

Odenses vej mod klimaneutralitet går igennem mobiliteten

Odense Byråd har besluttet, at Odense skal være klimaneutral i 2030, og at transportområdet skal bidrage med markante CO₂-reduktioner. Det skal en grøn mobilitetsplan nu gøre til virkelighed. I planen ligger også en målsætning om samtidig at skabe en sammenhængende by med endnu mere liv og aktivitet i bymidten.



Af chefkonsulent **Janus Schultz Pedersen** og stabschef **Dea Seeberg**, Klima- og Miljøforvaltningen, Odense Kommune

I sommeren 2020 indgik alle partier i Odense Byråd en aftale om, at Odense skal være klimaneutral senest i 2030. Siden har kommunen arbejdet målrettet på de strategiske planer for, hvordan ambitionen kan blive til virkelighed, det inkluderer blandt andet en politisk definition af, hvor store CO₂-reduktioner der skal ske fra hvilke områder.

Energiområdet er i dag den største udleder og skal frem mod 2030 også bidrage med den største reduktion gennem blandt andet CO₂-fangst og -lagring. Transportområdet er den næststørste udleder, men frem mod 2030 peger kommunens prognoser på, at transporten bliver den største udleder af CO₂. Derfor ser politikerne i Odense heller ingen vej udenom, at transportområdet også skal levere væsentlige reduktioner for at nå målet om klimaneutralitet. Med vedtagelsen af en klimahandleplan har Odense Byråd besluttet, at den forventede CO₂-udledning fra transportområdet i 2030 skal reduceres med 46 procent. Dette skal en ny grøn mobilitetsplan for byen sikre.



Et omvendt mobilitetshierarki

Den grønne mobilitetsplan blev vedtaget af et flertal af byrådets partier i november 2023 og sætter den overordnede retning for ambitionerne, grebene og rammerne for udviklingen af mobilitetsområdet i Odense. Udgangspunktet er, at mobilitetshierarkiet skal vendes på hovedet, så bæredygtige transportformer – som cykel, gang og kollektiv transport – prioriteres over bilernes fremkommelighed. På den måde bygger den grønne mobilitetsplan videre på de seneste 10 års udvikling i Odense. En udvikling, der startede med lukningen af den firsprogede vej, Thomas B. Thriges Gade, gennem bymidten, der nu er erstattet af smukke byrum og nye kvarterer med en letbane og supercykelsti gennem hele området.

Byudvikling og mobilitet er to sider af samme sag

For politikerne i Odense hænger byudviklingen og mobilitetsplanlægning uløseligt sammen. Derfor har den grønne mobilitetsplan to overordnede og ligestillede målsætninger. På den ene side



klimamålsætningen om at skabe en mere grøn og bæredygtig mobilitet i hele kommunen, hvor odenseanernes transportvalg fremmer den grønne omstilling og en mere bæredygtig udvikling af byen. Og herigennem reducerer udledningerne fra transportområdet med 46 procent i forhold til den forventede udledning i 2030. Det svarer til cirka 100.000 ton CO₂ hvert år senest fra 2030.

På den anden side et mål om at skabe en sammenhængende by, hvor borgernes hverdag i hele kommunen hænger sammen, hvor byens liv udvikles, hvor det er attraktivt at drive forretning, og hvor der stadig er adgang til byen og bymidten i bil. Konkret gennem et mål om at 25 procent flere mennesker i 2030 bor og færdes i bymidten af Odense i forhold til i dag.

Fokusområder, åbningstræk og eksperimenter

Odense Kommunes grønne mobilitetsplan er bygget op omkring seks overordnede fokusområder. Under hvert fokusområde er der desuden defineret over

60 åbningstræk og eksperimenter, der mere konkret beskriver, hvad der skal sættes i gang de kommende år. Åbningstræk er initiativer, der skal igangsættes hurtigst muligt med henblik på at opnå erfaringer med, hvordan værktøjet virker i praksis, mens eksperimenter er en tidsbegrænset test af et værktøj i mindre skala med henblik på at vurdere, om man skal gøre brug af værktøjet efterfølgende.

Fokusområderne i planen er lavere hastigheder, bedre kollektiv trafik, non road, klimavenlige byområder, elektrificering, parkering, samkørsel og delebiler. For hvert fokusområde er der opstillet et forventet reduktionsmål opgjort i ton CO₂ årligt i 2030.

Lavere hastighed og klimavenlige byområder

Lavere hastigheder på vejnettet skal gøre det mere trygt og attraktivt at cykle i Odense. Hastigheden på hele vejnettet inden for Ring 2 skal for eksempel sænkes til 30 km/t, mens udvalgte støjplagede indfaldsveje og trafikveje skal have en hastighedsgrænse på 40 km/t.

Slotsgade løber parallelt med Odenses ene gågade og er nu blevet til en cykelgade, hvor bilerne stadig må køre i begge retninger, men de skal sænke farten og give plads til cyklister. En række kantstøpsparkeringspladser er væk og har blandt andet frigivet plads til en cykellegebane til byens yngste.

FOTO: ODENSE KOMMUNE



Desuden vil Odense Kommune arbejde for, at hastigheden på motorvejsstrækninger gennem kommunen kommer ned på 90 km/t.

