel hastighedsbegrænsning begrænses til 40 km/t (forsøgsordning), men reduceres yderligere senere hen, hvis der kan nås til enighed om dette med politiet
- Fortovene udvides flere steder, så der bliver plads til flere bænke, cykelstativer, træer og blomster
- Sikre vejkrydsninger for byens mindste

Konsekvenser:

- På kort sigt kan det genere nogle trafikale udfordringer, da stykket som ensrettes har en ÅDT på 7.500 biler.
- Erhvervsdrivende i området kan på kort sigt blive ramt af omlægningen, men det ses som en nød-vendighed og et indgreb for at fremtidssikre det ønskede Odense.

BÆREDYGTIGT BILBRUG / PRINCIP 3



Princip 3 Bæredygtig bilbrug

Omlægning af den eksisterende bilpark til grønne drivmidler. Bedre udnyttelse af bilerne, som øger belægningsgraden og understøtter reduceret behov for bilejerskab.

Princip 3 skal sikre, at bilerne bruges bæredygtigt i Odense Kommune. Bilparken skal for en stor del omlægges til grønne drivmidler, og behovet for at eje sin egen bil skal reduceres. Det sker med princip 1 og 2, der sikrer at bystrukturen og gode alternativer til bilisme, er på plads. Og det sker ved at optimere bilbruget og styrke samspillet mellem bilerne og andre trafikanter i bymiljøet. Samtidig skal grøn logistik og varelevering understøttes. På den måde gør vi byen mere attraktiv og klimavenlig, renere, sundere, og sikrere at færdes i.

Fra fossil bil til el bil

Hverdagen i klimaneutralt Odense Kommune i 2030 skal naturligvis fungere for borgere såvel som besøgende. Omlægningen af den odenseanske bilpark til grønne drivmidler er afgørende for dette. Elbiler er her og nu den primære teknologi indenfor nulemissionskøretøjer, hvorfor vi skal målrette vores indsats på at sikre den fornødne ladeinfrastruktur til elbiler med særlige prioritering omkring borgere i etageboliger, hvor der hidtil har ligget en særlig udfordring. Kommunen er fortsat begrænset af den gældende lovgivning, som for nuværende ikke gør det muligt at investere i opsætning af ladestander på offentlig vej eller parkeringspladser, men vi følger udviklingen tæt, og er klar til at investere maksimalt i udbygningen af ladeinfrastruktur indenfor de tilladte rammer.

Optimeret bilbrug

Det næste led rummer, hvordan vi anvender og benytter de køretøjer, som vi har til rådighed i kommunen. Der haves i dag en gennemsnitlig belægningsgrad på 1,3 i bilerne, som også er i tråd med landsgennemsnittet. I Odense Kommune såvel som på landsplan har vi set en tendens til, at niveauet for bilejerskab er steget, hvilket med stor risiko kan føre til en fortsat nedadgående belægningsgrad, hvis vi ikke gør det mere attraktivt at sammenkøre, og herigennem generere en mere effektiv udnyttelse af transportmidlernes kapacitet.

Hastighedszoner

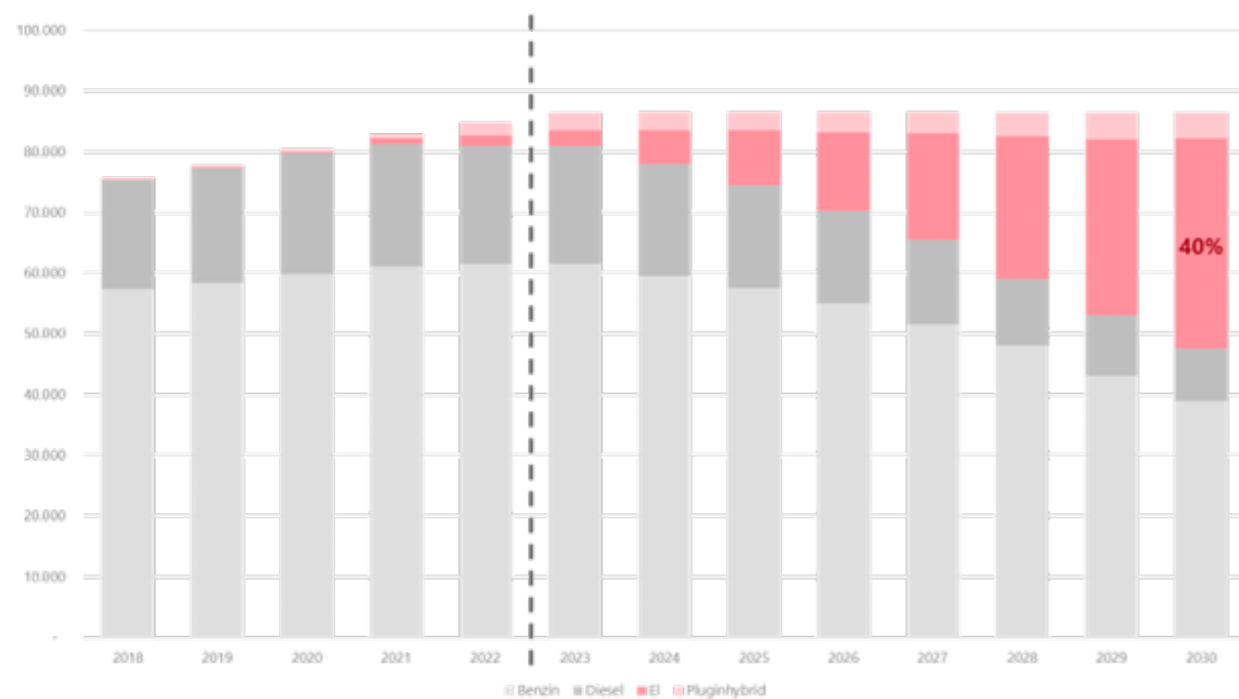
I Odense Kommune har vi et udtalt ønske om at prioritere kommunens mobilister jævnfør vores mobilitetshierarki, og vi vil derfor sikre at mødet mellem forskellige transportformer bliver på de aktive trafikanters præmisser. Det gør vi blandt andet ved at indføre generelle hastighedsnedsættelser og arbejde for at generere et sikkert og trygt trafikalt miljø, som vil reducere forekomsten og alvorligheden af personskadeulykker i trafikken, såvel som det vil tilskynde valget af transportformerne gang, cykel og kollektiv transport, når bilturene bliver langsommere efter implementering af hastighedszonerne.

Grøn logistik

Endelig skal varetransporten og logistikken i Odense Kommune gøres mere bæredygtig på samme vis som det er tilfældet for personbilparken. Dette vil delvis ske gennem en grøn omstilling af vognparken, som leverer varer og serviceydelser, såvel som der skal intensiveres et arbejde omkring samordnet varelevering for at undgå ikke fyldte vare- eller lastbiler, men sikre at varerne i fremtiden fragtes i færre køretøjer. Formålet med dette tiltag er på sigt at reducere støj, forurening og CO₂-udledning fra varetransporter i Odense og at understøtte den grønne omstilling i logistikbranchen.

TILTAG	HVAD	HVORDAN			CO ₂ -POTENTIALE	OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER
UDRULNING AF EL-BILER	Det skal gøres attraktivt at være el-bilist og der skal sikres en robust ladestruktur.	2023 Igangsæt udrulning af supplerende ladeinfrastruktur som grundstenen. Indføre kommunale indkøbskontrakter med fordele for virksomheder, som har omlagt sin bilpark.	2025 Mobilitetshuset er opført. Tilbyder hurtigoplading og favoriserer elbiler. Elbiler fritaget for takststigninger på parkering.	2028 Arbejde for forretningsmodeller hvor Odense Kommune støtter virksomheder, som udbyder ladestander til off. Brug.	Stort potentiale	Risiko for social slagside. Vigtigt fortsat at sikre alternativer.
FREMME SAMKØRSEL SOM TRANSPORTFORM	Øge belægningsgraderne i bilerne med deraf reduceret transportarbejde.	2023 Odense Kommune som foregangs- virksomhed. Igangsæt arbejdet med masterplan for samkørsel.	2025 Indlede samarbejde med erhvervs- varterer. Mobilitetsnetværk etableret. Anlæg af højklassede samkørsels- ladser.	2028 Etablering af HOV-baner forbeholdt busser, samkørende og elbiler.	Stort potentiale	Ingen
HASTIGHEDSZONER	Reduktion af hastighed på vejnettet. Inddeling af byen i hastighedszoner.	2023 Kraftig udrulning af lokale hastigheds- begrænsninger i hele kommunen jf. Vejdirektoratets forsøgsordning	2025 Fuld implementering af 20 km/t hastighedszonerne inden for O1	2028 Fuld implementering af 30 km/t indenfor hele O2 samt i alle lokale boligområder	Mellem potentiale	Kommunerne har pt. ikke selvbestem- melsen til at gå yderligere end Vejdirek- toratets forsøgsordning.
GRØN VARELEVERING	Grøn varelevering gennem udbygning af lokale distributionscentre. Omladning til cykler, el-biler og samordnet varelevering.	2023 Identifikation af potentielle distribu- tionscentre (logistisk knudepunkt) langs byringene	2025 Etablering og forbedring af knudepunkter for transportlogistik	2028 Etablering af knudepunkter for trans- portlogistik langs ring 3	Stort potentiale	Svær logistisk koordineringsøvelse. Vil kræve noget indledende kontrol for at sikre, at reglerne bliver overholdt. Odense kan være frontløber.

TILTAG 3A: UDRULNING AF EL-BILER



Elbilen – det naturlige valg

I Odense Kommune vil vi gøre det til det naturlige valg at vælge en elbil, når husstandens fossildrevne køretøj skal udskiftes over den kommende årrække. Kommunen har fastsat en ambitiøs målsætning om at 40 % af den odenseanske bilpark består af elbiler i 2030. De mest direkte og for flertallet største incitamenter ligger imidlertid på statslig niveau, men i Odense skal vi fortsætte med at gøre alt hvad vi kan, for at drive udviklingen i den rigtige retning og vi skal lægge det nødvendige pres på de statslige prioriteringer og retning.

Stærke incitamenter for brugerne

I Odense Kommune vil vi fortsætte arbejdet med at etablere ladestander på kommunens egne ejendomme, såvel som vi vil arbejde for at disse bliver tilgængelige for offentligheden, når de ikke er i anvendelse af kommunen. Herudover vil Odense Kommune indgå i samarbejde med private operatører og udbydere af parkeringspladser i Odense med formålet, at sikre en markant stigning i antallet af ladestander i Odense, da dette er den afgørende forudsætning for at kommunens indbyggere vil anskaffe sig en elbil. Odense Kommune vil endvidere gøre det særlig fordelagtigt at være elbilist igennem udbuddet af parkeringspladser, som reserveres og forbeholdes elbiler. Således vil vi løbende øge mængden af pladser som reserveres, mens vi jævner tilmødet Grøn Parkeringsstrategi vil reducere det nuværende udbud af offentlig overfladeparkering og takststigninger for fossile køretøjer. Elbiler vil imidlertid friholdes fra disse takststigninger, og vil få mulighed for at parkere gratis udenfor byens inderste centrum.

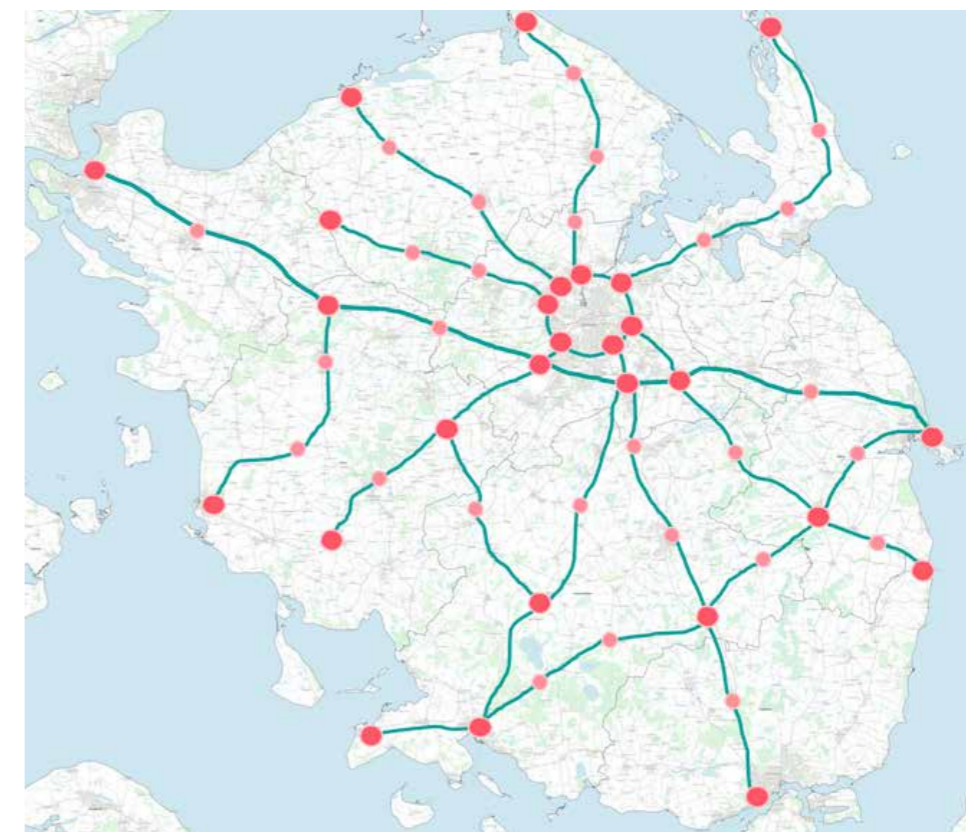
Stærke partnerskaber og forretningsmodeller

Odense Kommune vil fortsætte arbejdet med at skabe partnerskaber og indgå i nytænkende forretningsmodeller, som kan understøtte udbredelsen af grønne drivmidler i de private husholdninger såvel som blandt de erhvervsdrivende. Dette være sig blandt andet gennem kommunens egne indkøbskontrakter. Odense Kommune ønsker ydermere at understøtte private aktørers mulighed for at investere i en veludbygget ladeinfrastruktur til det stigende antal elbiler, som borgene i Odense vil købe i det kommende årti.

Gode synergier

Tiltaget kan desuden forvente at opleve en række synergieffekter som følge af flere af de øvrige indsatser i nærværende mobilitetsplan, hvor særligt tiltaget omhandlende eskalering af miljøzonen og implementering af en nulemissionszone i centrum vil direkte understøtte indsatsen omhandlende udrulning af elbiler i kommunen, som vil bringe os frem mod målet om 40 % elbiler i 2030.

TILTAG 3B: FREMME SAMKØRSEL



Smart og grøn kørsel

I Odense Kommune skal vi bruge vores biler langt smartere end vi gør i dag. Belægningsgraden er for lav, så vi udleder op til fire gange så meget CO₂, som vi burde, og vi optager tilsvarende op til fire gange så meget vejareal, som nødvendigt. Hvis vi skal opnå et mere effektivt trafiksystem og i højere grad udnytte den udbudte kapacitet, skal vi i langt højere grad have gjort samkørsel til et supplement til den kollektive transport, som kan stå som en attraktiv spiller i de tidsrum og lokaliteter, hvor det kan være udfordrende at drive et tilstrækkeligt kollektivt trafiktilbud. Vi betragter derfor samkørsel, som et enormt effektivt og ligeledes billigt CO₂-reduktionsværktøj, som vi blot skal blive bedre til at udnytte.

