Handlingsplan for mobilitet og byrum

2017-2024

ODENSE KOMMUNE

ODENSE KOMMUNE

KOLOFON

Odense Kommune
By- og Kulturforvaltningen
Odense Slot, Nørregade 36
Postboks 730
5100 Odense C
Telefon: +45 78 73 40 53
E-mail: byudvikling.bkf@odense.dk

Vedtaget af Odense Byråd 21. juni 2017.

Indhold

4. En samlet handlingsplan for mobilitet og byrum

8. Principperne bag

29. 1. Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel

30. #1 Smart deling af biler
31. #2 Samkørsel i delebiler
32. #3 Parkering i bymidten
34. #4 Aktive småbørnsfamilier
35. #5 Skolebørn på 2 hjul
36. #6 Unge i trafikken
37. #7 Mobilitet på arbejdspladser og uddannelsessteder
38. #8 Mobilitetsinformation til borgere
39. #9 Mobilitetsplanlægning i byudviklingsområder
40. #10 Trafiksikkerhed, når letbanen er i drift
41. #11 Mobilitet for alle
42. #12 Videreudvikling af Odense Rundt
43. #13 Lokale hastighedsbegrænsninger
44. #14 Mobilitet for ansatte i Odense Kommune
45. #15 Trafiksikkerhedskampagner målrettet bilister

47. 2. Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur

48. #16 Trafikale knudepunkter
49. #17 Mere byliv i Grønnegade
50. #18 Smart City lab
51. #19 Bedre busstoppesteder
52. #20 Mere liv i Kongensgade Nord
53. #21 Varelevering i Odense Bymidte
54. #22 Bedre byliv på Gråbrødre Plads året rundt
55. #23 Bedre forhold for fodgængere i signaler
56. #24 Små selvkørende busser
57. #25 Flere på mountainbike

59. 3. Forbedring af den eksisterende infrastruktur

60. #26 Ingen farlige skoleveje
61. #27 Flere Supercykelstier
62. #28 Bedre busfremkommelighed
63. #29 Færre cyklistulykker
64. #30 Flere opholdsmuligheder
65. #31 Bedre signalregulering
66. #32 Bedre sammenhæng mellem by og indre havn
67. #33 Reduktion af gennemkørende biltrafik inden for Ring 2
68. #34 Flere sikre krydsningssteder for fodgængere
69. #35 Hastighedszoner i boligområder
70. #36 Færre uheldsbelastede steder
71. #37 Ny busterminal og stationsplads nord for OBC
72. #38 By for alle
73. #39 Fortove for fodgængere
74. #40 Byrum på havnen
76. #41 Aktive byrum
77. #42 Fortov og udsigtsplatforme ved Havhesten
78. #43 Gågade i Overgade

81. 4. Nyanlæg

82. #44 Nye cykelstier
84. #45 Grøn forbindelse mellem Albani Torv og Odense Å
85. #46 Kapacitetsforbedringer på Kertemindevej
86. #47 Renovering af Vestergade Vest og Mageløs
87. #48 Skaterpark i den grønne kile
88. #49 Benedikts Plads
89. #50 Renovering af gågadenettet

90. Investeringsplan

92. Bag om strategien

FAF
Vitfoss

FORORD

Hvordan kommer vi fra A til B i Odense i 2024? Kører vi for eksempel i selvkørende biler? Kan vi tegne abonnement på transport, så vi kan bestille en selvkørende bil med vores smartphone og betale for vedligehold og rengøring over abonnementet? Eller er delekoncepter som samkørsel og delebiler den måde, vi har bil på i fremtiden?

Det er rigtig gode spørgsmål, som vi ikke kender svaret på, hvorfor det er vigtigt at betragte nærværende plan som dynamisk med mulighed for årlig revision. Sikkert er det dog, at fremtidsscenarier som disse ikke er så fjerne. Det stiller helt nye krav til vores fremtidige mobilitetsplanlægning og til, hvordan vi udnytter vores veje og byrum.

Vi skal kigge fremad og gribe de muligheder, som fremtiden byder på. Derfor skal Odense være et laboratorium for smarte mobilitetsløsninger. Som kommune skal vi være en åben og en aktiv medspiller i at teste smarte mobilitetsløsninger sammen med borgere, forskere og investorer.

Vi skal finde nye måder at udnytte den eksisterende infrastruktur smartere på og undersøge, hvordan den også kan understøtte det sunde og bæredygtige transportvalg. Vi skal sikre, at Odense er et tilgængelig og levende sted, hvor vi kan leve det gode og sunde liv.

Derfor skal vi fortsat investere i byrum og opholdsmuligheder i både bymidten og i Odenses mange lokale bydele. Samtidig skal vi investere i infrastruktur for bæredygtig mobilitet, så det bliver mere attraktivt at tage ture til fods, på cykel og med kollektiv transport.

Odense er en fantastisk by – fyldt med engagerede mennesker, kulturelle og sportslige oplevelser, samt smuk natur. Det er bare med at komme ud i byen og blive en del af det hele.

Det er dog ingen hemmelighed, at det i skrivende stund kan være lidt udfordrende at komme omkring. Vi udvikler Odense, så den bliver større og mere spændende at bo i, men det går desværre ud over trafikken, mens vi bygger om.

Det skal vi ikke ignorere. Vi skal hele tiden sikre, at alle kan komme godt frem, uanset om det foregår på to eller fire hjul – eller på gåben.

Derfor er der de kommende år fokus på fremkommelighed og smart udnyttelse af de eksisterende veje både for fodgængere, cyklister, buspassagerer og bilister.

Med denne Handlingsplan for mobilitet og byrum vedtager Odense Byråd en samlet plan for udviklingen af fremtidens mobilitet og byrum, som skal være med til at understøtte den vækst og fremgang, som vi ser i Odense.

Jane Jegind
By- og Kulturrådmand

Foto af Mette Kildebæk

EN SAMLET HANDLINGSPLAN FOR MOBILITET OG BYRUM

Indtil nu har Odense Kommunes mobilitetsplanlægning været knyttet an til flere planer: en strategi for kollektiv trafik, en strategi for trafiksikkerhed, en cykelhandlingsplan med flere. Med Handlingsplan for mobilitet og byrum samles de nuværende planer og strategier i én samlet handlingsplan, som omhandler mobilitet i bred forstand med fokus på sikre og smarte mobilitetsløsninger og byrum. Hermed sikres et samlet overblik, samt at mobilitetsplanlægningen tænkes på tværs af transportformer med fokus på bæredygtighed og det gode liv.

Handlingsplanen for mobilitet og byrum erstatter dermed følgende planer:

Trafik og Mobilitetsplan 2008-2020

Cykelhandlingsplan 2015-18

Stiprioriteringen

Strategi for Kollektiv Trafik 2014-2020

Strategi for trafiksikkerhed 2015-2020

Parkeringsstrategi 2013-2020

ØKONOMI

Handlingsplan for mobilitet og byrum indeholder et bruttokatalog over projekter, som vil bidrage til at nå målene indenfor mobilitet og byrum. Det er ikke en handlingsplan med øremærkede midler til de enkelte projekter, men et bruttokatalog over projekter, som vil danne grundlag for den årlige prioritering i By- og Kulturudvalget af anlægsrammen samt de årlige budgetforhandlinger.

DYNAMISK HANDLINGSPLAN

Handlingsplan for mobilitet og byrum er gældende frem til 2024, men er en dynamisk plan, der sikrer, at Odense Kommune er åben overfor nye løsninger og nye behov. Derfor er det By- og Kulturudvalget, der årligt beslutter, hvilke af handlingsplanens projekter, som skal prioriteres og implementeres.

Da handlingsplan er dynamisk kan der være nye projekter, som med tiden skrives ind i handlingsplanen eller eksisterende, som udgår.

Mobilitet og byrum er nøglen til en levende by

Mobilitet og byrum handler ikke kun om svingbaner, legepladser og vejtræer. Det handler om mennesker, fællesskaber og rum til at leve i. Kort sagt - det handler om at skabe de bedste rammer for det gode liv i byen.

Odense er på vej til at blive en åben og moderne dansk storby med en livlig bykerne, grønne åndehuller og aktive lokalmiljøer. En by, hvor studerende bliver til familier med lyst til at slå rod, og hvor eventyrlige oplevelser og internationale festivaler begejstrer byens borgere og tiltrækker flere gæster. En mangfoldig storby, som giver lyst til at gå på opdagelse, og hvor det vrimler med liv. Vi skal kunne lege, fordybe os og mødes med andre. Vi skal kunne komme omkring, og vi skal have en dagligdag til at fungere. Fremkommelighed er vigtigt både for den enkelte borger og for at sikre vækst for Odenses erhvervsliv. Det stiller krav til vores mobilitets- og byrumsplanlægning, som skal favne både vores liv i dag, men også i fremtiden.

I 1960'erne, med industriens fremtog, brød Thomas B. Thriges Gade gennem byens gamle middelalderlige bykerne for at gøre plads til en bedre trafikafvikling på grund af det stigende antal biler. I dag er bilerne igen forsvundet fra gaden, og en ny bydel skyder op med det historiske Odense på alle sider. Vi har i de senere år udbygget vejnettet med flere kryds, og veje er blevet bygget ud, samt Odins Bro over kanalen, som har fuldendt ringvejen uden om bymidten.

Planlægningen af fremtidens mobilitet og byrum handler derfor om, hvordan vi kan udnytte denne infrastruktur bedst muligt og gøre det attraktivt at vælge bæredygtige transportformer.

Dette valg er også en vigtig faktor i vores sundhed – både mentalt og fysisk. Vi bliver generelt sundere ved at bevæge os som en fast del af vores dagligdag, ligesom vores mentale sundhed får et boost, når vi hopper på cyklen eller tager en rask gåtur. Ved at skabe byrum, der er indbydende at bevæge sig i, gør vi det mere attraktivt at vælge den aktive transportform på den daglige tur gennem byen.

Mobilitets- og byrumsplanlægningen skal dog ikke kun sikre måden, som vi transporterer os rundt på. Den skal også opfordre os alle til at bruge byens rum. Vi skal gå på opdagelse, være fysisk aktive og være sammen med andre mennesker – uanset alder. Vores gader, stier og parker skal indbyde til bevægelse, leg og afslapning, de skal styrke fællesskaber og give lyst til at udfordre, udvikle og opdage byen på ny.

Den store byudvikling, der i disse år foregår i Odense, er i høj grad baseret på god mobilitet og byrum. Rygraden i den moderne storby og det gode liv i byen er dens borgere. Byen skal give lyst til, at vi kommer ud i byen, vi mødes, slapper af, fester og udvikler os sammen og i takt med vores by. 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. Dette skal mobilitets- og byrumsplanlægningen understøtte.

Men planlægningen af en bys mobilitet og byrum er også en kompleks ting. Der skal tages hensyn til den eksisterende infrastruktur, parkering og byrum, tænkes i trafiksikkerhed, fremkommelighed og borgernes sundhed, og hvordan borgerne selv ønsker at bruge byen. Vi skal også skue ind i fremtiden og være klar til at gøre brug af nye teknologier.

Fremtidens teknologi vil uden tvivl påvirke måden vi transporterer os, og måden vi bruger byens rum på. Hvordan ved vi endnu ikke, men vi ved, at Odense vil være Danmarks førende laboratorium for smarte mobilitetsløsninger. Det skal vi også kunne rumme i vores planlægning og i vores handlinger.

Men når vi får alle disse elementer i spil, så skaber vi de bedste rammer for det gode byliv, og Odenses transformation fra at være en stor by til storby.

Letbanens etape 2

Første etape af Odense letbane står klar til at medtage passagerer i 2020. Letbanen går fra Tarup gennem Odense midtby til Nyt OUH, Campus Odense og endelig til Hjallese Station.

Odense Byråd har besluttet at spare op til etape 2, som skal forbinde Seden med Odense Zoo, men der er ikke truffet politisk beslutning om etablering af etape 2. En eventuel udvidelse vil tilføre omkring 7,8 kilometer spor til byens fremtidige letbanenet. Foreløbige beregninger viser, at anden etape vil koste omkring 1,65 milliarder kr. Det er uafklaret om staten vil medfinansiere.

Den nordlige del af letbanens etape 2 skal desuden betjene det store boligområde Vollsmose med 10.000 indbyggere. Her er det ambitionen, at letbanen sammen med ny byudvikling skal skabe positiv forandring og bringe det trafikalt indelukkede beboelseskvarter tættere på Odense centrum. Anden etape af letbanen vil tidligst stå klar efter 2024, og indgår derfor ikke som tiltag i denne plan.

Principperne bag

Handlingsplan for mobilitet og byrum bygger på følgende principper:

- Fremtidens mobilitet er mere bæredygtig
- Fra A til B – Vi skal bryde vores vaner
- Fremkommelighed
- Firetrinsprincippet
- Laboratorium for smart mobilitet
- Det gode liv og sundhed
- Byliv og byrum
- Trafiksikkerhed
- Samskabelse

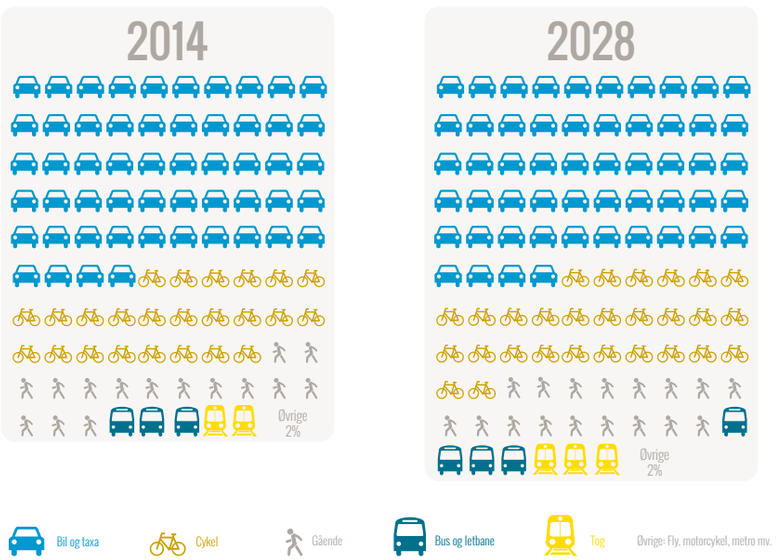
Fremtidens mobilitet er mere bæredygtig

Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024 er den plan, som beskriver de projekter, som Odense Kommune vil igangsætte for at sikre, at målet i planstrategien, om en tilgængelig storby med bæredygtig mobilitet, samt Kommuneplanens mobilitetsmål, opnås.

Den strategiske målsætning i Odense Kommunes planstrategi er:

"vi udvikler en bæredygtig, smart og sundhedsfremmende mobilitet, der understøtter byfortætningen, binder Odense sammen på tværs af forstæder, bykvarterer og bymidte, skaber nye rum for byliv og livskvalitet og får dagligdagen til at hænge sammen for odenseanerne".

Planstrategiens strategiske målsætning er i Kommuneplan 2016-2028 udmøntet i konkrete målsætninger, som er:



- Trafikstrukturens eksisterende kapacitet skal optimeres, så trafikanterne kan færdes ad et sammenhængende og ukompliceret trafiksystem med en god fremkommelighed.
- Smarte trafikløsninger og nye teknologier skal understøtte en optimering af den eksisterende kapacitet og det bæredygtige valg af transportform.
- For at sikre fremkommeligheden skal de negative trafikale konsekvenser af byens omdannelsesproces med massive anlægsarbejder i første del af planperioden begrænses mest muligt.
- Bæredygtige transportformer skal prioriteres højt, for eksempel med flere Supercykelstier.
- Samspillet mellem transportformer skal understøttes med nye omstigningspunkter.
- En ændret transportadfærd skal understøttes, så flere i fremtiden vil vælge at cykle, gå og benytte kollektiv transport.
- Biltrafikken fastholdes uændret på 2014-niveau. Det betyder, at væksten i trafik på grund af flere indbyggere skal håndteres ved vækst i gang, cykel og kollektiv trafik. Dermed vil bilernes andel af det samlede turantal falde frem til 2028.
- CO_2-udledning, trafikstøj- og luftforurening fra trafik skal reduceres.

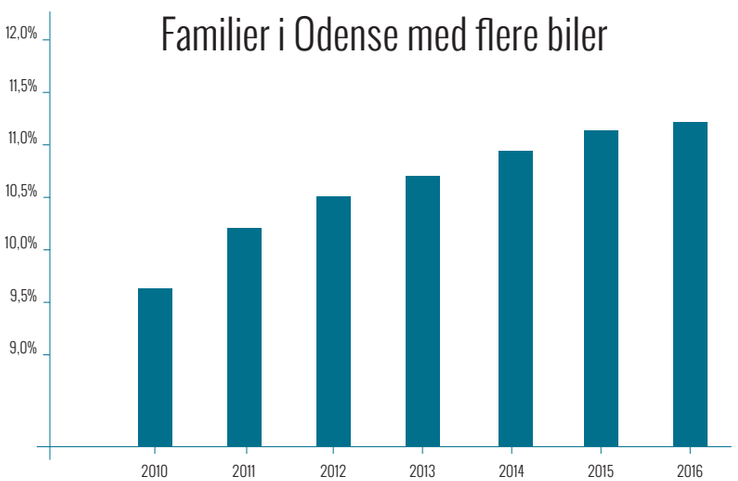
Hvis vi ikke gør noget

Det er svært at forudsige, hvad der vil ske i de kommende år, hvis man ikke arbejder aktivt med at ændre transportvaner.

Der er en række nationale og internationale tendenser, så som bilejerskab, brændstofpriser, kørselsfradrag, beskatning og arbejdsformer, der har stor betydning for både trafik og mobilitet i Odense. Udviklingen de seneste år viser, at der er sket en stigning i andelen af familier med bil.

De generelle tendenser er lagt ind i kommunens trafikmodel for de overordnede veje. Her viser beregningerne, at der i fremtiden vil blive kørt omkring 37 % mere i bil i 2024 i forhold til i 2014. Hastighederne vil gå ned som følge af trængsel på de store veje, hvilket også vil påvirke cykeltrafikken og den kollektive trafik.

Kommuneplanens mål om fastholdelse af antallet af bilture i 2028 på 2014-niveau er derfor ambitiøst. Der er behov for en målrettet indsats, så vi sikrer at væksten i antallet af ture sker med mere bæredygtige transportformer. Derfor er der et behov for denne handlingsplan, som skal skabe et andet trafikmønster og nye transportvaner.



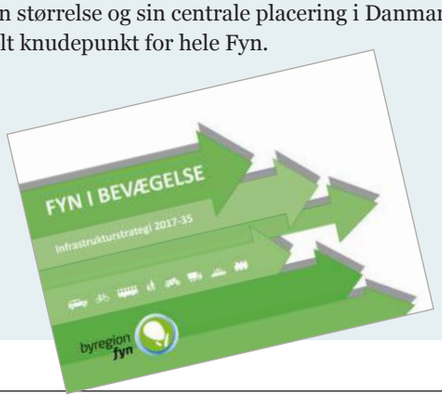
Fyn i Bevægelse - fælles fynsk infrastrukturstrategi

De fynske kommuner har i regi af Byregion Fyn udarbejdet en fælles infrastrukturstrategi 2017-35, som har til formål at sikre en fælles fynsk stemme indenfor mobilitetsområdet.

I infrastrukturstrategien er udpeget fire overordnede og fælles fynske prioriteter:

- Tredje spor på E20 over hele Fyn
- Timemodellen
- Tredje og parallel forbindelse over Lillebælt
- Letbanen i Odense

Odense er med sin størrelse og sin centrale placering i Danmark vigtig som trafikalt knudepunkt for hele Fyn.



I Infrastrukturstrategien er udpeget en række særlige indsatser, som Odense på denne baggrund vil prioritere:

- Timemodellen (OBC fungerer som Fyns hovedbanegård)
- Fremkommelighed for fynboere til bymidten
- Tilgængelighed til Nyt OUH og SDU
- Odense Letbane for alle på Fyn
- Udvikle hovedterminalen Odense Banegård Center og opbygge udviklingsterminaler
- Udvikle byregionale korridorer
- Supercykelruter
- Understøtte kombinationsrejser

Processen omkring udarbejdelsen af den fælles fynske infrastrukturstrategi og Odense Kommunes Handlingsplan for mobilitet og byrum har kørt sideløbende. Infrastrukturstrategiens prioriteringer og indsatser er derfor indtænkt i Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-24 som f.eks. #16 om trafikale knudepunkter, #27 om flere supercykelstier og tiltag om bedre fremkommelighed.

