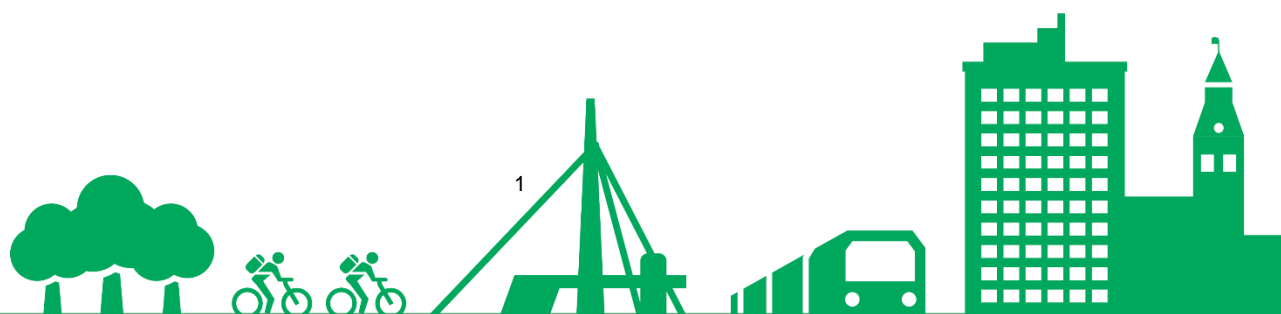


GRØN MOBILITETSPLAN

November 2023



GRØN MOBILITET, DER FUNGERER I HVERDAGEN

Mobiliteten er Odenses livsnerve. Voksne og børn på vej til arbejde, i skole, til fritidsaktiviteter, på indkøb og til koncert. Varer, der bliver transporteret fra A til B. Det sker på cykel, til fods, med letbane og bus, i bil og lastbil. Odense er en storby i udvikling, og det skal byen forsat være.

Derfor står vi fast på, at Odense skal udvikle sig og at vi samtidig skal reducere CO₂-udledningen fra transporten. Aftalen er baseret på en indbyrdes afhængig, dobbelt målsætning. Hvor vi både skaber en sammenhængende og levende by med en blomstrende bymidte – hvor der i 2030 bor og færdes 25% flere i bymidten. Og hvor vi samtidig reducerer CO₂-udledningen fra transporten med 46%, hvilket forventeligt svarer til 100.000 tons.

Vi vil skabe en klimaneutral by senest i 2030, og vi vil gøre det på en måde, hvor byen blomstrer og uden at det unødigt generer odenseanernes hverdag. Nogle af elementerne i den oprindelige aftale havde for store og negative konsekvenser for den enkelte odenseaner – uden at vi flytter tilstrækkeligt CO₂. Særligt den generelle hastighedsnedsættelse har vist sig som en for dyr og indgribende tilgang og uden de nødvendige effekter. Derfor laver vi med denne aftale nogle justeringer i den oprindelige plan.

Vi vil indrette byen mere levevenligt, hvor der stadig er plads til bilerne, men hvor vi reducerer den gennemkørende og cirkulerende trafik. Det skal ske gennem fredeliggørelse af byområder via mobilitetszoner. Vi vil prøve forskellige greb af frem mod 2027, så vi er sikre på, hvordan det virker. Senest i 2027 vil erfaringerne blive opsamlet og sammensat til den konkrete Odense-Model, der skal implementeres frem mod 2030, så den dobbelte målsætning indfries.

Vejene mod klimaneutralitet består af flere elementer og vi har lagt en ambitiøs plan, hvor klimavenlig energi og CO₂-fangst skal bidrage med ca. 70% af den samlede målsætning. Hvis de teknologiske, juridiske og økonomiske muligheder opstår i fremtiden, er parterne bag denne aftale villige til at gøre endnu mere. CO₂-fangst vil nemlig både påvirke Odense og resten af Danmark, da CO₂ ikke anerkender kommunegrænser. Men det kræver, at der findes fagligt underbyggede veje til yderligere fangst, der ikke efterlader odenseanerne med kæmpestore stigninger i eksempelvis varmeregningen. Det vil vi ikke acceptere.

Det betyder, at vi i denne aftale har foretaget nogle justeringer af den oprindelige plan.

Hvad vi gør mere

Vi vil skabe mere levevenlige byområder, der både fungerer i hverdagen, som er sikre og hvor vi bidrager til mere bæredygtig mobilitet. Mobilitetszoner skal være med til at give byen tilbage til odenseanerne og reducere den gennemkørende trafik. Det er godt for livet i byen, for trafiksikkerheden, for trafikstøj og ikke mindst for CO₂-udledningen.

Vi vil om muligt forøge CO₂-fangsten, hvis der kan skabes projekter, der både er fagligt og økonomisk fornuftige.

Hvad vi gør mindre

Vi ønsker ikke generelle hastighedsnedsættelser. Det er ikke en klog måde at indrette byen på generelt. Vi vil gerne arbejde med hastighedsnedsættelser, hvor det giver mening, og hvor det samtidig bidrager til andre mål som fx støjreduktion, trafiksikkerhed eller til at skabe bedre byområder.

Vi ønsker ikke halve løsninger, men i stedet en reel forbedring af det kollektive trafiksystem i Odense. Derfor fjerner vi nogle af de ukloge bindinger på eksempelvis busbaner, så den kollektive trafik kan blive et reelt alternativ til biler på de strækninger, hvor passagergrundlaget er størst.

Denne aftale erstatter den hidtidige politiske aftale om 'Grøn mobilitetsplan' fra juni 2023. Parterne bag denne aftale inviterer alle der kan bakke helhjertet op om forligets indhold, intentioner og ånd, til at træde ind i aftalen om den grønne omstilling af Odense.

November 2023

1. VISIONEN

I 2030 er Odense en CO2-neutral kommune. Det er en vidtrækkende og ambitiøs målsætning, som kun lykkes, når vi alle står sammen om det. Vi er allerede godt på vej. Der er truffet store beslutninger med afgørende betydning for at skabe en endnu mere grøn, sund og levende storby, men vi er ikke i mål endnu. Det kan vi kun komme, hvis vi er modige og tænker langsigtet. Hvis vi alle flytter os – og kun hvis vi gør det sammen. Vi skal gøre det på en måde, så odenseanernes hverdag hænger sammen og hvor vi hele tiden bliver klogere på de greb, der virker – og på de, der ikke virker.

Vi vil skabe en smukkere, grønnere, sundere og mere spændende og levende by, hvor bylivet, det lokale erhvervsliv og detailhandlen blomstrer. En by for alle. En by hvor tilgængeligheden for ældre og mennesker med handicap er prioriterede. En by, hvor børnefamilierne føler sig hjemme. En by fuld af kultur og oplevelser for alle.

Tilsammen står verdens byer for ca. 70 pct. af den globale CO2-udledning. Hertil kommer, at vi i Danmark som veludviklet og moderne samfund fortsat har et højt klimaaftryk pr. indbygger. Som Danmarks tredje største by har vi i Odense et ansvar for at vise vejen i forhold til den globale klimaudfordring. Vi har et ansvar og en mulighed for at vise resten af verden, at det er muligt for et moderne bysamfund at skabe en bæredygtig og klimaneutral by, hvor bylivet udvikles, arbejdspladser skabes og mennesker trives.