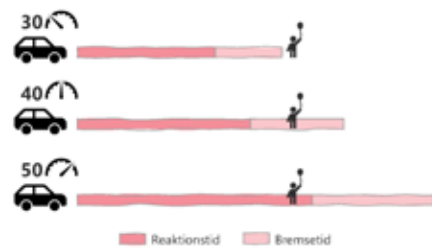
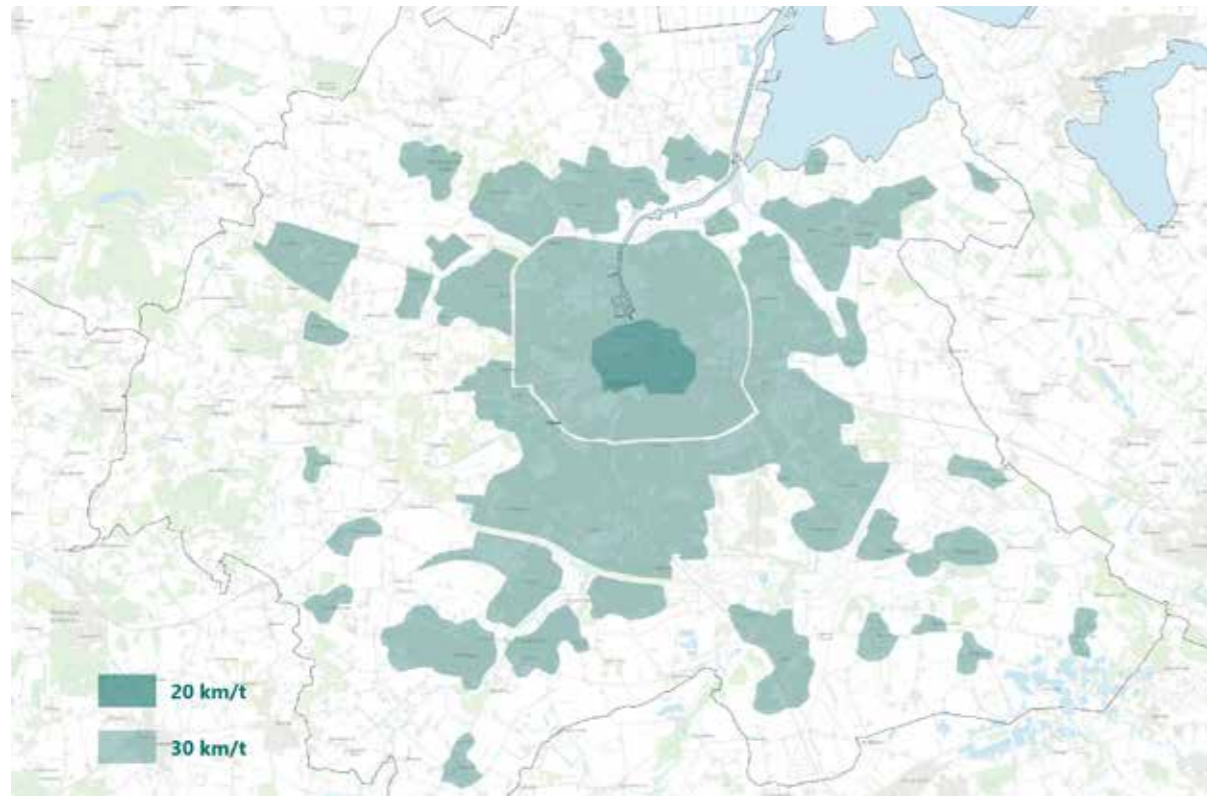
Hele Fyns samkørselsplan

I Odense Kommune vil vi derfor arbejde for, at generere en overordnet masterplan for samkørsel i Odense, som skal være gældende for hele Fyn. Igennem veludpegede mobilitetsknudepunkter, som også skal rumme højklassede samkørselspladser, vil vi forbinde Odense med hele Fyn ved at forbinde landområderne med knudepunkter og byen. I knudepunkterne vil der ske en kobling til den kollektive transport, så samkørsel i højere grad bliver regional samkørsel til bynære knudepunkter, hvorfra det er muligt at foretage skift til busser, letbane og cykel.

Det begynder med kommunen selv

I Odense Kommune ønsker vi også at gå forrest for at statuere det gode eksempel, og for at sparke det hele i gang vil vi derfor som det første igangsætte en stor kampagne, som målrettes Odense Kommunes offentlige arbejdspladser. Alene her forefindes med 14.000 ansatte et enormt potentiale. Som et næste step under indsatsen, ønsker vi at etablere en række mobilitetsnetværk, da samkørsel har størst potentiale for at komme ud over rampen, hvis det bliver adapteret af ledelsen i en virksomhed, så der skabes en fælles norm og motivation for at benytte samkørsel ude i virksomhederne. Odense Kommune er ligeledes åbne overfor muligheden for, at man på sigt kan arbejde med såkaldte HOV-baner. Her tillader man kørsel i udvalgte korridorer, hvis der er mere end to personer i bilen. Disse får således en forkørselsret på strækninger, der er plaget af køkørsel og trængsel.

TILTAG 3C: HASTIGHEDSZONER



I Odense er det trygt og sikkert at færdes

I Odense Kommune skal det være mere attraktivt at gå eller cykle, hvorfor det er en afgørende parameter at dette skal føles trygt og sikkert. Vi ønsker derfor at nedsætte hastigheden for bilkørsel i kommunen, som dels skal skabe et bedre og roligere byrum for de eksisterende cyklister og fodgængere, såvel som det skal tilskynde flere til at vælge disse transportformer, når rammerne for dette forbedres samtidig med at det bliver langsommere at tage turen i bil.

Videreføring af de gode erfaringer

Odense Kommune har tidligere eksperimenteret med hastighedszoner og har forevist en god effekt med reduktioner ned til 30 km/t eller derunder, hvor stort set alle personskadeulykker fra skadestuen forsvandt. Det er således ekstremt vigtigt at påpege den forbedrede sikkerhed som følger med hastighedsnedsættelser, da langt størstedelen af alle ulykker kan undgås ved lavere hastighed såvel som alvorlighedsgraden af disse vil reduceres markant. Den lave hastighed vil således danne grobund for den overordnede vision om en kommune, hvor børn og unge kan færdes trygt og selvstændigt. Tiltaget vil ydermere føre til støjreduktioner som er proportionelle med den kørte hastighed, såvel som zonerne giver en klar signalværdi om, at bilerne kun er velkomne med lav fart.

Trinvis reduktion af hastighed

Odense Kommune er netop nu en del af en forsøgsordning igennem Vejdirektoratet, hvor 16 kommuner for en tre årig periode har fået tilladelse til at indføre lokale hastighedsbegrænsninger ned til 40 km/t. Odense Kommune skal benytte denne mulighed og indlede det trinvis arbejde med at reducere hastigheden i kommunen, som på sigt ønskes reduceret markant med henholdsvis 20 km/t indenfor O1, såvel som fuld implementering af 30 km/t-zone indenfor hele O2 samt i alle lokale boligområder.

TILTAG 3D: GRØN VARELEVERING

SERVICE OMFANG	NATIONAL SERVICE	REGIONAL SERVICE	LOKAL SERVICE
Knudepunktstype	• Transportlogistik	• Transportlogistik + focus på arbejdspladser og pendleraktivitet	• Potentiale for hybrid knudepunkt – transportlogistik og pendlere
Mulig placering	• Ring 1 (få)	• Ring 2 (flere)	• Ring 3 (adskillige)
Fokus på varertransport service	• Varebiler og lastbiler (EI) • Ladvogne	• Varebiler og lastbiler (EI) • Lastbiler	• Udbringning (Delivery as a service) Delevarevogne. • Mindre elkøretøjer (cykler)
Fysisk infrastruktur	Et stort fællesområde som er privatejet	Et stort fællesområde som er privatejet	Et mindre areal som kan være både privat og offentligt ejet.
Organisering	Offentlige-private partnerskaber	Offentlige-private partnerskaber	Private initiative (det bruges allerede i parkeringshuse)
Digital infrastruktur			Nødvendig
Rammesætning for udførelse	• Miljøzoner	• Afgrænsede tidsrum for levering	• Markering af leveringsruter • Lastbil-fri gader

Odense Kommune som frontløber

13 % af CO₂-udledningen fra transport i Odense Kommune kommer fra varetransport. Det skyldes blandt andet at det hidtil har vist sig som en vanskelig logistisk koordineringssøvelse at sikre samordnet vareleve-ring, såvel som distributørerne endnu ikke har set en tilstrækkelig businesscase i at omlægge til grønne drivmidler. Odense Kommune ønsker imidlertid at være frontløber på området, da vi ser et stort potentiale for CO₂-reduktioner ved at sikre en mere klimavenlig logistik og varetransport i kommunen.

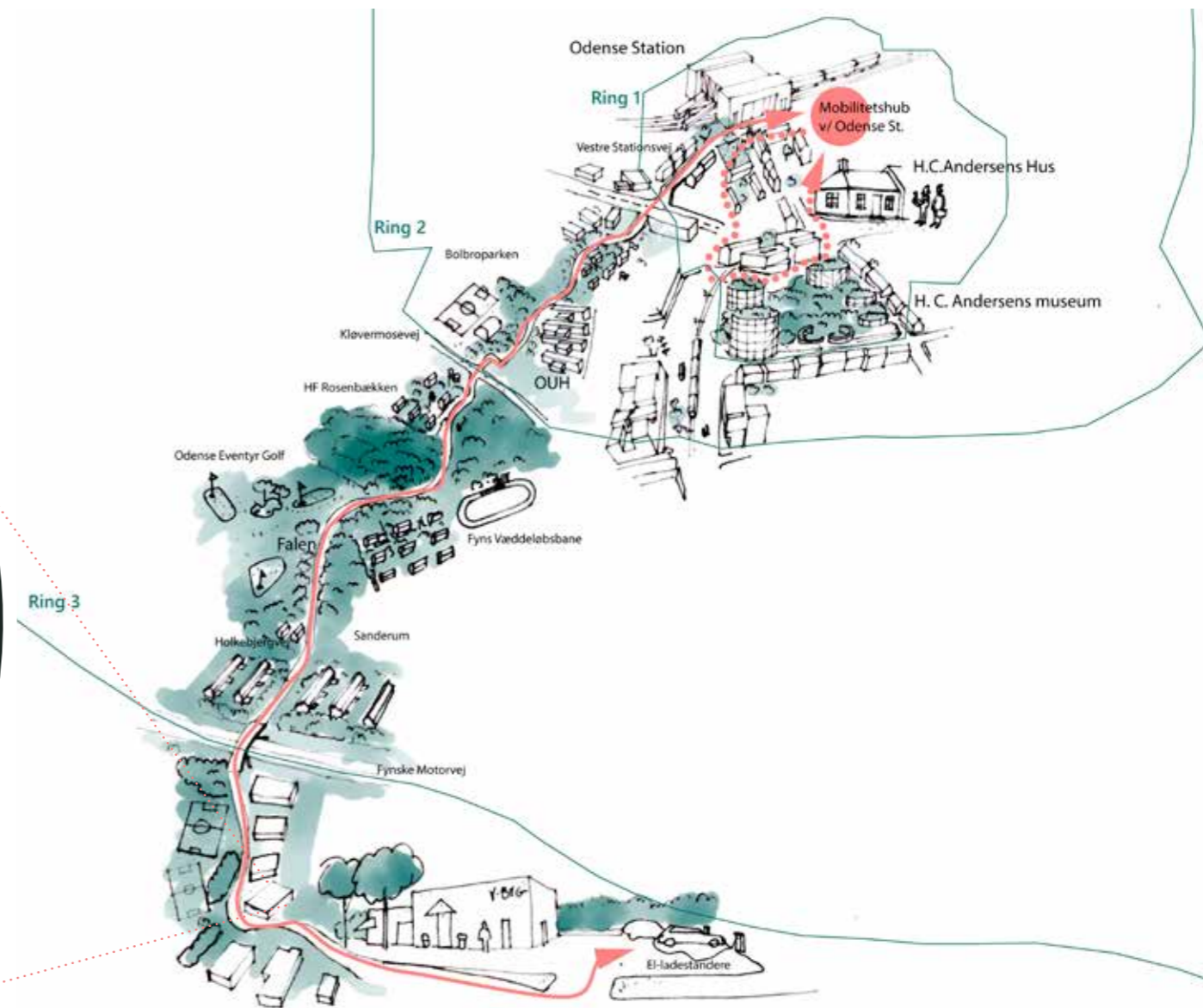
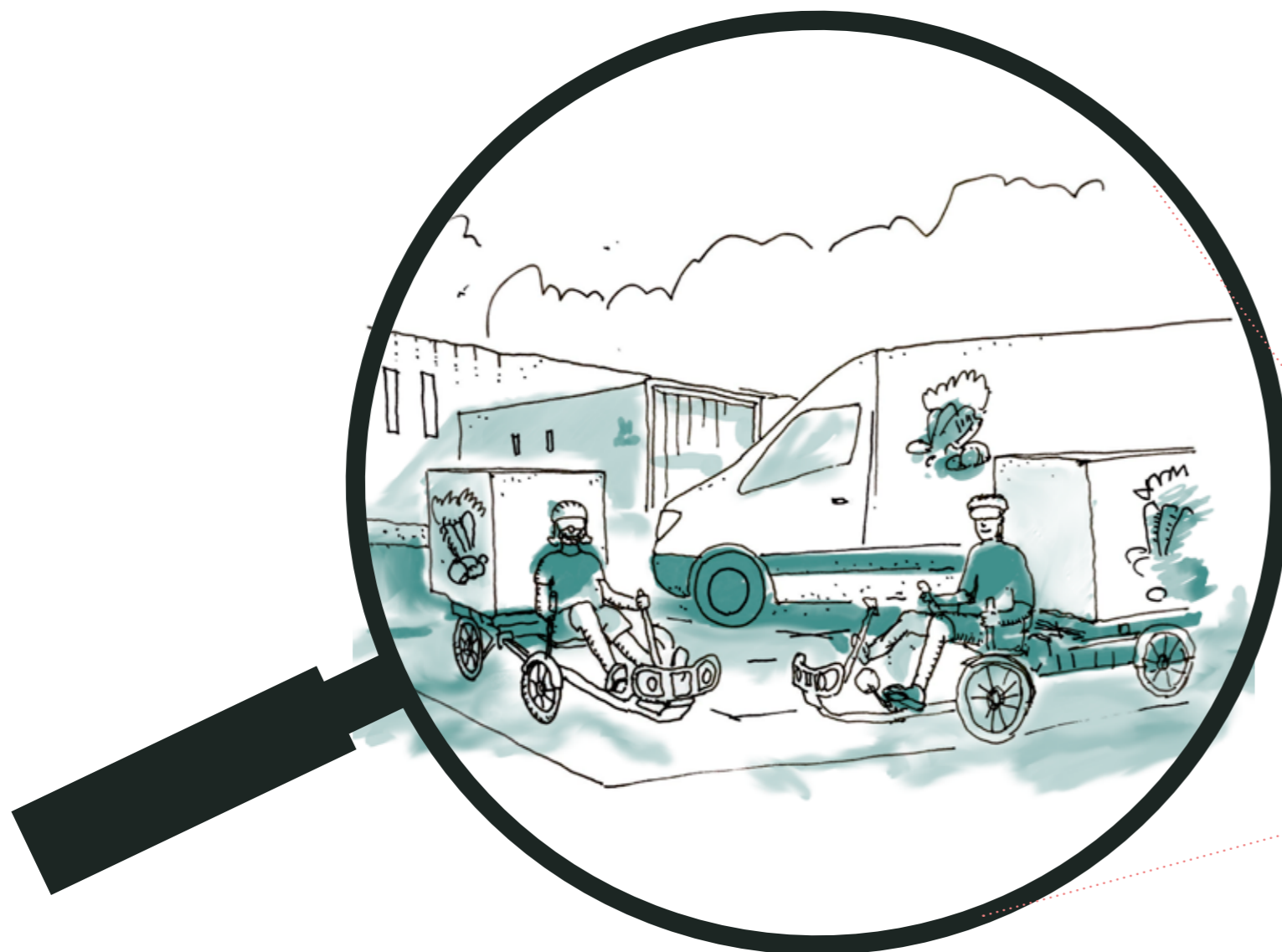
Omlægning til grønne drivmidler

Et vigtigt element i et arbejdet frem mod klimaneutral logistik i Odense bliver den grønne omstilling af de varevogne og lastbiler, som kører rundt i Odense. Størstedelen af dette forventes at blive håndteret igennem tiltaget med eskalering af miljøzonen, hvor der på sigt vil indføres restriktioner for fossildrevne varebiler og lastbiler, der kører i kommunen og herigennem tilskynde omlægning til nulemissionskøretøjer.