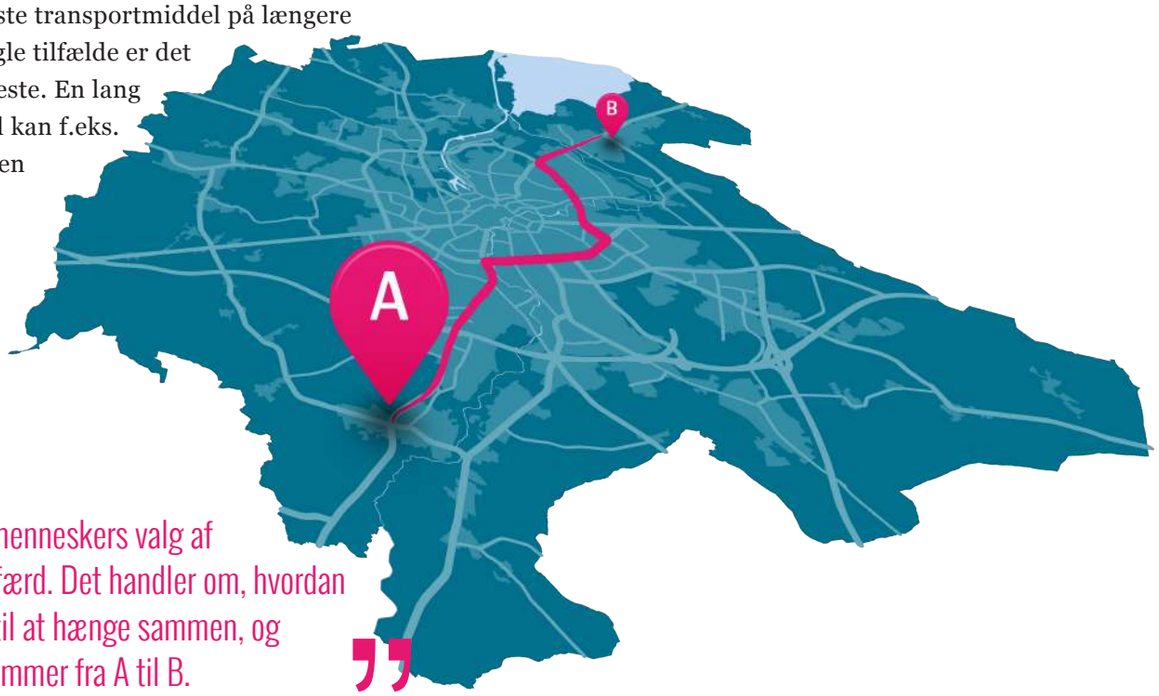
Fra A til B – vi skal bryde vores vaner

Mobilitet handler om at vælge den smarte løsning uafhængigt af tid, sted og formål. Flere borgere skal i stigende grad benytte mere bæredygtige transportformer. Én transportform er ikke svaret på dette, men derimod kombinationen af flere transportformer både på den enkelte rejse og samlet set.

Vi skal tænke mobilitet på tværs. Det handler som at synliggøre og promovere paletten af alternativer inden for valg af transportmidler og transportservices, så flere er bevidste om, hvad der er den smarteste måde at komme fra A til B. Flere skal være mere bevidste om deres transportvaner, og de skal være mere åbne for at ændre disse til smartere og sundere valg.

En bilejer har tendens til per automatik at tage bilen uanset tid og formål. Men i en storby som Odense er cyklen ofte hurtigst på de korte ture, og måske kan den korte biltur erstattes med en rask gåtur eller cykeltur. Så er dagens friske luft og motion klaret. Bilen er ofte det hurtigste transportmiddel på længere ture. Men i nogle tilfælde er det ikke det smarteste. En lang pendlertur i bil kan f.eks. udskiftes med en togtur, hvor arbejdsdagen starter med dagens mails, mens turene til og fra stationen kan klares på cykel. Den enkelte får dermed frisk luft og motion.

Netop kombination af forskellige transportmidler på samme tur er et af fokusområderne de kommende år. Odense Kommune har med Kommuneplan 2016 - 28 skitseret 15 trafikale knudepunkter, hvor omstigning fra bil til letbane, bus eller cykel til slutdestinationen muliggøres. Men etablering af de trafikale knudepunkter og pendlerparkeringspladser med attraktive faciliteter motiverer ikke i sig selv indpendlere til at benytte dem. Her er fokus på ændring af vaner nødvendigt, og der skal derfor arbejdes med information, kommunikation og nudging for at nå målsætningerne.



> Mobilitet handler om menneskers valg af transportmiddel og adfærd. Det handler om, hvordan vi får vores dagligdag til at hænge sammen, og hvordan vi smartest kommer fra A til B.

Fremkommelighed

Odense oplever mindre fremkommelighed for både cyklister, buspassagerer og bilister i myldretiden. Disse udfordringer kan løses ved at udnytte den eksisterende kapacitet smartere og sætte fokus på trafikantadfærd og det smarte transportvalg.

I Odense Kommune er der 1155 km vej og 550 km cykelstier.

Fremkommelighed for bilister

GPS firmaet TomTom laver et trafikindex baseret på brugernes GPS data. Dette viser niveauet af trængsel i bl.a. København, Aarhus og Odense.

Tabellen til højre viser niveauet i disse byer:

BY	TRÆNGSELSNIVEAU	MORGEN MYLDRETID	EFTERMIDDAGS MYLDRETID
København	23%	47%	40%
Aarhus	23%	37%	39%
Odense	17%	26%	29%

Et trængselsniveau defineres i procent som, hvor meget længere tid det tager at køre på hele vejnettet i byen i forhold til fri kørsel, som er kørsel om natten. I Odense forlænges en køretur på ½ time i myldretiden om eftermiddagen med otte minutter. Trængselsniveauet er steget fra 10 % i 2008 til 17 % i 2016, hvilket hænger sammen med det stigende bilejerskab.

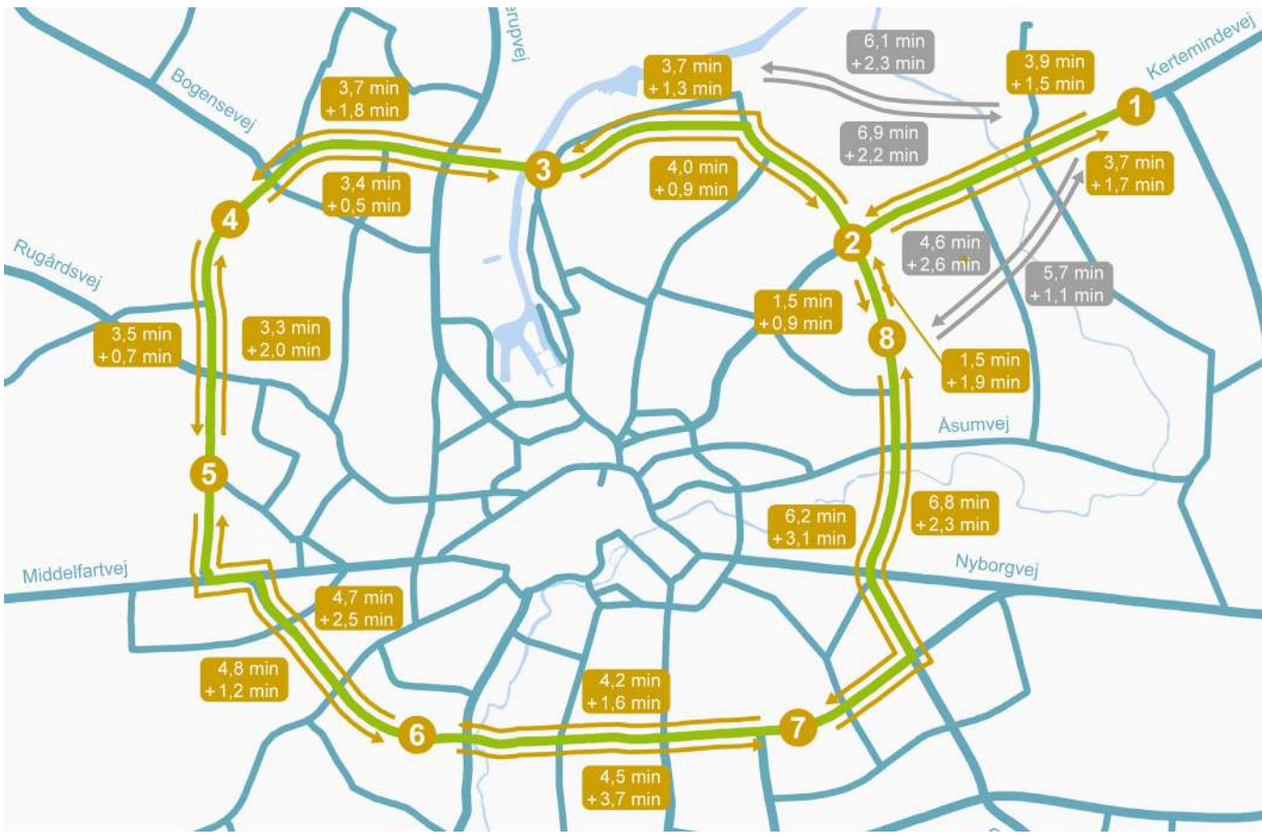
For hele 2016 har TomTom udpeget de kryds, der skaber størst forsinkelse i Odense. De mange større vejarbejder i forbindelse med Odense Letbane og omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade i 2016 har påvirket disse data.

På baggrund af arbejdet med handlingsplanen er der lavet målinger af bilers køretid på Ring 2 og på Kertemindevej indenfor Ring 3 for at få en endnu bedre kortlægning af fremkommeligheden. Ved at sammenligne køretiden i myldretiden med kørsel om natten, kan trængslen beskrives som den ekstra tid i minutter pr tur i dagtimerne. Der er blevet lavet registreringer på otte delstrækninger i morgen- og eftermiddagsmyldretiden på en hverdag i døgnet d. 8. – 9. februar 2017. Mængden af trafik på Ring 2 svinger med godt 5 % igennem året, hvor der er mest biltrafik om vinteren. Dermed vurderes tallene repræsentative for 2017.

Hvis man kører i myldretiden imellem tre tælleposter svarende til halvt rundt på Ring 2, vil man opleve forsinkelser på 3 – 9 minutter i myldretiden og primært i den sydlige del.

Nedenfor skitseres de registrerede rejsehastigheder om natten sammenlignet med ekstra rejsetid i myldretiderne. Rejsetiderne er gennemsnit. Inden for myldretiden er der yderligere rejsetid inden for 15-20 minutter, hvor rejsetiden opleves endnu længere.

Gennemsnitsrejsetider i myldretiden om morgenen (7.30 - 8.30) sammenlignet med rejsetid om natten (21-06)



Gennemsnitsrejsetider i myldretiden om eftermiddagen (15.30-16.30) sammenlignet med rejsetid om natten (21-06)

Vejkapaciteten reserveres til de bilister, som har mest brug for den.

Det handler fremadrettet primært om at udnytte den eksisterende vejkapacitet smartere og bedre.

En mere effektiv udnyttelse af vejkapaciteten vil skabe bedre fremkommelighed. 39% af alle ture i Odense under fem km køres i bil. Hvis bare en lidt større andel af trafikanter med korte ture i fremtiden vælger at gå, cykle eller tage bus eller letbane, vil det skabe bedre kapacitet for busserne og de bilister, som ikke har alternativer til bilen.

Taxaer er fortsat vigtige i fremtidens Odense. Taxaer er en form for delebiler, som er med til at sikre en mere effektiv udnyttelse af biler. Brugerne af taxa og delebiler begrænser antallet af bilture netop fordi, der betales pr. tur.

Fremkommelighed for cyklister

Generelt kan cyklister selv bestemme deres hastighed. Stierne har stort set alle steder en bredde, der gør det muligt at overhale andre cyklister, og på Supercykelstierne kan der nogle steder være plads til, at en cyklist kan overhale to andre cyklister.

Dermed er det primært lyskrydsene, som forsinker cyklisterne. Grønne bølger passer sjældent til cyklisternes hastighed, og derfor skal der tænkes i andre alternativer. For at tillade højresving for rødt kan der enten opsættes skilte, der tillader det, eller der kan bygges en cykelsti udenom signalet. Det samme kan gøres i T-kryds.

Den optimale krydsning for en cyklist er en stibro eller en stitunnel. Det er meget kostbart, og der er ikke altid plads nok i byrummet. Men når det lykkedes, vil det også gavne trafiksikkerheden og afviklingen af den øvrige trafik.

Signaler i Odense

I Odense er der 192 signalregulerede kryds. Enten er de rent tidsstyrede anlæg eller trafikstyret så de tilpasser sig trafikmængden (f.eks. giver længere grønt). 64 af de trafikstyrede trafiksignaler er samordnede i grønne bølger.

Hvis man laver grønne bølger, vil man ofte få mere spildtid. Derfor bliver flere signaler gradvist trafikstyrede, som er mere optimalt for den samlede trafikafvikling.

I Kommuneplan 2016-2028 er udlagt vejreservation til Ring 3 Vest. Analysearbejdet af dette projekt er igangværende.

Skift mellem transportformer

Odense Kommune vil arbejde med at øge fremkommeligheden for bilister. Det skal bl.a. gøres nemmere at skifte fra et transportmiddel til et andet. Ved at etablere flere trafikale knudepunkter skal det være nemmere for indpendlere og besøgende at parkere deres bil udenfor bymidten og skifte til en cykel eller kollektiv trafik på den sidste strækning til målet. Hvis flere borgere og indpendlere benytter disse muligheder, vil det bidrage til en større fremkommelighed for de resterende bilister.

Busfremkommelighed

Odense Kommunes tidligere erfaringer med busprioritering viser, at så længe busserne primært skal køre sammen med den øvrige trafik på to sporede veje, er der ikke særlige tidsmæssige gevinster. Egentlige busbaner og busgader er vanskelige at få plads til ret mange steder i Odense, men hvis de steder, hvor busserne holder i buslommer, ændres, vil der være potentielle tidsbesparelser for busserne.

Tilgængelighed

Fremkommelighed for fodgængere er langt hen ad vejen lig med tilgængelighed. Knækkede og løse klinker, parkerede biler og vareudstilling på fortorvet er nogle af de udfordringer, som fodgængere i Odense oplever på deres gåtur. Fremkommelighed for fodgængere handler også om flere fortove og flere sikre krydsningssteder, så fodgængere i alle aldre kan færdes til fods. Første skridt er, at der laves en kortlægning af, hvor der mangler fortove.

Information og kommunikationskanaler

Odense er i disse år en by under transformation. De mange ombygninger og ændringer i trafikken kræver meget af trafikanterne, som løbende skal finde nye ruter gennem byen. Fremkommelighed handler langt hen ad vejen om oplevelsen af fremkommelighed og følelsen af at være på vej frem for at holde stille. Som supplement til målingerne om fremkommelighed på vejnettet vil Odense Kommune løbende undersøge borgernes tilfredshed med fremkommeligheden gennem borgerpanelundersøgelser.

Information og kommunikation til trafikanterne, mens de er på vej, er et vigtigt element i at forbedre oplevelsen af fremkommelighed. Og det skal Odense blive bedre til. Derfor vil Odense Kommune fremadrettet, og frem til 2020, have fokus på direkte kommunikation til trafikanter omkring fremkommelighedssituationen. Til dette anvendes data omkring trafikantadfærd samt den nyeste viden omkring menneskelig adfærd til optimering af kommunikationsløsninger til borgerne, så flere borgere og indpendlere føler sig velinformerede om den trafikale situation. Bedre viden om trafikanternes adfærd skal også bruges til at ”nudge” trafikanterne til at ændre adfærd, så der skabes bedre fremkommelighed.

Firetrinsprincipperne

Handlingsplanens princip bygger på det svenske firetrinsprincip, som også Aarhus og Aalborg Kommune benytter i deres mobilitetsplanlægning. Firetrinsprincippet har først og fremmest fokus på at ændre transportadfærd og udnytte den eksisterende vejkapacitet mest optimalt. Det er kun som nødløsning, at der udvides, ombygges eller nyetableres infrastruktur.

Firetrinsprincippet er:

Handlingsplan for mobilitet og byrum vil først og fremmest sigte efter trin 1 og trin 2 og påvirke odenseanerne til at vælge den smarteste mobilitetsløsning for dem i den givne situation samt optimere udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur.

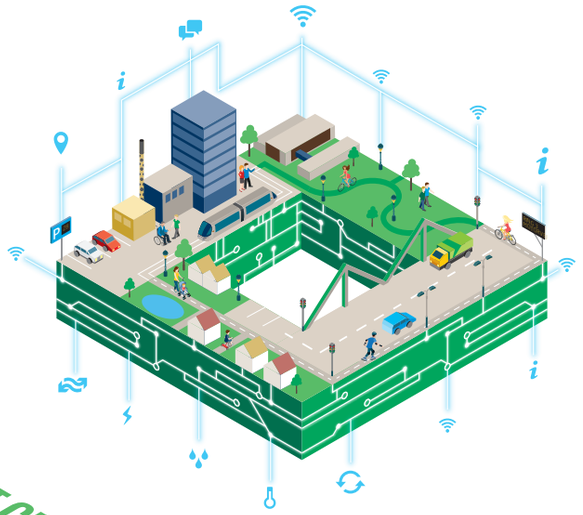
Trin 1 om påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel handler om at øge borgernes bevidsthed om mobilitetsløsninger, så odenseanerne og indpendlerne er i stand til at vælge den smarteste løsning for dem selv. Det kan være at køre i bil 15 minutter før eller efter, end hvad de plejer, at vælge en ny rute i bil for at undgå kø, eller det kan være, at det er smartere at kombinere bil og cykel ved at bruge et Park+Bike-anlæg.

Trin 2 fokuserer på en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur. Det kan være opsætning af skærme med nedtællingsmodul ved busstoppesteder, som viser, hvornår næste bus ankommer, eller det kan være fremrykkede busstoppesteder, som giver bedre busfremkommelighed.

Trin 3 omhandler forbedring af den eksisterende infrastruktur. Det kan være at opgradere eksisterende cykelstier til supercykelstier ved at udvide cykelstibredden eller skabe bedre fremkommelighed. Det kan være en ændring af et kryds, så der etableres signalregulering, så der skabes bedre fremkommelighed, eller trafiksikkerheden forbedres.

Trin 4 omhandler nye anlæg som f.eks. etablering af nye cykelstier eller nye byrum.

Laboratorium for smart mobilitet



Hvordan vil fremtidens teknologi påvirke odenseanernes transportvaner og byens rum? Bliver odenseanerne kørt i skole eller til læge i selvkørende biler i 2024? Og hvor mange parkeringspladser vil vi se i byen, når bilerne bliver selvkørende, og derfor selv kan køre videre?

Meget tyder på, at dette vil ske, men ingen ved hvornår. Men én ting er sikkert. Odense vil gerne være klar til at tage fremtidens mobilitetsløsninger i brug, og derfor vil Odense Kommune gerne være med helt forrest i udviklingen og testen af smarte mobilitetsløsninger. Handlingsplan for mobilitet og byrum skal dermed sikre, at vi har rammerne, der understøtter smart mobilitet, og der tager hensyn til de forskellige behov, der er i byen.

I Odense behøver man ikke eje sin egen bil for at gøre brug af bilens mange fordele, når man et par gange om ugen har brug for en bil. Delebiler, samkørsel, udlejning af private biler og private parkeringspladser er noget af det, som allerede finder sted i Odense. Og som der vil komme meget mere af i fremtiden. Det er ambitionen, at Odense skal være et laboratorium for udvikling og test af netop denne type smarte mobilitetsløsninger.

Odense vil understøtte den teknologiske udvikling inden for mobilitet, så fremtidens løsninger kommer odenseanerne til gode i forhold til både mobilitet og byliv. Odense har siden 2000 været et verdensførende testlaboratorium inden for cykelområdet med blandt andet udvikling af cykelshunts, cyklistbarometre mm., som i dag kopieres af byer, der gerne vil fremme cykeltrafikken. På samme måde skal vi være laboratorium for smart mobilitet.

Både forskere og private firmaer skal bruge byen som laboratorium til test af nye teknologier og løsninger inden for byrums- og mobilitetsområdet. Det kræver, at der afsættes midler og ressourcer til at løfte denne opgave.

Data og kommunikation

Smart City skal være et centralt element i byens fremtidige byplanlægning og trafikafvikling. For at kunne sikre dette er det en forudsætning, at Odense Kommune investerer i indsamling af data om trafikflow, trafikantadfærd og brugen af byens rum, så disse data kan anvendes i planlægningen og i kommunikationen med byens borgere og besøgende.

Odense Kommune har indgået tæt samarbejde med SDU om forskningsprojektet ODEX™, hvor der arbejdes med indsamling af data om adfærd i byens rum (trafikantadfærd, realtidsinformation, ophold mm) fra mange forskellige datakilder, som stilles til rådighed som åbne data. Vi indsamler og anvender data og anvender nye teknologier til udvikling af Smart City løsninger – med særligt fokus på smarte mobilitetsløsninger.

Odense Kommune vil anvende disse data til at blive klogere på trafikantadfærd i byen, samt styring af trafikken i forbindelse med uheld, vejarbejde og events. Indsamling af data om brugen af byen året rundt, vil gøre planlæggere klogere på brugen af byen og være et vigtigt element i den fremtidige byplanlægning. Koblet med den nyeste viden omkring menneskelig adfærd vil de indsamlede data sikre en bedre kommunikation direkte til trafikanterne, så borgere, pendlere og besøgende oplever bedre kommunikation omkring fremkommelighed, parkering og muligheder i byen.

Det gode liv og sundhed

Odense Kommune har en sundhedsvision, der lyder som følgende:

”Odense skal være en by, hvor det er let og naturligt at leve sundt sammen”.

Sundhedspolitikken Sund Sammen har 6 politiske mål, som skal sikre visionen:

- Arbejdsstyrken skal være sundere.
- Den mentale sundhed skal styrkes.
- Større lighed i sundhed.
- En styrket indsats i forhold til kronisk sygdom.
- Byens rum skal fremme det sunde valg.
- Det nemme valg er det sunde valg.

Særligt målet om ”Byens rum skal fremme det sunde valg” er væsentligt i prioriteringen af Handlingsplan for mobilitet og byrums projekter. Byens rum skal fremme det sunde valg, så ”byen indbyder til fysisk aktivitet og fremmer trivsel og mental sundhed… Byens rum handler om mere end transport, idet der også skal tilbydes opholdspladser med mulighed for både planlagte og spontane aktiviteter… F.eks. skal byrum indrettes, så de motiverer til bevægelse. Gode stisystemer, forbindelser og omgivelser skal være med til at sikre, at folk vælger at cykle og gå.”