Derfor har vi peget på fire veje til, hvordan Odense skal bidrage til at løse klimaudfordringen. Det har vi gjort ved at anvise fire reduktionsstier til et klimaneutralt Odense i 2030. I takt med udviklingen vil vi årligt følge op på de fire reduktionsstier og tage stilling til, om der skal foretages justeringer mellem de fire reduktionsstier. Det sker i en årligt tilbagevendende proces, hvor vi som forligspartier aktivt forholder os til, om der er fagligt velbegrunderet anledning til at skrue op eller ned for de forventede reduktionsniveauer.

Et helt afgørende element i at realisere målet om klimaneutralitet er transportområdet, der ifølge prognoserne står for cirka halvdelen af Odenses CO2-udledning i 2030. Derfor er det nødvendigt at gøre det bæredygtige transportvalg til det nemmeste valg. Vi kan se på andre byer i Europa, at det samtidig giver en unik mulighed for at skabe en by, hvor vi bevæger os sundere, med mere bynatur og byliv, renere luft, mindre støj og nye muligheder for byens butiks- og restaurationsliv.

Odenseanerne skal have en mobilitet, der fungerer i hverdagen, og som understøtter det sunde og bæredygtige valg. Derfor har vi også tidligere besluttet at vende mobilitetshierarkiet om, så gang, cykel og kollektiv transport prioriteres over biltrafikken i trafikafviklingen. Mobiliteten er Odenses livsnerve og det gælder for hele kommunen. Voksne og børn på vej til arbejde, i skole, til fritidsaktiviteter, på indkøb og til sociale aktiviteter. Varer, der bliver transporteret fra A til B. Det sker på cykel, til fods, med letbane og bus, i bil og lastbil.

Odense er en storby i udvikling, og det skal byen forsat være. Forligspartierne bag denne aftale ønsker at gøre de bæredygtige transportformer indlysende at vælge – og de mindre bæredygtige former til et knapt så indlysende valg. Og Odense skal være en by for alle og med adgang for alle typer biler.

Dette er den politiske aftale om en grøn mobilitetsplan for hele Odense. De politiske ambitioner skal efterfølgende omdannes til en teknisk handleplan, der udmønter de konkrete principper. Det er et omfattende arbejde at udarbejde en teknisk handleplan for den grønne mobilitet i Odense. Med denne aftale udstikker vi dog de overordnede ambitioner, rammer og greb, som en efterfølgende teknisk plan skal udmønte. Vi

Klimaneutral 2030

Et enigt Odense Byråd vedtog i 2020, at Odense skal være en klimaneutral by senest i 2030. Byrådet har aftalt en årligt tilbagevendende proces med klimaregnskab og justering af forventede reduktionsniveauer.

Odense Byråd har identificeret fire overordnede reduktionsstier. Denne aftale omhandler den bæredygtige mobilitet, der skal reduceres med 46% svarende til ca. 100.000 ton CO2 i 2030. De tre øvrige reduktionsstier er Klimavenlig energi (ca. 331.000 ton), Et grønnere Odense (ca. 20.000 ton) og Øvrige (ca. 20.000 ton).

venter dog ikke på den tekniske handleplan, men iværksætter allerede fra sommeren 2023 en række åbningstræk, der skal give os viden om konkrete løsninger og konsekvenser.

Det bliver en rejse frem mod et endnu bedre Odense i 2030. Et klimaneutralt Odense, hvor vi udnytter de mange kvaliteter som Odense har og styrker de, hvor vi kan blive endnu bedre. Sådan skaber vi en storby med omtanke – og vi gør det sammen.

2. AMBITION OG MÅL – EN MOBILITETSPLAN FOR KLIMAET OG BYENS LIV

Vi ved, at måden vi indretter byen på, har betydning for de mobilitetsformer der anvendes – og for hvor mennesker bevæger sig hen. Vi får den by, vi designer, og gennemtænkt infrastruktur og byudvikling virker. Det ser vi tydeligt i det ombyggede TBT-område, hvor byen er bundet sammen igen, og området geografisk er et knudepunkt for mange forskellige former for mobilitet. Derfor er der i dag samlet set markant flere mennesker, der bevæger sig i bymidten. Dog har bymidten flyttet sig og derfor har vigtige områder som fx Kongensgade og den vestlige del af bymidten ikke fået del i denne fremgang. Vi skal bygge videre på de gode erfaringer og skabe et design af bymidten, der giver alle vitale dele af bymidten del i fremgangen.

Forligspartierne er enige om, at Odense skal være en levende by for alle. Derfor er forligspartierne enige om, at denne grønne mobilitetsplan baseres på to afgørende målsætninger:

- Der skabes en sammenhængende by, hvor borgernes hverdag i hele kommunen hænger sammen, hvor byens liv udvikles og det er attraktivt at drive forretning, og hvor der stadig er adgang til byen og bymidten i bil. Derfor ønsker forligspartierne, at aktiviteten i bymidten udvikles, så der i 2030 bor og færdes 25% flere mennesker inden for Ring 1 i forhold til i dag.
- Der skabes en mere grøn og bæredygtig mobilitet i hele kommunen, så vi også i vores transportvalg fremmer den grønne omstilling og en mere bæredygtig udvikling af byen. Derfor sikrer planen de nødvendige CO2-reduktioner, så den samlede CO2-udledning fra transport reduceres med 46%.

Forligspartierne er enige om, at planen ikke er lykkedes, før begge målsætninger er opfyldt.

Siden 2019 er der kommet flere mennesker i byen. Det er glædeligt og noget vi skal bygge videre på. I de kommende år kommer vi til at opleve, at flere byudviklingsområder inden for Ring 1 (eller lige i udkanten) udvikles og skaber grobund for flere indbyggere. Derfor har vi også en målsætning om, at der skal bo ca. 25% flere inden for Ring 1 i 2030. Flere beboere, der bidrager positivt til at understøtte målet om større aktivitet i bymidten. Denne målsætning hænger naturligt sammen med By- og Kulturudvalgets igangsatte byrums- og bylivsanalyse.

Men vi har desværre også for længe set, at dele af byen er udfordret af færre besøgende. I de kommende år skal vi sikre en mere attraktiv bymidte for flere af områderne. Vi skal udnytte den aktuelle udvikling til at skabe og udvikle midtbyen med kvalitet, så aktiviteten stiger og der dermed skabes bedre vilkår og muligheder for oplevelser og detailhandel. I midtbyen er flere arealer, der med fordel kan udbygges eller gæntænkes til mere aktive byrum. Asylgade, området ved Slotsgade/Klostervej, Nørregade samt Kongestien og Grønnegade udgør alle eksempler på, hvordan vi skal turde tænke vores by på en ny måde. En måde, der i højere grad handler om fortætning tæt på banegård og letbanens stationer, om det attraktive byrum og om spændende oplevelser. Forligspartierne prioriterer den demokratiske samtale om forandringerne med områdets aktører.

Det handler derfor ikke udelukkende om flere indbyggere, men også om flere besøgende, der gør brug af byens tilbud. Det kræver dog også, at By- og Kulturudvalget i Kommuneplan 2024's rækkefølgeplan indarbejder en understøttelse af denne fokusering. Allerede i dag måler vi aktiviteten i bymidten og i 2030 er vores ambition, at der er 25% flere mennesker inden for Ring 1 end i dag.