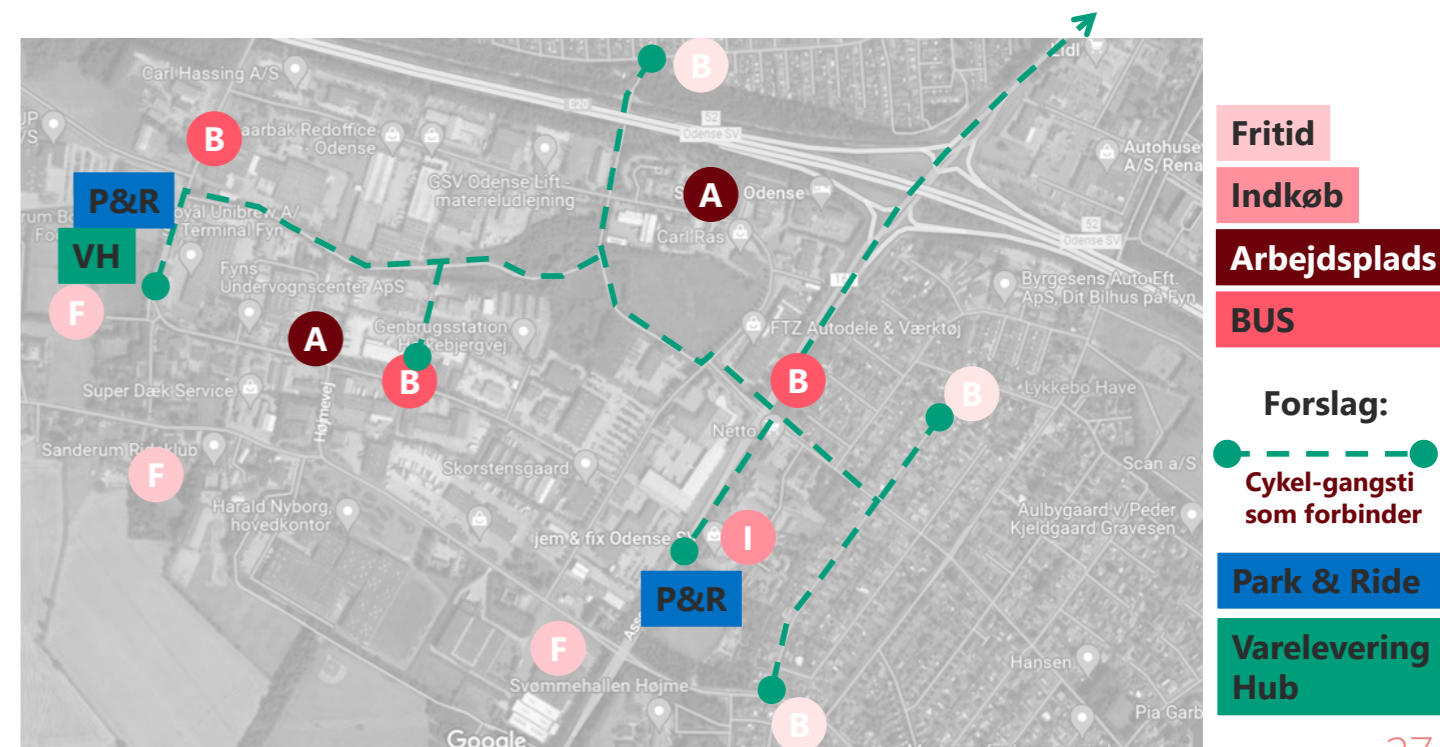
Optimerede forhold for grøn varelevering

Herudover vil Odense Kommune igangsætte grøn varelevering med fokus på at mindske antallet af fossile transportturer i byen ved at undgå ikke fyldte vare- eller lastbiler, så varerne fragtes samordnet i færre køretøjer. Såkaldte distributionscentre skal udpeges og etableres løbende over mobilitetsplanens gyldighedsperiode. Fokus bliver på at sikre gode muligheder for omladning af varer til grønne køretøjer, og Odense Kommune ønsker at arbejde videre med udviklingen af en trefoldig kategorisering for disse omdistribueringscentre.

EKSEMPEL: GRØN VARELEVERING FRA HØJME



Integrationsniveau & infrastruktur		Mobilitetshub i Højme – Logistik og knudepunkt
Områdets kvaliteter	Området	<ul style="list-style-type: none"> Erhvervsområde med logistik- og transporttunge virksomheder. 7 km fra bymidten Odense - borgere som pendler til Vejle Kommune og LEGO Placeret mellem ring 2 and 3 Erhvervsområde tæt på boligområde, indkøb, hotel og fritidsaktiviteter.
	Faciliteter i gåafstand (500 m)	Mangler sammenhængende fortover eller sti, men parkerede cykler langs vejene og borgere går i området.
	Grundejer	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen ejer nogle strategisk placerede områder Resten af området er enten ejet af aktie-, anpart- eller andet selskab, og privatpersoner
Knudepunktsforslag	Type af knudepunkt og tilføjelse	<ul style="list-style-type: none"> Sikre stiforbindelser for mikromobilitet. Mulighed for at skabe bedre infrastruktur og mikromobilitet i området mellem arbejde, bolig, fritid og kollektiv infrastruktur Samkørsel og P&R har potentiale i forbindelse med erhvervsområdet
	Beskrivelse	Området har potentiale for at skabe et hybrid knudepunkt med fokus på bæredygtig logistik af varetransport og samtidig passagertransport.
	Behov – Fysisk infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Stisystem som forbinder elementerne i området Et område til "LogisticsHub" og fordeling af varetransport Et område til Park & Ride
	Behov – Digital infrastruktur	Ikke nødvendig
	Behov – Organisation og partnerskaber	Forbedre den kollektive transport mellem landsbyer/knudepunkter. På nuværende tidspunkt går forbindelserne gennem Odense centrum og ikke langs de tre byringe.
	Kommunikation	Et samarbejde mellem lokale virksomheder og partnere er påkrævet for at det bliver en succes, selv om arealet til stier og knudepunkter er på kommunens arealer.



- Fritid**
- Indkøb**
- Arbejdsplads**
- BUS**
- Forslag:**
- Cykel-gangsti som forbinder**
- Park & Ride**
- Varelevering Hub**

MOBILITETS ACTION & LEARNING LAB / PRINCIP 4

Princip 4

Mobilitets Action & Learning Lab

Med brugerne i centrum skal der igennem samskabelse, dialog, uddannelse og hjælp til organisering sikres en proces som motiverer den kritiske masse. Fokus på formidling af mobilitet og implementering af ny viden.

Princip 4 skal sikre den løbende fremdrift på rejsen mod den klimaneutrale Børnenes By. Mobilitets Action & Learning Lab er den "lim" mellem tiltag, der sikrer de andre principper og tiltag, med fokus på samarbejde, læring og adfærdsændringer. Hvis planen skal lykkes, skal indbyggernes mobilitetsvaner ændres. Man skal have indsigt i to ting for at påvirke vores vaner i hverdagslivet, external condition og internal condition:

- External condition - Hvad er brugernes reelle mobilitetsmuligheder? Hvilken infrastruktur, mobilitetsservices og -produkter er til rådighed? Disse ting har kommunen direkte indflydelse på.
- Internal condition - Brugernes holdninger, viden, kompetencer, og motivation. Disse ting har kommunen indirekte indflydelse på.

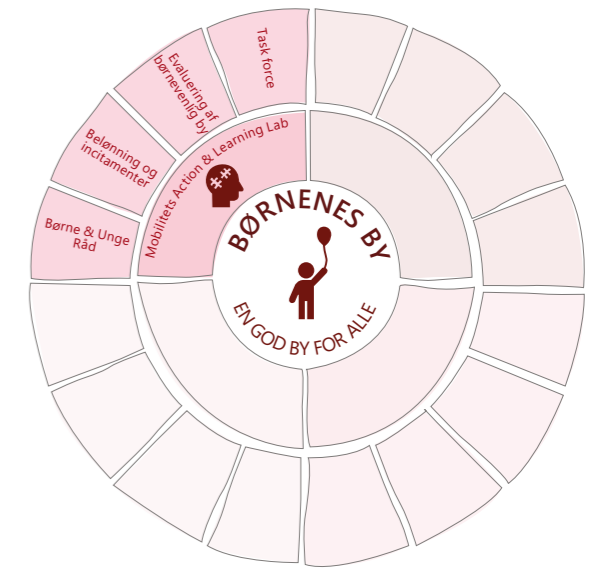
For at understøtte adfærdsændringer og en løbende læring, er det derfor vigtigt at lave en særskilt indsats for læring, dialog og samskabelse, der sikrer kompetencer og ressourcer i kommunen til løbende vidensindsamling, implementering og evaluering af mobilitetsplanen, og som er ansvarlig for en stakeholder-strategi. Dette skal ske gennem Mobilitets Action & Learning Lab.

One size does not fit all

Effektive løsninger er i sidste ende løsninger, der rammer brugernes behov. Odenseanerne repræsenterer væsentlige geografiske, socio-demografiske og holdningsmæssige forskelle, som har betydning for deres mobilitetsvaner nu og i fremtiden. Mobilitetsplanen skal kunne rumme disse forskelle, gennem brugertilpasset implementering og udvikling af konkrete løsninger, der er tilpasset konteksten. Effektive løsninger er i sidste ende løsninger, som rammer brugernes behov. Dette sikres dels ved at have fokus på at de grønne mobilitetsløsninger bliver åbne for alle, så den sociale dimension sikres, og dels ved at inddrage og kommunikere forandringerne til borgerne, så der opbygges opbakning og tillid til mobilitetsplanen.

Limen" mellem CO2-reducerende tiltag

Samskabelse, dialog og læring, adfærdsændringer og nye grønne transportvaner, har ikke stor Co2-reduktions effekt i sig selv, men er en understøttende, samspillende, tværgående del af mobilitetsplanen. Tiltagene understøtter arbejdet med de indsatser der har CO2-efekt fra de andre principper, samt opbygger opbakning og forståelse for de tiltag der er nødvendige at gennemføre for, at nå målet om CO2-reduktion.



TILTAG	HVAD	HVORDAN	CO2-POTENTIALE	OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER
TASK FORCE	§ 17, stk. 4-udvalg: Understøtte at tiltag med stor CO2-efekt gennemføres og at der skabes opbakning undervejs	Samarbejde på tværs af forvaltninger. Indsamle indsigter i brugergrupperes mobilitetsmønstre, behov og barrierer. Hele task force-gruppen mødes hver 2. måned til en heldags workshop/beslutningsmøde. Der udpeges en projektleder. Samarbejde med resten af Fyn - mødes på tværs 1 gang i kvartalet for at koordinere og afstemme projekter.	Understøttende tiltag	Vigtigt at forankre processen udenfor udvalgene og få alle ledelseslag med. Kræver at der afsættes tid og ressourcer, hvilket kan være en udfordring.
LØBENDE EVALUERING AF "BØRNEVENLIG BY"	Måle økonomisk, sociale, miljømæssige og politiske indikatorer på om udviklingen går i den rigtige retning, og hvor store fremskridtene er.	På baggrund af udpegede indikatorer (fx tilstedeværelse af børn i off. byrum, børnesundhedsforskelle i kommunen, antal tilgængelige og høj-kvalitets byrumsaktiviteter, niveauet af anti-social opførsel, kriminalitet, andel af aktiv mobilitet, kørkørsel og luftkvalitet, etc. 1 gang årligt.	Understøttende tiltag	Kræver at man udvikler en metode til indsamling af data, og starter med at lave en baseline.
BELØNNING & INCITAMENTER	Positiv strategi for at oplyse og nudge til en adfærdsændring.	Gamification (eksempelvis som app, hvor børn opfordres til at indrapportere trafikfarlige steder gennem et spion-spil). Samarbejde med skoler med walk-alongs for at få indsigter i børn og unges opfattelse af deres nærmiljø. Betalt off. transport i en periode. Gratis lån af elcykler/ladcykler. Kommunal støtte til at deltage i delebilsordninger. Mulighed for at belønne andre/give dem gratis pas, etc.	Understøttende tiltag	Ressourcekrævende. Risiko for counter-branding, hvis indbyggerne ikke føler sig hørt, eller føler at der bliver skudt helt ved siden af.
BØRNE & UNGE UDVALG	Involvering af børn og unge som meningsdannere. Forandring gennem kritisk masse (aktivere gruppedynamikker).	Hjælp til organisering (grupper sætter gang i budskaber). Gennem en aktiverende, spørgende og involverende tilgang. Den værdibaserede fortælling skal understøtte aktiv transport (rationelle/fornuftige argumenter vinder ikke).	Understøttende tiltag	Involvering af alle geografier og samfundslag. Ressourcekrævende og med risiko for counter-branding, hvis indbyggerne ikke føler sig hørt, eller føler at der bliver skudt helt ved siden af.

TILTAG 4A: TASK FORCE



Når man skal skabe byudvikling på baggrund af børn og unges behov, er det vigtigt at man ser ud over legepladser, og inkluderende byrum, men også har fokus på, at der skal være en understøttende infrastruktur, der sikrer, at de har adgang til fx skole og fritidsaktiviteter. Børnevenlig urban planlægning har et potentiale til at integrere mange forskellige fagområder og samarbejde på tværs politiske områder. For at sikre at Mobilitetsplanen indfrier potentialet til Co2-reduktion og visionen om at børn og unge kan have en selvstændig mobilitet i Odense Kommune skal der nedsættes en Task Force.

Formål og ansvarsområder

Formålet med Task Force-gruppen er at den skal formidle, implementere, sørge for en fortsat udvikling af mobilitetsplanen. Task force-gruppen skal derved sikre samarbejde på tværs af forvaltninger, indsamle indsigter i brugergrupperes mobilitetsmønstre, behov og barrierer. Tage ansvar for evaluering og indsamling af data. Derigennem opbygger kommunen et vidensgrundlag, så vi er i stand til løbende at tilpasse løsningerne til de reelle omstændigheder.

Forslag til ansvarsområder:

- Koordinering internt i kommunen, på tværs af fagområder.
- Koordinering på tværs af byregion Fyn.
- Samarbejde med innovations- og vidensinstitutioner.
- Læring/optag af udefrakommende nye ting, fx teknologi, lovgivning og erfaringer.
- Løbende indsamle seriøse indsigter i brugergrupperes mobilitetsmønstre, -behov og -barrierer.
- Implementering af viden på tværs af forvaltningen
- Kommunikation til borgere/brugere: Opbygge opbakning/tillid og momentum for mobilitetsomstilling/for alternativ mobilitetsadfærd.