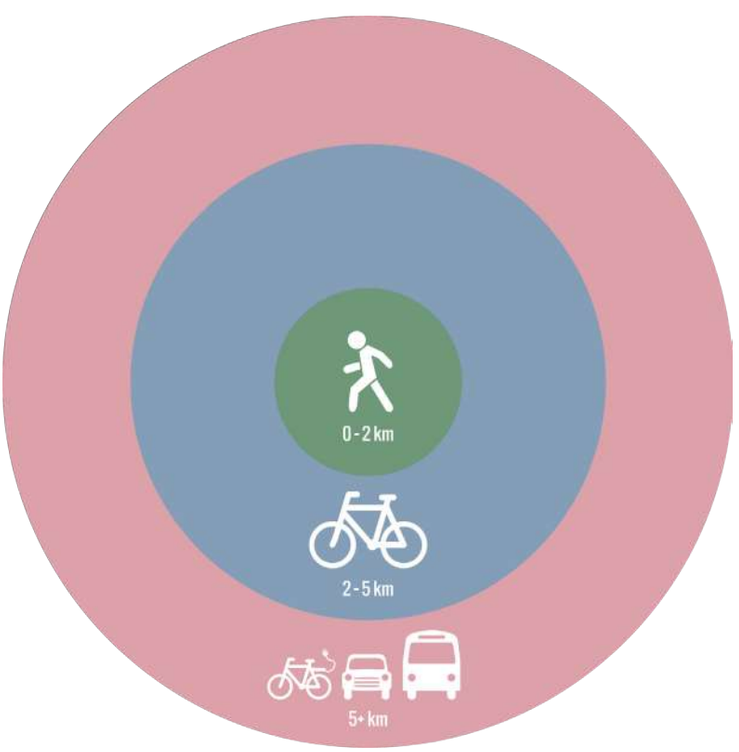
Sundhedsfremme hænger derfor tæt sammen med Handlingsplan for mobilitet og byrum, da byplanlægningen netop understøtter borgernes muligheder for en sund hverdag med fokus på det gode liv.

Sundhed inden for mobilitetsplanlægning er lig med aktiv transport. Aktiv transport er gang, cykling og kollektiv transport. Kollektiv transport er også aktiv transport, netop fordi en tur med kollektiv transport næsten altid indebærer en gå- eller cykeltur til nærmeste busstoppested eller station.

Sundhedspolitikkens mål om, at byens rum skal fremme det sunde valg, går dermed fint i tråd med planstrategiens strategiske målsætning om en tilgængelig storby med bæredygtig mobilitet samt Kommuneplanens mobilitetsmål.

Aktiv transport - afstande og omstigning

Afstande har stor indvirkning på valg af transportmiddel og dermed det sunde transportvalg. Ture under fem km er potentielle aktive transportture til fods eller på cykel. 39% af alle odenseanernes ture under fem km og 21% af alle ture under to km foretages i bil, og der er dermed et uudnyttet potentiale i at motivere flere borgere til at vælge gang eller cykel på en del af disse korte ture til f.eks. bageren, på arbejde eller i fitnesscentret.



[1] Vision og mål er beskrevet i Odense Kommunes sundhedspolitik ”Sund sammen”. Beskrivelse af mål og handlinger er beskrevet i ”Sund sammen – sådan. Strategi for Odense Kommunes Sundhedspolitik 2012-2017” Citat side s 26.

Aktiv transport kan også øges på de længere ture ved at flere borgere og indpendlere benytter bil eller kollektiv trafik i kombination med gang eller cykel. De 15 trafikale knudepunkter, som er udpeget i kommuneplanen, skal netop understøtte dette, så indpendlere f.eks. kan parkere ved et trafikalt knudepunkt uden for ring 2 og nyde de sidste tre km på en bycykel eller på egen cykel, som står fast i et af de aflåste cykelparkeringshuse ved knudepunkterne. Erfaringen fra andre storbyer viser, at etableringen af trafikale knudepunkter i kombination med p-afgifter i bymidten får mange til at stige om i byens periferi. Dermed får indpendleren mulighed for en billigere parkeringsplads end i bymidten samtidig med, at han nyder byens puls fra cykelsadlen og får dagens motion til og fra arbejde.

Grønne byrum og rekreative oplevelser

Indretningen af byrummene har stor betydning for borgernes sundhed og mulighed for at leve det gode liv. I en tid med mange, der oplever stress og mentale udfordringer, er der behov for byrum, der inspirerer til at koble fra. Fra fokusgruppeinterviews med borgere, der for nyligt har skiftet bilturen til arbejde ud med en cykeltur, er det tydeligt, at netop cykelturen hjælper dem igennem en travl hverdag. De ”bliver blæst igennem”, og cykelturen gør, at de bliver friske, når de kommer hjem og er klar til at lægge dagens udfordringer på arbejdet fra sig. I stedet kan de fokusere på familien på en helt anden måde, end da de sad bag rattet i bilen.

Særligt cykelture langs å-stien eller Langesø-stien nævnes af fokusgruppedeltagerne som oaser, hvor hverdagens stress bliver sat på standby.

Byens rum – og særligt byens grønne rum – danner rammen om mange typer oplevelser og aktiviteter. Lige fra boldspil, løbeture, solbadning og koncerter til afslapning, naturoplevelser og muligheden for fred og ro. Byrummene har mange funktioner, der kan understøtte både planstrategiens mål om Danmarks grønneste storby, sundhedsvisionen og det gode byliv.

Klimatilpasning skal også indtænkes i nye byrum, så det gode liv kobles sammen med fremme af biodiversitet og klimatilpasning og indtænkes i fremtidens Odense.

Foto af William Dengsø

Byliv og byrum

Odense har en vision om at være Danmarks grønneste storby, en levende storby med stærke fællesskaber, og en tilgængelig storby med bæredygtig mobilitet. Ved den rigtige indretning og brug kan byrummene medvirke til at gøre visionerne til virkelighed. Byrummene danner ramme om de forskelligartede ønsker og behov, som byens borgere, besøgende og erhvervsdrivende har, som eksempelvis indkøb, rekreation, oplevelser og transport. Der skal være steder, hvor mennesker kan mødes, opholde sig, lege og være aktive. Der skal være plads til alt fra gadeudstillinger, events og udeservering, til cykelparkering, bænke og varelevering.

Odense skal være en storby med en attraktiv, sammenhængende og levende bymidte for alle. Derfor har byplanlægningen og transformationen af Odense fokus på fortætning og levende byrum. Et vigtigt aspekt ved byfortætning og udvikling af byrum er, at der er acceptable gå- og cykelafstande, og at det samtidig er en god oplevelse at bevæge sig rundt. Indbydende og interessante byrum, der inviterer til ophold, gang og cykling, er med til at skabe mere byliv. Kvalitet i den fysiske indretning og planlægning af byrum er derfor et vigtigt aspekt i at nå mobilitetsmålene og de overordnede mål om en levende bymidte.

Det er ikke kun i bymidten, at byrummene skal indbyde til ophold, leg og aktivitet. Det er også vigtigt, at der er gode opholds- og aktivitetsmuligheder i byrum og grønne områder i forstæderne. Handlingsplanen indeholder derfor projekter, der retter sig mod hele kommunen.

Kommuneplan 2014-2028 indeholder ikke mål for byliv på samme måde, som Kommuneplanen indeholder mål for mobilitet. Derfor har Odense Kommune udarbejdet et bylivsregnskab for 2016, som skal danne grundlag for udpegningen af mål for mere byliv og brugen af byrummene.

Bylivsregnskabet præsenterer data om brugen af bymidtens byrum og udvikling i antallet af fodgængere, samt data om borgernes holdning til byliv og bymidtens faciliteter. Bylivsregnskabet danner grundlag for vedtagelsen af følgende bylivsmål for bymidten frem til 2028:

1 Mere liv i bymidtens byrum

70 % odenseanere er enige i, at Odense har attraktive og levende byrum i 2024. 80 % i 2028.

Status i 2016: 52 % af odenseanerne er enige i, at Odense har attraktive og levende byrum.

2 Flere opholder sig i byrummene

Antallet af ophold i bymidten skal øges med 20 % i 2024 (en hverdag). 25 % flere i 2028.

Baseline er 2016, hvor der er registreret 4470 ophold på udvalgte steder.

3 Flere går

Der skal være 10 % flere, der går i bymidten i 2020 og 25 % flere i 2028.

Baseline er 2015.

Byrummene i Odense indrettes med udgangspunkt i visionerne og værktøjerne i Odense Kommunes byrumsstrategi. Det betyder blandt andet, at byrummene skal være for alle, og at de skal fungere året og døgnet rundt. Byrummene skal være robuste og fleksible, så de danner gode rammer for spontan aktivitet, og det er nemt at skabe events og oplevelser i byrummene. Odenses særlige identitet fastholdes, herunder det grønne bybillede med nærhed til å og skov og mange træer i parker og byrum. Byrummene skal kunne noget forskelligt og skal til sammen danne et attraktivt netværk for fodgængere og cyklister.

Byrumsstrategien indeholder en værktøjskasse, som By- og Kulturforvaltningen løbende anvender i vurderingen af byrummenes indretning og brug. Værktøjskassen anvendes, når nye byrum indrettes, men også når modsatrettede hensyn til eksempelvis udeservering, gadeudstillinger, ophold, leg og events skal holdes op mod hinanden i de eksisterende byrum. Redskaberne i værktøjskassen er blandt andet et sæt kvalitetskriterier for byrummenes fysiske indretning, en række byrumskategorier knyttet til byrummenes anvendelse, bruger- og behovsanalyser for forskellige brugergrupper og principper for blandt andet midlertidig brug af byrum, kultur, leg og beplantning. Klimatilpasning skal indtænkes fra starten af planlægningen af nye anlægsprojekter, herunder også planlægning af kommende byrum.

Fremadrettet vil Odense Kommune videreudvikle på Bylivsregnskabet ved at anvende smart city værktøjer og derigennem løbende indsamle data og viden om brugen af byens rum for at skabe et overordnet billede af ”byens puls”.

Trafiksikkerhed

Trafikuheld medfører store fysiske og psykiske omkostninger for de personer, som er involveret og for deres pårørende. Ligeledes medfører de desuden store økonomiske omkostninger for kommunen, da 80 % af udgifterne i forbindelse med trafikulykker dækkes af kommunen.

God trafiksikkerhed er desuden en vigtig forudsætning for ændringer i borgernes trafikale adfærd. Eksempelvis er god trafiksikkerhed ved skolerne et fundament for at få flere elever til at være selvtransporterende. Det er vigtigt, at infrastrukturen ikke blot er sikker, men også ser sikker ud, så børn får lov til at færdes på egen hånd, og at ældre har lyst til det.

I Kommuneplan 2016-2028 er mål vedrørende trafiksikkerhed formuleret således:

- Trafiksikkerheden skal være så god, at cykling og gang fremmes.
- Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken må ikke overstige måltallene i Odense Kommunes Strategi for trafiksikkerhed 2015-2020.
- Det langsigtede mål er, at ingen dør eller kvæstes på kommunens veje. Indtil 2020 er det målet, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal falde med minimum 50 % fra basisåret 2010.
- Alle skoleveje klassificeres som sikre skoleveje, og alle børn i daginstitutioner og skoler kan gå/cykle i skole inden 2028.

Trafiksikkerheden i Odense skal øges

I perioden 2011-14 har Odense Universitetshospital registreret 5.974 uheld på vejnettet i Odense Kommune. Der er derfor stort potentiale for at forbedre trafiksikkerheden i Odense. Byen er i vækst og under transformation, og der er mange faktorer, der har indflydelse på trafiksikkerheden. Et Odense med flere indbyggere vil skabe mere trængsel på stier og veje. Opgravninger til letbane og ombygninger medfører, at trafikanter skal på nye ruter, som de ikke er vant til at færdes i, og sidst men ikke mindst kommer der med letbanen en helt ny og ukendt transportform til byen. Det er faktorer, som kalder på et særligt fokus på trafiksikkerhed og forebyggelse af trafikulykker.

Jf. Færdselssikkerhedskommisionen er uhentsigtsmæssig trafikantadfærd en del af årsagen i 99% af alle uheld, som f.eks. når trafikanten kører med for høj hastighed eller er uopmærksom.

Principper for trafiksikkerhedsarbejdet i Odense

Odense Kommunes principper for forebyggelse af trafikulykker:

- Trafiksikkerhed handler om forebyggelse af ulykker, og fokus er på oplysning, undervisning og adfærdsændrende kampagner gennem en tidlig indsats.
- Trafiksikkerhed skal indtænkes i alle kommunens anlægsprojekter, så trafiksikkerhedsindsatsen fremadrettet indgår i en mere helhedsorienteret løsning, hvor der også indtænkes klimasikring, mere attraktive byrum mm.
- Uheldsbelastede lokationer (baseret på registrerede ulykker på OUH) prioriteres.
- Der etableres en havarigruppe med Fyns Politi og OUH, som rykker ud ved alvorlige trafikulykker inden for en uge efter at ulykken er sket. Indsatsen vil medføre en større indsigt i problemer og løsningsmuligheder.
- Hastigheden skal reduceres på mindre trafikerede veje i Odense såvel den skiltede som den kørte.

Samskabelse

Odense Kommune har brug for tæt samarbejde med erhvervslivet, videns- og uddannelsesinstitutioner, frivillige foreninger og hinanden på tværs i kommunen omkring udvikling af fremtidens løsninger med byen som laboratorium.

Odense Kommune skal blive meget bedre til at indsamle borgernes viden i planlægningen. App'en Giv et tip er et godt eksempel på, hvordan Odense Kommune bruger borgernes viden om byens tilstand til at optimere driften af blandt andet cykelstier, signaler og grønne områder. På samme måde skal byplanlægningen mere systematisk gøre brug af borgernes og erhvervslivets inputs vedrørende fremkommelighed og udfordringer i forhold til manglende fortov, farlige kryds mv.

Samskabelse handler også om mere end fysiske rammer. Tæt samarbejde mellem trafikplanlæggere og skolerne har resulteret i, at Odense har en meget høj andel af cyklende børn. Denne type samskabelse skal bredes ud til andre områder som f.eks. uddannelsesinstitutioner, erhvervslivet og ældre-/handicapområdet, hvor der er et uudnyttet potentiale for samskabelse om mobilitet.

Det er vigtigt at indtænke synergier, hvor der er mulighed for samskabelse med andre aktiviteter og aktører f.eks. i forbindelse med kommende anlæg. F.eks. er VandCenter Syd en væsentlig aktør i forhold til klimatilpasning, som skal inddrages i en samskabelsesmodel for Odense, således at der sker en koordinering af anlægsprojekter, som med fordel kan udvikles fælles til gavn for Odense. Handlingsplan for mobilitet og byrum skal indtænkes i de kommende byfornyelsesprojekter og kommende helhedsplaner og omdannelsesplaner.

Handlingsplanens struktur

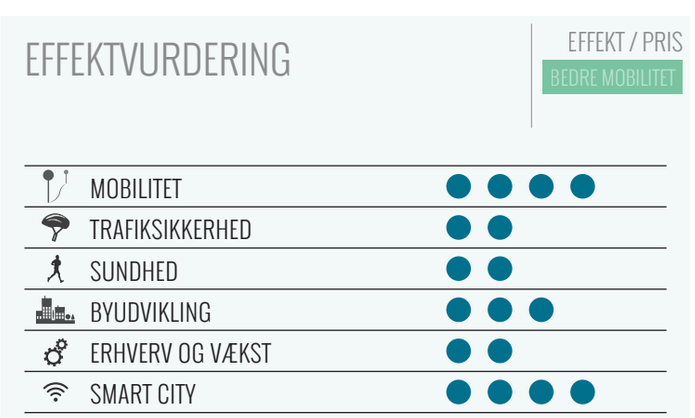
Handlingsplan for mobilitet og byrum er struktureret ud fra firetrinmodellens trin, så alle projekter med fokus på ”Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel” præsenteres i første kapitel, dernæst præsenteres projekterne på trin 2 ”Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, dernæst præsenteres projekterne for trin 3 ”Forbedring af den eksisterende infrastruktur”, mens alle projekterne under trin 4”Nyanlæg” præsenteres til sidst i handlingsplanen.

Effektvurdering

Der er foretaget en effektvurdering med en rating fra et til fem for hvert projekt ud fra følgende parametre:

- Mobilitet
- Trafiksikkerhed
- Sundhed
- Byudvikling
- Erhverv og vækst
- Smart City

Fremkommelighed indgår som en del af mobilitet.



I udvælgelsen af alle projekterne i handlingsplanen er der gennemført en vurdering af den forventede værdi i forhold til enten mobilitetsmålene, trafiksikkerhed eller bylivsmålene (beskrevet på side 9 samt 21-23) set i forhold til investeringen. Disse beregninger ligger til grund for udvælgelsen af de beskrevne projekter.

For at kunne illustrere det enkelte projekts værdi, er der indsat en farveskala til at illustrere hvor god en investering, det enkelte projekt forventes at være i forhold til enten mere bæredygtig mobilitet, bedre trafiksikkerhed eller bedre byliv. Beregningerne er baseret på værdi for den afsatte økonomi, og der er anvendt erfaringstal fra tilsvarende projekter i eller uden for Odense.

Farveskalaen er grøn, gul og rød, hvor grøn illustrerer den bedste investering i forhold til forventet effekt.

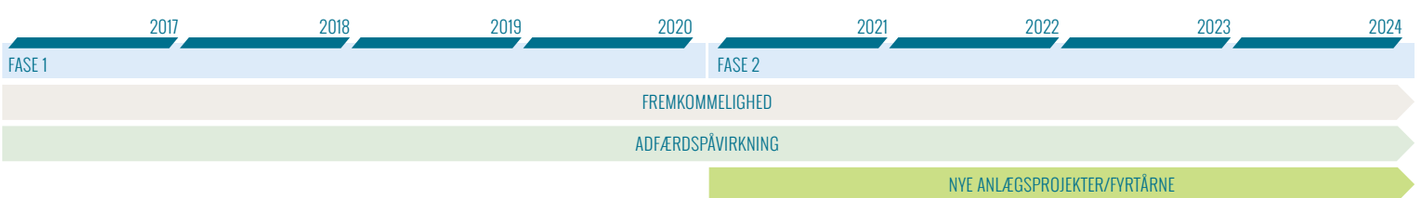
Investeringsoversigten for hvert projekt fremgår af oversigten på side 90-91.

Faseopdeling

Handlingsplan for mobilitet og byrum er gældende frem til 2024. Den omhandler mobiliteten i Odense, som er en by under transformation, hvor vejprojekter i forbindelse med etablering af letbanen og bymidteprojekter udfordrer fremkommeligheden for alle trafikanter.

Handlingsplanen er derfor faseopdelt, hvor perioden til og med 2020 vil have fokus på smarte mobilitetsløsninger. Fremkommeligheden skal øges for bilister, busser, cyklister og gående, uden at der igangsættes nye anlægsprojekter, som bidrager til yderligere trafikomlægninger. Perioden frem til 2020 har derfor primært fokus på fremkommelighed i byen samt adfærdspåvirkning, som vil være i fokus i både fase 1 og 2. Disse projekter fremgår af afsnit 1 og 2 (og 3 til dels).

Når letbanen er i drift fra 2020 forventes det, at det bliver lettere at komme frem for både biler, busser, cyklister og fodgængere. Opgravningerne til letbanen er afsluttet, og letbanen vil være væsentlig mere attraktiv end busserne og dermed tiltrække tidligere bilister. Der vil derfor atter være mulighed for at igangsætte enkelte anlægsprojekter, som sikrer, at Odense fremadrettet er visionær inden for byrums- og mobilitetsområdet. Efter 2020 vil der derfor ud over fremkommelighed og adfærdspåvirkning indgå enkelte anlægsprojekter i handlingsplanen.



SPØRG BARE
Vi bider ikke
GI' LIVET LUFT
FÅ DET HELE MED

1 Påvirkning af behovet for trafik og valget af transportmiddel

For at påvirke behovet for trafik og valget af transportmiddel vil Odense Kommune arbejde med dialog med borgere og indpendlere om, hvordan de kommer fra A til B. Der er fokus på information, kommunikation og dialog for at oplyse om paletten af muligheder for at komme rundt i Odense. Informationen vil være målrettet målgruppen, så der er informationsindsatser og kampagner målrettet børn, såvel som pendlere og seniorer.

Som laboratorium for smarte mobilitetsløsninger er der også fokus på, hvad der skal til for at flere vil bruge de nye muligheder. Information, kommunikation og dialog er ikke nok. Derfor planlægges kampagner, hvor muligheden for at afprøve nye mobilitetsløsninger kommunikeres ud.

#1
Smart deling af biler

PRIS 0,7 MIO

MÅLGRUPPE

Den primære målgruppe er borgere i bymidten, særligt studerende, småbørnsfamilier og seniorer.

FORMÅL
Reducere andelen af familier med egen bil ved at gøre det lettere at have adgang til en bil, når man har et konkret behov.

HVAD?
54 % af husstande i Odense har egen bil. Men mange af disse biler står stille i løbet af dagen og fylder i byrummet. Smart deling af biler er derfor en oplagt løsning. Den teknologiske udvikling har gjort deleøkonomi-løsninger langt nemmere, og fremadrettet vil det blive endnu nemmere.

Odense skal gøre det nemmere for private udbydere af koncepter for smart deling af biler og vil understøtte disse løsninger gennem markedsføring af delekoncepterne. Odense har allerede reserverede p-pladser til delebiler og vil stille flere til rådighed for delebilsklubber, når og hvor der opstår behov. Det kunne f.eks. være i flere villakvarterer og ved bolig- og andelsboligforeninger.