Denne styrkede ambition for antallet af mennesker i bymidten er i overensstemmelse med Bystrategi 2023s principper og forligspartierne er opmærksomme på, at principperne om kvarterbyen skal være gældende for hele kommunen.

3. FOKUSOMRÅDER

Forligspartierne er enige om, at den grønne mobilitetsplan står på seks fokusområder. Hvert fokusområde rummer en række åbningstræk og afgrænsede eksperimenter med et samlet forventet reduktionspotentiale. Forligspartierne ønsker, at der tages udgangspunkt i disse seks fokusområder i den videre planlægning.

De seks fokusområder er:

1. Hastighed
2. Kollektiv trafik
3. Non road
4. Klimavenlige byområder
5. Elektrificering og parkering
6. Samkørsel og delebiler

Hastighed (forventet reduktion: 17.000 30.000 ton/år)

Lavere hastigheder gør det mere trygt at færdes i trafikken – både for store og små. Lavere hastigheder bidrager til en sundere, roligere og mere levende by med mindre trafikstøj. Samtidig har det den effekt, at rejsetiden i bil bliver længere. Det betyder, at forskellen i rejsetid mellem bil og forskellige klimavenlige transportformer, som cykel, gang og kollektiv transport, bliver mindre. I en by som Odense, hvor der er meget trafik og mange signaler på kommunens større veje, vil der være et potentiale for en CO2-reduktion ved at sænke hastigheden. Både ift. overflytning til andre transportformer, men også ved at lavere hastigheder betyder et lavere brændstofforbrug og dermed CO2 udslip.

Forligspartierne er enige om, at hastighedsnedsættelser er et centralt greb i strategien mod et klimaneutralt Odense.

Det største CO2-potentiale ved hastighedsnedsættelser findes på de veje, hvor der køres flest km og med den højeste hastighed. Det er alle de største veje fx indfaldsveje og trafikveje, og særligt udenfor ring 2.

Forligspartierne vil opnå en CO2-reduktion på 17.000 30.000 ton/år ved at sænke hastigheden på:

- Boligveje, veje i bymidten og på handelsgader med 20 km/t dog minimum en hastighedsgrænse på 20 km/t på vejnettet
- Hastigheden sænkes på vejnettet i Odense ud fra et indefra og ud perspektiv. I første omgang sænkes hastigheden til 30 km/t på hele vejnettet indenfor ring 2
- På udvalgte støjplagede ~~De største veje (fx indfaldsveje, og trafikveje og fordelingsveje)~~ i kommunen ~~med 20 km/t, hvor der er størst potentiale i at reducere CO2-udledningen, sænkes hastigheden til 40 km/t.. Forligspartierne er enige om, at hastigheden som udgangspunkt kun sænkes ikke sænkes på de strækninger, hvor støjgrænserne overskrides og der ikke er potentiale for en CO2-effekt.~~
- Alle motorvejsstrækninger gennem Odense Kommune til 90 km/t.

Den endelige planlægning skal ske i forbindelse med den tekniske handleplan, der blandt andet definerer de konkrete vejstrækninger på baggrund af faglige anbefalinger. Den tekniske handleplan skal være klar til politisk vedtagelse i 2027 som en egentlig Odense-model, når erfaringerne med at sænke hastigheden indefra og ud og i udvalgte testområder udenfor ring 2 foreligger.

Åbningstræk og eksperimenter

Forligspartierne er enige om at igangsætte en række konkrete åbningstræk og eksperimenter.

Åbningstræk iværksættes her og nu med henblik på at opnå erfaringer med, hvordan værktøjet virker i praksis.

Eksperiment er test af et værktøj i mindre skala og i en tidsafgrænset periode med henblik på at vurdere, om man skal gøre brug af værktøjet efterfølgende.

Metoden uddybes i Kapitel 4.

Lovgivningen i dag giver mulighed for, at kommunen kan sænke hastigheden på kommunens egne veje. Det skal dog som udgangspunkt suppleres med hastighedsdæmpende tiltag, som politiet skal godkende. Derfor skal den konkrete udformning ske i et tæt samarbejde med politiet. Der er derfor en risiko for, at det ikke vil være muligt at sænke hastigheden på ~~to tredjedel af de største~~ vejnettet alene ved skiltning. Med støjhensynet kan hastigheden sænkes til 40 km/t.

Forligspartierne er enige om ~~at ansøge staten om~~ at reducere hastigheden på de ovennævnte veje fortrinsvist gennem skiltning. Forligspartierne anerkender, at de meget udbredte hastighedsnedsættelser på vejnettet særligt på de større veje er uhensigtsmæssigt. Forligspartierne er derfor enige om at starte med at sænke hastigheden til 30 km/t på hele vejnettet indenfor ring 2 - ud fra et indefra og ud perspektiv.

Potentialet for en videre udbredelse til øvrige dele af byen skal evalueres i 2027 på baggrund af erfaringerne indenfor ring 2 og eksperimenter i lokalområder udenfor ring 2. Der kan være steder f.eks på indfaldsveje indenfor ring 2, hvor lovgivningen eller andre myndigheder er en hindring herfor, hvilket forligspartierne er bevidste om men samtidig ønsker at udfordre gennem dialog og en public affairs indsats.

Forligspartierne er enige om at igangsætte følgende åbningstræk i efteråret 2023, hvor hastigheden sænkes ~~med 20 km/t~~ på følgende veje:

- Alle veje indenfor ring 2 sænkes hastigheden til 30 km/t. Konkrete åbningstræk i 2023 er:
 - Skibhusvej, som eksempel på at sænke hastigheden på en handelsegade
 - ~~— Sanderumvej, som eksempel på at sænke hastigheden på en skolevej~~
 - ~~— Hjallesevej/Odensevej og Stenløsevej, som eksempel på at sænke hastigheden på en trafikvej, som er en af de primære indfaldsveje til Odense~~
 - Vesterbro, som eksempel på at sænke hastigheden på en vej i bymidten, hvor der fx er krydsende skolebørn
 - Ejerslykke/Kragsbjerg-kvarteret, som eksempel på at sænke hastigheden i et boligområde, hvor der køres stærkt.
- På støjplagede indfalds- og fordelingsveje udenfor ring 2 som f.eks. Hjallesevej og Læssøegade, sænkes hastigheden fra 50 km/t til 40 km/t ud fra støjhensyn.
- Udenfor ring 2 udpeges 2 lokalområder, hvor hastigheden sænkes til max 30 km/t. Det kunne eksempelvis være i nedenstående områder, men forligspartierne beder om et oplæg fra den kommunale forvaltning til endelig beslutning:
 - Sanderum/Dalum (området omkring Væddeløbsbanen og Sanderumskolen)
 - Tarup/Paarup (området ved Fuglebakkekvarteret)

En stor del af den samlede CO₂-udledning fra transporten i Odense kommer desværre fra den gennemkørende motorvej. Motorvejen er en vigtig transportkorridor, men på grund af opgørelsesprincipper tæller selv gennemkørende trafik med i Odense Kommunes CO₂-regnskab. Samtidig ved vi, at motorvejen har en direkte og skadelig konsekvens for de naboer, der bor tættest på motorvejen. Støj og forurening er en daglig udfordring for flere naboer. Forligspartierne finder det problematisk, at statslige, gennemkørende veje påvirker kommunernes CO₂-regnskab. Staten påtager sig i dag dog ikke ansvaret for at sænke CO₂-udledningen og kommunerne har i dag ikke grebene til at løse det. Men lige som støj fra statens veje er statens ansvar, så er CO₂-udledningen fra statslige veje også statens. Forligspartierne er derfor enige om at tage kontakt til transportministeren og relevante ordførere med henblik på at sænke hastigheden på motorvejen til 90 km/t, som minimum indtil vognpakken er fossilfri, og indtil at staten har etableret de nødvendige støj-dæmpende foranstaltninger langs motorvejene. Det ligger desværre ikke inden for kommunens beslutningsrum, men vi vil opfordre de relevante myndigheder til at skabe muligheder for kommuner. Både af hensyn til naboernes nuværende gener med støj og forurening, men også for at reducere den samlede CO₂-udledning fra motorvejen. Hvis motorvejshastigheden ikke kan reduceres, er forligspartierne enige om at afsøge andre muligheder, hvor staten kan være med til at påvirke kommunernes rammebetingelser i en mere gunstig retning.

Kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen (forventet reduktion: 9.000 ton/år)

Hvis flere skal udskifte bilen med bussen eller letbanen, så skal den kollektive trafik være et reelt alternativ til bilen. Derfor er forligspartierne enige om, at der skal investeres i den kollektive trafik.

Forligspartierne er enige om, at der skal investeres med udgangspunkt i de løsninger, der har størst i potentiale. Det betyder konkret høj frekvens, mere direkte kørsel og bedre fremkommelighed gennem busbaner, busgader, busluser og fremrykkede stoppesteder, ~~hvor biler kan passere bussen~~. Forligspartierne anerkender, at det næppe er realistisk at lave højklasset kollektiv trafik i alle områder af kommunen. Forligspartierne er derfor enige om, at der skal investeres i højklasset kollektiv transport i de områder, hvor der er størst passagergrundlag. Forligspartierne er enige om, at en eventuel beslutning om Odense Letbanes etape 2 håndteres i et særskilt forløb. En eventuel beslutning om etape 2 skal naturligvis tænkes sammen med den grønne mobilitetsplan.

Forligspartierne vil opnå en CO₂-reduktion på 9.000 ton/år. Åbningstrækket ligger i forlængelse af Klima- og Miljøudvalgets hidtidige arbejde og skal på den måde udvikle sig til klimakorridorer, hvor god busfremkommelighed kombineres med nulemissionskørsel.

Samtidig skal der etableres deleløsninger som delecycler og -løbehjul, så flere let kan komme til og fra stoppesteder og stationer.

Forligspartierne vil opnå en CO₂-reduktion på 9.000 ton/år ved at etablere:

- Busbaner og fremrykkede stoppesteder på indfaldsveje med henblik på øget frekvens og fremkommelighed. Åbningstrækket ligger i forlængelse af Klima- og Miljøudvalgets hidtidige arbejde og skal på den måde udvikle sig til klimakorridorer, hvor busbaner kombineres med tiltag, der fremmer nulemissionskørsel
- Trafikale knudepunkter ved større indfaldsveje i Odense, hvor indpendlere i bil kan parkere gratis og stige om til kollektiv trafik. Samtidig investeres i tydelig skiltning med Park + Ride kombineret med en markedsføringskampagne, som nudger bilister til at anvende disse
- Attraktive deleløsninger til at komme til og fra knudepunkter for den kollektive transport i samarbejde med private operatører, så det bliver lettere at kombinere bus/letbane turen med et deleløbehjul eller en delecycel.
- En billetløsning, hvor turen videre med fx elløbehjul eller delecycel fra stoppested/station er inkluderet i billetprisen – opgaven pålægges FynBus og Odense Letbane
- En omfattende markedsførings- og adfærds-kampagne med det formål at få flere til at skifte fra bil til kollektiv trafik

Forligspartierne er enige om at igangsætte følgende åbningstræk:

- Busbaner og busprioritering i signaler på Sdr. Boulevard, så de eksisterende 4 vejspor ændres til 2 spor for biltrafik og 2 spor for busser. Åbningstræk igangsættes snarest muligt og senest inden udgangen af 2023. ~~Med åbningstrækket vil Odense Kommune samtidig arbejde for, at hastigheden udenfor busbanen sænkes med 20 km/t og at taxaer undtages og må køre i busbanen.~~
- Højere frekvens på afgang på busruten fra Skibhusene til Odense Banegårdscenter i en tidsbegrænset periode
- I samarbejde med Odense Letbane at udarbejde en markedsføringskampagne for Park + Ride, herunder Parkering Odense Syd.
- Samarbejde med større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner om transportvaner. Herudover koncept om gratis pendlerkort i en begrænset periode til pendlere med mere end 10 km, i samarbejde med Odense Letbane og FynBus.
- I samarbejde med mikromobilitets-udbydere opstilles der elløbehjul og delecycler på 20 knudepunkter, samt udviklingen af en markedsføringskampagne af disse knudepunkter og de muligheder der med mikromobilitet som delecycler og elløbehjul.

- Definere en Odense-standard for parkering. 25% af alle odenseanernes ture under 4 km foretages i bil. Forligspartierne ønsker, at de korte ture i udgangspunktet bør foregå til fods, på cykel eller med kollektiv transport. Odense Kommune skal som virksomhed gå forrest. Ambitionen skal udvikles i samarbejde med Hovedudvalget, således vi sikrer, at Odense Kommune fortsat er en attraktiv arbejdsplads. På sigt kan standarden udbredes til eksempelvis uddannelsesinstitutioner.

Non road (forventet reduktion: 10.000 ton/år)

Forligspartierne er enige om, at der skal igangsættes handlinger, så CO2 udledningen fra non-road reduceres med 10.000 ton årligt senest i 2030. Non road er mobile ikke vejgående maskiner, der bl.a. dækker over byggermaskiner, landbrugsmaskiner og mindre havemaskiner og håndholdt udstyr. Disse maskiner stod i 2022 for en CO2 udledning på 23.500 ton, hvoraf 60% af udledningen kommer fra maskiner i forbindelse med byggeri. Odense Kommune skal som bygherre og indkøber gå forrest og igennem udbud skubbe til den grønne omstilling af denne sektor. Forligspartierne pålægger By- og Kulturforvaltningen og Borgmesterforvaltningen at sikre, at der fremadrettes stilles krav om skift til batteridrevet eller kabeldrevet el-maskiner i opgaver i kommunale udbud.

Forligspartierne anerkender, at markedet endnu ikke er klar til fuld grøn omstilling af non road sektoren, men Odense Kommune skal indgå aktivt i et samarbejde med Københavns Kommune og Center for Offentlig-privat Innovation, der allerede er i gang at et lignende projekt. Herudover pålægger forvaltningerne at arbejde for at indgå partnerskab med private byggeoperatører og boligorganisationer, der fremmer, at de stiller samme krav.

Forligspartierne pålægger samtidig Økonomiudvalget og By- og Kulturudvalget at lave en plan for at Odense som eventby bliver klimavenlig.