Et helt centralt greb i den grønne mobilitetsplans dobbelte målsætning er, at der skal arbejdes mere bredt med at skabe klimavenlige byområder på tværs af hele kommunen. Både inde ved bymidten, men også i kommunens forstæder. Det er greb som ensretning af veje, mindre parkering på gaden og bedre forhold for fodgængere og cyklister med blandt andet cykelgader. Det skal begrænse den gennemkørende trafik og gøre det mere attraktivt at gå og cykle både på tværs af kommunen, men også lokalt, hvor der for eksempel er lavet cykel- og fodgængerzoner ved skoler.

Som et af de første åbningstræk er en del af Jernbanegade, en af de mest centrale gader i bymidten, blevet omdannet til gågade med træer, blomsterkasser, opholdsmøbler og kulturaktiviteter, hvor cykling stadig er tilladt. Den øvrige del af Jernbanegade og

den nærliggende Slotsgade skal være cykelgade, hvor kantstensparkeringspladser omdannes og frigiver plads til mere byliv med bænke, mere grønt, cykellegebane, cykelparkering og udeservering.

Fordele for elbiler

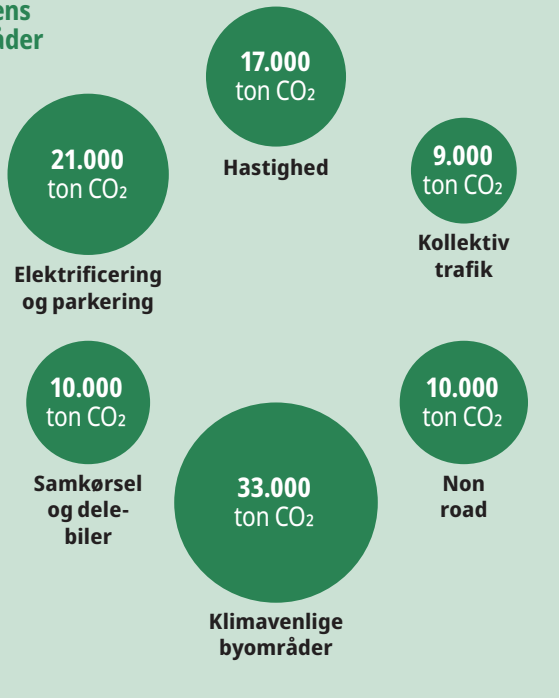
Den grønne omstilling af privatbilismen fra fossile biler til elbiler er også et fokusområde i Odenses grønne mobilitetsplan. Odenses mål er, at mindst 40 procent af bilerne i kommunen skal være elbiler i 2030. Udviklingen i Odense i andelen af elbiler ligger lidt under landsgennemsnittet og udviklingen i Aarhus og København, og der er derfor stærkt behov for, at Odense Kommune aktivt understøtter udviklingen for at nå målet.

Første skridt består i, at Odense Kommune vil udvikle en grøn parkeringsstrategi inklusiv en strategi for ladeinfrastruktur. Den grønne parkeringsstrategi skal understøtte elektrificeringen af bilparken i hele kommunen ved både at reducere antallet af p-pladser på terræn, definere principper



Mobilitetsplanens seks fokusområder

Den grønne mobilitetsplan i Odense indeholder seks fokusområder med en årlig forventet CO₂-reduktion for hvert område:



En bid af Jernbanegade – en af Odenses centrale gader, der forbinder banegården med gågaderne – er som del af den grønne mobilitetsplan omdannet til gågade med cykling tilladt. Der er også blevet plads til gadekunst, opholdsmøbler, udeservering og meget mere grønt.

FOTO: ODENSE KOMMUNE

for p-henvisning samt takster på betalingspladser og for beboer- og erhvervslicenser. Konkret skal p-afgiften på de kommunale parkeringspladser i bymidten fordobles for fossile biler frem mod 2030. Herudover skal der sikres en forlomme for nulemissionskøretøjer på udvalgte p-pladser. Der skal ligeledes arbejdes med gode parkeringspladser til delebiler og et stort samkørselsprojekt.

Kollektiv trafik som et reelt alternativ

Hvis flere skal udskifte bilen med bussen eller letbanen, skal den kollektive trafik være et reelt alternativ til bilen. Det er udgangspunktet for indsatserne omkring kollektiv trafik i Odense, politikerne ønsker at fokusere midlerne i den kollektive trafik der, hvor der er størst passagergrundlag.

Her skal den kollektive trafik være baseret på høj frekvens, mere direkte kørsel og bedre fremkommelighed gennem busbaner og fremrykkede stoppesteder. Ligeledes vil Odense Kommune understøtte brugen af vores park and ride-anlæg med øget

markedsføring og tydelig skiltning samt generelt understøtte den kollektive trafik med smartere billetløsninger, når man kombinerer flere transportmidler som fx bil og letbane eller bus og en delecyckel.

Inddragelse, midlertidighed og den årlige proces

Den grønne mobilitetsplan er en enorm opgave, som Odense Kommune ikke kan løfte selv. Det er derfor vigtigt, at borgere, erhvervsliv og civilsamfundet bliver en del af den store forandring. Det sikres med en bred inddragelse på tværs af de forskellige tiltag, tydelig kommunikation samt at der arbejdes med midlertidige projekter løbende, så kommunen sammen med borgerne kan afprøve, teste og debattere mulige løsninger, før de bliver permanente. Som led i Odense Kommunes samlede klimaindsats udarbejder forvaltningen årligt kommunens klimaregnskab og en opdateret prognose for udledningen i 2030. Herigennem kan politikere, borgere og andre interessenter følge effekten af den grønne mobilitetsplan og Odenses vej mod klimaneutralitet.