Samtidig vil der blive bedre forhold for samkørere ved udvalgte trafikale knudepunkter. Der vil være gode cykelparkeringsforhold og adgang med bus/letbane, og det er muligt for samkørere at mødes og samle medpassagerer op.

En ny målgruppe kan være seniorer, som kan give et lift til mindre mobile seniorer til fælles aktiviteter.

Der er et uudnyttet potentiale inden for pendling, og der udvikles derfor en samkørselsportal med primært fokus på samkørsel på Fyn og evt. Trekantsområdet.

Taxaer er en form for delebiler, som er med til at sikre en mere effektiv udnyttelse af bilens kapacitet. Taxa medtages som en del af kommunikationsindsatsen.

Fordele

Adgang til bil, frem for ejerskab af bil, har en række økonomiske fordele, da det er langt billigere for den enkelte, som ikke bruger bil til daglig, ikke at eje sin egen bil.

Bilturene reduceres, parkeringsarealerne kan udnyttes mere fleksibelt, og der kan skabes bedre byrum.

Samarbejdspartnere

Udbydere af delebiler, taxa og samkørselsordninger.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●●●

SUCCESKRITERIER

Antallet af brugere af private delebilsordninger og delebilsfirmaer stiger med 100 % i Odense. Flere skal køre sammen. Antallet af familier med bil falder fra 54 % til 52 %.

2
Samkørsel i delebiler

PRIS 1,2 MIO

MÅLGRUPPE

Borgere i Odense, der primært har ture på 5 - 15 km.

FORMÅL
Flere skal opnå bedre mobilitet med færre biler uden at miste fleksibiliteten.

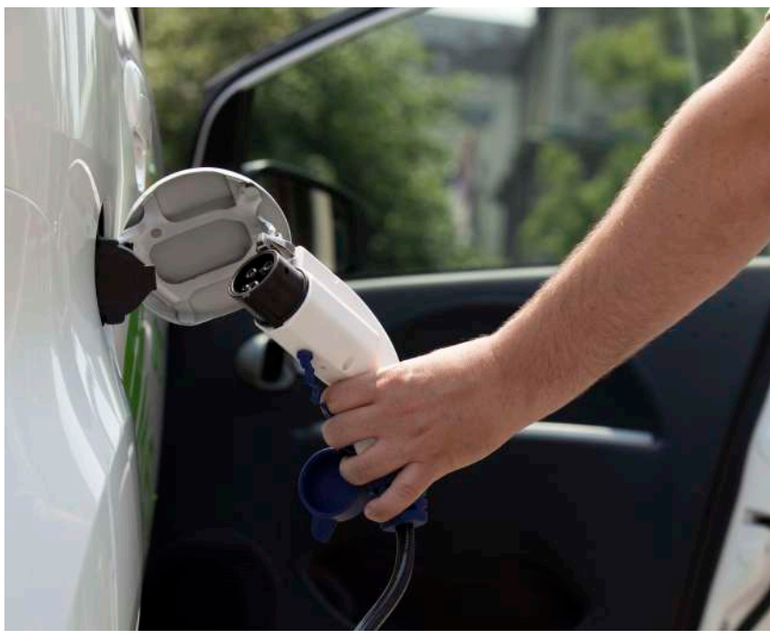
HVAD?
Som supplement til den kollektive trafik lanceres et nyt koncept, der baserer sig på en anderledes måde at se på transport - der er tale om en kombination af samkørsel, delebiler, elbiler og Smart City teknologi.

Kunden finder nærmeste ledige bil via en app, og som chauffør af bilen kører man gratis mod at tage mindst to passagerer med i samme retning. Passagererne betaler, hvad der svarer til taksten for kollektiv trafik.

Systemet beregner den optimale rute, så ingen kommer på en særlig lang omvej – der planlægges maks. 10 minutters afvigelse. Hvis der ikke er passagerer til ruten, kan man stadig køre alene som chauffør. Der vil være mange opsamlingspunkter, hvilket kan siges at være en transportløsning, der er meget tæt på at være en A til B service. Der etableres virtuelle stoppesteder med maksimal gåafstand på 15 minutter fra langt størstedelen af Odense.

Bilerne er altid elbiler. På længere sigt er det firmaets plan at anvende selvkørende biler.

Odense Kommune ønsker generelt at understøtte persontransport med en høj udnyttelsesgrad og derved færre km med tomme sæder. Princippet om, at borgerne selv er chauffører, gør at der også vil kunne køres på tidspunkter, hvor kollektiv trafik ikke kører. Dermed kan borgere uden bil opnå bedre mobilitet.



Fordele

Den kollektive trafik suppleres med en ny fleksibel transportform.

Samarbejdspartnere

Spiri og tilsvarende firmaer, Mobil i Odense og Fynbus.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●
SMART CITY	●●●●

SUCCESKRITERIER

Der vil være mindst 100 biler i drift i 2018 og mindst 250 biler i drift i 2024.

3
Parkering i bymidten

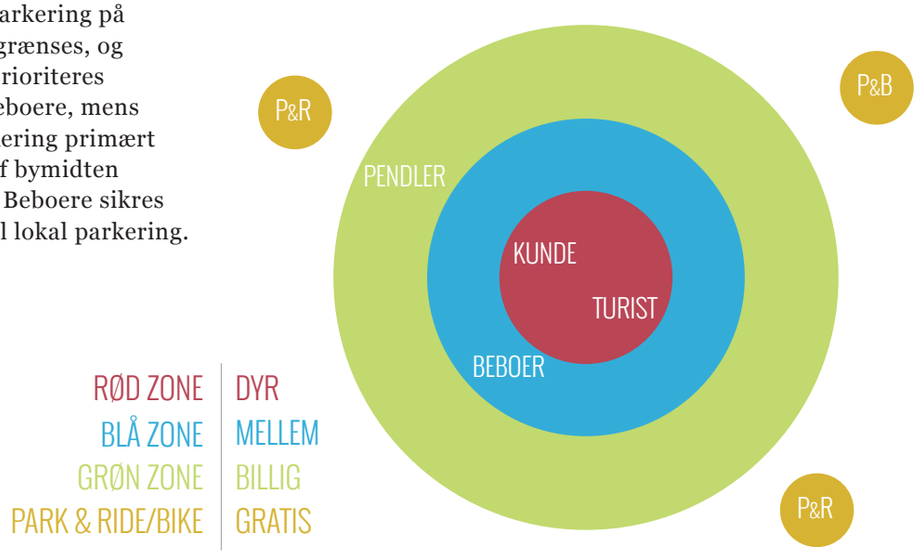
FORMÅL
Der skal sikres en bedre fordeling af bilparkeringen i bymidten.

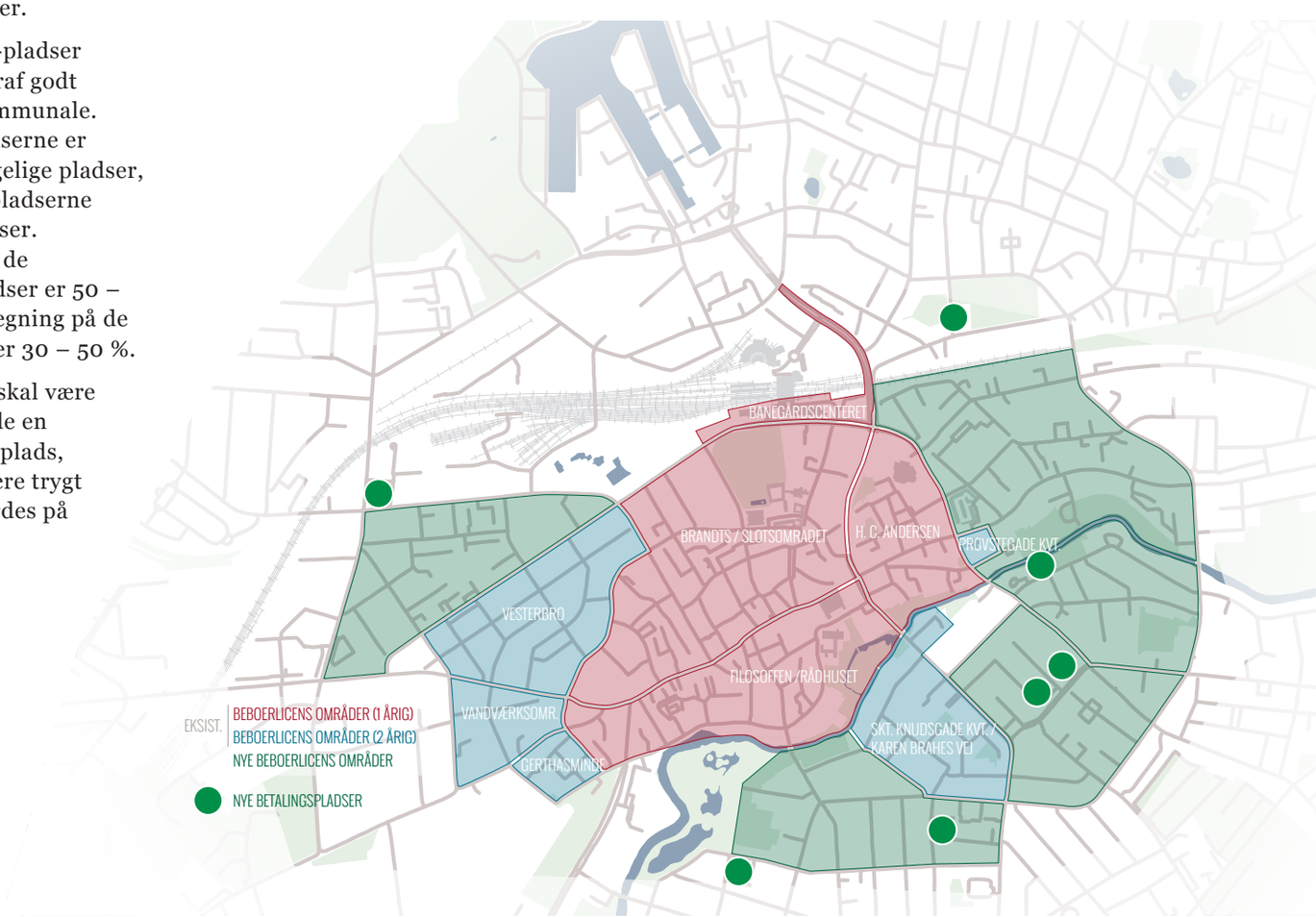
HVAD?
Odense bymidte vokser, og p-kravene ændres. Den eksisterende P-fond virker ikke efter hensigten. Samtidig er der pres på beboerparkering i bymidten.

Den gode by består af et godt byliv med gode boliger, et godt handelsliv, erhverv og oplevelser for alle. Parkeringen skal understøtte disse funktioner og mobiliteten i byen med god tilgængelighed til parkeringspladser.

Der er 17.000 p-pladser i bymidten, hvoraf godt halvdelen er kommunale. 75 % af alle pladserne er offentlig tilgængelige pladser, og 44 % af alle pladserne er betalingspladser. Belægningen på de kommunale pladser er 50 – 70 %, mens belægning på de private pladser er 30 – 50 %.

Målet er, at det skal være nemmere at finde en ledig parkeringsplads, og at det skal være trygt og sikkert at færdes på pladserne. Parkering på gadeplan begrænses, og i bymidten prioriteres kunder og beboere, mens langtidsparkering primært er i kanten af bymidten (grøn zone). Beboere sikres fortrinsret til lokal parkering.





PRIS 0,1 MIO

MÅLGRUPPE

Bilister i Odense bymidte.

DER GENNEMFØRES FØLGENDE TILTAG FØR 2020:

- Der indføres en grøn 3. p-zone med betaling til 3 kr./t.
- Parkeringsgader (Falen, Holsedore, Klostervej syd og Jernbanegade nord) inkluderes i rød zone.
- Rabat ved månedskort sættes til 20 % set i forhold til prisen for kontantbetaling af 40 t/uge.
- Beboerlicensordningen udvides til grøn zone.
- Beboerlicensordningen indeholder kun 1 licens/husstand og intet gæstekort.
- P-fonden nedlægges, og p-behov løses på egen grund eller ved andet forpligtigende grundlag (f.eks. høj andel af cyklister og delebilister mm. som fastsat i Kommuneplanen).
- Handicapbiler, delebiler, el-biler og taxaer tilgodeses efter behov. Der foretages en årlig registrering af belægningsgraden af p-pladser for handicappede.
- Der tillades ikke parkering på fortove i Odense, da fodgængernes tilgængelighed vægtes højt.

DER GENNEMFØRES FØLGENDE TILTAG FRA 2020:

- Taksterne fastsættes til 15 kr./t i rød zone, 12 kr./t i blå zone og 5 kr./t i grøn zone.
- Takstperioden fastsættes til kl. 8 – 20, undtaget søn- og helligdage.
- Betalt parkering bliver digital uden betalingsautomater.

Den gældende parkeringsstrategi 2013 - 2020 aflyses. Ved etablering af flere betalingspladser vil indtægterne kunne dække en del af projektets udgifter.

Fordele

Bilisterne vil opleve mere rimelige vilkår for parkeringen. Kunder og beboere vil få bedre forhold. Private parkeringsanlæg bliver mere rentable.

Samarbejdspartnere

Odense Cityforening og Fynsk Erhverv.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Alle tiltag er gennemført i 2021.

4
Aktive småbørnsfamilier

PRIS 2,45 MIO

MÅLGRUPPE

Familier med børn i daginstitution.

FORMÅL
Andelen af børnefamilier, der går og cykler til og fra daginstitution, skal øges. Der skal skabes sunde og gode transportvaner for børn og forældre inden skolestart.

HVAD?
Når børn starter i vuggestue og børnehave sættes mange familiers logistik for alvor på prøve. Forældre, der tidligere har brugt cyklen som det primære transportmiddel, investerer ofte i nye/større biler for at kunne klare dagligdagens indkøb og ikke mindst til at hente/bringe børn.

Der er ingen viden om, hvor stor en andel af børn i odenseanske daginstitutioner, der bliver kørt i bil.
Første skridt er at lave en kortlægning, der kan danne baggrund for kontakt til udvalgte børnehuse.

Gennem samarbejde med Børn- og Ungeforvaltningen og daginstitutionerne gennemføres en kampagne, der sætter fokus på børns transport til og fra daginstitution inspireret af Vi Cykler til Arbejde. Budskabet er, at det er sjovt, hyggeligt og sundt at cykle med sit barn. Kampagnen gennemføres årligt målrettet børnene, hvor børnenes transportmiddel til og fra daginstitution registreres, og der gives point for hver dag, man er gået/løbet eller cyklet i institutionen. Cyklisternes Bys maskot Cykel Anton kan komme på besøg i udvalgte institutioner, som gerne vil sætte fokus på børns transportvaner. Det har Odense Kommune haft gode erfaringer med.

Ud over transport til og fra børnehuset gennemføres der cykelleg, så børn træner deres balance og cykelevner, mens de leger. Cykelleg understøtter målsætningen om minimum 45 minutters motion i løbet af en institutionsdag. Konceptet er udviklet af Cyklistforbundet, og det er gennemført i Odense igennem flere år med gode resultater.

Fordele

Fastlæggelse af sunde og bæredygtige transportvaner for børn og børnefamilier.

Flere går eller cykler til daginstitutioner, og dermed er der mindre trafik omkring daginstitutionerne.

Samarbejdspartnere

Børn- og Ungeforvaltningen/ daginstitutionsområdet, samt daginstitutioner (institutionsledelse, daglige ledere, samt ansatte).

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●
SUNDHED	●●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Mindst 50 daginstitutioner i Odense deltager årligt i kampagnen.

En stigning på 10 % af antallet af børn, der går eller cykler i daginstitution frem til 2024.

5
Skolebørn på 2 hjul

PRIS | 4,6 MIO

MÅLGRUPPE

Elever i byens skoler.

FORMÅL
Andelen af børn, der går eller cykler til og fra skole, skal stige. Trafiksikkerheden for skolebørn, der cykler eller går i skole, skal forbedres.

HVAD?
Når børn starter i skole, begynder en ny dagligdag for hele familien. Det gælder om at udnytte skiftet fra børnehave til skole, da et skift i rutiner er en oplagt åbning for at ændre transportvanerne for hele familien. Ved at gennemføre en skolestartskampagne, når eleverne starter i Forårs SFO i marts og igen i august, sættes fokus på sunde og gode transportvaner.

Samtidig støttes op om Alle Børn Cykler kampagnen, som Cyklistforbundet gennemfører hvert år i september. Desuden anvendes materialer fra Sikker Trafik.

Hvert andet år gennemføres en registrering af elevernes transportmiddel til skole. De skoler, hvor der er potentiale for at øge andelen af gående og cyklende elever, vil blive tilbudt rådgivning og deltagelse i konkrete projekter og kampagner, som kan understøtte en positiv udvikling i andelen af elever, der cykler/går til skole. Det kan være støtte til etablering af gåbusser eller mere fysiske tiltag som f.eks. bilfrie zoner omkring skolerne alt afhængig af udfordringerne og behovet på de enkelte skoler.

CykelScore er allerede etableret på 20 skoler, og de resterende 14 skoler medtages i konceptet.

Til de større elever vil der hvert forår blive kørt cykelkampagnen Cykelven, der gennem gamifikation motiverer eleverne til at cykle mere både til og fra skole og i fritiden. Der gennemføres Cykelleg på skolerne.

Fordele

En stigning i andelen af gående eller cyklende elever vil reducere trafikproblemerne ved skolerne.

Børnene får en god oplevelse på cyklen, og de bliver sundere.

Samarbejdspartnere

Alle folkeskoler i Odense, Børn- og Ungeforvaltningen er sparringspartner og med til at motivere skolerne til at prioritere aktiv mobilitet i dagligdagen, samt Cyklistforbundet.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●
SUNDHED	●●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Andelen af børn, der går eller cykler i skole, skal stige fra 67 % til 75 %.

6
Unge i trafikken

PRIS 1,05 MIO

MÅLGRUPPE

Unge i Odense.

FORMÅL
Der er en overrepræsentation af unge i alderen 16 - 26 år i uheldsstatistikken. Der er derfor god grund til at øge en forebyggende og oplysende indsats for denne gruppe.

HVAD?
For at reducere antallet af uheld med unge i alderen 16 - 26 år planlægges en bred indsats for udskolingselever og elever på ungdomsuddannelser. Der arbejdes ikke entydigt med en type uheld. De unge er udsatte både på cykel og i særlig grad, når de er nye trafikanter i bil og på knallert.

Indsatsen vil tage udgangspunkt i de to store nationale kampagner fra Rådet for Sikker Trafik, som er målrettet de ældste elever i folkeskolen. Der er udviklet en ny skolekampagne Teenager i trafikken, samt LIVE der er et koncept, hvor klasser tilbydes besøg af en LIVE ambassadør, som har mærket konsekvenserne af en trafikulykke på egen krop.

I samarbejde med Børn- og Ungeforvaltningen vil der blive udarbejdet alderssvarende undervisningsforløb, hvor eleverne skal arbejde med eller undervises i emner, som kredser om trafiksikkerhed, selvstændighed og konsekvenser. Der kan også arbejdes mere med lokale kampagneindsatser som f.eks. mail til forældre og konkurrencer.

Foto af Rådet for sikker trafik

Fordele

Bedre trafiksikkerhed og bedre trafikal adfærd blandt unge.

Samarbejdspartnere

Børn- og Ungeforvaltningen, Skoler og ungdomsuddannelser, Sikker Trafik, fonde mv.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	● ●
TRAFIKSIKKERHED	● ● ● ● ●
SUNDHED	● ●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

At der udvikles et undervisningsforløb som mindst 15 skoler deltager i. Der bookes LIVE besøg til mindst 20 skoler/uddannelsessteder. Kampagnemateriale for Teenager i trafikken udleveres til alle udskolingselever.

Der registreres fremadrettet færre uheld blandt unge.

#7
Mobilitet på arbejdspladser og uddannelsessteder

PRIS 0,8 MIO

MÅLGRUPPE

Større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i Odense og medarbejderne.

FORMÅL
Virksomheder og større arbejdspladser skal sætte transportvaner på dagsordenen.

Andelen af pendlerture i bil reduceres, og andelen af ture til fods, på cykel, med bus og tog, samt samkørsel øges.

HVAD?
Odense Kommune startede i foråret 2014 et erhvervsnetværk med fokus på medarbejdernes transportvaner. Netværket består pt. af 13 af de største virksomheder i Odense og har samlet mere end 3.000 medarbejdere.

Det eksisterende erhvervsnetværk er siden blevet omdannet til en fordelsklub for arbejdspladser i Odense, der er certificeret som Cyklisternes Arbejdsplads. Certificeringsordningen viser virksomhederne, hvordan de kan skabe gode rammer for deres cyklende medarbejdere. Erfaringerne fra dette samarbejde er, at flere medarbejdere ændrer transportvaner.

Certificeringsordningen "Cyklisternes Arbejdsplads" skal introduceres for flere arbejdspladser, så flere virksomheder kommer med.

Budskabet har fokus på, hvordan medarbejderne smartest kommer fra A til B med enten letbane, bus, tog, cykel, kombination af f.eks. bil og cykel, samkørsel mm.

Odense Kommune vil opsøge større arbejdspladser og tilbyde rådgivning, kampagner og events, som kan understøtte virksomhedernes fokus på gang, cykling, kollektiv transport, kombinationsrejser og samkørsel. Der gives rådgivning til de erhvervsområder og arbejdspladser, som ønsker at udarbejde en mobilitetsplan.