TILTAG 4B: LØBENDE EVALUERING AF BØRNEVENLIG BY

<p>Forudsigelige mobilitetsmuligheder</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frekvens på busafgange • Antal passagerer med offentlig transport • Antal børn, der bruger offentlig transport • Antal børn/unge på cykelstier 	<p>Gøre plads til gang og cykel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal meter med ny cykelsti • Antal meter med bredt fortov • Antal lydkryds med prioritering af cykel 	<p>Lav hastighed</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal områder med max 30 km/t • Gennemsnitshastighed på veje 	<p>Synlighed</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal indsvævring af hjørner/ankæg af hundehører • Antal trafikulykker hvor gående er involveret 	<p>Det legende møde med byen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procentvis af offentlige byrum der har faciliteter til leg • Antal kunstprojekter i byens rum • Antal skoleklasser, der er involveret
<p>Opholdsmuligheder</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mængde og kvalitet af byrumsinventar • Antal bænke og siddepladser på offentlig areal • Procentvis af siddepladser der er i brug 	<p>Begrønning og klimatilpasning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal bytræer • Antal regnvandsbede • Antal børn, der interagerer med begrønning/natur 	<p>Social interaktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal børn/unge, der bruger tid i byens rum (ophold eller aktivitet) 	<p>Trykke bymiljøer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal områder med bil-fri adgang • Antal børn/unge der cykler • Antal børn/unge der går • Antal mindre børn der selv går i skole 	<p>Politisk prioritering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mængden af inddragelse af børn og unge • Mængden af finansiering på tværs af forvaltninger • Andel af tværpoltiske beslutninger

Succesfulde byer, er byer, hvor børn og unge er aktive og synlige i det offentlige rum. Omfanget af hvor meget tid de bruger udenfor i leg eller aktiv transport, deres muligheder for selvstændigt at kunne komme rundt og niveauet af kontakt med natur er stærke indikatorer for hvor succesfuld en by er, og hvor attraktiv den er for bosætning – ikke bare for børn, men for alle brugergrupper.

Det man tæller, tæller

At måle og evaluere initiativerne er en essentiel del af, at lære af projekterne og generere evidens for, at det nytter og derved få opbakning til at eskalere tiltagene. Det man måler og har data på tæller. Derfor er det ekstremt vigtigt at man indsamler data, på det man gerne vil ændre på. Både før og efter man går i gang med sit projekt. Indsamling af data på børnevenlighed ift. bymiljøer kan hjælpe med, at anskueliggøre hvor høj en kvalitet de urbane miljøer har. Derved bliver det nemmere at prioritere investeringer i infrastruktur og byudvikling der fremmer børns selvstændige mobilitet. Figuren over er et eksempel på hvilke indikatorer man kan bruge til, at måle og evaluere hvor godt byen performer, indenfor de 10 dogmer for børnevenlige infrastruktur.

TILTAG 4C: BELØNNING OG INCITAMENTER



Når man fjerner noget, skal der være et alternativ til, at erstatte det man har mistet. Når der fx indføres begrænsninger for bilbrug, skal brugerne kunne komme rundt på andre måder. Selvom alternative løsninger findes, er det ikke sikkert at brugeren er klar over det. Hvis de er bekendt med de øvrige transportmuligheder, så er det ikke sikkert, at de opfatter dem som attraktive, eller et reelt alternativ til de det plejer at gøre.

Gør nye løsninger attraktive

Ændring af mobilitetsvaner er et langt, sejt træk, men det kan skubbe processen godt i gang, at implementere en positiv-strategi for at nudge brugerne. Adfærds- og holdningsændringer tager tid, men børn er gode ambassadører og ofte mere villige og nysgerrige ift. at prøve nye ting end voksne, hvorfor det er en god ide at starte med at lave tiltag til den målgruppe.

Eksempler på incitamenter:

- Gamification. fx en app, hvor børn opfordres til, at indrapportere trafik-farlige steder gennem et spion-spil (som man har gode erfaringer med fra Oslo).
- Lukning af veje for biltrafik, i tidsbegrænsede perioder, for at gøre det trygt for gående og cyklende (7 skoler i Odense Kommune har allerede implementeret dette).
- Sjove elementer og oplevelser langs ruten, som man kan interagere med, fx solar-roads, hvor mønstre lyser op på cykelstier, når man kører på dem (som Starry Night cykelstien i Holland).
- Tilskud til elcykler på gymnasierne.

Eksempler på belønning:

- Gratis transport med bus, tog og letbane for børn og unge, for at indarbejde bæredygtige transportvaner fra starten og for at til skønne brug af bæredygtig transport.
- Gratis lån af elcykler/ladcykler.
- Mulighed for at eksisterende brugere af letbanen kan uddele gratis månedskort til familie og venner.

TILTAG 4D: BØRN & UNGE RÅD

FORSLAG TIL INVOLVERINGSPROCESSER



Mapping



visuelt
spørgeskema



Teknologi



Børn til børn



Workshop



Fotohistorier

Involveringsprocesser er særligt vigtige i at sikre at projekterne har en langsigtet succes: Når brugerne bliver involveret er der en større chance for at de efterfølgende vil føler et ejerskab til fx lokalområdet, busstoppet eller byrummet. Der er derved en større chance for, at de vil bruge byrummene, være med til at opbygge social kapital og give dem lyst til, at vedligeholde stederne og udøve positiv social kontrol. Derfor er det vigtigt at identificere nøgle-interessenter, og inddrage dem tidligt i processen. Nøgle-interessenter kan fx være børn, deres forældre, omsorgspersoner, eksperter, politikere og kommunens forskellige relevante forvaltninger.

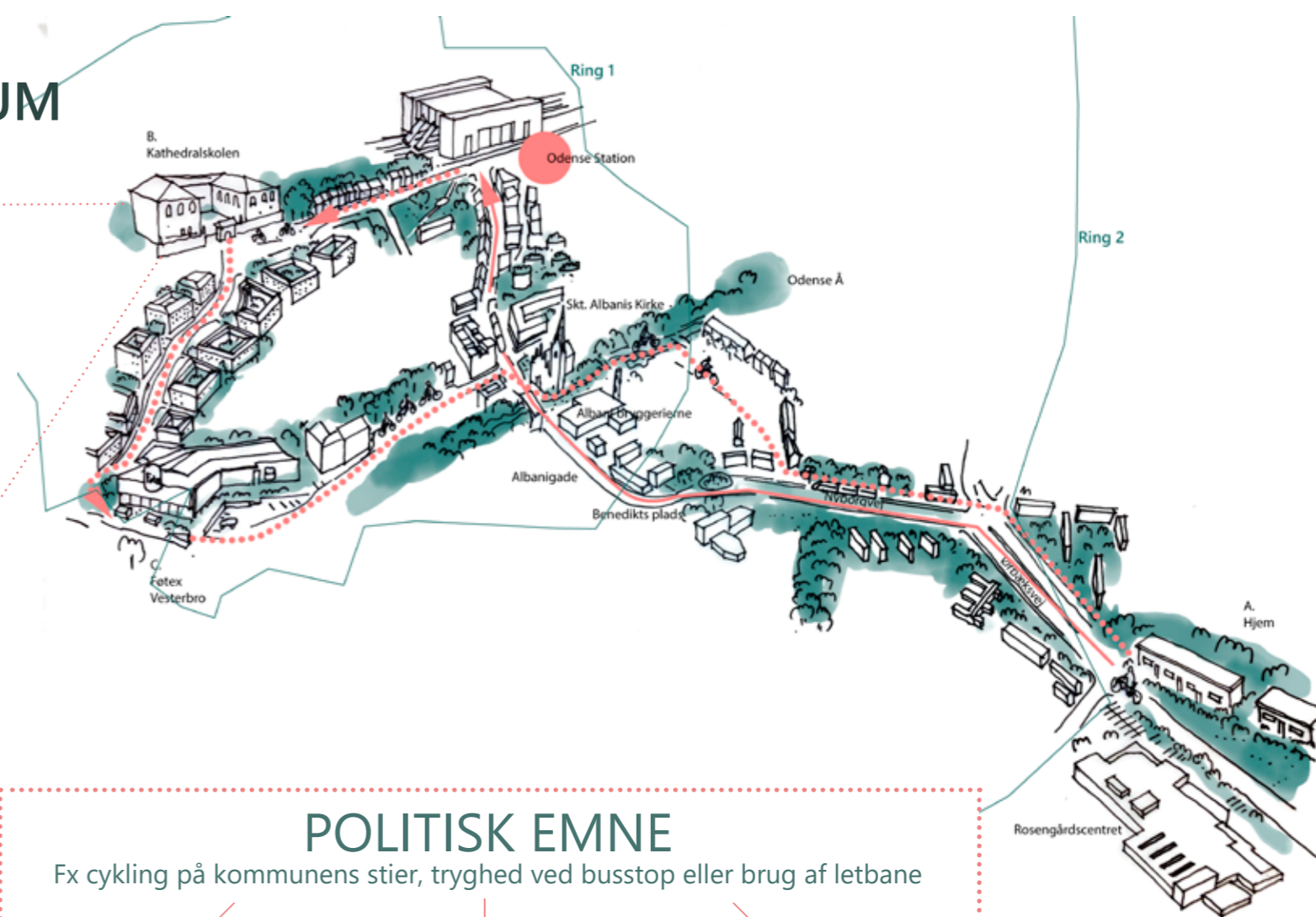
Børn og unge er fremtidens mobilister

Inddragelse af børn og unge giver dem mulighed for aktivt, at tage del i udviklingen af deres lokalsamfund. Derfor etableres et Børn & Unge udvalg i Odense Kommune. Når børn føler, at de bliver hørt og oplever, at deres bidrag har betydning, lærer det dem, at det nytter, at tage del i fællesskabet, hvilket hjælper dem med at udvikle sig og opbygge selvværd. Inddragelsesprocesserne kan tilskynde dem til, at engagere sig fra en tidlig alder. Børn der deltager i involveringsprocesserne og bliver taget seriøst af politikerne, vil føle sig kompetente og betydningsfulde, og forstå at deres stemme også er vigtig. I tillæg vil det styrke deres tillid til og stolthed over det samfund som de er en del af.

Hjælp til beslutningstagernes arbejde

Gennem Børn & Unge Udvalget vil beslutningstagere få en større og mere nuanceret forståelse og indsigt i børn og unges behov. Indsigterne vil hjælpe dem med at tage mere kvalificerede beslutninger på et informeret grundlag. Tiltaget understøtter, at de næste syv årgange i folkeskolen bliver inddraget og uddannet i en ændring af transportvaner, så en større procentdel af dem udskyder deres bilkøb. I tillæg kan det medføre en reduktion i erhvervelse af et kørekort.

EKSEMPEL: BØRN & UNGE RÅD I ODENSE CENTRUM



POLITISK EMNE

Fx cykling på kommunens stier, tryghed ved busstop eller brug af letbane

SENDES TIL SKOLER

SENDES TIL SKOLER



Skoler indsamler viden: workshops, klassenstimer, elevrådet, el. lign.

2 elev-representanter fra hver skole



2 elev-representanter fra hver skole



BØRN & UNGE RÅDET

Består af repræsentanter fra 5. og 6. klasse, samt formand/næstformand fra Gymnasiet. Vælges for 1 år af gangen. Mødes hvert 4. kvartal. Viderebringer/formidler indsigter fra alle børn i kommunen

Workshop & opsamling på indsigter

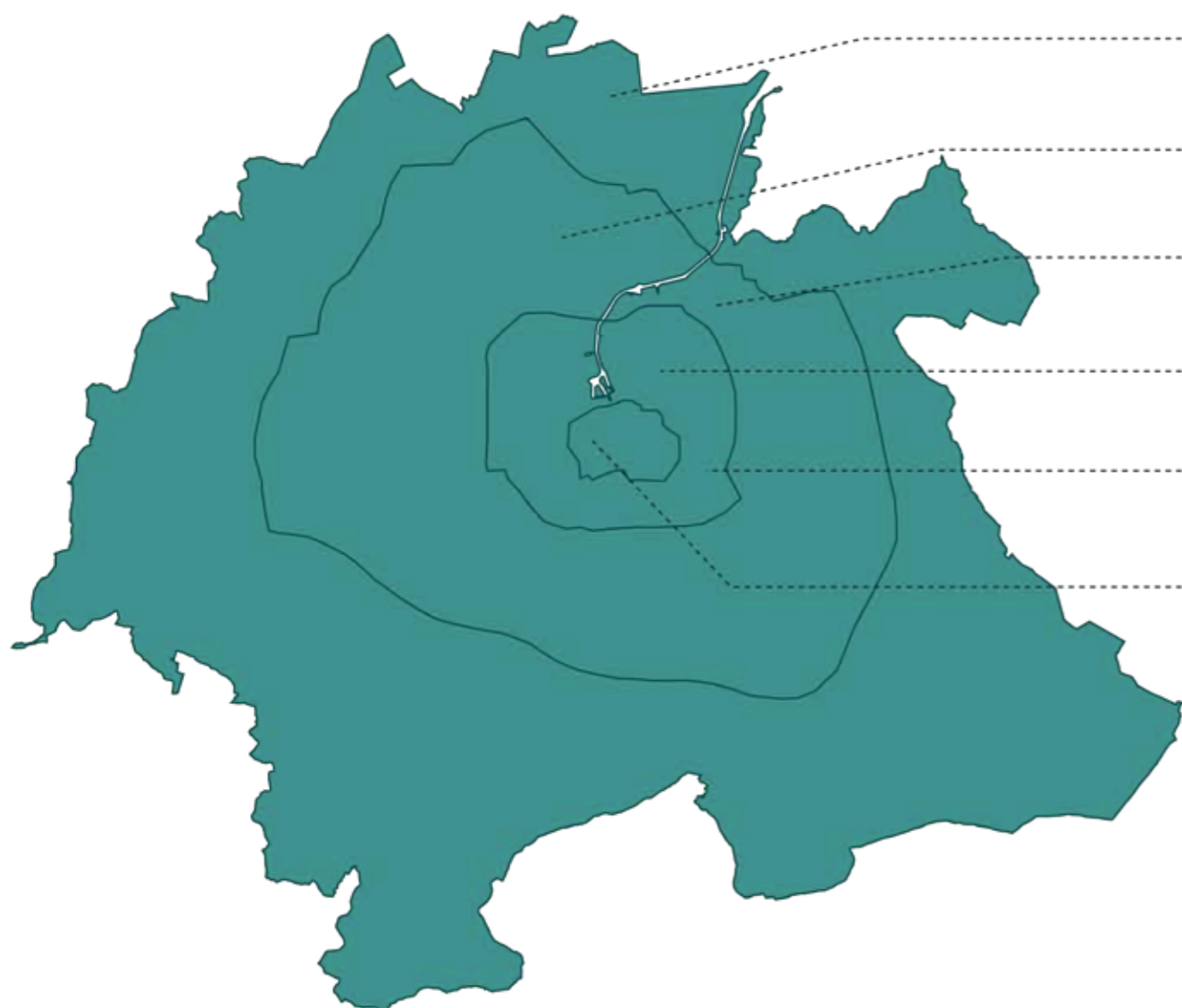








Formand & næstformand præsenterer indsigter og forslag for Byrådet

REDUKTIONSSSTI / ET STÆRKT STYRINGSVÆRKTØJ

Med de i mobilitetsplanen beskrevne tiltag opnås målet om reduktionen fra transport på 107.000 tons CO₂eq i 2030 sammenlignet med 2020.

Samtidig opnås delmålet om 40% elbiler i 2030 og en reduktion af de kørte kilometer i fossildrevne biler på mere end 900 mio. km svarende til en reduktion på mere end 60% sammenlignet med 2022.