Klimavenlige byområder (forventet reduktion: 33.000 ton/år ~~20.000 ton/år~~)

Klimavenlige byområder handler om, at det skal være hurtigere og sikrere at færdes som fodgænger og cyklist i hele kommunen og at cyklen skal være et reelt alternativ til bilen. Forligspartierne er enige om, at flere af bymidtens byrum skal ændres til klimavenlige byrum, hvor eksisterende biltrafik og bilparkering fjernes. Med dette greb fredeliggøres strategiske gader og områder, hvor der er et stort potentiale for byliv og hvor det er praktisk realiserbart for afviklingen af trafikken i området. Ligeledes skal Odenses lokalområder omdannes til klimavenlige byområder, hvor vejene fredeliggøres, så det bliver mere trygt og attraktivt at gå og cykle.

Odense har i mange år været Cyklisternes By, og i Klimahandleplan 2023 besluttede forligspartierne et mobilitetshierarki i Odense, hvor fodgængere, cyklister, kollektiv trafik og elbiler prioriteres over fossile biler. De seneste år er antallet af ture på cykel dog faldet markant. Cykelstier er ikke alle steder bundet sammen, supercykelstinet er ikke fuldendt og særligt i bymidten er cyklister ofte klemte af biltrafikken og parkerede biler.

Derfor vil forligspartierne skabe flere klimavenlige byområder, der kan fredeliggøre veje og forbedre forholdene for cyklister og gående. ~~Det hænger også sammen med den overordnede ambition om at sænke hastigheden generelt i Odense.~~ Konkret skal det ske ved at ensrette og reducere gennemkørende biltrafik og overfladeparkering. Gennemkørende trafik skal begrænses, og der skal skabes bedre cykelforhold og fodgængerforbindelser. Vi ved, at hovedparten af de besøgende i bymidten enten går, cykler eller bruger kollektiv trafik. Derfor skal vi også skabe mere og bedre plads til dem i byens mobilitet.

Byer som f.eks. Gent, Groningen og Barcelona har gode erfaringer med at fredeliggøre byområder gennem etablering af såkaldte mobilitetszoner. En mobilitetszone, som også er kendt som Gent-modellen, er et byområde, der lukkes af for gennemkørende biltrafik, til gengæld åbnes op for det lokale byliv, grønnere

gaderum og plads til fodgængere og cyklister. Samlet set bidrager Gent-modellen til at ændre konkurrenceforholdet til fordel for cykel, gang og kollektiv trafik, men ved stadig at have lette adgangsforhold i bilister med relevant ærinde. Frem mod 2027 vil forligspartierne afprøve Gent-modellen i to områder af Odense.

Forligspartierne er enige om at eksperimentere med forskellige greb for at se, hvordan der på udvalgte steder kan skabes mere klimavenlige byområder såvel i bymidten som i alle lokalområder. Et centralt element heri er også, at der skal eksperimenteres med at give elbiler, delebiler og samkørende en forlomme i trafikken i forhold til fossile biler. Dette hænger nøje sammen med den dobbelte målsætning, der både skal bidrage til reduktionen af CO₂-udledning og til en levende og sammenhængende by. Derfor er det afgørende for forligspartierne, at der centralt i bymidten – og særligt i den vestlige del – påbegyndes idéudvikling og planlægning af konkrete løsninger, der vil tiltrække endnu flere gæster til den del af bymidten og dermed binde de forskellige dele af bymidten sammen. Dette kunne eksempelvis være i forbindelse med udvikling af Brandts eller Kongensgade via tematisering af områderne og udvikling af nye kvaliteter og forbindelser. Forligspartierne pålægger By- og Kulturudvalget at gennemføre en screening af arealer til attraktive byudviklingsmuligheder, der kan tilvejebringe finansiering til at udvikle Kongensgade og de øvrige anlægsbehov.

Forligspartierne er enige om, at vi ønsker flere, der transporterer sig på cykler, elcykler, elløbehjul og ladcykler. Derfor skal der etableres flere og mere tyverisikre cykelparkeringsmuligheder i bymidten, hvor der blandt andet er mulighed for opladning.

Forligspartierne vil opnå en CO₂-reduktion på 33.000 ~~20.000~~ ton/år gennem klimavenlige byområder, hvilket indledes med en række åbningstræk.

Den første runde af åbningstræk skal påbegyndes fra sommeren 2023 og består i:

- Adgangen til de store parkeringsanlæg i bymidten skal skiltes bedre og gøres mere lige til, så bilister med et ærinde i bymidten altid kan finde let frem til den store parkeringskapacitet i p-huse og p-kældre, som bymidten rummer.
- Fredeliggørelse af Klosterbakken og Albani Torv med henblik på, at styrke oplevelseskvaliteterne for besøgende på Albani Torv. Dette betyder, at den femte nedkørsel lukkes
- Etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring seks skoler: Dalumskolen, Ejerslykkeskolen, Hunderupskolen, Risingskolen, Sct. Hans skole og Søhussskolen. Fodgænger- og cykelzonerne etableres med forskellige størrelser og metoder.
- Forbedrede cykelpassager igennem bymidtens gågadesystem i øst-vest retning samt i nord-syd retningen, så der etableres shared space på strækninger og skabes et bedre flow
- Planlægning af et bedre forhold for fodgængere og cyklister ved at etablere cykelgade eller shared space (inspireret af indretningen af Ny Vestergade) i området mellem Odense Teater, Byens Bro og Jernbanegade, hvor kantstensparkering fjernes
- Prioritering af fodgængere og cyklister over biler i alle signaler, så relevante fodgængertryk ved lyskryds nedlægges og cyklisters fremkommelighed og trafikikkerhed prioriteres over bilisters fremkommelighed. Hvor relevant nedlægges hele signalanlæg.

Herefter skal anden runde af åbningstræk ligeledes hurtigst muligt igangsættes:

- Udvidelse af supercykelstinet, så der er etableret højklassede og brede supercykelstier, der forbinder centrum med alle nabokommuner og som forbinder de største bydele og erhvervsområder i Odense
- Etablering af shared space på Hunderupvej
- Etablering af fodgænger- og cykelzoner omkring alle skoler i Odense i morgenmyldretiden. Dog med dispensationsmuligheder for børn med særlige vilkår
- At eksperimentere med forskellige modeller for fredeliggørelse af byrum og lokalområder, så der udvikles en Odense-model for klimavenlige byrum på baggrund af disse resultater. Der skal i udviklingen af Odense-modellen eksperimenteres med, hvordan der opnås CO₂ reduktion ved forskellige planlægningsgreb, hvor det gøres hurtigere at gå, cykle og tage kollektiv transport og mere

besværligt at køre i fossile biler. Dette kan ske med inspiration i eksempelvis 'Living Streets' i Gent eller andre tilsvarende løsninger

Konkret skal anden rundes åbningstræk tage afsæt i:

- Værktøjer som ensretning, hastighedssænkning og/eller shared space skal bruges i en samlet løsning for området omkring Vindegade, Nørregade, Slotsgade, Asylgade og Klostervej (og nærtliggende sideveje), der giver plads til ophold og udeservering, så der kommer mere byliv og bedre trafikikkerhed i gaderne for fodgængere og cyklister. Forligspartierne beder udvalgene forberede drøftelse i forligskredsen
- Etablering af supercykelsti fra Bellinge til centrum kombineret med en målrettet adfærdskampagne målrettet alle beboere og ansatte i Bellinge og langs strækningen.
- Eksperimenter med sommergader i Nedergade, Overgade, Pantheonsgade, Klaregade og Mageslø, hvor der midlertidigt lukkes af for al motortrafik og skabes plads til vareudstilling og udeservering og events. Dette skal ske i tæt og ligeværdigt samspil med handelslivet og beboere. Der skal afsøges mulighed for puljefinansiering
- Eksperimenter med bilfri dage eventuelt i kombination med gratis kollektiv transport og gerne i forbindelse med større folkelige begivenheder/kampagner. Den konkrete udformning (herunder eventuelle godkendelser) skal afklares nærmere
- Til udvikling af Odense-modellen udpeges fem byområder, hvor **der testes forskellige greb, og der eksperimenteres med fredeliggørelse af større og mindre byområder:**
 - Eksperiment med trafikal fredeliggørelse af mindre dele af Skibhuskvarteret, **der også kan indeholde** ensretning af dele af Skibhusvej, hastighedssænkning, **forsøg med vejlukning og reducere af kantstensparkering på Skibhusvej. Forud for den besluttede borgerinddragelse genbesøger forligskredsen det samlede projekt for Skibhuskvarteret.**
 - Eksperiment med yderligere et testområde for Gent-model/mobilitetszone, hvor forligspartierne beder forvaltningen pege på et fagligt relevant område, hvor der kan opnås erfaringer med mobilitetszone
 - Eksperiment med ensretning af veje og etablering af cykelgader kombineret hastigheds-sænkning i Sanderum/Dalum (området omkring Væddeløbsbanen og Sanderumskolen)
 - Eksperiment med ensretning af veje i mindre skala i boligområde udenfor ring 2 (f.eks. i Tarup)
 - Eksperiment med at gøre det lettere og mere trygt at cykle eller gå til Tarupcenteret for at reducere korte ture i bil til centeret. Eksperimentet skal udvikles i tæt samarbejde med Tarupcenteret.

I 2027 vil forligspartierne samle erfaringerne og evaluere effekten af de samlede initiativer på parametre som trafikmængder, andel ture til fods, cykel og med kollektiv trafik og oplevet tryghed og byliv i områderne. På den baggrund vil forligspartierne i 2027 træffe beslutning om etablering af en egentlig Odense-model, som kan gælde alle områder indenfor ring 2. Den endelige planlægning skal ske i forbindelse med den tekniske handleplan. Den tekniske handleplan skal være klar til politisk vedtagelse i første halvdel af 2027, når erfaringerne med eksperimenterne foreligger.

Elektrificering og parkering (forventet reduktion: 21.000 ton/år)

Minimum 40% af bilerne skal i 2030 være elbiler. Dette er et ambitiøst mål, som kræver, at der sættes skub i elektrificeringen, og at Odense Kommune tager ansvar og understøtter denne omstilling.

Derfor pålægger forligspartierne Klima- og Miljøforvaltningen at udvikle en grøn parkeringsstrategi inkl. en strategi for ladeinfrastruktur. Den grønne parkeringsstrategi skal understøtte elektrificeringen af bilparken i hele kommunen. Herunder både reducere antallet af p-pladser på terræn, definere principper for p-henvisning og takster på betalingspladser og for beboer- og erhvervslicenser. Ligeledes skal parkeringsstrategien sikre en forlomme for nulemissionskøretøjer på udvalgte p-pladser.

Et af formålene med den grønne parkeringsstrategi er, at besøgende i bymidten guides direkte til centrale parkeringshuse og parkeringskældre, så handlende og gæster har en lige til adgang til den store parkeringskapacitet. Forligspartierne er derfor enige om at prioritere midler til p-henvisning til parkeringshuse og parkeringskældre fra alle indfaldsveje i samspil med parkeringshenvisning til Park + Ride anlæg i udkanten af byen.

Byens virksomheder, boligselskaber og uddannelsesinstitutioner spiller i den forbindelse også en central rolle. Derfor pålægger forligspartierne Klima- og Miljøforvaltningen at indgå klimapartnerskaber med de største arbejdspladser, uddannelsessteder, forsyningselskaber og boligselskaber med fokus på opsætning af ladestandere for ansatte, beboere og studerende samt elektrificering af deres egen vognpark.

Herudover pålægges Klima- og Miljøforvaltningen at kortlægge alle private p-huse og p-kældre i bymidten og indgå i dialog og partnerskab med disse om opsætning af ladestandere.

Elektrificeringen handler dog ikke kun om personbiler, men også om varetransport, service og erhverv. Det gælder også for Odense Kommunes og kommunens selskabs vognpark.

Forligspartierne pålægger derfor Klima- og Miljøforvaltningen at indgå et strategisk partnerskab med hhv. servicebranchen og de største transport- og produktionsvirksomheder i byen med henblik på grøn omstilling af deres transportbehov. For at lykkes med grøn omstilling af den tunge transport er det afgørende, at der etableres ladefaciliteter for lastbiler flere steder i kommunen. Med denne aftale forpligter Odense Kommune sig på at stille arealer til rådighed til etablering af ladefaciliteter for tung transport. Tilsvarende vil Odense Kommune ved indkøb af vare- og serviceydelser stille krav til fossilfri kørsel.

Forligspartierne er enige om at igangsætte følgende åbningstræk:

- Indgå frivillige partnerskaber med detailhandelscentre om mere bæredygtige transportvaner, herunder ændrede parkeringsforhold, elladeinfrastruktur, samkørsel og delebiler samt forbedrede cykelforhold
- Omdannelse af parkeringsplads ved Odense Slot til ren elbils-parkering med etablering af ladestandere ved alle p-pladser. De eksisterende handicap p-pladser fastholdes. Omdannelse af dele af kommunal parkeringsplads ved Ørbækvej 100 til arealudvikling
- Ændret **p-takst p-afgift** på alle kommunale parkeringspladser i bymidten, så **p-taksten p-afgiften** fordobles for fossile biler. Handlingen skal indføres løbende frem mod 2030
- Indføre parkeringsrestriktioner på stationsnære kommunale arbejdspladser med elbiler undtaget. Løsningen skal udvikles i samarbejde med Hovedudvalget, således vi sikrer, at Odense Kommune fortsat er en attraktiv arbejdsplads
- P-henvisning til parkeringshuse og parkeringskældre fra alle indfaldsveje
- ~~Eksperiment med nulemissionsstrækning på udvalgte strækninger.~~
- Eksperiment med servicevogne og varelevering med fossilfrie køretøjer. Eksperimenter skal tilrettelægges i samarbejde med transportbranchen
- Storskala eksperiment med **udlån test** af elcykler og ladcykler på el til boligforeninger, arbejdspladser og uddannelsessteder **eventuelt** i samarbejde med private operatører.
- Reservere centrale p-pladser til delebiler og samkørsel.

I 2027 vil forligspartierne evaluere på andelen af elbiler og herefter tage stilling til, om der skal gøres brug af nulemissionsstrækninger/-zoner

Samkørsel og delebiler (forventet reduktion: 10.000 ton/år)

Forligspartierne er enige om, at det fortsat skal være muligt at køre i bil i Odense. Men i stedet for at køre alene, skal flere køre sammen med andre. Vi ved, at det kan være både praktisk vanskeligt og en mental barriere, men samkørsel er samtidig et effektivt redskab til både at skabe CO2-reduktioner og minimere trængsel i byen.