Der afsættes midler til gennemførelse af kampagner og events for arbejdspladser/uddannelsesinstitutioner:

- Events på virksomheder og uddannelsesinstitutioner med informations-materiale om Odense Rundt, samkørsel, delebilskoncepter, cykelstikort mm.
- Vi cykler til Arbejde kampagnen gennemføres hvert år i samarbejde med Cyklistforbundet.
- Efterårscykelkampagnen Vi Cykler Stadig til Arbejde gennemføres i november hvert år.
- Udvalgte medarbejdere med ønske om at teste bus, letbane, elcykel eller ladcykel frem for egen bil tilbydes en måneds gratis prøveperiode.

Fordele

Budskabet om bæredygtig transport når direkte ud til mange potentielle modtagere.

Fordelene for arbejdspladserne er bedre mobilitet, sundere medarbejdere, medarbejdere i bedre trivsel og en mere bæredygtig profil.

Samarbejdspartnere

Virksomhederne i det eksisterende erhvervsnetværk og øvrige større arbejdspladser, Fynsk Erhverv, FynBus og Odense Letbane.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Mere end 50 større arbejdspladser/uddannelsesinstitutioner engageres. Samlet er mere end 10.000 medarbejdere/studerende repræsenteret.

8 Mobilitetsinformation til borgere

PRIS 1,05 MIO

MÅLGRUPPE
Bilister i Odense

FORMÅL
Motivere flere til at skifte fra bil som primært transportmiddel til gang, cykel, bus, tog, samkørsel og kombinationsrejser.

HVAD?
Mobilitet er et abstrakt begreb, men ved at oplyse og markedsføre konkrete alternativer til bilen, vil mange ændre både holdning og adfærd.

Der er påvist positive effekter fra markedsføring og information om alternativer til bil gennem personlig markedsføring 1:1 i Odense. Et eksempel er Infoboksen i forbindelse med Fra Gade til By, der har haft besøg af over 100.000 gæster, og det har langt hen af vejen været baseret på 1:1 kommunikation. Denne indsats skal videreudvikles, og flere borgere skal kontaktes personligt.

Særligt ved skift f.eks. ved flytning, jobskifte eller start på uddannelse er der en åbning for at ændre transportvaner. Disse situationer skal udnyttes til at tale med borgerne om bæredygtige og smarte transportvalg og markedsføring af Odense Rundt. Der udarbejdes informationsmateriale, som sendes til alle tilflyttere og udleveres til events. Der vil desuden blive udarbejdet give aways (f.eks. sadelbetræk), som kan udleveres til events.

Kontakten til borgerne og indpendlere sker primært fire steder:

- Events som studiestartsmesse
- Infodage i Seniorhuset
- På arbejdspladsen
- Ved uddannelsessteder

Fordele

Bilister bliver mere bevidste om deres transportvaner, og en stor andel vil benytte cyklen og kollektiv trafik oftere. Det bidrager til mindre trængsel og bedre fremkommelighed for øvrige bilister.

Samarbejdspartnere

FynBus, Uddannelsesinstitutioner og større arbejdspladser, Samkørselsportaler og delebilsfirmaer.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

30.000 borgere kontaktes 1:1.

9
Mobilitetsplanlægning i byudviklingsområder

PRIS 1,4 MIO

MÅLGRUPPE

Investorer, kommende virksomheder, ansatte og beboere i området.

FORMÅL
Ved alle nye byudviklingsområder overvejes mulighederne for at planlægge efter bæredygtige mobilitetsprincipper.

HVAD?
Mobilitetsplanlægning bliver et væsentligt element i den fysiske udformning af kommende byudviklingsområder både for erhverv og bolig, så det bæredygtige mobilitetsvalg bliver det naturlige valg. Gode forbindelser for fodgængere, cyklister, kollektiv transport og reserverede p-pladser til delebilsløsninger prioriteres højt, ligesom grønne opholdsrum og pladser til fysisk aktivitet prioriteres.

Der stræbes efter at planlægge områderne, så der kommer en lavere andel af parkeringspladser end p-normen for lignende bolig- og erhvervsområder. Der arbejdes i stedet på at gøre plads til fælles opholdsrum og et antal delebilspladser. Der skal ikke anlægges flere parkeringspladser, end der faktisk bliver brug for.

Der gennemføres en kortlægning af transportvalg og informationskampagner til områdernes beboere, erhvervsdrivende og medarbejdere med information om mulighederne for bæredygtige transportvalg.

Der udarbejdes evt. en mobilitetsplan med henblik på at reducere det fremtidige behov for brug af biler og dermed reducere trængselsproblemerne.

Projektet har to faser:

Fase 1: Fokus på planlægningen af området, så området understøtter bæredygtige transportvalg:

- Området skal planlægges, så det bliver sikkert og nemt at færdes til fods og på cykel både til og fra området og internt i området.
- Gode og mange cykel-parkeringsfaciliteter og attraktive opholdsrum, der fremmer en aktiv livsstil, og det gode liv prioriteres.
- God dækning med kollektiv trafik.
- Reserverede p-pladser til delebilsklubber og reduktion i udlagte p-pladser i forhold til p-normen, så der ikke etableres flere p-pladser, end der reelt er behov for.

Fase 2:
Mobilitetsrådgivning af beboerne og medarbejdere:

- Dialog med medarbejdere på arbejdspladser – informations-materialer.
- Mobilitet som en service - pakkeløsning til beboere i bynært område med adgang til letbane, cykelstier, delebiler mv.

I planlagte og/eller anlagte byudviklingsområder indgås tæt samarbejde om udarbejdelsen af en mobilitetsplan for området, så fase 2 kan initieres.

Eksempler på erhvervsområder som der udarbejdes mobilitetsplaner for er: Tietgenbyen Syd og Højme. Eksempler på boligområder er havneområdet og byomdannelse i eksisterende byområder.

Fordele

Større mobilitet og mere attraktive byrum.

Færre udgifter til anlæg af parkeringspladser og mindre trængsel i området.

Samarbejdspartnere

Investorer, byplankontoret, kommende virksomheder, ansatte og beboere i området, FynBus, Odense Letbane og DSB.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●●

SUCCESKRITERIER

Bilejerskabet i nye boligområder ved letbanetracéet er 20 % lavere end i øvrige dele af bymidten. 5 % af beboerne i disse områder bliver medlem af delebilsklub. 20 % af beboerne i testområdet deltager i "Mobilitet som en service" projektet.

10
Trafiksikkerhed, når letbanen er i drift

PRIS 0,3 MIO

MÅLGRUPPE

Alle trafikantgrupper.

FORMÅL
At forebygge uheld, når letbanen kommer i drift.

HVAD?
Odense får snart en ny letbane, som sandsynligvis vil bringe nogle trafiksikkerhedsmæssige udfordringer med sig, når den tages i brug.

De primære udfordringer kunne være:

- Ny transportform
- Vognene er lydsvage
- Letbanens bremselængde
- Skinner i kørebanen
- Nye krydstyper

Der hentes erfaringer fra andre byer med nye letbaner. Der ses på konkret viden om, hvilke typer uheld, som kommer, når der introduceres en letbane i trafikbilledet, og hvordan man skaber en målrettet kommunikation.

Der udvikles en informationskampagne i forbindelse med ibrugtagningen af letbanen.

Fordele

Bedre trafiksikkerhed.

Samarbejdspartnere

Fyns Politi, Odense Letbane P/S og FDM.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Ingen personskadeulykker i forbindelse med letbanen.

11
Mobilitet for alle

PRIS | 0,2 MIO

MÅLGRUPPE

Unge og ældre med fysiske og/eller psykiske mén, handicappede i alle aldersgrupper og borgere i kontakt med Mobil i Odense.

FORMÅL
Flere borgere får større mobilitet.

HVAD?
En andel af borgerne i Odense har begrænset mobilitet på grund af fysiske og/eller psykiske mén, og de oplever en forhindring i at komme rundt i byen på egen hånd. En del af disse køres f.eks. til læge eller i skole med taxa, som finansieres af Odense Kommune. Nogle af disse borgere ville have mulighed for at kunne klare sig selv, hvis de fik hjælp til f.eks. at lære at tage bussen, til at forstå en køreplan eller fik mulighed for vejledning om andre transportformer som cykel, elcykel, trehjulet cykel, el-scooter og lignende.

Den eksisterende transportguideordning med frivillige i Seniorhuset fastholdes og markedsføres mere.

Som supplement til Seniorhusets transportguider igangsættes et pilotprojekt med fokus på andre målgrupper end seniorer. Den fremtidige transportguideordning foreslås at fungere både med professionelle og med lokale frivillige, hvis formål er at gøre flere borgere, både unge som ældre, mere mobile. Guiderne skal både kunne give råd og vejledning ved personlig henvendelse og tage kontakt til henviste borgere. Terapeuter, visitatorer, plejepersonale og andre i kontakt med målgruppen medvirker til træning, råd og vejledning samt henviser til transportguiderne.

I forhold til målgruppen med børn og unge med autisme eller andre diagnoser etableres et samarbejde med forældre, pædagoger og lærere, som kan hjælpe med at træne de unge i at komme omkring på egen hånd enten med bus eller på cykel. Tilsvarende etableres et samarbejde omkring udviklingshæmmede på handicapområdet.

Fordele

Flere borgere får mulighed for at blive selvhjulpne og deltage i flere fællesskaber, da de kan komme omkring på egen hånd.

Samarbejdspartnere

Ældre- og Handicapforvaltningens personale, herunder Team Frivillighed, FynBus, Ældrerådet, Handicaprådet, Seniorhuset og bydels aktivitetshusene, frivillige foreninger og institutioner (aktivitetshuse, dagcentre og skoler).

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Flere borgere hjælpes i gang med at komme omkring på egen hånd. Færre unge køres i skole i taxa, men cykler selv eller tager bus. I forbindelse med pilotforsøget forventes en reduktion på 2.000 kørsler på et år.

12
Videreudvikling af Odense Rundt

PRIS | 1,2 MIO

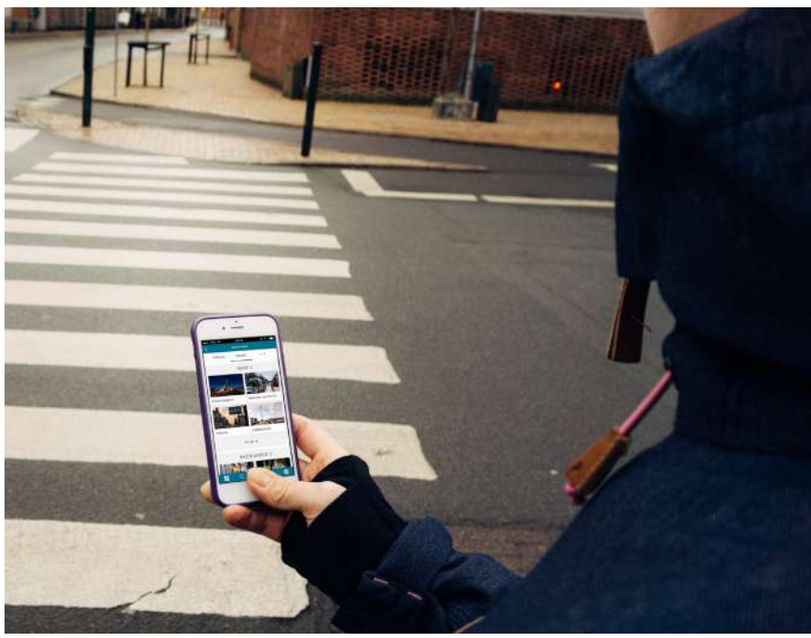
MÅLGRUPPE

Brugere af Odense Rundt, herunder både bilister, cyklister, fodgængere, ældre og handicappede.

FORMÅL
Odense Rundt hjælper odenseanere og besøgende i Odense med at finde rundt og bruge byen, mens vi udvikler den.

HVAD?
Videreudvikling af Odense Rundt i dialog med brugere og samarbejdspartnere. Der afsættes et årligt beløb i årene fra 2018 til og med 2021, så Odense Kommune løbende kan forbedre den brugeroplevede kvalitet og samtidig indsamle data til brug i Smart City sammenhænge. Videreudviklingstiltag kan eksempelvis være:

- Open data samarbejde med SDUs fyrtårnsprojekt Open Data Experimentarium (ODEX). Odense Rundt kan for eksempel levere data om brugen af veje, stier og byrum.
- Fælles løsninger med de øvrige fynske kommuner i samarbejde med GeoFyn og Udvikling Fyn.
- Forbedring af informationerne om kollektiv trafik, herunder integration af data fra Rejseplanen, så brugerne eksempelvis kan se næste afgang og se, hvor bussen er lige nu.
- Målrettede informationer om vejarbejder, eksempelvis push-beskeder, når der er vejarbejde på en rute brugeren ofte anvender.
- En funktionalitet, så brugeren kan finde parkeringspladser i nærheden af sin destination.
- Overblik over arrangementer og events ved brug af data fra Kultunaut.
- Ruter og kortlægning af tilgængelighed for ældre og handicappede på veje og i byrum.



Fordele

Det bliver nemmere at finde rundt i Odense. Odense centrum fravælges ikke på grund af usikkerhed om, hvordan man finder rundt. Brugerne får bedre overblik over deres muligheder og Odense Kommune får større viden om brugen af veje, stier og byrum.

Samarbejdspartnere

Brugere af Odense Rundt, SDU, Fynbus og Rejseplanen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
UDVIKLING

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●●●●

SUCCESKRITERIER

- Minimum 20.000 downloads
- Minimum 500 daglige brugere
- Minimum 80% af brugerne af Odense Rundt synes, at de får et godt overblik over aktuelle vejarbejder, og hvordan de finder rundt i Odense
- Mindst et fælles fynsk projekt inden for eksempelvis cykelturisme

13
Lokale hastighedsbegrænsninger

PRIS | 4 MIO

MÅLGRUPPE

Alle bilister i Odense.

FORMÅL
Der forebygges trafikulykker ved at tilpasse hastigheden til vejens udformning, typen af trafikanter og benyttelsen af vejen (boligvej, skolevej, indfaldsvej mm).

HVAD?
Der er en tæt sammenhæng mellem hastighed, og hvor alvorlige ulykkerne bliver. Det overordnede kommunale vejnet gennemgås med fokus på, hvorvidt den skiltede hastighed stemmer overens med vejens udformning og funktion som led i en samlet hastighedsklassifikation. Der fokuseres primært på den skiltede hastighed, som nogle steder kan underbygges med hjælp af hastighedsdæmpende foranstaltninger, som f.eks. midterheller, bump og lignende.

Et særligt fokusområde er overgange mellem by- og landzoner, da nogle trafikanter ikke sætter hastigheden ned, før de kører ind i byzonen. Variable hastighedstavler er en mulighed. Der tages særlige hensyn i nærheden af skoler, børne- og ældreinstitutioner.

Skadestuen på OUH registrerer i gennemsnit ca. 950 personskader (ekskl. eneulykker) på grund af trafikulykker på Odenses vejnet årligt.

Fordele	Samarbejdspartnere
Øget trafiksikkerhed og mere tryghed.	Politiet, skoler og institutioner.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Der registreres 20 færre personskader årligt.

14
Mobilitet for ansatte i Odense Kommune

PRIS 1,75 MIO

MÅLGRUPPE

Alle ansatte i Odense Kommune.

FORMÅL
Flere medarbejdere i Odense Kommune skal gå, cykle, samkøre og køre med tog og bus til og fra arbejde og i arbejdstiden. Bæredygtighed er et væsentligt parameter, når der indkøbes biler til brug i arbejdstiden.

HVAD?
Odense Kommune har 17.000 ansatte, hvoraf en stor del bor i kommunen. De er derfor en vigtig målgruppe for handlingsplanens tiltag med fokus på ændring af transportadfærd og fremme af mere sunde og grønne transportformer.

Ved at udarbejde en transportpolitik for ansatte går Odense Kommune forrest og viser det over for virksomhederne i Odense. Med en transportpolitik udarbejdes retningslinjer for transport i arbejdstiden og retningslinjer for indkøb af køretøjer til kommunen. Samtidig beskrives en række ordninger, som kan understøtte medarbejdernes tilvalg af gang, cykel, bus, tog, samkørsel mv. til og fra arbejde.

Målsætningen med transportpolitikken er at understøtte det sunde og grønne valg, når medarbejderne transporterer sig. Det skal f.eks. være muligt for flere ansatte i Odense at klare sig uden selv at eje en bil, så det er muligt at cykle, tage bussen eller låne en delebil eller ladcykel i forbindelse med sit arbejde, uanset hvem man er.

Samtidig skal det gøres nemmere og billigere for medarbejdere at pendle til og fra arbejde med bus eller tog. F.eks. kan medarbejderne tilbydes en skattefri erhvervskortordning, og det kan gøres nemmere at finde bus- og togafgange på intranettet ved installering af widgets fra Rejseplanen på alle computere.

Odense Kommunes arbejdspladser kan ligesom en række virksomheder i kommunen f.eks. certificeres som Cyklisternes Arbejdsplads og derved deltage i kampagner om samkørsel, Vi Cykler Stadig til Arbejde om efteråret, have besøg af FynBus' kundeambassadører i kantinen mm.

Fordele

Større bevidsthed om mobilitet blandt 17.000 ambassadører for Odense Kommune.

Samarbejdspartnere

Ledelsen og medarbejderrepræsentanter i alle forvaltninger i Odense Kommune, samt kommunens indkøbskontor.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Der udarbejdes kortlægning af medarbejdernes transportvaner og en transportpolitik for Odense Kommune, som vedtages i byrådet.

15
Trafiksikkerhedskampagner målrettet bilister

PRIS 1,13 MIO

MÅLGRUPPE

Bilister i alle aldersgrupper.

FORMÅL
99% af alle uheld skyldes trafikantadfærd, derfor er det vigtigt, at der løbende arbejdes med trafikanternes adfærd, så antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken reduceres.

HVAD?
Uopmærksomhed spiller ind i en tredjedel af ulykkerne. Halvdelen af alle ulykker skyldes for høj fart.

Kommunen deltager derfor i de nationale kampagner fra Rådet for Sikker Trafik:

- Uopmærksomheds-kampagnen "Kør bil, når du kører bil"
- Spritkampagnen "Klar til et pust"
- Hastighedskampagnen "Sænk farten – før det er for sent"

Færdselssikkerheds-kommissionen anbefaler kommunerne at sikre, at der afsættes midler til lokale kampagneindsatser, som kan supplere og understøtte den nationale kampagneindsats.

Der er store besparelser for kommunen ved at deltage i de nationale færdselskampagner, da det sparer kommunen for udvikling af egne kampagner. Desuden bakker politiet altid Rådets kampagner op med kontrol i kampagneperioden. Det giver en større effekt med de mange deltagere på landsplan, hvor budskaber bliver gentaget på vejkantplakater, TV, og i national og lokal presse.

Fordele	Samarbejdspartnere
Færre dræbte og tilskadekomne i trafikken.	Rådet for Sikker Trafik, Fyns Politi og øvrige kommuner på Fyn.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	●
TRAFIKSIKKERHED	● ● ● ● ●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

En årlig reduktion på 1,5 personskader på grund af uopmærksomhed i trafikken, fart eller eller spirituskørsel.

2 Effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur

En mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur har fokus på fremkommelighed. Dette kan ske ved at skabe et bedre flow i trafikken uden af investere i anlæg og udvidelse af infrastrukturen men f.eks. ved at ændre på prioriteringen af udvalgte trafikantgrupper. Fremkommelighed kan være for fodgængere, cyklister, bilister eller buspassagerer. En mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen vil dog sjældent muliggøre bedre fremkommelighed for alle trafikanttyper på samme strækning, men vil sikre bedre fremkommelighed for f.eks. bilister på bekostning af f.eks. fodgængere og cyklister. Eller omvendt.

En mere effektiv udnyttelse af byrum har fokus på, hvordan der ved simple greb kan inviteres til mere byliv i eksisterende byrum og parker. Det kan eksempelvis være ved at skabe bedre rammer for arrangementer, food trucks og torvehandel. Det kan også være opstilling af eksempelvis mobile legeredskaber og etablering af nye opholds- og aktivitetsmuligheder.

16
Trafikale knudepunkter

PRIS 27 MIO

MÅLGRUPPE

Indpendlere og rejsende med langtursbusser, turistbusser og samkørende.

FORMÅL
Indpendlere og besøgende skal motiveres til at parkere ved centrale parkeringspladser og stige om til letbane, bus eller cykle det sidste stykke. Flere skal vælge langtursbusser imellem de større byer.

HVAD?
Det skal være nemt at stige om fra ét transportmiddel til ét andet. Derfor etableres 11 trafikale knudepunkter i Odense, som supplement til de eksisterende fire. De er beliggende langs letbanen og ved centrale indfaldsveje, hvor det skal være nemt at parkere bilen og bruge letbanen, bussen eller cykle de sidste kilometer ind mod byen. I den hollandske by Groningen er der f.eks. 1,3 millioner brugere af Park+Ride/Bike hvert år.

Der er et uudnyttet potentiale i at promovere omstigning fra bil til cykel. Ved at tilbyde muligheden for at have sin egen cykel stående i en aflåst cykelparkering, skabes der bedre muligheder for kombinationsrejser.

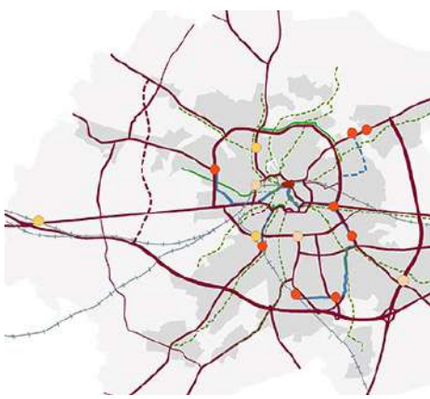
For at motivere bilister til at benytte omstigning fra bil til cykel, bus eller letbane skal der opsættes infotavler langs indfaldsveje, der oplyser om vejvisning til nærmeste knudepunkt. Der laves en markedsføringsindsats for at få flere brugere af omstigningsmulighederne, herunder markedsføring langs vejen og på sociale medier.