- På Ring 3 & udenfor Ring 3**
 2.444.141 (ÅDT) - 58,6 %
- Mellem Ring 2 & Ring 3**
 916.467 (ÅDT) - 22 %
- På Ring 2**
 297.956 (ÅDT) - 7,1 %
- Mellem Ring 1 & Ring 2**
 342.948 (ÅDT) - 8,2 %
- På Ring 1**
 85.454 (ÅDT) - 2 %
- Indenfor Ring 1**
 87.367 (ÅDT) - 2,1 %

Trafikmængde indenfor zonerne	Kørte km i døgnet (ÅDT) fordelt på transportmidler					
	Kørte km i døgnet (ÅDT)	%	Personbiler	Varebiler	Lastbiler	Busser
Afgrænsning						
Indenfor O1	87.367	2%	71.546	12.017	3.704	1.078
O1	85.454	2%	70.077	11.754	3.622	1.054
Mellem O1 og O2	342.948	8%	281.237	47.173	14.538	4.230
O2	297.956	7%	244.341	40.984	12.631	3.675
Mellem O2 og O3	916.467	22%	751.556	126.061	38.850	11.305
Udenfor O3 inkl. selve O3	2.444.141	59%	2.004.337	336.194	103.610	30.150
Sum	4.174.333	100%	3.423.195	574.183	176.955	51.493

Beregning af effekten af ændrede transportmønstre

Afgrænsningerne

Med Odense Kommunes målsætning om klimaneutralitet i 2030 ligger en forudsætning om en årlig reduktion af klimabelastningen på transportområdet på 107.000 ton CO₂eq sammenlignet med 2020. Målsætningen tager afsæt i Odense Kommunes klimaopgørelse, som kommunen får udarbejdet hvert år. Klimaopgørelsen er udarbejdet i henhold til GHG-protokollens rapporteringsstandard for byer og indeholder forskellige afgrænsninger i forhold til, hvilke emissioner som inkluderes i opgørelsen. Odense Kommunes klimaopgørelse er udarbejdet med en afgrænsning til scope 1 og 2 udledninger, hvilket betyder at alle de direkte emissioner, som sker inden for kommunens geografiske areal, samt de indirekte der kommer af den importerede elektricitet inkluderes i opgørelsen.

Det fremgår af Odense Kommunes prognoser at andelen af kommunens samlede CO₂-udledninger som kommer fra transport er stigende frem mod 2030. For at bremse denne udviklingen er det nødvendigt at igangsætte en række tiltag, som kan stoppe stigningen i udledningerne fra transportsektoren samtidig med at der opnås en årlig reduktion på 107.000 ton CO₂eq sammenlignet med 2020. Reduktioner i CO₂-udledning i energisektoren og CO₂-fangst, kan delvist afhjælpe aftrykket af den samlede CO₂-udledning fra kommunen, men udledningen fra transporten i Odense Kommune vil forblive uændret, hvis ikke der sker fundamentale ændringer i transportsektoren.

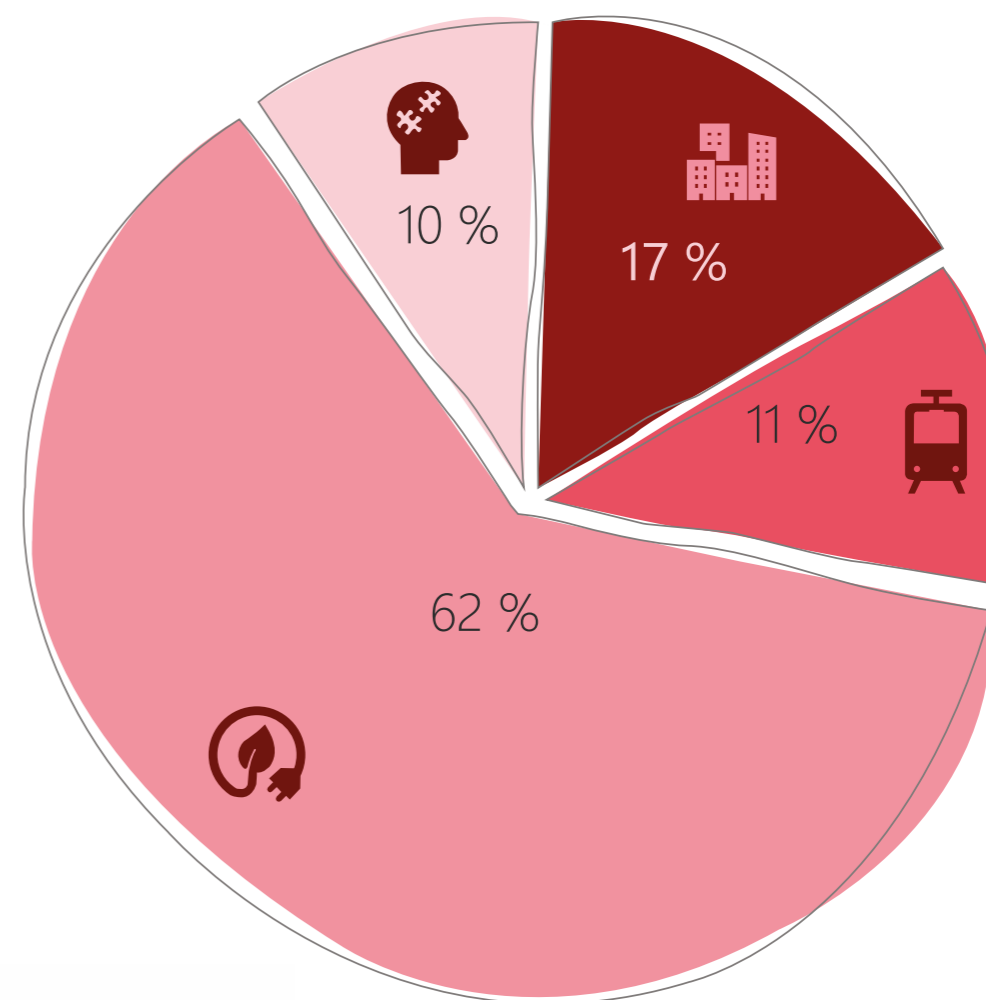
Transportarbejde

Beregningerne for reduktionen af udledningen fra trafikken i Odense Kommune tager afsæt i "TU kommunerapport for Odense Kommune". Her er trafikafviklingen i kommunen beskrevet, hvilket danner grundlag for at vurdere effekten af flere af de tiltag der beskrives i mobilitetsplanen. Fordelingen på vejnettet er udarbejdet på baggrund af transportmængder opgjort af Odense kommune.

Emissionsfaktorer

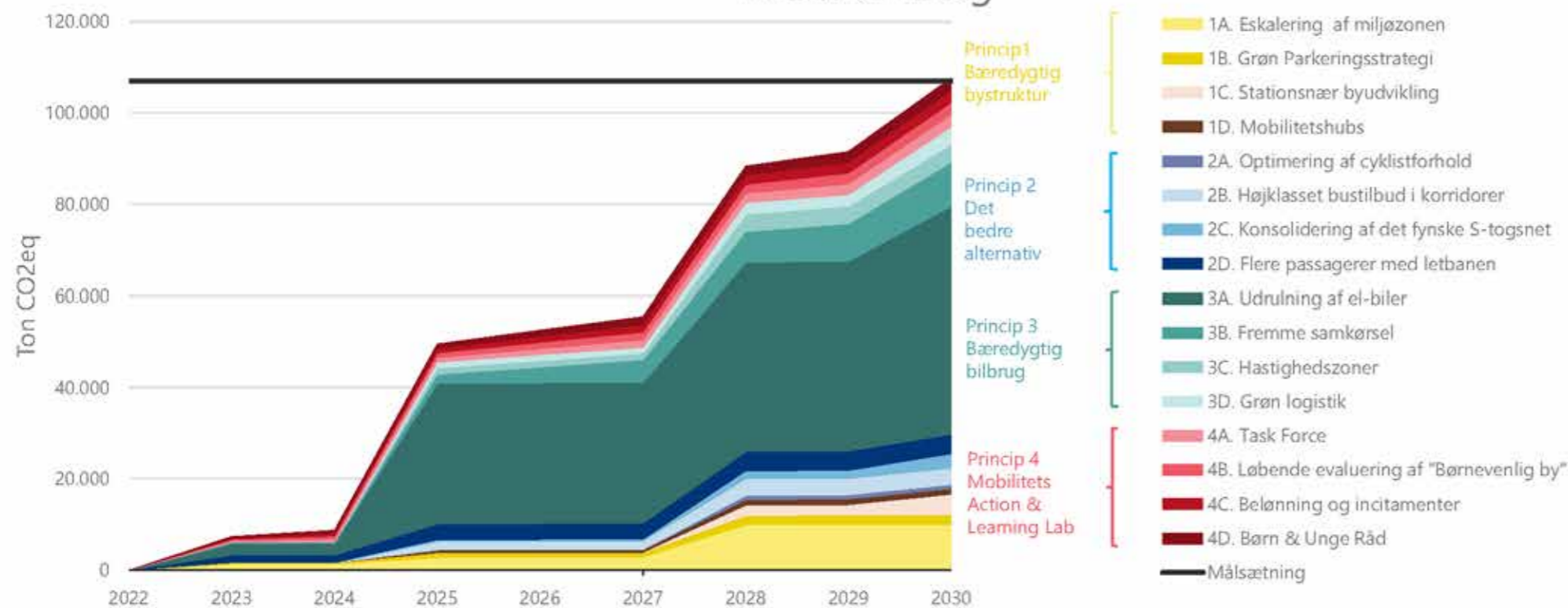
For at beregne effekten af tiltagene beskrevet i mobilitetsplanen er der etableret emissionsfaktorer for de transportformer som primært anvendes i kommunen. I emissionsfaktorerne er der taget højde for den udvikling som over tid forventes at være i emissionerne fra de forskellige transportformer. Det er dels i forhold til mængden af brændsel i form af diesel-, benzin- eller el, køretøjet skal bruge pr. kilometer og dels i forhold til udviklingen i klimapåvirkningen fra 1 kwh el, som forventes reduceret i de kommende år. De anvendte emissionsfaktorer er som udgangspunktet fastlagt på baggrund af Transportøkonomiske Enhedspriser version 2, som er udgivet af Transportministeriet, og i denne kontekst anses for at være en autoritativ kilde i forhold til opgørelsen af emissionerne fra de forskellige transportformer i den danske transportsektor. Helt konkret er Transportøkonomiske Enhedspriser anvendt som udgangspunkt for antagelserne omkring brændsels- og energiforbrug pr. km for de forskellige køretøjer, samt den energieffektivisering der forventes i årene, som mobilitetsplanen er gældende for. Endelig er Energistyrelsens basisfremskrivning for klimapåvirkningen fra elforbruget pr. kwh anvendt til at fastlægge den samlede klimapåvirkning fra eldrevne køretøjers el-forbrug. Opgørelse af drivhusgassers samlede klimapåvirkning.

Omregning af drivhusgasser til CO₂-ækvivalenter er gjort ved hjælp af faktorerne fra IPCC's "Fifth Assessment report", her ganges metan med en faktor 28, mens lattergas ganges med en faktor 265 sammenlignet med CO₂, når den samlede klimapåvirkning beregnes.



CO₂-reduktion fordelt på de fire principper (ved fuld implementering af alle tiltag)

Effekt af tiltag



Belægningsgrad

Hvert persontransportmiddel har som udgangspunkt kapacitet til mere end én person. En personbil har som udgangspunkt plads til mindst fire personer, mens en bus i henhold til Transportøkonomiske Enhedspriser typisk kan transportere 46 personer. Beregningerne for reduktionerne som opnås med mobilitetsplanen er baseret på enheden personkilometre. Det vil sige, at flere personer "deles" ligeligt om klimapåvirkningerne afstedkommet af brug af transportmidlet. Hvor mange personer der i gennemsnit antages samtidig at transportere sig i et transportmiddel og derved deles om emissionerne per køretøjskilometer baseres på en belægningsgrad. Belægningsgraderne er fastlagt for hver transportform baseret på en historisk gennemsnitlig belægningsgrad. Belægningsgraderne som anvendes for den kollektive transport er baseret på de gennemsnitlige belægningsstal for DSBs tog i 2019, hvilket var før COVID-19 påvirkede belægningsgraderne.

Omlægning til bæredygtig transport

De fleste af tiltagene i mobilitetsplanen tager udgangspunkt i at overflytte persontransport i personbiler til mere bæredygtige transportformer med en mindre påvirkning på klimaet per tilbagelagt personkilometer. I flere af tiltagene omtales dette som "grønne transportformer". De grønne transportformer er et passende mix af el-drevne tog, letbane og busser, cykler samt gang. Ved et mindre antal tiltag er det mere specifikt angivet og beregnet, hvilke transportmidler der skiftes til fra fossildrevne personbiler. Det kunne eksempelvis være et skifte fra en dieseldrevet personbil til et el-køretøj.

Den samlede beregnede reduktion

Den samlede forventede reduktion af klimabelastningen fra transporten i Odense Kommune ved implementering af mobilitetsplanens tiltag er 107.700 tons CO₂eq med bidrag fra hvert af de fire overordnede principper. For flere af de valgte tiltag er der forudsat implementering og eskalering af reduktionspotentialet over flere steps, hvorfor den samlede CO₂-reduktion udvikler sig i steps med delmål i år 2025 og 2028.

Det største samlede bidrag til de beregnede 107.700 tons CO₂eq kommer forventeligt fra princip 3 "Bæredygtig bilbrug", som indeholder tiltag der bidrager til målet om 40 % elbiler i 2030. Ydermere indeholder princippet to andre effektfulde tiltag i form af implementering af hastighedszoner og fremme af samkørsel, som ligeledes hver især tegner sig for et stort CO₂-reduktionspotential, og princip 3 tegner sig for mere end 60% af den samlede beregnede reduktion på 107.700 tons CO₂eq.

Delmålene i 2025 og 2028 er reduktioner på henholdsvis 50.000 og 88.000 tons CO₂eq årligt sammenlignet med 2020, og dermed godt på vej mod målet på 107.000 tons CO₂eq i 2030. Dette kombineret med muligheden for at justere og potentielt øge reduktionspotential af flere af mobilitetsplanens tiltag gør reduktionsstien robust og samtidig fleksibel, hvis målsætningen på en reduktion på 107.000 tons CO₂eq i 2030 eller andre grundlæggende forudsætninger ændres.

	2022	2025	2028	2030
Mål for CO ₂ -reduktion fra transport	0	49.600	88.400	107.700
Andel af ture til fods	24%	25%	26%	27%
Andel af ture på cykel	21%	22%	23%	25%
Andel af ture i kollektiv trafik	2%	3%	4%	5%
Andel af ture i bil (inkl. elbiler)	53%	50%	47%	43%

	2022	2025	2028	2030
Mål for CO ₂ -reduktion fra transport	0	49.600	88.400	107.700
Andel af el-biler i vognparken	2%	10%	27%	40%
Færre kørte km i fossildrevne køretøjer	0	455.984.000	770.088.000	919.073.000
Færre kørte km i fossildrevne køretøjer reduktionsandel ift. 2030-prognosen	0%	31%	52%	63%

	Tiltag	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Andel
Princip 1 Bæredygtig bystruktur	1A. Eskalering af miljøzonen	1.286	1.290	2.746	2.807	2.844	9.935	10.037	10.061	9,3%
	1B. Grøn Parkeringsstrategi	350	352	1.057	1.062	1.065	2.046	2.051	2.054	1,9%
	1C. Stationsnær byudvikling	0	0	0	0	0	2.227	2.238	4.494	4,2%
	1D. Mobilitetshubs	0	0	619	621	623	1.248	1.253	1.255	1,2%
Princip 2 Det bedre alternativ	2A. Optimering af cyklistforhold	0	0	0	0	0	900	900	900	0,8%
	2B. Højklasset bus-tilbud i korridorer	0	0	1.800	1.800	1.800	3.601	3.601	3.601	3,3%
	2C. Konsolidering af det fynske S-togsnet	0	0	441	443	444	1.782	1.790	3.145	2,9%
	2D. Flere passagerer med letbanen	1.651	1.662	3.429	3.453	3.468	4.184	4.215	4.250	3,9%
Princip 3 Bæredygtig bilbrug	3A. Udrulning af el-biler	2.477	2.510	30.737	30.793	30.828	41.328	41.408	49.754	46,2%
	3B. Fremme samkørsel	281	281	2.039	3.514	4.990	6.748	8.224	9.699	9,0%
	3C. Hastighedszoner	0	0	1.419	1.439	1.452	3.775	3.844	3.863	3,6%
	3D. Grøn varelevering	0	0	1.245	1.253	1.258	2.529	2.548	3.828	3,6%
Princip 4 Mobilitets Action & Learning Lab	4A. Task Force	337	674	1.011	1.348	1.685	2.022	2.359	2.697	2,5%
	4B. Løbende evaluering af "Børnevenlig by"	337	674	1.011	1.348	1.685	2.022	2.359	2.697	2,5%
	4C. Belønning/incitament/uddannelse	337	674	1.011	1.348	1.685	2.022	2.359	2.697	2,5%
	4D. Børnepanel / Børne & Unge Udvalg	337	674	1.011	1.348	1.685	2.022	2.359	2.697	2,5%
									107.692	100 %

VEJEN TIL KLIMANEUTRALITET / IMPLEMENTERINGSPLAN

Den grønne mobilitetsplan indeholder en kernefortælling med tilhørende principper for, hvordan Odense får en endnu mere "liveable" kommune med eksempler og tiltag, der er direkte linket til potentielle CO2 reduktioner. Odense Kommune har gennem flere år arbejdet ambitiøst med bæredygtig mobilitet. Der ligger således allerede en yderst stor viden og erfaring om bæredygtig mobilitet i Odense Kommune.