Derfor vil forligspartierne igangsætte et storskala samkørselsprojekt i samarbejde med private aktører, trafikskaberne, nabokommunerne, uddannelsesinstitutionerne, større arbejdspladser og boligforeninger i hele kommunen. Projektet skal bl.a. indeholde en adfærdskampagne, der nudger bilister til at samkøre. Derudover vil vi gerne reservere de mest attraktive p-pladser til delebiler og samkørsel jf. den grønne parkeringsstrategi.

Forligspartierne pålægger herudover Klima- og Miljøforvaltningen at indgå i dialog med transportministeriet om muligheden for at tillade samkørsel i busbaner og på nulemissionsstrækninger.

Forligspartierne er enige om at igangsætte følgende åbningstræk:

- Der reserveres gratis p-pladser til delebiler ved alle kommunale p-anlæg herunder også ved trafikknudepunkter
- Der indgås samarbejde med delebilsfirmaer om storskala udbredelse af delebiler i bymidten.
- I samarbejde med en større boligforening indgås samarbejde med et delebilsfirma og andre deleøkonomiske løsninger om udbredelse af delebiler på el.
- Der udvikles en model for samarbejde med private og almene boligorganisationer om udbredelse af samkørsel og delebiler. Som en del heraf etableres en pulje til at lokalområder og boligforeninger, der kan søge midler til etablering af delebilsordninger og andre deleøkonomiske transportløsninger.
- Eksperimenter med at tillade samkørende i busbaner og på nulemissionsstrækninger.

4. EN AMBITIØS PLAN, DER LØBENDE UDRULLES, EVALUERES OG UDVIKLES

Forligspartierne er enige om, at vi med den nye grønne mobilitetsplan skaber en bedre by, der samtidig sikrer den nødvendige CO₂-reduktion fra transporten.

Målet om at reducere CO₂-udledningen fra transport med 46% er en ambitiøs plan. Reduktioner i den skala kobler sig oftest til omstilling til elbilsdrift og store bystrategiske greb som nulemissionszoner, **mobilitetszoner/Gent-model**, hastighedsnedsættelser eller grønne boulevarder. Store greb, der medfører store forandringer i byen. Forligspartierne er enige om, at vi ønsker at opnå vores ambitioner ved at bruge **et mix af forskellige greb. hastighedsnedsættelser, som det gennemgående greb. Vi vil sideløbende gøre brug af en fordomsfri afprøvning af mange af de forskellige værktøjer, der samlet set vil indfri vores ambitioner med denne plan.** Vi tror på, at det er den klogeste måde at indrette byen på en hensigtsmæssig måde og samtidig eksperimentere med forskellige virkemidler, der indretter mobiliteten på en mere bæredygtig måde.

~~Forligspartierne er derfor også enige om, at hastigheden i Odense skal sættes ned. Det skaber både en mere attraktiv by, med mindre støj og større trafiksikkerhed, men også en CO₂-effekt, da flere vil vælge andre mobilitetsformer end bilen. Hastighedsnedsættelse er et virkningsfuldt greb, da det både skaber en bedre by og giver et incitament til at vælge andre transportformer. Det vil gælde i boligområder, på flere indfaldsveje og ringveje og så ønsker forligspartierne, at hastigheden på motorvejen begrænses, så vi dermed både reducerer den generende støj og CO₂-udledningen fra gennemkørende trafik.~~

Håndtering af risiko og implementering

Hastighedsnedsættelser er ~~—som hovedgreb for CO₂-reduktioner— imidlertid~~ omfattet af en væsentlig risiko. Vi har ikke som kommune i fuldt omfang adgang til selv at bestemme hastigheden på vejnettet og det vil kræve tilladelser fra statslige myndigheder. Det er vi bevidste om, **og selvom hastighed blot er ét blandt flere greb, er vi men vi mener, at det vil være den mest hensigtsmæssige måde at indrette byen på. Vi er** imidlertid nødt til at forholde os til risikoen for, at vi ikke kan opnå alle de tilladelser, som hastighedsnedsættelse kræver som hovedgreb **alene med skiltning**. Vi kan ikke lave en samlet mobilitetsplan og lade så væsentlig en risiko være uadresseret. Forligspartierne er derfor enige om, at risikoen forbundet med hastighedsnedsættelser dækkes via tre elementer.

For det første ønsker forligspartierne at gøre brug af både åbningstræk og eksperimenter. Åbningstræk iværksættes her og nu med henblik på at opnå erfaringer med, hvordan værktøjet virker i praksis. Eksperiment er test af et værktøj i mindre skala og i en tidsafgrænset periode med henblik på at vurdere, om man skal gøre brug af værktøjet efterfølgende. ~~Eksperimenter igangsættes kun efter særskilt beslutning af forligspartierne.~~ Eksperimenter gøres tidsbegrænset og evalueres i 2027. Formålet er at tilvejebringe én samlet model – en Odense-model – for indretningen af den samlede mobilitet i Odense. Denne model skal endeligt besluttet senest i 2027 og implementeres frem mod 2030. Tilgangen skal sikre viden og læring om, hvordan værktøjerne fungerer i dagligdagen. Forligspartierne tror på, at jo flere der deltager i udformningen af fremtidens Odense, jo mere ejerskab og stolthed får vi over byens udvikling, og jo bedre beslutninger får vi.

For det andet ønsker forligspartierne, at der arbejdes med en årlig evaluering af fremdriften i den grønne mobilitetsplan på baggrund af klimaregnskabet. Derudover vil forligspartierne i planens opstartsfasen gennemføre en halvårlig opfølgning på fremdriften. Dette er gældende indtil andet er aftalt. **Evalueringen skal tage højde for aftalens dobbelte målsætning, så vi ikke risikerer at komme i utakt med de to grundlæggende formål med denne plan. Vi vil kende konsekvenserne af de iværksatte indsatser på både byens liv, på CO₂-udledningen, på væksten i byen og for den enkelte odenseaner. Forligspartierne ønsker, at de fire testområder (to områder for hastighed og to for Gent-model) iværksættes hurtigst muligt, så der kan sikres den fornødne erfaring. I primo 2025 evalueres den samlede tidsplan med henblik på hurtig implementering – dog senest primo 2027.**

For det tredje anerkender forligspartierne, at risikoen for manglende godkendelser af hastighedsnedsættelser allerede skal adresseres med denne aftale. Vi står fast på ambitionen og den dobbelte målsætning og netop derfor har vi brug for en sikker vej, til at imødegå den eventuelle risiko. I løbet af forhandlingsforløbet har vi (via input fra fagfolk, Borgerklimarådet, forvaltningerne og blandt byrådets partier) identificeret en række kendte mobilitetsværktøjer, der alle vil kunne bidrage til denne plans målsætning. I forhandlingerne har vi aktivt valgt værktøjer til. Hvis det måtte vise sig, at der ikke kan opnås den fornødne fremdrift i den grønne mobilitetsplan (eksempelvis hastighedsnedsættelser), er forligspartierne enige om, at forhandlingen om de manglede CO₂-reduktioner skal tage sit udgangspunkt blandt de identificerede mobilitetsværktøjer samt nye ideer, teknologisk udvikling og lovgivningsmæssige ændringer inden for mobilitet. De identificerede mobilitetsværktøjer kan ses i Bilag 1 til denne aftale.