Odense mangler en trafikterminal for langtursbusser, turistbusser og samkørsel, hvor det er let at parkere og stige på bus eller letbane ind mod byen. Selskaberne vil gerne kobles op på den kommende letbane, dvs. specielt ved den kommende Park & Ride plads ved letbanen syd for det kommende OUH, der også vil kunne fungere som et opsamlings- og afsætningssted for samkørere og langtursbusser. Brugere af samkørsel og langtursbusser efterspørger gode og trygge toilet- og opholdsmuligheder.

I forbindelse med letbanestoppet Højstrup etableres en pendlerplads med 50-100 bilparkeringspladser til skift mellem bil og letbane. Knudepunktet skal udpeges i kommuneplanen forud for yderligere planlægning, og økonomi er anslået til 20 mio. kr.

Det vurderes desuden, hvorvidt der i forbindelse med næste kommuneplanrevision skal udpeges yderligere to udviklingsterminaler for Fyn: Holmstrup station og Hjallese station.

Odense Kommune ønsker desuden at undersøge muligheden for at aflaste OBC med investløsningen ved Bolbro og i tilføjelse hertil en eller flere østløsninger, Korsløkke (ved Ejbygade) og Odense Øst (ved Ring 3)



Fordele

Indpendlere får mulighed for billig parkering uden for bymidten og mulighed for at cykle eller køre med letbane/bus den sidste del af turen til arbejde. Flere vælger langtursbusserne og samkørsel i stedet for egen bil. Trængslen i bymidten og på indfaldsvejene reduceres.

Samarbejdspartnere

FynBus, Odense Letbane, busselskaber, Byregion Fyn, samt Gomore og lignende virksomheder.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

500 indpendlere til Odense benytter sig af omstigningsmulighederne ved de trafikale knudepunkter på daglig basis. 2/3 af dem cykler og 1/3 skifter til kollektiv trafik.

20 % flere benytter langtursbusserne.

17
Mere byliv i Grønnegade

PRIS | 0,5 MIO

MÅLGRUPPE

Beboere i området, samt besøgende i bymidten.

FORMÅL
Flere opholder sig i Grønnegade og benytter pladsens faciliteter.

HVAD?
Grønnegade blev i 2012 omdannet fra at være en stor parkeringsplads til et byrum for aktivitet og ophold. Pladsen er udstyret med et springvand, som er integreret i belægningsfladen og store siddemuligheder med integrerede trampoliner. Desværre har odenseanerne ikke taget pladsen så meget til sig som ønsket, og pladsen synes bar og med for lidt byliv.

Om aftenen kan besøgende forvandle rummet til et eventyrligt sted ved hjælp af sms-beskeder, der styrer både springvands- og belysningsanlæg. Desværre bruges denne funktion kun lidt.

Få børnefamilier benytter pladsen til korte ophold, men der er et uudnyttet potentiale. En barriere for at benytte pladsens springvand til leg er den manglende afskærmning fra springvandet til de gennemkørende biler.

For at skabe mere liv på pladsen kan der eksempelvis arbejdes med nogle af de følgende tiltag:

- Afskærmning mellem springvandet og kørebanen, måske i form af en lav plint, mobile plantekasser eller andet.
- Etablering af faciliteter såsom el og eventuelt vand og kloak, der gør det nemt at parkere foodtrucks eller lignende.
- Mindre ændringer i pladsens indretning, der gør det mere attraktivt at afholde eksempelvis loppemarkeder og events på pladsen.
- Skiltning/oplysning om brugernes muligheder for at styre lyset og springvandet.
- Mobile opholds- lege- og aktivitetsfaciliteter som for eksempel gyngesofaer, cykellegeelementer eller små lydsvage elementer til løbehjul og skatere.
- Eventuelt hastighedsdæmpende tiltag.

Tiltagene skal udpeges og gennemføres i samarbejde med lokale aktører herunder Sammen om centrum gruppen, Vesterbrogruppen og lignende.

Fordele

Bedre udnyttelse og brug af byrummet.

Samarbejdspartnere

Beboere og erhvervsdrivende omkring pladsen herunder Vesterbrogruppen og Sammen om centrum-gruppen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Antallet af ophold på pladsen skal øges med 300 %.

18
Smart City lab

PRIS | 6 MIO

MÅLGRUPPE

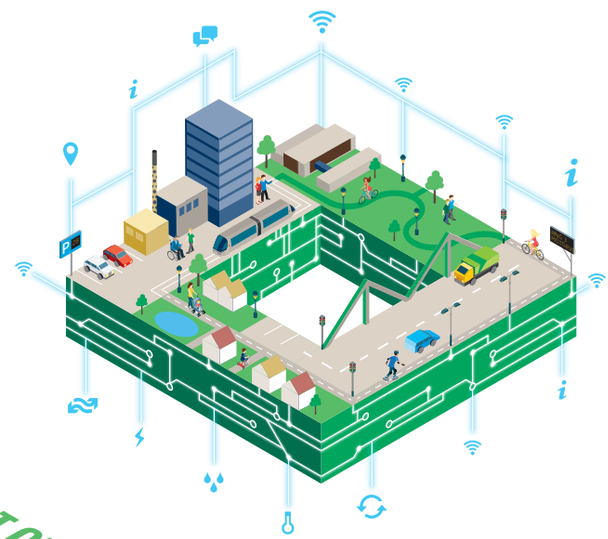
Trafikanter i Odense.

FORMÅL
Odense skal benytte digitale datakilder til at skabe bedre mobilitet og bedre byrum ved at udnytte den eksisterende kapacitet smartere.

HVAD?
Odense er en by med vokseværk og et stigende antal trafikanter på vejene. Trafikanterne skal i større grad deles om den plads, der er til rådighed, og samtidig skal de finde nye veje, når der i perioder sker f.eks. vejarbejder eller events forskellige steder i byen. Odense skal derfor finde en smart løsning, der er i stand til at benytte de mange tilgængelige datakilder til f.eks.:

- Skabe bedre trafikafvikling og bedre fremkommelighed igennem adfærdspåvirkning.
- Informere om den mest fordelagtige rute ift. individuelle rutebehov via Odense Rundt, www.trafikken.dk m.fl.
- Skabe mere sikker infrastruktur.
- Brugerdrevet udvikling, samt mere og bedre anvendelse af byrummene.
- Bidrage til kommunens fysiske planlægning og optimering af både offentlige og private serviceydelser.

På den måde kan Odense blive en foregangskommune og et laboratorie for Smart City inden for mobilitet og byrum.



SMART CITY ODENSE

Fordele

Bedre fremkommelighed og bedre udnyttelse af kapaciteten, innovation indenfor trafiksikkerhed, større tilfredshed blandt trafikanterne i Odense og mere og bedre byliv

Samarbejdspartnere

SDU (igennem ODEX™ samarbejdet) samt øvrige forsknings- og uddannelsesinstitutioner, OUH, Fynbus og virksomheder med betydeligt transportbehov, Erhvervskontakten, Udvikling Fyn, Fynsk Erhverv, Cityforeningen, Odense&Co, samt iværksættere og virksomheder, der ser muligheden i at udvikle produkter og services.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
UDVIKLING

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●●●●●

SUCCESKRITERIER

Der gennemføres og evalueres mindst tre Smart City projekter inden for mobilitet og byrum.

19
Bedre busstoppesteder

PRIS | 5 MIO

MÅLGRUPPE

Alle borgere i Odense - nye og eksisterende kunder i bussen.

FORMÅL
Turen til og fra bussen skal forbedres, så flere vælger at benytte den kollektive trafik.

HVAD?
Borgerpanelundersøgelsen i efteråret 2015 viste, at blot 39 % af respondenterne, der kører med bus i Odense, er tilfredse med standarden af busstoppesteder (f.eks. bænk, busskur, belysning mv.). Movia har gennemført et projekt i Køge med realtidsoplysninger på stoppestederne – her angav 70 % af passagererne, at det er en væsentlig forbedring ved rejsen.

Yderligere undersøgelser viser, at borgere, der normalt ikke benytter bus, har svært ved at finde ud af, hvilken bus de skal tage, og hvordan man f.eks. køber en billet. Potentielle kunder til bussen peger på, at det kunne motivere dem til at benytte bussen oftere, hvis busstoppestederne er mere synlige og mere informative. F.eks. med visning af minuttal for næste afgang, og med kort over alle ruter i Odense, så borgere og besøgende nemmere kan danne overblik over, hvilken bus de skal tage.

Der opsættes bindende servicemål for busstoppestederne.

Det vil indeholde følgende forbedringer:

- Flere bænke og affaldskurve ved busstoppestederne.
- Aktive skilte med visning af minuttal til næste bus.
- Stort kort over busnettet ved flere busstoppesteder inkl. markedsføring af "bussen er på vej" app og information om billettyper mv.
- Flere cykelstativer ved busstoppesteder.
- Læskærme ved busstoppesteder med mange påstigere. Udenfor bymidten skal der findes læskærme, som alternativ til de reklamefinansierede.
- Bedre vedligeholdelse.

Fordele

Bedre busstoppesteder i Odense vil give busserne et bedre image og gøre busserne til et mere attraktivt transportmiddel. Det vil samtidig gøre det rarere og lettere at tage bussen for borgere, som ikke normalt kører med bus.

Samarbejdspartnere

FynBus, AFA JCDecaux, Ældrerådet og Handicaprådet.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	● ● ●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	● ●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	● ● ● ●

SUCCESKRITERIER

Forbedring af 100 stoppesteder

Større tilfredshed med busstoppestederne og cykelparkeringsforholdene ved stoppestederne blandt FynBus' brugerpanel.

20
Mere liv i Kongensgade Nord

PRIS | 1,5 MIO

MÅLGRUPPE

Alle besøgende i bymidten, Beboere på Vesterbro særligt i Dronningensgade-kvarteret og nye boliger omkring Østre Stationsvej og restauratører, butiksejere og udlejere i Kongensgade Nord.

FORMÅL
Flere opholder sig i den nordlige ende af Kongensgade og benytter gadens faciliteter.

HVAD?
Den nordlige del af Kongensgade på strækningen mellem Vindegade og Østre Stationsvej blev i 2002 renoveret i forbindelse med en omdannelse af strækningen fra køregade til gågade. Der skulle mere gågade til Odenses borgere, og visionen var at skabe en helt ny type gågade i byen, hvor gade og kunstværk skulle udformes og etableres som et samlet projekt. Vandgardinet i nord skulle afskærme mod støj fra trafikken og udsyn til slagteriet.

Kongensgade Nord er i dag desværre kendetegnet ved få ophold og få fodgængere. Til gengæld er mange nye restauranter og enkelte butikker etableret i denne del af Kongensgade, og der er derfor potentiale for at udnytte byrummet til udeservering og mere byliv.

Byrummet ændrer i 2020 funktion, når letbanen får stop lige på hjørnet af Kongensgade og Østre Stationsvej. I den forbindelse er der behov for at åbne indgangen til gågaden fra Østre Stationsvej op, så gågaden opleves attraktiv for letbanens passagerer og folk, der færdes på både Rugårdsvej, Vindegade og Østre Stationsvej. Potentialet for et fodgængerflow i Kongensgade udnyttes optimalt. For at sikre dette er det nødvendigt at omdisponere de eksisterende kunstværker, der slører udsigten til/ fra Kongensgade og Østre Stationsvej.

Frem til 2020 skal byrummet udnyttes mere effektivt ved at forbedre opholdsmulighederne og skabe mere byliv og leg f.eks. ved at tillade mere udeservering, flytte nuværende bordtennisborde fra Vestergade til Kongensgade Nord, tillade minibyhaver og lignende.

Fordele

Mere liv i byrummet.

Samarbejdspartnere

Beboere på Vesterbro særligt i Dronningensgade-kvarteret og nye boliger omkring Østre Stationsvej.

Restauratører, butiksejere, udlejere i Kongensgade Nord.

Sammen om centrum gruppen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Fordobling af fodgængere i Kongensgade Nord.

Flere og længerevarende ophold i Kongensgade.

21 Varelevering i Odense Bymidte

PRIS 0,5 MIO

MÅLGRUPPE

Butikker og virksomheder, distributører, borgere og kunder

FORMÅL
Bedre og mere fleksibel varelevering til butikker, virksomheder og arbejdspladser i Odense Bymidte, som samtidigt understøtter det gode byliv og varetager hensynet til trafiksikkerhed og tryghed for byens brugere.

HVAD?
En effektiv varelevering til byens butikker og virksomheder er en vigtig forudsætning for erhvervs- og handelslivet i byen. Samtidigt er der trængsel om brugen af arealerne til forskellige trafikarter; fodgængere, cyklister, bilister, kollektiv trafik samt brug af gadearealer til butiksudstillinger, grønne spots og byrumsinventar. Der er ligeledes en udvikling mod hyppigere varetransporter på grund af reduceret lagerplads og øgede krav om hurtig levering. Projektet består af to delelementer: Problemanalyse, samt implementering af virkemidler.

Problemanalysen vil indeholde:

- Analyse af transportbehov for varelevering, som også tilgodeser samspillet med anvendelse af byens gader og rum.
- Registrering af de eksisterende fysiske rammer og skiltning, herunder plads- og sikkerhedsmæssige forhold for tunge køretøjer, samt nye byrum.
- Udviklingstendenser for varelevering.
- Udarbejdelse af forslag til forbedringer, samt udarbejdelse af principper for varelevering i Odense.

Virkemidlerne er afhængige af analysen og de faktiske behov, men der kan nævnes følgende eksempler, der nærmere skal undersøges:

- Parkeringsrestriktioner, der muliggør standsning og aflæsning af varer.
- Ensretning af gader for varekørsel for at skabe plads til alle typer af trafikanter i smalle byrum.
- Ændrede tidsbegrænsninger for varelevering i den tætte bymidte og restriktioner på køretøjers størrelse.
- Intensiveret kontrol af ulovlig parkering på pladser forbeholdt afsætning og varelevering.
- Aftaler mellem distributører om fordeling og koordinering af leveringstidspunkter.
- Forsøg med koordineret varelevering, så antallet af lastbiler og varebiler i bymidten reduceres.
- Forsøg med varelevering med el-ladcykler eller andre ikke pladskrævende og støjsvage distributionsmetoder i den tætte bymidte for at afdække potentialet.

Fordele

Mere fleksibel varelevering og bedre gensidig forståelse mellem de forskellige brugergrupper.

Samarbejdspartnere

Fragtcentralen, kurerfirmaer, Fynsk Erhverv, Sammen om Centrum-gruppen, Cityforeningen, dagligvarekæder, repræsentanter for selvstændige butikker, 3F, P Nord, beboerforeninger m.fl.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
UDVIKLING

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Succeskriterierne vurderes kvantitativt og kvalitativt på baggrund af interessenternes vurderinger af resultaterne.

22
Bedre byliv på Gråbrødre Plads året rundt

PRIS 4,5 MIO

MÅLGRUPPE

Alle besøgende i bymidten og børnefamilier.

FORMÅL
Flere alsidige opholdsmuligheder på Gråbrødre Plads.

HVAD?
Gråbrødre Plads blev i 2010 omdannet og er i dag en af Odenses mest livlige pladser i forhold til udeserveringen året rundt. Pladsen har dog begrænsede opholds- og aktivitetsmuligheder bortset fra cafébesøg, og store dele af pladsen opleves bar.

Skøjtebanen bør genetableres i vinterperioden med ægte is gerne i samarbejde med en sponsor, som vil medfinansiere driften af skøjtebanen.

Pladsens eksisterende lege- og aktivitetstilbud til børn skal være mere synlige.

Fordele	Samarbejdspartnere
Mere liv i byrummet.	Restauratører, udlejere og beboere omkring Gråbrødre Plads.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Sponsoraftale på drift af skøjtebane

Mere liv på pladsen i vinterhalvåret, så antal ophold bliver 50% at det antal ophold, som der er om sommeren.

23
Bedre forhold for fodgængere i signaler

PRIS 1,6 MIO

MÅLGRUPPE
Fodgængere

FORMÅL
Fodgængere skal opleve, at ventetiden for rødt føles kortere. Samtidig vil fodgængeres respekt for det røde lys blive større, når det bliver synliggjort, at ventetiden i virkeligheden ikke er så lang.

HVAD?
De fleste signaler er i dag trafikstyrede. For at signalet kan vide, hvilke trafikmængder og strømme der skal afvikles, skal den aktuelle trafik kunne registreres. Detektering sker typisk ved spoler i vejbanen, og det har derfor ikke været muligt at detektere fodgængere. Derfor har fodgængere heller ikke hidtil kunne indgå i trafikstyringen med det resultat, at fodgængerne typisk indpasses i signalprogrammet til sidst. Dermed har fodgængere ikke opnået grøntidsforlængelse eller anden form for prioritering.

Der er tre tekniske løsninger, som kan forbedre forholdene for fodgængerne:

- Fodgængere kan registreres ved hjælp af termisk kamera, så de kan få længere grøn tid, hvis der er mange fodgængere. Man vil ikke skulle trykke på fodgængertrykket for at få grønt. Teknologien er ny og testes pt. i Aarhus.
- Nedtællingslys for fodgængere findes i flere lyskryds i Odense bymidte. Undersøgelser peger på, at ventetiden føles halvt så lang, når der er nedtælling for fodgængere. Dermed stiger tilfredsheden blandt fodgængerne i disse kryds.
- Der er mange fodgængere, der bliver utrygge, hvis de ikke når over fodgængerfeltet inden for grøn tiden. De fleste fodgængere er ikke klar over, at der altid er indlagt rømningstid (mellemtid) i signalprogrammet, så man kan nå over – også selvom man træder ud i krydset i sidste sekunds grøntid. Ved at vise mellemtiden skabes større tryghed og forståelse for, hvor lang tid man har til rådighed.

Fordele

Ventetiden for rødt føles kortere og bedre mulighed for prioritering af fodgængere i signaler.

Større tryghed for fodgængere, når de skal krydse en vej.

Samarbejdspartnere

Ældrerådet og Handicaprådet.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●●●

SUCCESKRITERIER

En eller flere af de tekniske løsninger implementeres i 40 fodgængerløsninger i Odense frem til 2024.

24
Små selvkørende busser

PRIS | 3 MIO

MÅLGRUPPE

Beboere og pendlere i de relevante områder.

FORMÅL
At motivere flere til at benytte kollektiv trafik.

HVAD?
Der skal sikres en bedre mobilitet ved hjælp af små førerløse busser.

Det er endnu ikke tilladt med selvkørende køretøjer i Danmark, men med den nye lovgivning fra januar 2017 forventes der at blive givet tilladelser til afgrænsede områder og forsøg.

Den selvkørende minibus Olli har siden juni 2016 på forsøgsbasis kørt på gaderne i Washington D.C., og den er siden sat i drift i Tyskland og Holland. Det er eldrevne køretøjer med plads til 12 passagerer. Dens tophastighed er 19 km/t og en rækkevidde på 40 km på en opladning. Bussen reagerer på passagerernes beskeder om at stoppe eller køre til et bestemt sted mv.

Information, bestilling og betaling foregår med en app. 30 sensorer sikrer kørslen i forhold til omgivelserne og andre trafikanter.

Olli er mest velegnet til rutebundet kørsel, hvor den fungerer som supplerende ordning til anden kollektiv trafik. I Odense kan det være letbanen eller de større buslinjer. Der vil være mulighed for at køre på større asfalterede stier, hvor trafikken er mindst kompliceret. F.eks. kunne Holluf Pile, Tornbjerg-kvarteret og Tietgenbyen knyttes direkte til letbanens stationer via en ca. tre km rute på stinettet. Der kan være behov for at udvide stibredden til ca. fire meter.

Fordele

Flere vil vælge at anvende kollektiv trafik.

Samarbejdspartnere

FynBus.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●●●●●

SUCCESKRITERIER

Små førerløse busser kører på mindst en rute i Odense.

25
Flere på mountainbike

PRIS | 0,2 MIO

MÅLGRUPPE

Eksisterende og potentielle mountainbikere i Odense.

FORMÅL
Der skal skabes bedre adgang på cykel til mountainbikeanlæg i Odense, så flere benytter mountainbike sporerne og cyklen til og fra banerne.

HVAD?
Mountainbike er i vækst, men der er plads til flere. Samtidig vil det være en fordel, hvis flere af brugerne også bruger cyklen for at komme til og fra de tre mountainbikeanlæg i Odense.

Der eksisterer mountainbike spor i Tarup-Davinde, på Stige Ø og Stavis Ådal. Der etableres et samarbejde med lokale MTB klubber om drift og udvikling af sporene. Markedsføringen af de eksisterende mountainbike ruter sker på Odense Kommunes stikort og øvrige kommunikationskanaler. Der kan etableres faciliteter, som understøtter brugen af sporene.

Fordele

Flere aktive borgere på mountainbike eller anden rekreativ cykling generelt, vil gøre borgerne mere fysisk aktive og dermed mere sunde.

Samarbejdspartnere

Mountainbike- og cykelklubber.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

50 % flere brugere af mountainbike sporene motiveres til generelt at bruge cyklen som transportmiddel i stedet for bilen.