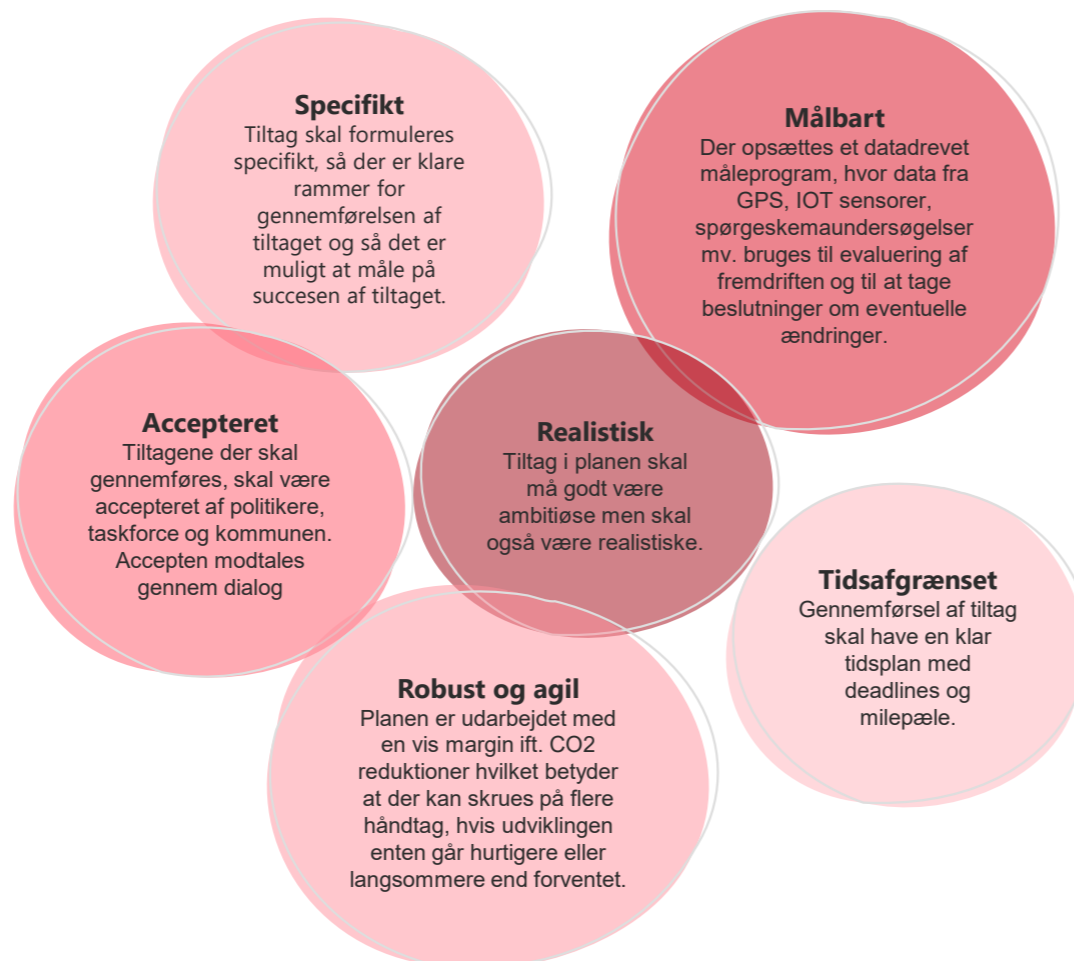
Implementeringsplanen skal helt grundlæggende sikre, at Odense Kommune når deres mål omkring reduktion i CO2 i 2030

Den flotte og ambitiøse plan skal realiseres, al viden og erfaring skal resultere i reelle ændringer i borgernes mobilitetsadfærd og den fysiske infrastruktur.

Vi har tilstræbt, at implementeringsprocessen skal være inddragende, tydelig og velorganiseret.

Hvordan kommer vi i mål?

I dag starter vi udviklingen af fremtidens Odense Kommune. Når vi i 2050 kigger tilbage, vil vi tydeligt se, at starten gik i 2023. Implementeringsplanen for Odenses grønne mobilitetsplan rækker i første omgang frem til 2030. Implementeringsplanen vil tage udgangspunkt i SMART-modellen (specifikt, målbart, accepteret, realistisk, tids-afgrænset), som på samme tid gør implementeringsplanen robust og agil.



Potentialer og indflydelse

I forhold til prioritering af tiltag i dag og frem mod år 2030 er det vigtigt at lave en vurdering af de enkelte tiltags potentiale. Det kan være potentiale i forhold til CO2-reduktion eller potentiale for at forbedre kvaliteten i den bæredygtige mobilitet. Potentialet skal vurderes op i mod Odense Kommunes egen indflydelse på tiltaget, eller hvor let det er at implementere.

Odense Kommune har lav indflydelse på implementeringen af tiltag 1. Samtidigt vurderes tiltag 1 at have et lavt potentiale. Ved tiltag 3 har Odense stor indflydelse på implementeringen og effekten af tiltaget er vurderet højt. I prioriteringen af tiltagene i mobilitetsplanen skal tiltag i "sweetspot"-området (tiltag 3) som udgangspunkt vælges først.

Gulerod og pisk

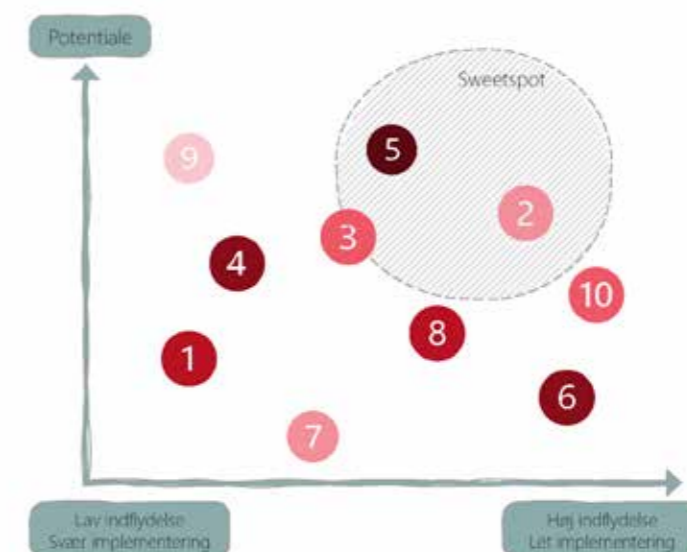
Det er vigtigt, at borgerne, erhverv og politikere ser tiltagene i den grønne mobilitetsplan som nødvendige, men også som motiverende, således der skabes et bredt medansvar for gennemførelse af planen. Derfor vil planen også fokusere på positive incitamenter i tiltagene. De ambitiøse mål, som Odense Kommune har opsat for den grønne mobilitetsplan, fordrer dog, at der også kigges på tiltag, som vil påvirke dele af befolkningen negativt. Det er således nødvendigt med både gulerod og pisk, hvis de ambitiøse mål skal nås.

En del af implementeringsplanen har derfor også fokus på kommunikation omkring tiltagene og måske især de tiltag, som kan opfattes negativt af dele af befolkningen. Vi foreslår derfor helt indledningsvist at lave en detaljeret kommunikationsplan, som forholder sig til de planlagte tiltag frem til 2030. Et tiltag omkring restriktioner for fossildrevne køretøjer i bymidten i 2028 eller et andet tiltag, hvor der tilbydes gratis parkering for elbiler i 2025, skal kommunikeres ud nu, så borgerne har mulighed for at tilpasse sig – så de kan planlægge, hvornår de eventuelt skal skifte deres benzin- eller dieseldrevne bil ud med en elbil eller en elcykel.

Kommunikation og synlighed

Implementeringsplanen kommer til at arbejde med tiltag, som Odense Kommune har stor indflydelse på gennemførelsen af. Det er således i sidste ende en politisk beslutning, om tiltaget når i mål. Derfor er det vigtigt, at dele af planen kommunikerer til det politiske niveau.

Andre tiltag vil Odense Kommune ikke have direkte indflydelse på. Det kunne være at få borgerne til at skifte til elbiler. Derfor er det vigtigt, at planen også henvender sig til borgerne i Odense Kommune. De skal kunne se sig selv i planen, og ved hjælp af incitamenter og nudging eksempelvis købe en elbil.



Vores kommunikation

Der udarbejdes en kommunikationsplan som en del af implementeringen. For at nå i mål med den grønne mobilitetsplan er det nødvendigt at få flertallet af borgerne i Odense Kommune med på vores tiltag. Vores kommunikation vil tage udgangspunkt i "Law of diffusion of innovation". Denne siger, at lykkes vi med at krydse "kløften" eller >16% af borgerne i Odense Kommune kommer over vendepunktet, følger flertallet efter. De innovative borgere og nogle af de tidlige adoptanter vil uden den store overtalelse acceptere planen, og først når disse mennesker udlever planen, følger flertallet med. I forhold til kommunikationen er disse borgere interesseret i hvorfor vi gør, som vi gør, og ikke hvad vi faktisk gør. Derfor er det vigtigt at kommunikere i den rigtige rækkefølge.

Organisering af implementeringen

Der skal være en klar organisation og ansvarsfordeling i implementeringsfasen for at sikre fremdrift og målstyring. Vi foreslår følgende organisation og ansvarsfordeling.

Taskforce

Taskforcen er omdrejningspunktet for implementering af den grønne mobilitetsplan. Den sammensættes primært af projektlederkompetencer fra Odense Kommune, hentet fra relevante forvaltninger (planlægning, mobilitet, klima). Taskforcen kan eventuelt suppleres med eksterne konsulenter. Taskforcen er ansvarlig for styring af tid, risiko og økonomi, kommunikation, fremdrift og måleprogrammet.

Taskforcen igangsætter tiltag og er projektleder på de enkelte tiltag. Projektlederen allokere et passende projektteam til gennemførelse af tiltaget. Taskforcen opsætter også konkrete måleprogrammer for de enkelte tiltag.

Taskforcen skal sammen med Odense Kommune blandt andet skabe mulighed for økonomisk aktivitet for private aktører, så de private aktører investerer i den grønne omstilling.

Advisory board

Advisory boardets formål er løbende rådgivning, sparring og evaluering af tiltag. Det bør bestå af personer med akademisk og praktisk baggrund, personer med en "grøn" baggrund. Mindsettet skal være både lokalt og globalt. Advisory boardet udpeges og faciliteres af Taskforcen.

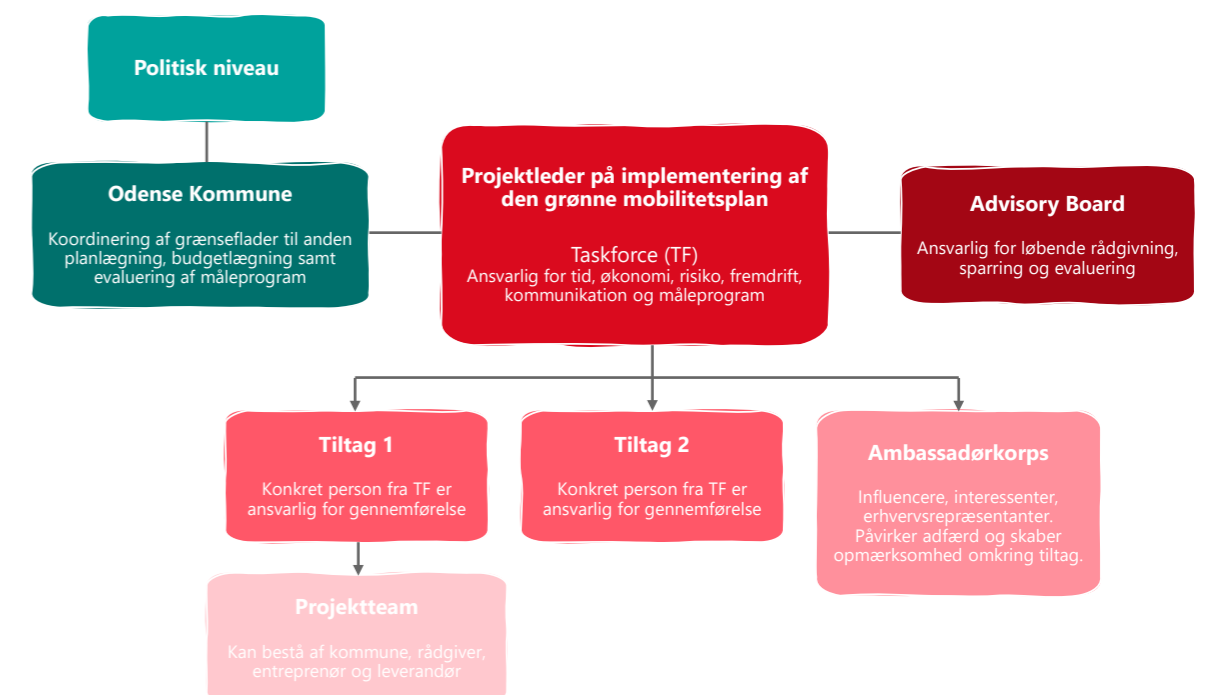
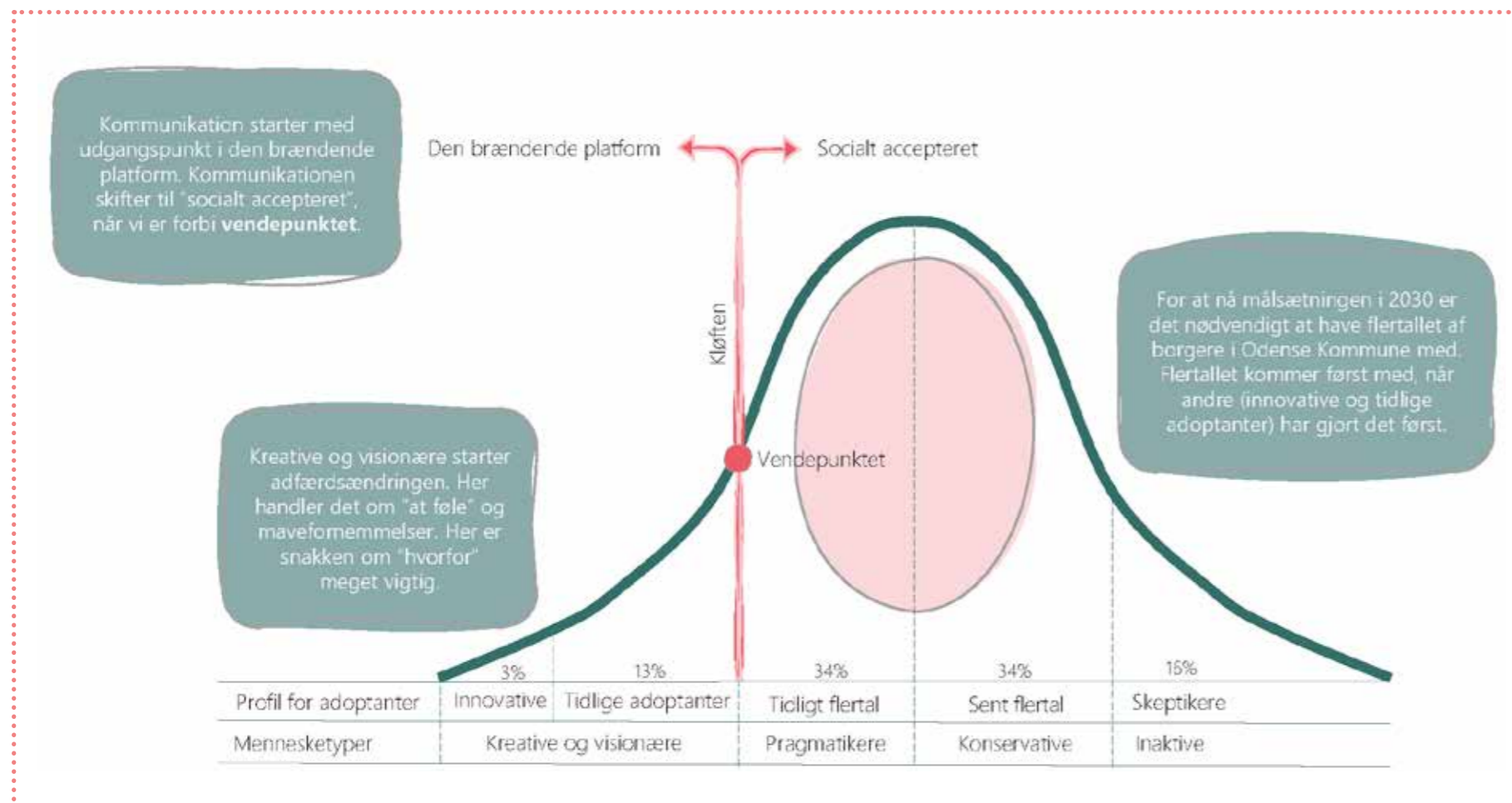
Diversiteten i Advisory boardet er vigtig for at få mange forskellige synsvinkler, så kommunikationen kan vinkles mod flertallet af befolkningen. Derfor bør Advisory boardet ikke kun bestå af planlæggere, arkitekter eller ingeniører.