Forligspartierne ønsker at inddrage byen i udviklingen af en mere bæredygtig mobilitet i Odense. Det kræver, at vi involverer og engagerer byen i denne udvikling – borgere, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og foreninger. Ved både at udpege konkrete åbningstræk og ved at involvere hele byen, får vi skabt erfaringer med konkrete løsninger og hvordan de kan være med til at forbedre odenseanernes hverdag. Gennem de seneste år har vi gjort erfaringer med nye former for borgerinddragelse via Velfærdens Fundament. Den demokratiske involvering af lokalområderne har sat nye standarder for borgerinddragelse i Odense. Det skal vi bygge videre på, så vi involverer og engagerer lokalsamfundene i de konkrete løsninger. Hvad enten det er forsøg inspireret af 'Living streets' i andre byer eller det er via målretning af nuværende puljer som 'Bydelspuljen' eller 'Borgerne Bestemmer', så er forligspartierne parate til at tage nye værktøjer i spil, for på den måde at sikre, at dette bliver en plan, der fungerer for odenseanerne i hverdagen.

Forligspartierne er enige om, at implementeringen af handleplanen for grøn mobilitet følger det besluttede årshjul for justering og tilpasning af kommunens samlede klimaindsats. Det betyder, at handleplanen – sammen med den generelle klimahandleplan – årligt revideres, hvilket danner baggrund for prioriteringer i forbindelse med budgetprocessen.

5. KLIMALEDELSE OG IMPLEMENTERING

Forligspartierne er optaget af, at odenseanernes hverdag fungerer. Grundlæggende tror vi på, at vi skaber de bedste løsninger i fællesskab. Derfor skal odenseanerne og erhvervslivet med i forandringen af vores by. Implementeringen og udvikling af den grønne mobilitetsplan skal derfor ske under tæt inddragelse af borgere og lokale aktører i udviklingen af de lokale løsninger. Herudover skal der sikres et tæt samarbejde med byens erhvervsliv, for at sikre rammerne for et blomstrende by- og butiksliv i byen.

Planen er bygget op om et lærende forløb, hvor konkrete åbningstræk løbende skal inspirere byen og gøre os alle klogere på, hvordan de forskellige tiltag fungerer i hverdagen. Til at inspirere hinanden er forligspartierne derfor enige om, at der etableres en event i juni 2024, der kunne få navnet "Fremtidens Odense". Det kan være efter inspiration fra bl.a. Let's Gro-festivalen i Odenses venskabsby, Groningen eller ved at bygge videre på "Festival for Fremtiden" i Odense. Formålet er at dele erfaringer om de åbningstræk, der er igangsat i byen og skabe en fælles fortælling om den videre rejse mod en smukkere, grønnere og mere bæredygtig by. Festivalen skal involvere store dele af byen og skabe et fælles fundament for vidensdeling, inspiration og gode hverdagsløsninger. Forligspartierne forestiller sig, at eventet kan blive en tilbagevendende begivenhed, der frem mod 2030 kan skabe inspiration for odenseanerne.

Klimaledelse

Aftalen om grøn mobilitetsplan hænger sammen med to processer. Det drejer sig om henholdsvis budgetprocessen og den årligt tilbagevendende proces for klimahandleplanen. Budgetprocessen tilvejebringer finansiering til de kommende års klimaa aktiviteter. I relation hertil gennemføres den årligt tilbagevendende proces med klimahandleplanen, hvor forligspartierne følger op på kommunens klimaregnskab (typisk i maj eller juni) og forberede oplæg til efterårets budgetforhandlinger. Forligspartierne forholder sig i den forbindelse til, om der skal ske justeringer i de forventede CO₂-reduktioner imellem de fire reduktionsstier. I den forbindelse har Klima- og Miljøudvalget en forberedende rolle.

Et forligsparti kan altid indkalde forligskredsen til drøftelse af emner, der ligger inden for forliget.

Klima- og Miljøudvalget det overordnede ansvar for implementering af den grønne mobilitetsplan med udgangspunkt i de overordnede principper og den retning, der er givet i nærværende forlig. Oversigten kan ses i Bilag 2. Implementering og udvikling af planen skal ske i tæt samarbejde med øvrige forvaltninger og i særdeleshed By- og Kulturforvaltningen. Det skal desuden sikres, at der sker en løbende og tæt involvering af relevante aktører, herunder at erfaringer fra åbningstræk mv. løbende inddrages.

Næste skridt: teknisk handleplan

Med denne aftale bestiller forligspartierne en teknisk handleplan for den grønne mobilitet i Odense. Herudover igangsættes konkrete åbningstræk, der skal give input til den videre tilrettelæggelse. Handleplanen skal udmønte ovenstående aftaler og principper i en konkret og teknisk gennearbejdet og helhedsorienteret handleplan, som sikrer at trafikplanlægningen i Odense udvikles på baggrund af et nyt mobilitetshierarki, hvor gang, cykel og kollektiv transport prioriteres over biltrafikken i trafikafviklingen. Den tekniske handleplan skal vedtages senest i 2027, og sikre udviklingen og implementeringen af en Odense-model for mobilitetsplanlægning senest i 2030, der sikrer at CO₂ udledningen fra trafikken er reduceret med 46% senest i 2030 samtidig med, at 25% flere bor og færdes indenfor ring 1. ~~inkl. en samlet trafikmodel for Odense.~~ Den tekniske handleplan skal være den konkrete udmøntning af denne aftale og konkretisere de både fysiske og adfærdsmæssige forandringer, der skal sikre implementeringen af denne aftale.

Forligspartierne er derfor enige om, at der inden udgangen af ~~2027~~ 2024 skal foreligge en teknisk handleplan for den grønne mobilitet i Odense. Åbningstræk iværksættes hurtigst muligt under inddragelse af borgere, virksomheder og relevante myndigheder.

Den nye grønne mobilitetsplan erstatter eksisterende planer i kommunen for trafik og mobilitet, så det sikres, at trafikplanlægningen fremadrettet sker i overensstemmelse hermed.

6. ØKONOMI OG FINANSIERING

Forligspartierne er enige om, at igangsættelse og fremdrift er afgørende for implementeringen af planen.

De i forliget nævnte handlinger til implementering i 2023 på ca. 15 mio. kr. finansieres af eksisterende bevillinger i Klima- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget.

Til de i forliget nævnte handlinger til implementering i 2024 har forligspartierne forpligtet forligspartierne sig til, i forbindelse med Budget 2024, tilvejebragt at tilvejebringe et beløb på minimum 50 mio. kr.

Forligspartierne anerkender, at der skal ske et markant løft af den kollektive trafik til at indfri ambitionerne i den grønne mobilitetsplan. Forligspartierne har den fælles ambition, at der i budgetforligene frem mod 2030 tilvejebringes den fornødne finansiering – inden for de driftsmæssige muligheder.

Klima- og Miljøforvaltningen og By- og Kulturforvaltningen pålægges at sikre dedikerede ressourcer til at sikre en effektiv proces og kommunikation omkring planen. Forvaltningerne pålægges at udpege ressourcer hertil inden for de eksisterende bevillinger for at sikre fremdrift.

Forligspartierne er enige om, at de partier der tilvejebringer finansiering, bærer forliget videre.

Forliget om grøn mobilitetsplan er indgået den 22. november 2023 mellem:

Borgmester Peter Rahbæk Juel

For Radikale Venstre

For Socialdemokratiet

For Enhedslisten – De Rød-Grønne

For Socialistisk Folkeparti

Andreas Møller (Løsgænger)

For Moderaterne