3,9m
HYBRID
BUS

3 Forbedring af den eksisterende infrastruktur

Dele af den eksisterende infrastruktur bør forbedres, så fremkommeligheden øges, eller stedet bliver mere sikkert for trafikanterne. Et eksempel på forbedring af eksisterende infrastruktur er trafiksikkerhedstiltag, hvor et kryds eller en strækning ombygges, så det bliver mere sikkert. En ombygning kan også være at opgradere eksisterende cykelsti til en supercykelsti ved at udvide den i bredden, så der bliver bedre fremkommelighed for cyklister. Fælles for denne type opgradering af eksisterende infrastruktur er, at det er vigtigt at tænke på forbedringen ud fra et helhedsorienteret perspektiv, så byrummet ikke blot gøres sikrere men samtidig også klimasikres og gøres mere attraktivt med mulighed for ophold.

26
Ingen farlige skoleveje

PRIS 6 MIO

MÅLGRUPPE

Skolebørn, herunder børn der har krav på fri befordring.

FORMÅL
Det er vigtigt med gode skoleveje, da dette er med til at få flere børn til at cykle og gå i skole. Derfor skal der i fremtiden ikke længere findes skoleveje i Odense Kommune, som vurderes farlige.
Det er vedtaget i Odense Kommuneplan 2014-2028, at ”alle skoleveje klassificeres som sikre skoleveje i 2028”.

HVAD?
Odense har siden 1979 konsekvent sikret flere hundrede skoleveje med henblik på at forbedre tryghed og sikkerhed og dermed få flere til at gå og cykle til skole. I skoleåret 2016/17 er der dog ca. 700 børn, der får betalt transport med bus pga. farlig eller lang skolevej.

Hvis der laves flere sikre skoleveje, vil visionen om ingen farlige skoleveje kunne nås over en årrække, idet hele handlingsplanens trafiksikkerhedsindsatser medvirker til at nå målet.

Ved at analysere de skoleveje, som disse børn gerne skulle kunne benytte, vil man kunne udpege konkrete behov for forbedringer. Det kan bl.a. være virkemidler som trafiksaneringer og hastighedsnedsættelser, midterhelle, 2-1 veje, kantbaner, forlænget grøntid, fodgængerblink med anmeldelse, samt cykelbusser og gåbusser. Der kan planlægges et sammenhængende net af primære skoleruter med god vintervedligehold og renholdelse.

Antallet af forældre, der kører deres børn i skole, vil falde, så trafikale problemer ved skolerne reduceres.

Den nye struktur med fritidsklubberne i Odense betyder, at mange børn får længere fra skole til klub, hvor de selv skal transportere sig på egen hånd fra 5. klasse. Derfor skal det også overvejes, om der er behov for at kigge på vejene fra skolerne til de nye klubber.

Ud over større infrastrukturelle forbedringer er det vigtigt, at fortsætte det store arbejde, hvor forvaltningen har arbejdet sammen med skolerne om at få flere elever til at være selvtransporterende. Der skal løbende arbejdes med bæredygtig transport ude på skolerne.

Der deltages i den nationale kampagne fra Rådet for Sikker trafik Børn på vej, som har fokus på de små nye elever ved skolestart.

Kampagnen gennemføres i samarbejde med Børn- og Ungeforvaltningen.

Fordele

Flere børn bliver sundere, og de kommunale transportudgifter reduceres på sigt.
Trafiksikkerheden øges.

Samarbejdspartnere

Skolerne, Fyns Politi, Børn- og Ungeforvaltningen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●●●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Antallet af børn med farlig skolevej halveres frem til 2024.

27
Flere Supercykelstier

PRIS | 125 MIO

MÅLGRUPPE

Pendlere, cyklister og bilister langs Supercykelstiruterne.

FORMÅL
Supercykelstier skal få flere til at cykle og flere til at cykle langt.

HVAD?
Odense Kommune er i fuld gang med at udbygge nettet af Supercykelstier, der i særlig grad skal få flere til at cykle over længere strækninger. I regi af Byregion Fyn er der udarbejdet et forslag til et samlet net af Supercykelstier, som går på tværs af kommunegrænserne og dermed motiverer til cykling på længere strækninger, typisk 5 – 20 km i hver retning. Der er tale om ca. ti forskellige Supercykelstiruter, der vil kunne forbinde Odense med:

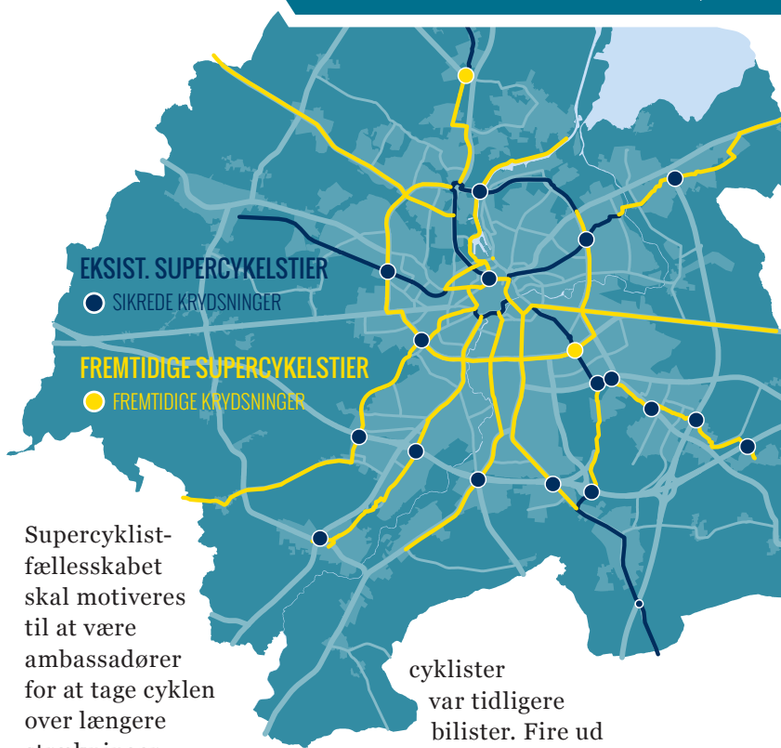
- Munkebo
- Langeskov
- Årslev
- Morud
- Søndersø
- Otterup

Kvaliteten i Supercykelstierne ligger i tilstrækkelig bredde i forhold til antallet af cyklister, få og korte stop, tryghed, god belægning og services som pumper, cyklistgelænder mm. undervejs. Racercykler og elcykler er velegnede til Supercykelstierne og kan få flere til at cykle langt. Der skal etableres to nye cyklisttunneler på to af Supercykelstiruterne:

- Rødegårdsvej under Munkerisvej
- Slettensvej under Bladstrupvej

Samfundsøkonomiske beregninger viser en meget høj forrentning på disse projekter på 15 – 20 %, (baseret på statens beregningsmetode, som angiver at projekter med mindst 4 % anses som rentable projekter). Tunnelerne skal baseres på de bedste erfaringer som frit gennemsyn, dagslys, god bredde, hærværkssikring og grafittibekæmpelse.

Der skal laves generel markedsføring af Supercykelstiruter, og i forbindelse med åbningen af hver delstrækning laves der markedsføring rettet mod målgruppen.



Supercyklist-fællesskabet skal motiveres til at være ambassadører for at tage cyklen over længere strækninger.

En evaluering af Supercykelstien mellem Farum og København viste en stigning i antallet af cykelpendlere på 52 %, og hver fjerde af de nye cyklister var tidligere bilister. Fire ud af fem cyklister på Supercykelstierne i Odense ønsker fortsat udbygning af nettet, specielt med bredere cykelstier og mere jævn asfalt.

Fordele

Flere vil vælge cyklen på mellemlange ture. Mange skolebørn vil også have gavn af disse projekter, og behovet for skoletransport reduceres.

Samarbejdspartnere

Nabokommunerne, samt nærliggende arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●●●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

I 2024 er det samlede net af Supercykelstier etableret, og cykeltrafikken stiger med 20 % på de berørte strækninger.

28
Bedre busfremkommelighed

PRIS 6,5 MIO

MÅLGRUPPE

Buspassagerer i Odense.

FORMÅL
Busserne skal komme hurtigere frem i Odense.

HVAD?
Mange steder er der etableret buslommer i forbindelse med stoppestederne. Dermed kan busserne standse uden at genere den øvrige trafik. Imidlertid giver det ofte problemer, når busserne skal derfra. Selv om bilisterne skal holde tilbage for busser, der blinker ud, er der i praksis mange, der ikke overholder reglen. Dermed får busserne en unødvendig forsinkelse, som gør det vanskeligt at overholde køreplanerne.

Der laves en analyse af samtlige stoppesteder med buslommer med henblik på at vurdere, hvilke der med fordel kan ombygges til fremrykkede stoppesteder. Derved kan bussernes rejsetid reduceres, og deres regularitet og den samlede økonomi forbedres. Der kan forventes en besparelse på 10 – 40 sekunder pr. bus pr. stoppested.

Buslommerne ombygges til busperroner, der vil være en stor serviceforbedring for kunderne og reducere konflikterne med cyklister. I første fase vil det kun ske de steder, der ikke er udfordret af letbanens gravearbejde og omkørsel.

Ved krydset Assensvej/ Faaborgvej skal Faaborgvej åbnes for busser, og signalet skal give busserne prioritet i begge retninger. Derved forbedres bussernes fremkommelighed.

Fra 2020 skal principperne for bybusserne ændres markant som følge af letbanens åbning. Busserne skal tjene som supplement til letbanen, således at der kan omstiges imellem bus og letbane. Letbanen tager rejsernes forløb i de tætte byområder, mens bybusserne tager rejsernes forløb længere ude.

Klingenberg kan evt. anvendes som terminal for nogle af bybusserne. Herfra er der tæt adgang til letbanen.

Det undersøges desuden, hvor det vil give effekt at indføre busprioritering i signaler.

Fordele

Bussen bliver mere attraktiv at benytte.

Samarbejdspartnere

FynBus, Ældrerådet og Handicaprådet.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Hvert fremrykket stoppested medfører en reduceret køretid på 200 timer årligt.

29
Færre cyklistulykker

PRIS | 4 MIO

MÅLGRUPPE
Cyklister i alle aldre.

FORMÅL
I perioden 2011 - 2014 er der registreret over 1.000 cyklistulykker med en modpart på OUH. Formålet er, at reducere antallet af cyklistulykker og forbedre trygheden, og dermed lysten til at cykle i alle aldre.

HVAD?
Der etableres blå cykelfelter i kryds med mange cyklistulykker, eller risiko for cyklistulykker, for at øge opmærksomheden på cyklisterne. Ligeledes kan der være tale om optimering af lyskryds, hvor der sker særligt mange cyklistulykker. Det kan være førgrønt for cyklister, højresving for rødt lys mm.

Der arbejdes desuden med påvirkning af cyklisters adfærd, herunder øget opmærksomhed og brug af personligt sikkerhedsudstyr, som f.eks. kampagner om lygter, synlighed og cykelhjelme.

De nationale kampagner på området følges, bl.a. Lys på med Ludvig kampagnen og Synlige cyklister.

Skadestuen på OUH registrerer i gennemsnit ca. 100 cyklistulykker med personskader om året, hvor ulykken er sket i et kryds.

Fordele

Øget opmærksomhed for og på cyklister i kryds giver forbedret trafiksikkerhed og tryghed for cyklisterne.

Samarbejdspartnere

Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet, Fyns Politi og OUH.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

En årlig reduktion på 20 personskader blandt cyklister, hvor ulykken er sket i et kryds.

30
Flere opholdsmuligheder

PRIS 1,5 MIO

MÅLGRUPPE

Fodgængere i både centrum og forstæder.

FORMÅL
Ved at skabe bedre mulighed for ophold og små hvil undervejs, skal flere få lyst til at gå og gå mere, samt bruge byrummet mere.

HVAD?
Det er vigtigt, at der etableres gode hvile- og opholdsmuligheder for borgerne. Borgerpanelet viser, at 38 % ønsker flere siddemuligheder i bymidten.

Sidde- og opholdspladser bør placeres optimalt i forhold til sol og læ, og omhyggeligt i forhold til udsigt og muligheder for at følge med i bylivet. Der bør sikres opholdspladser, der kan give mulighed for flere aktiviteter end bare at sidde som f.eks. vippebænke og hængekøjer/gynger til voksne i rekreative områder.

Det er vigtigt, at der er opholdsmuligheder for alle typer af brugere også udsatte grupper, som der altid vil være i en storby. Opholdsmuligheder for de udsatte placeres under hensyntagen til naboer og erhvervsdrivende og på steder, der er trygge for de udsatte.

Sidde- og opholdspladser understøtter gaden som mødested og styrker den rekreative og sociale funktion. Der bør sikres en variation af siddemuligheder med både formelle og uformelle siddepladser. Der bør skabes en god balance mellem offentlige og kommercielle siddepladser med både bænke og udeserveringer. For ældre og dårligt gående er der behov for bænke med arm- og ryglæn.

Opholdsmulighederne i bymidten og langs de vigtigste fodgængerforbindelser i forstæderne kortlægges. På baggrund af kortlægningen og input fra borgerne opsættes sidde- og opholdspladser, hvor de mangler mest.

Foto af William Dengsø

Fordele

Flere får lyst til at gå oftere og længere, samt bruge byrummet mere.

Samarbejdspartnere

Ældresagen, Ældrerådet, Handicaprådet, lokale beboerforeninger og -grupper.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	● ● ●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	● ● ● ●
BYUDVIKLING	● ● ●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Før- og eftertællinger viser, at der opholder sig 50 % flere i de områder, hvor der etableres opholdsmuligheder.

31
Bedre signalregulering

PRIS 38 MIO

MÅLGRUPPE

Odenses trafikanter.

FORMÅL
Der skal skabes bedre trafiksikkerhed og trafikafviklingen i kryds ved hjælp af signalregulering.

HVAD?
Der er knap 200 signalregulerede kryds i Odense Kommune. De har stor indflydelse på især trafikafviklingen, men også trafiksikkerhed kan forbedres via et signalreguleret kryds. Det er dog langt fra alle ulykkessituationer, som kan forebygges via et signalreguleret kryds.

Såfremt de signalregulerede kryds skal virke optimalt, skal de løbende optimeres, og de skal alle være trafikstyrede. Trafikstyrede signaler betyder ikke nødvendigvis, at den enkelte bilist oplever grønne bølger. Hvis man laver grønne bølger, vil man opleve mere spildtid som generer trafikken fra sidevejene og den modkørende trafik. Der skal løbende tages stilling til, om der skal etableres nye eller nedlægges signalregulerede kryds.

I dette arbejde arbejdes der ud fra følgende prioritering, som opdateres løbende:

Fase 1:

- Falen-J.B. Winsløws Vej
- Assensvej-Hvidkærvej
- Assensvej-Højmevej
- Toldbodgade-Finlandsgade/ Lerchesgade
- Nedlægning af Klosterbakken/ Flakhaven-Klingenberg
- J.B. Winsløws Vej-Kløvervænget
- Middelfartsvej-Stegstedvej
- Rødegårdsvej-Tagtækkervej/ Billedskærervej
- Svendborgvej-Syhøvevej
- Beldringevej-Spurvelundvej

Fase 2:

- Rugårdsvej-Sandvadgyden
- Kertemindevej-Bjerggårds Allé
- Tarupvej-Fuglebakken
- Bogensevej-Kirkendrup
- Brogade-Nedergade
- Kirkegårds Allé-Sdr. Boulevard
- Bergensdals Allé-Bødedals Allé
- Dalumgårds Alle-Dalumvej
- Rismarksvej-Ragner Lodbrogs Vej

Priserne på signalregulering er forskellig fra sted til sted men er 1-2 mio kr. pr. sted. For hvert projekt skal der laves en detaljeret projektbeskrivelse inkl. økonomisk beregning.

Fordele

Mere sikker og bedre trafikafvikling i kryds.

Samarbejdspartnere

FynBus, Taxaselskaber, Fragtcentralen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●●

SUCCESKRITERIER

At trafikanterne oplever mere sikker og bedre trafikafvikling.

32
Bedre sammenhæng mellem by og indre havn

PRIS | 12 MIO

MÅLGRUPPE

Beboere på havnen, samt medarbejdere og studerende på City Campus og indre havn. Borgere/besøgende i Odense generelt.

FORMÅL
Den mentale afstand mellem bymidten og den indre del af Odense Havn skal nedbrydes ved at skabe bedre og mere levende forbindelse for fodgængere og cyklister ad Lerchesgade.

HVAD?
Byens Bro er et vartegn for Odense og medvirker til at binde bymidten og Odense Havn bedre sammen. Med etableringen af City Campus, havnebadet og flere boliger på blandt andet Havnepromenaden og Stenfiskerkaj forventes en stigning i antallet af fodgængere og cyklister på Byens Bro og videre via Lerchesgade til havnen.

For at understøtte byudviklingen i City Campus og på Odense Havn, er det vigtigt med forbindelser, der gør det attraktivt for fodgængere og cyklister at bevæge sig fra bymidten til havnen. Kvarterplan by-havn har udpeget 2 vigtige forbindelser: stien i den grønne kile og Lerchesgade. Stien i den grønne kile anlægges efter planen i 2017 - 2018. I forbindelse med udviklingen af Storms Pakhus som madmarked langs med Lerchesgade er behovet for en omdannelse af Lerchesgade aktuel.

Lerchesgade fremstår trist og er ikke på niveau med havnen og bymidten. Gaden vil få karakter af sivegade eller cykelgade, men vil ikke være bilfri, da den fortsat vil være adgangsvej til flere funktioner i området. For at mindske den mentale afstand mellem bymidten og havnen, gøres Lerchesgade mere attraktiv og levende. Gaden omdannes med materialer i et design, der svarer til Ejlskovsgade. Det kan være fodgængere og cyklister, der tager en pause på vej fra by til havn, eller det kan være de mange studerende i City Campus, der inviteres til ophold og aktivitet i gaden.

Tilgængelighed skal tænkes ind i planlægningen af Lerchesgade og Finlandkaj.

Fordele

Attraktive forbindelser med plads til ophold og bevægelse skaber en bedre sammenhæng og en sikker kobling imellem bymidte og havn.

Samarbejdspartnere

Uddannelsesinstitutionerne samt erhvervsdrivende i lokalområdet, Odense Havn, naboer og andre interessenter i lokalområdet, herunder Storms Pakhus.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Der forventes en stigning på 100 % i antal fodgængere og ophold, og en stigning på 30 % i antal cyklister på Lerchesgade.

33
Reduktion af gennemkørende biltrafik inden for Ring 2

PRIS 3 MIO

MÅLGRUPPE

Bilister i Odense og beboere i områderne.

FORMÅL
Den gennemkørende trafik inden for Ring 2 skal reduceres.

HVAD?
Generelt skal den gennemkørende biltrafik inden for Ring 2 reduceres, da bilturene skal forløbe længst muligt ad ringvejen. Der er en del gennemkørende biltrafik imellem Falen og Næsbyvej, som burde køre længere ude på Ring 2 vest.

Lyskrydset Falen/ Kløvermosevej kan justeres, så biltrafikken fra Falen og ind på Ring 2 opprioriteres på bekostning af biltrafik, der skal ligeud på Falen. Det skal undersøges, om det bliver nødvendigt at forlænge svingspor i krydset. Derved bliver Falen mindre attraktiv som gennemfartsvej inden for Ring 2.

Der er lavet en beregning, hvor Åløkke Allé lukkes nord for Toldbodgade. Den trafikale betydning er primært lokalt og vil flytte det meste af biltrafikken på 8 – 9.000 biler til Næsbyvej og Toldbodgade. Jarlsberggade vil få godt 1.000 biler ekstra. Der vil være behov for fysiske og signalmæssige ændringer i krydset Næsbyvej/ Toldbodgade

Et mere vidtrækkende indgreb er lukning af Åløkke Alle imellem Toldbodgade og Ny Kongevej, dog med busser og cykler undtaget. De næsten 20.000 biler på Åløkke Alle skal dermed fordeles på andre veje, heriblandt Næsbyvej, Jarlsberggade, Jernbanevej og Rugårdsvej. Grønløkkevej og Toldbodgade bliver mindre belastet, og trafikafviklingen i krydset Åløkke Alle/ Rugårdsvej forbedres. Krydsene Jarlsberggade/ Rugårdsvej og Jarlsberggade/ Næsbyvej skal ombygges for at kunne klare den ekstra trafik. Trafikmængderne på Jarlsberggade bliver væsentligt større, og projektet vil kræve en VVM screening.

Jarlsberg-tunnelen er problematisk, da den har en max højde på 3,2 m, så de største lastbiler ikke kan passere. Som konsekvens vil det formentlig blive nødvendigt med cykelforbud i tunnelen, så cyklister skal benytte enten Åløkke Allé eller Byens Bro.

Fordele

Den gennemkørende biltrafik reduceres, og fremkommeligheden forbedres for bilister med ærinde i bymidten. Afviklingen af biltrafik på Falen, Grønløkkevej og Åløkke Allé forbedres. Letbanens fremkommelighed på Middelfartvej vil blive bedre end planlagt.

Samarbejdspartnere

Åløkke Grundejerforening og øvrige beboere i området.

Fragtbranchen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Der bliver mindre gennemkørende trafik inden for Ring 2.

34
Flere sikre krydsningssteder for fodgængere

PRIS 3,75 MIO

MÅLGRUPPE

Fodgængere i Odense og særligt børn og seniorer.

FORMÅL
Der skal etableres flere trygge og sikre krydsningssteder i Odense, således at flere vil gå mere.

HVAD?
Ved krydsning af de større veje er der ikke altid trygge og sikre forhold for fodgængerne. Børn og en del seniorer har særlige udfordringer på trafikerede steder.