Ambassadørkorps

Ambassadørkorpsen skal støtte Taskforcen og hjælpe med at formidle tiltag og kampanjer, og samtidig skabe opmærksomhed. De skal også være med til at nudge borgerne i Odense Kommune mod en ønsket adfærdændring. Korpsen består af influencere, interessenter og erhvervsrepræsentanter.

Odense Kommune og det politiske niveau

Taskforcen er formelt forankret i Odense Kommune og der skal løbende være en tæt dialog. I samarbejde med det politiske niveau administrerer Kommunen det overordnede budget for implementeringen af den grønne mobilitetsplan. Kommunen laver løbende evaluering af måleprogrammet og kan justere i planen, hvis udviklingen i måleprogrammet ikke følger planen.



Måleprogrammet

Skal vi ikke måle, om vi ret faktisk når vores ambitiøse mål for den grønne mobilitetsplan og for reduktionen i CO₂?

Vi kender regnestykket for at nå frem til reduktionen af 107.000 tons Co₂ i 2030. Reduktionen bygger på en række antagelser om overflytningspotentialer og for potentialet for udviklingen af elbil-bestanden. Antagelser er lavet delvist lavet på baggrund af veldokumenteret viden, men også på bedste ingeniørmæssige skøn. Derfor er det yderst vigtigt løbende at følge udviklingen på de målsatte potentialer, så vi kan forstærke de positive erfaringer og korrigere de negative erfaringer. Flere af de forslåede tiltag kan også implementeres på forskellige ambitionsniveauer. Med måleprogrammet kan vi lære, om tiltagene lever op til deres målsatte potentialer, og hvis ikke de gør, kan ambitionsniveauet ændres.

Måleprogrammet består af forskellige typer af dataindsamling. Dataindsamlingen kan være løbende eller stik-prøvevis og kan være kvantitativt eller kvalitativt.

Taskforcen skal udarbejde et detaljeret måleprogram, som både kan måle generelt på mobilitetsplanen, men også de konkrete tiltag. Måleprogrammet vil bestå dels af IOT sensorer (måling af CO₂, støj, parkering, trafik mv.), trafiktællinger, GPS data, Danmarks statistik, TU data og spørgeskemaundersøgelser.

Måleprogrammet kan formidles til borgerne i et indeks for bæredygtig mobilitet og kombineret med nudging kan selve måleprogrammet også bruges til at påvirke borgerne i en positiv retning.

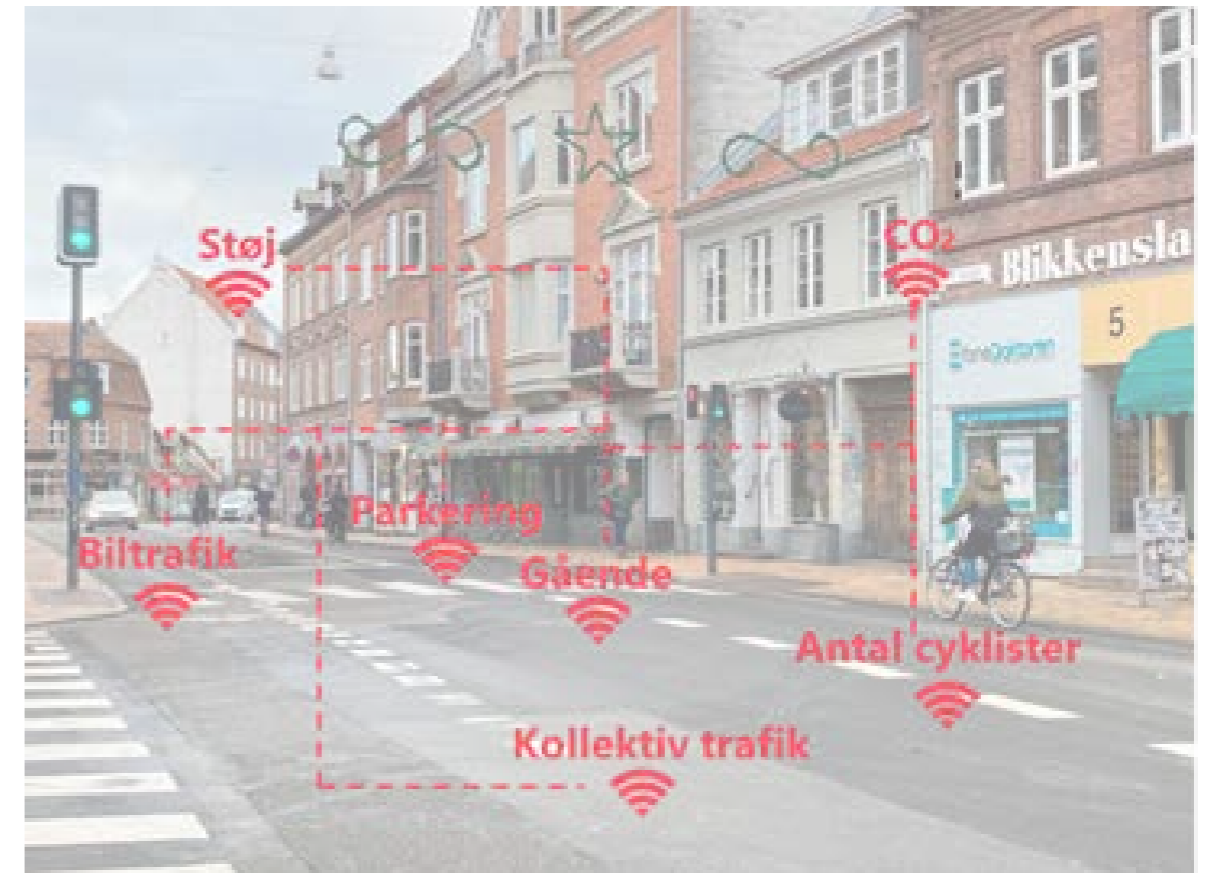
Så svaret på det indledende spørgsmål er et klart JA, og det handler ikke kun om at kigge på, om målet er nået i 2030. Det handler om løbende måling og evaluering med efterfølgende korrigerende og handling.

Transit Oriented Development 2 (TOD2)

Som supplement til måleprogrammet vil vi arbejde med test og evaluering af tiltag i et globalt perspektiv. Det skal ske i samarbejde med et internationalt forskningsprojekt for udviklingen af TOD2.

Gennemførelse af principperne for TOD2 er et bærende element i den grønne mobilitetsplan og flere af de konkrete tiltag vil understøtte dette. Det foreslås, at Odense Kommune søger om at blive testlokalitet for et stort internationalt forskningsprojekt mellem europæiske og kinesiske byer. I forskningsprojektet som hedder "Transit Oriented Development 2 (TOD2) – Public Spaces, mobility hubs and climate neutrality toolbox" skal der udvikles metoder og værktøjer til at skabe nye klimaneutrale bystrukturer. Disse metoder og værktøjer skal bl.a. testes i Danmark.

Odense Kommune ville løbende kunne teste og evaluere og få meget brugbar viden omkring målbare effekter af konkrete tiltag. Samtidig vil Odense Kommune blive en international showcase, som fagfolk vil bruge som reference i mange sammenhænge.



Tids- og aktivitetsplanen

Når den grønne mobilitetsplan bliver politisk besluttet starter implementeringen umiddelbart derefter.

Odense Kommune starter med at udpege Taskforcen, som skal have ansvaret for implementeringen. Når Taskforcen er udpeget, starter arbejdet med udarbejdelse af måleprogram og en kommunikationsplan. Kommunikationsplanen fokuserer i første omgang på åbningstrækket, som også starter op på dette tidspunkt. Advisory boardet udvælges i løbet af efteråret 2023 og de mødes herefter i et fast interval, eksempelvis 2 gange om året. Ultimo 2023 udpeger Taskforcen et ambassadørkorps, som løbende skal aktiveres.

I starten af 2024 igangsætter Taskforcen de første nye tiltag, ud over åbningstrækket. Samtidigt gøres kommunikationsplanen færdig.

Fra 2024 og frem mod 2028 igangsættes alle de andre tiltag, som den grønne mobilitetsplan indeholder.

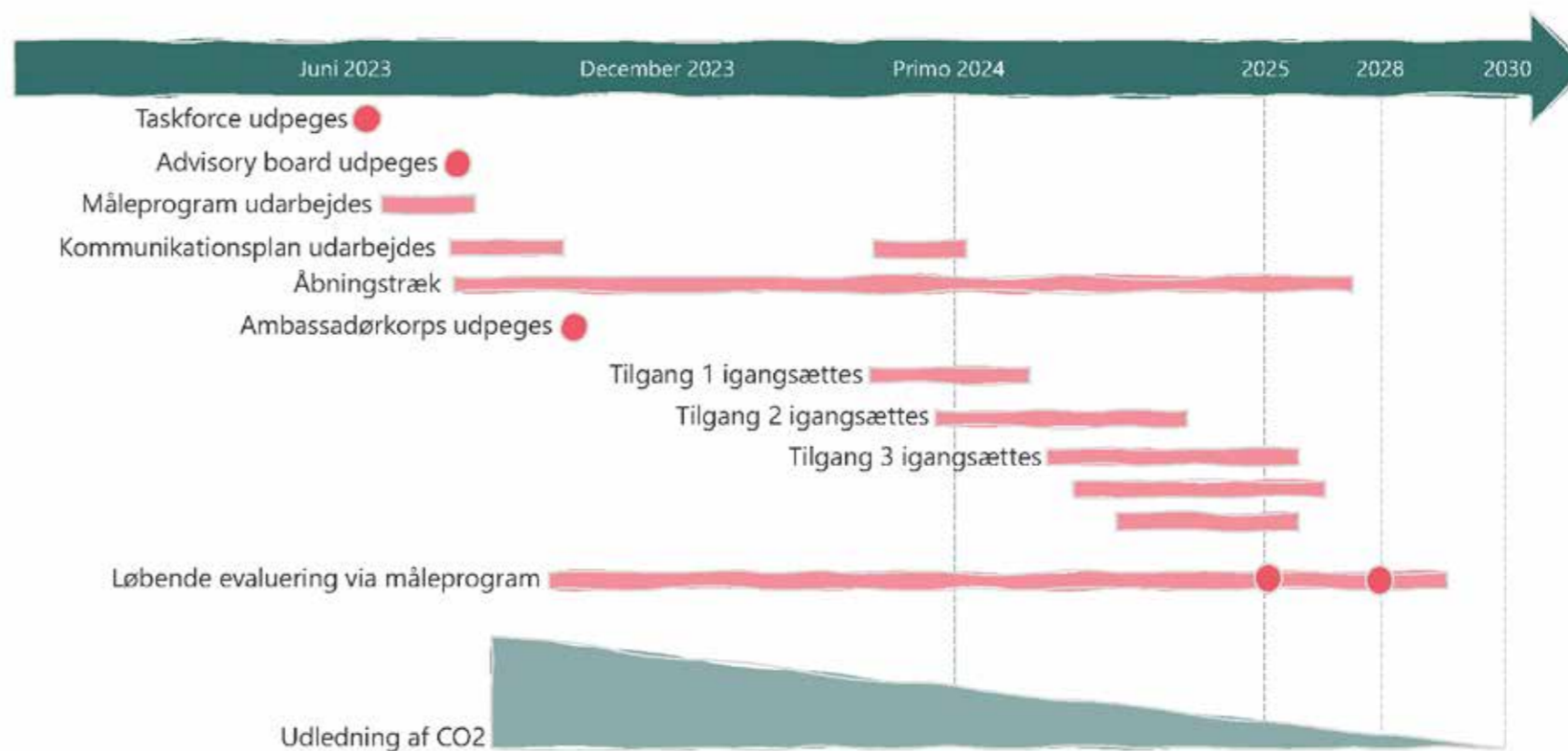
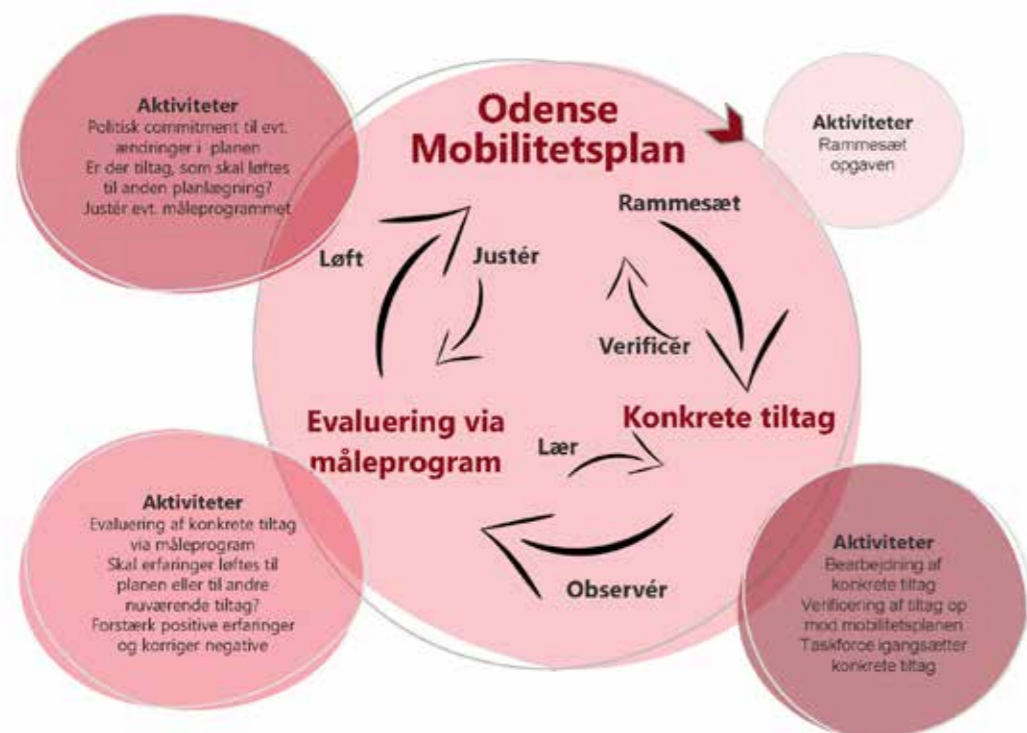
Med udgangspunkt i måleprogrammet udføres der løbende evaluering. Evalueringen faciliteres af Taskforcen, men inddrager også Odense Kommune og Advisory boardet. Der gennemføres en større evaluering i 2025 og 2028, hvor Odense Kommune har delmål, der skal opfyldes. Som en del af evalueringen følges reduktionsstien for udledningen af CO₂.

Fremdriften - proces for den agile plan

Taskforcen er ansvarlig for den grønne mobilitetsplan og for fremdriften. Fremdriften sikres ved at have en agil proces, hvor Taskforcen igangsætter konkrete tiltag fra Odenses grønne mobilitetsplan og evaluere tiltagene med måleprogrammet. Resultaterne for måleprogrammet kan ændre i kommende tiltag og kan også sætte nye rammer for mobilitetsplanen. Processen er beskrevet i figuren.

Mobilitetsplanen skal understøtte og accelerere udviklingen i alle dele af kommunen. Derfor skal vi sikre en integreret by- og mobilitetsplanlægning. For at lykkes, er det særligt vigtigt at samarbejde og koordinere initiativer og tiltag på tværs af forvaltningerne for at sikre synergier og undgå kontraplanlægning. I åbningstrækket vil det eksempelvis være oplagt at indarbejde tiltag mod klimaudfordringerne, men det skal koordineres med de respektive forvaltninger.

I tillæg er det essentielt at arbejde med adfærdændringer gennem inkluderende tiltag og processer.



ÅBNINGSTRÆK: BØRNE-LOOP'ET

Børne-loop'et

Med åbningstrækket indledes en ny by- og parkeringsstruktur i Odense centrum. De tidligere p-pladser, langs gader og imellem bygninger, er blevet til nye byrum, hvor der er rum til ophold, leg og læring.

Man kan gå på opdagelse i de nyanlagte regnvandsbede eller klatre på de skulpturelle kunstinstallationer, der skaber nye muligheder for at opleve byrummet fra andre vinkler.

Et loop forbinder byrummene, og bliver både en oplevelsesrute og et wayfinding-element.

Loopet er grønt, sjovt og spændende at bevæge sig igennem. Bænke og begrønning bidrager til at gaderummene er hyggelige. Nyt byrumsinventar markerer, at det er en del af et samlet loop for børn og unge. Lamper og belysning giver det en eventyrlig stemning efter mørkets frembrud, og leder tankerne hen på at det er H.C. Andersens og børnenes by – en god by for alle.

Åbningstrækket er her vi starter vores rejse med den grønne mobilitetsplan frem mod 2030. Åbningstrækket skal være en katalysator for den grønne udvikling, og det skal afspejle de store ambitioner og målsætninger, som Odense Kommune har sat. Åbningstrækket skal tilskynde en adfærdændring mod en mere bæredygtig hverdag samtidig med at vi skal skabe bedre rammer for bylivet i Odense.

Børne-loop'et - how to

Grundidéen bygger på at samle den centrale parkering i Odense i knudepunkter for mobilitet, som placeres på ringe, der understøtter den nye bystruktur, baseret på principperne for TOB, hvor midtbyen bygges til gående, cyklister og den kollektive trafik.

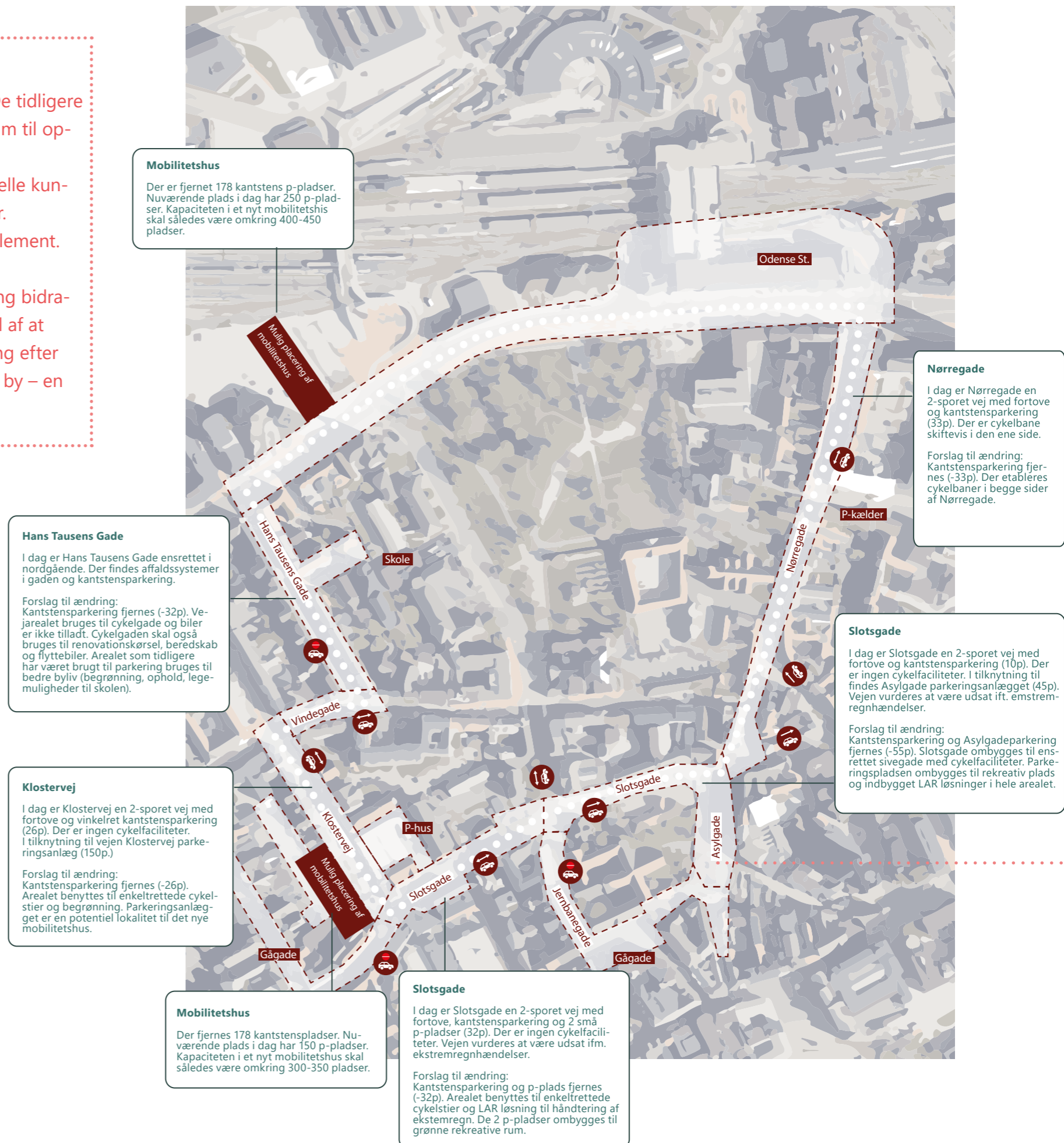
Åbningstrækket er en udfoldning af Børne-loop'et og består grundlæggende af to tiltag: Gradvis nedlægning af 350-500 terrænparkeringspladser. Arealet fra terrænparkeringen bruges til at understøtte den grønne bæredygtige mobilitet, klimatilpasning og byliv, såvel som det giver plads til leg og ophold for byens børn og indbyggere i alle aldre. Etablering af et hus for grøn mobilitet og byliv med plads til 300-450 biler

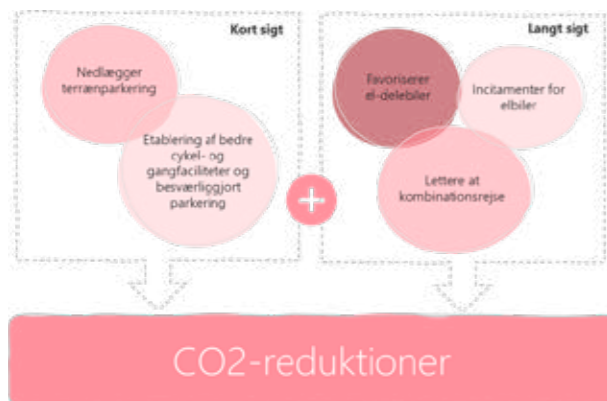
Terrænparkering ændres til gavn for byen

Der nedlægges 350-500 terrænparkeringspladser på Børneloopet eller i tilknytning hertil. Når der fjernes terrænparkeringspladser, frigøres der areal til gavn for byen. Formålet er dels at fredeliggøre Børneloopet for biler og dels at forbedre forholdene for den bæredygtige mobilitet, skabe mere byliv og løse konkrete klima-udfordringer. Borgere som tidligere har benyttet terrænparkeringen, må finde andre steder at parkere, bl.a. i det nye hus for grøn mobilitet og byliv. Fjernelse af terrænparkering vil for nogle bilister opfattes som så stor en gene, at de vil fravælge turen i bil, og i stedet benytte et bedre og mere bæredygtigt alternativ.

Huset for grøn mobilitet og byliv

Der foreslås etableret et hus for grøn mobilitet og byliv i tilknytning til Børneloopet. Huset skal have gode og effektive adgangsforhold for bilister, såvel som det skal rumme diverse services og aktiviteter for alle brugere. Huset for grøn mobilitet og byliv bliver således ikke bare et parkeringshus, men får en mere dynamisk funktion. Der findes allerede i dag eksempler på nye typer af mobilitetshuse, som bruges til andet end parkering og det fremtidige hus i Odense, bliver en videreudvikling af dette. Der er indledende arbejdet med to mulige placeringer for mobilitetshuset. Det vil imidlertid kræve en mere dybdegående analyse for at afdække den endelige placering.





Potentiale for CO2 reduktion

Samlet set vil åbningstrækket fjerne turer på og i Cityringen og flere af de resterende turer. Den potentielle CO2-reduktion fra Børne-loop'et kan betragtes på kort og lang sigt. Samlet set vil åbningstrækket fjerne ture på det nydefinerede Børneloop og flere af de resterende ture vil foregå med bæredygtig mobilitet. Huset for grøn mobilitet og byliv vil ligeledes gøre det så attraktivt for elbiler, at huset ligeledes vil skubbe aktivt til udfasningen af fossildrevne biler.

Den direkte reduktion af CO2 ved implementering af åbningstrækket bidrager kun i mindre grad til den samlede reduktionssti, men kan forventes en noget større indirekte reduktion. Åbningstrækket sparker gang i den grønne mobilitetsplan, og vil kommunikere direkte til de innovative og tidlige adoptanter. Når denne målgruppe har accepteret den nye by- og parkeringsstruktur, vil flertallet af indbyggerne også følge med. Den konkrete CO2 reduktion fra åbningstrækket er medregnet i de overordnede mål for CO2-reduktion frem mod 2030.



Asylgade uden p-pladser

Økonomi

Åbningstrækket påvirker Odense Kommunes økonomi. De økonomiske betragtninger er opdelt henholdsvis for huset for grøn mobilitet og byliv samt for ombygning af Børne-loop'et.

Ombygning af Børne-loop

Ombygning af Børne-loop'et med nedlægning af terrænparkeringspladser og etablering af nye byrum opdeles i fem delprojekter, hvorfra de kan udføres enkeltvis. Der er estimeret et indledende anlægsbudget for udførelsen af de fem delprojekter.

Huset for grøn mobilitet og byliv

Huset anbefales udbudt som et OPP-projekt og med en koncessionskontrakt, hvor en udvikler kan byde på opgaven for anlæggelse og drift af huset og ladestanderne.

Månedsløje i Odense City P (Thomas B Thriges Gade) er på 1.335 kr. pr. måned incl. moms, svarende til 1.068 kr. excl. moms på nuværende tidspunkt. Der er således p.t. en manko mellem de to punkter, som skal afdækkes af udbyder. I ovenstående eksempel er differencen 432 kr. pr. måned pr. plads. I et p-hus med 500 pladser giver den 216.000 kr. pr. måned i udgifter til udbyder (kommunen). Differencen kan ændres ved at etablere et mindre ambitiøst mobilitetshus eller med korttidsparkering med høj timebetaling.

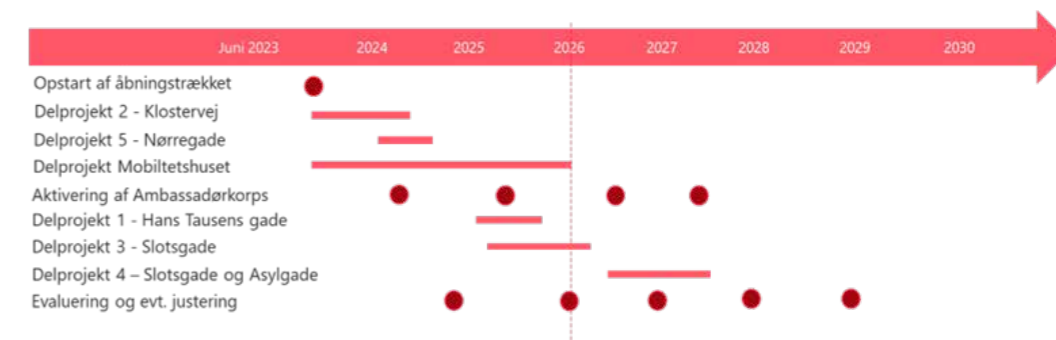
Etableringen af ladestanderinfrastrukturen i huset er ej medregnet. Afhængig af rammebetingelserne, vil der kunne genereres en indtægt på ladestanderne. Regnestykket kan ydermere forbedres ved at sælge byggeretter i tilknytning til eller oven på huset for grøn mobilitet og byliv.

Investering	180.000 kr. pr. plads	Svarende til et mobilitetshus i rimelig høj kvalitet
Afkast	6,5 %	
Afkast kr.	11.700 kr.	
Årlig drift	3.000 kr.	
Nettoleje	14.700 kr.	
P-operator	3.300 kr.	Niveau 15-20 % af indtægter til operatør
Leje	18.000 kr.	Alternativt 1.500 kr. pr. måned + moms

Delprojekter	Estimeret anlægsoverslag ekskl. moms
Del 1 Haus Tausensgade	1,5 mio. kr.
Del 2 Klostervej ekskl. p-plads	0,8 mio. kr.
Del 3 Slotsgade	2,3 mio. kr.
Del 4 Slotsgade og Asylgadeplads	4,8 mio. kr.
Del 5 Nørregade	0,7 mio. kr.
Summeret	10,1 mio. kr.

Sådan når vi i mål

Planlægningen og projekteringen af åbningstrækket starter umiddelbart efter at den grønne mobilitetsplan er vedtaget. Planlægningen af huset for grøn mobilitet starter sideløbende med delprojekt 2. Delprojekt 2 vil kunne udføres relativt hurtigt og er ikke omkostningstungt. Når delprojekt 2 er godt i gang, starter udrulningen af delprojekt 5 Nørregade. Delprojekt 5 er ligeledes relativt hurtigt at udføre og ikke omkostningstungt. Når både delprojekt 2 og 5 er godt i gang aktiveres ambassadørkorpsen. Herefter foreslås delprojekt 1 efterfulgt af delprojekt 3 og 4. Det vil være fordelagtigt, hvis huset for grøn mobilitet står færdigt kort tid efter at delprojekt 1 er gennemført. Evalueringen af projekterne og effekterne for bylivet og CO2-reduktionerne følges løbende og mindst én gang om året.



Udarbejdet af
NIRAS A/S
Februar 2023

NIRAS