På baggrund af analyser af fodgængerulykker og ud fra borgernes udpegninger af ønskede lokaliteter, udpeges der mindst 25 steder, hvor der kan etableres virkemidler som midterheller, fodgængerfelt og Torontolys med anmelderfunktion. Torontoblink med anmelderfunktion betyder konkret, at en større andel af bilisterne standser for fodgængere, der krydser gennem fodgængerfelterne. Midterheller i kryds vil også kunne sikre venstresvingende biler.

Samarbejdsparterne skal sikre, at krydsningsstederne udpeges de rigtige steder, og at de bliver anvendt af flest mulige borgere. Borgerne opfordres til at angive ønskede steder ved at anvende app'en Giv et tip. Eksempler på egnede steder er:

- Vestre Boulevard ved Dragebakken
- Brændekildevej ved Rughøjvej
- Døckerslundsvej ved Mosegårdsvej

Fordele

Det vil blive sikrere, nemmere og mere behageligt at færdes i Odense til fods.

Samarbejdspartnere

Børne- og Ungeforvaltningen, Ældre- og Handicapforvaltningen, Ældrerådet, Handicaprådet, Fyns Politi og beboere i lokalområderne.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Mindst 25 krydsningspunkter i Odense forbedres.

35 Hastighedszoner i boligområder

PRIS 12 MIO

MÅLGRUPPE

Beboere i boligkvarterer.

FORMÅL
Hastighederne skal ned i boligområderne, så trygheden og sikkerheden forbedres. Gang og cykel skal blive det naturlige valg på korte ture. Busserne skal opnå flere direkte forbindelser. Desuden kan hastighedszonerne også skabe pæne byrum i form af f.eks. plantebede.

HVAD?
I de kommende år vil biltrafikken stige på de fleste trafikveje i Odense, og det kan betyde, at flere bilister vælger at benytte boligvejene i stedet. Det er derfor nødvendigt med fortsat fokus på at undgå smutvejskørsel på boligvejene ved hjælp af trafiksanering. Det medfører bedre trafiksikkerhed i lokalområderne og vil få flere til at vælge gang og cykel på de korte ture.

En 30 km/t zone kan implementeres med kombination af skilte og hastighedsdæmpende foranstaltninger. Zonen giver en klar signalværdi om, at bilerne kun er velkomne med lav fart.

Hastighedsdæmpningen betyder endvidere, at flere bilister vil se en fordel i at køre ad andre ruter. Fordelingsveje vil normalt være med hastighedsgrænser på 50 km/t, men man kan vælge at skilte dem til 40 km/t som et led i en samlet hastighedsklassifikation. Der vil være mulighed for at integrere større projekter med regnvandshåndtering som led i trafiksaneringsprojekterne.

Mange byer i Nordeuropa har erfaringer med etablering af 30 km/t zoner. F.eks. har Amsterdam og Groningen 30 km/t zoner i næsten alle boligområder (oftest blot med skiltning og få bump). Gennemsnitshastighederne falder typisk med 10 km/t. Der er ved at blive udført hastighedszoner inden for Ring 2, mens dette projekt vedrører boligkvartererne inden for Ring 3.

Der er mulighed for at udforme passager, hvor kun busser, gående og cykler må passere. På den måde, bliver det mindre attraktivt at benytte bil på de helt korte ture i kvarteret. Dette princip er standard i de fleste hollandske byer, og det findes allerede i kvarterer som Holluf Pile m.fl. og på Nansensgade, Store Glasvej, Faaborgvej og Blangstedsgårdsvej.

Fordele

Boligområderne bliver bedre at bo og færdes i, og sundheden forbedres, når flere vælger cykel eller gang.

Samarbejdspartnere

Beboerforeninger og grundejere, VandCenter Syd.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Hastighederne falder til 30 km/t på de berørte veje.

36
Færre uheldsbelastede steder

PRIS | 56 MIO

MÅLGRUPPE

Alle trafikantgrupper, virksomheder, skoler og uddannelsesinstitutioner.

FORMÅL
Trafikulykkerne i Odense skal reduceres.

HVAD?
Byen og trafikken ændrer sig væsentligt i de kommende år, hvorfor der kan opstå nye ulykkesbelastede lokaliteter. Derfor foretages der hvert år en sortpletsanalyse, hvor de mest ulykkesbelastede lokaliteter udpeges. Herefter udarbejdes der forslag til forbedringer de pågældende steder.

Der ligger desuden et stort ulykkesforebyggende potentiale i udførelse af trafiksikkerhedsinspektion af det eksisterende overordnede vejnet. En systematisk gennemgang sigter mod en forbedring, hvor indretning, udstyr, oversigtsforhold, skilte mv., der skaber farlige situationer for trafikanterne, udpeges og udbedres.
Der kan arbejdes med massetiltag, som har en kendt sikkerhedsmæssig effekt, som f.eks. tilbagetrukne stopstreger, midterheller, overkørsler mm.

Fordele

Forbedret trafiksikkerhed.

Samarbejdspartnere

Borgere, skoler og uddannelsesinstitutioner, Fyns Politi.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
TRAFIKSIKKERHED

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●●

SUCCESKRITERIER

En årlig reduktion på 250 personskader, når tiltaget er fuldt implementeret.

37
Ny busterminal og stationsplads nord for OBC

PRIS | 34 MIO

MÅLGRUPPE

Borgere, pendlere og besøgende i Odense.

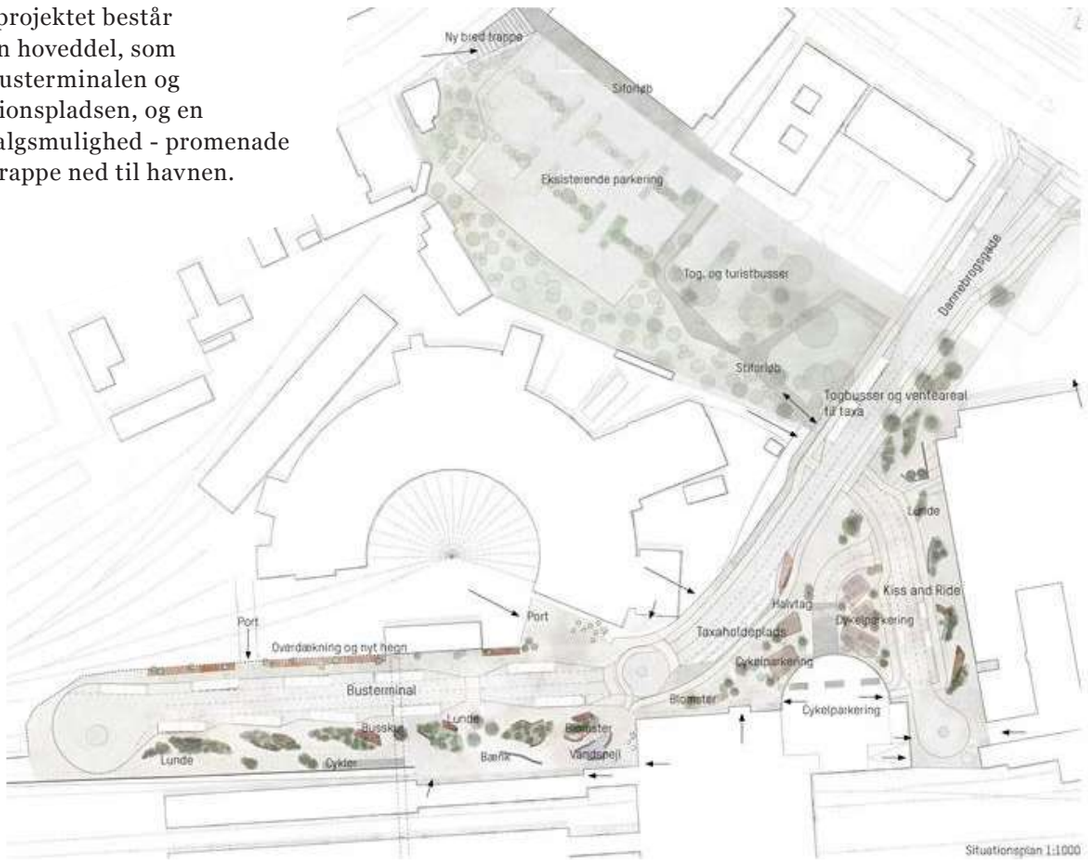
FORMÅL
Flere skal benytte OBC som et knudepunkt.

HVAD?
Der forventes en væsentlig stigning i antallet af passagerer til og fra Odense Banegård Center (OBC) på grund af togdrift, etablering af letbanen og opgradering af busdriften på hele Fyn. OBC vil derfor også i fremtiden være et vigtigt trafikalt knudepunkt, og der er behov for at der etableres en velfungerende busterminal og en attraktiv og tryg stationsplads nord for OBC.

Der etableres en fleksibel busterminal, en ny centralt placeret taxaholdeplads, et kiss and ride område samt trafiksikre forhold for cyklister og fodgængere. Der etableres gode og sikre cykelparkeringsfaciliteter, som løbende skal tilpasses behovet.

Stationspladsen giver trygge og tilgængelige forhold, for at skifte mellem transportformer og et godt første møde med Odense.

Forprojektet består af en hoveddel, som er busterminalen og stationspladsen, og en tilvalgsmulighed - promenade og trappe ned til havnen.



Fordele

Flere vil kombinere cykel, bus og tog.

Flere oplever, at Odense er en attraktiv by at ankomme til.

Samarbejdspartnere

FynBus, DSB, taxa, Cyklistforbundet, Danmarks Jernbanemuseum, Ældrerådet, Handicaprådet, grundejere og aktører i området.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

10 % flere rejsende på OBC

38
By for alle

PRIS | 3,5 MIO

MÅLGRUPPE

Ældre og handicappede i Odense, samt øvrige borgere/besøgende med permanente eller midlertidige funktionsnedsættelser.

FORMÅL
Bedre tilgængelighed for i alle i hele Odense.

HVAD?
Der gennemføres en GIS registrering af eksisterende tilgængelighedsforhold for:

- Gående
- Bevægehandicappede og folk med nedsat gangfunktion
- Blinde og stærkt svagsynede

Derefter udarbejdes en analyse af de vigtigste destinationer og ruter for ældre og handicappede, herunder den visiterede kørsel. Med input fra de forskellige brugergrupper kortlægges hvor behovet er størst og hvor der er potentiale for at gøre ældre og handicappede bedre i stand til at færdes på egen hånd.

Herefter udføres der en række tilgængelighedsprojekter på udvalgte strækninger, der giver flere ældre, handicappede og øvrige med funktionsnedsættelser mulighed for at færdes i Odense på egen hånd.

Registreringer af tilgængeligheden i Odense kan vise typiske problemer:

- For få handicap-parkeringspladser (særligt til handicapbusser)
- Manglende ledelinjer og krydsningsmuligheder
- Ujævn belægning
- Stejle ramper ved kantsten
- Manglende akustisk signal
- Niveauspring
- Uklare afgrænsninger af gangbaner

God tilgængelighed for alle er ikke muligt at implementere over hele byen, men via registreringen er det muligt at arbejde strategisk med en inddeling af byen i forskellige niveauer af tilgængelighed, som er tilpasset de forskellige brugergrupper.
Dette vil ske i samarbejde med Ældrerådet og Handicaprådet, og der vil herefter også blive lavet en prioritering af tilgængelighedstiltag.

Tilgængelighedsruterne indarbejdes i Odense Rundt.

Som en del af den fremtidige mobilitets-planlægning udarbejdes der derfor en kvalitetsmanual for tilgængelighed i vej- sti- og byrumsprojekter, som sammen med inddelingen i tilgængelighedsniveauer vil være grundlaget for at indarbejde tilgængelighed i anlægsprojekter.

Fordele

Projektet understøtter Handicappolitikken. Flere ældre og handicappede, samt borgere med permanente eller midlertidige funktionsnedsættelser, vil kunne færdes på egen hånd. De vil blive mere sunde og få højere livskvalitet.

Tilgængelighedstiltagene vil fremadrettet kunne tjene sig ind ved at forebygge udgifter til visiteret kørsel og handicaphjælpere.

Samarbejdspartnere

Ældre- og Handicapforvaltningen, Ældresagen, Ældrerådet, Handicaprådet, Danske Handicaporganisationer, Center for Kommunikation og Velfærdsteknologi i Region Syddanmark og GeoFyn.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●●●

SUCCESKRITERIER

Netværket af tilgængelige fodgængerarealer bliver mere sammenhængende, så flere svage fodgængere kan færdes på egen hånd. Udgifterne til visiteret kørsel og handicaphjælpere reduceres.

39
Fortove for fodgængere

PRIS | 1 MIO

MÅLGRUPPE

Alle borgere i Odense, Erhvervsdrivende i gågaderne.

FORMÅL
Det skal blive mere attraktivt at gå på fortove og gågader i Odense Kommune. Det skal få flere til at vælge at gå.

HVAD?
Alle boligområder i Odense skal bindes sammen med kollektiv trafik, skoler, institutioner og grønne områder i et netværk af fodgængervenlige forbindelser. Der er to udfordringer – dels at friholde fortovene for biler, skilte mm., og dels at etablere fortove de enkelte steder, hvor der mangler.

Husejerne har pligt til at renholde og friholde fortovene ud for deres grund, og de erhvervsdrivende i gågaderne skal holde klapskilte, vareudstillinger med mere langs facaderne. Ofte er der problemer med skidt, affald, ukrudt, uklippede hække, is og sne på fortovene. I gågaderne betyder klapskilte, vareudstillinger og andet udstyr placeret langt ud i gaderummet, at det kan være svært at komme frem som fodgænger. Nogle steder går det også ud over tilgængeligheden for syns- eller bevægelseshandicappede, for eksempel når ledelinjer for synshandicappede spærres, eller der ikke er tilstrækkelig fribredde til, at kørestole kan passere.

Initiativet skal sikre, at flere oplyses om deres forpligtigelser og positivt tager opgaven til sig.

Desuden er der mange, som ikke ved, at det generelt er forbudt at parkere helt eller delvist på fortovene i Odense, og at det kræver en særlig tilladelse at parkere i gågaderne med håndværkerbiler. Ved at kombinere oplysning med kontrol skal der sikres bedre plads til fodgængerne på fortovene og i gågaderne.

Odense har et finmasket net af stier, som både cyklister og fodgængere anvender. Samtidig har de fleste veje fortove, som gør det muligt at gå trygt og sikkert. Men der er missing links, hvor der mangler et stykke fortov eller sti. Der laves en kortlægning og prioritering af manglende fortove og stier. Der kan anvendes dataindsamling fra borgere, tracking, pointgivning mm.

Fordele

Det bliver nemmere og mere attraktivt at færdes til fods i Odense. Flere får lyst til at gå mere.

Samarbejdspartnere

Cityforeningen, Fynsk Erhverv og borgergrupper.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●●●

SUCCESKRITERIER

Antallet af ulovlige parkeringer i Vesterbrokvarteret og i kvarteret ved Jagtvej halveres.

Tilfredsheden blandt fodgængerne stiger.

40
Byrum på havnen

FORMÅL
Flere skal opholde sig på og bruge havnen. Det skal gøres attraktivt for private bygherrer at investere i nye byggerier på Odense havn.

HVAD?
For at gøre Odense indre havn mere attraktivt for beboere, besøgende og potentielle investorer, er det vigtigt at fortsætte anlæggelsen af promenader og byrum på havnen, i takt med at byggefelterne udvikles. Det er mere attraktivt for private bygherrer at investere i nye byggerier på Odense havn, hvis de kan se, at de tilstødende kommunale arealer ikke får lov til at ligge ufærdige hen omkring deres nye byggerier.

Der er i forbindelse med udviklingen af havnen nogle missing links:

- Stenfiskerkajen
- Promenade og fortov ved Englandsgade
- Promenade ved Finlandkaj
- Havneparken
- Bro over Havnebassin
- Londongade

Stenfiskerkajen

Stenfiskerkajen ligger umiddelbart øst for Havnebadet. Her har Odense Kommune planlagt at anlægge en promenade i et design svarende til den tilstødende promenade foran Promenadebyen. Der anlægges belægninger i støbt beton, opholds- og aktivitetsmuligheder, plantes træer og etableres cykelparkering i tilknytning til Havnebadet.

Odense Kommune har indgået en aftale med den private bygherre på ungdomsboligerne ved Stenfiskerkajen, om at de medfinansierer promenaden ved udførelse af konkrete delområder.

By- og Kulturudvalget har 22/11 2016 bevilliget kr 2.000.000,-. til opstart af anlæg af promenaden ved Stenfiskerkajen, som den private bygherre er stillet i udsigt. Det resterende beløb foreslås prioriteret i 2018, så promenaden kan færdiggøres i 2018 og skabe sammenhæng omkring havnebassinet med gode adgangsforhold til Havnebadet.

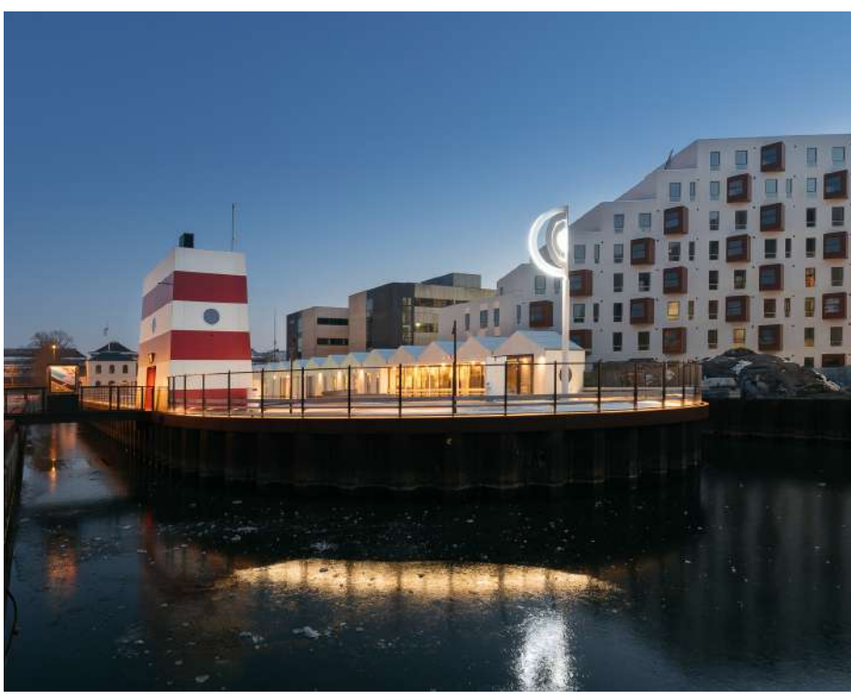
Promenade og fortov ved Englandsgade

Et byggefelt ved Englandsgade 3 er under udvikling af en privat bygherre. Langs med byggefeltet er der på Odense Kommunes grund udført midlertidige belægninger i asfalt. En del af de midlertidige belægninger ligger ca. ½ m lavere end det planlagte færdige terræn. Når det nye byggeri med tilhørende private udearealer står færdigt, skal fortovet langs Englandsgade og promenaden langs kajkanten også anlægges. Fortov og promenade anlægges i et design svarende til de tilstødende kommunale fortove og promenader. En trappe eller rampe fra Englandsgade op til Havnepladsen skal desuden skabe en attraktiv adgang til Havnepladsen.

Promenade på Finlandkaj

Finlandkaj på Byens Ø fremstår i dag som den gamle erhvervshavnegade, den var engang, med en bred asfaltbane med rester af gamle togskinner. I dag er der kun etableret fortov langs Nordatlantisk Hus, mens belysningen og afstribningen er midlertidige tiltag. Finlandkaj skal for fremtiden fungere både som hovedadgangsvej til Byens Ø, promenade langs kajkanten og en boligvej.

Finlandkaj indrettes derfor med fortov og kørebane, så der er offentlig adgang til kajkanten, en sikker trafikvej, beplantning, belysning, opholdsmuligheder og plads til, at skibe kan tage ophold midlertidigt.



Parkering på Odense havn

Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn beskriver principper for parkering ved opførelse af ny bebyggelse på havnen. Der er udpeget to offentligt tilgængelige bilparkeringsanlæg ved Tolbodgade og Havnegade.

Herudover etableres tilstrækkelig med cykelparkering i forbindelse med byrumsprojekterne.

PRIS 51 MIO

MÅLGRUPPE

Borgere i Odense og investorer.

Havneparken

Havneparken er det grønne ankomstområde til havnen, og skal være med til at binde City Campus og havnen sammen, samt trække fodgængere og cyklister ned på havnen. Omkring de små og historiske bygninger etableres der attraktive grønne arealer til rekreativt ophold, færdsel for fodgængere og cykelparkering.

Havneparkens grønne græs og bygninger i mindre skala giver mulighed for en anden type ophold end den, der foregår på Havnepladsen eller ved Havnebadet. Havneparken vil være et sted, hvor brugerne af havnen kan trække hen, hvis de ønsker grønne og mere rolige omgivelser end på Havnepladsen.

Bro over Havnebassin

Broen over havnebassinet vil blive en del af en oplevelsesrig fodgænger- og cykelforbindelse fra Åløkkeskoven over Odense Havn til Skibhuskvarteret. Broen vil skabe en attraktiv og sammenhængende havnepromenade, der indbyder til, at man går, løber og cykler på promenaden.

Londongade

Londongade binder havneparken og Havnebadet sammen. Ved at ændre på Londongades udformning og belægning skabes der en sammenhæng mellem havnen og Havneparken. Der anlægges nye belægninger i brosten og store betonfliser, og der etableres cykelparkering i tilknytning til havnebadet.

Fordele

Attraktive forbindelser med plads til ophold og bevægelse skaber en bedre sammenhæng og mere liv på havnen.

Anlæg af attraktive offentlige byrum i tilknytning til de private byggefelter understøtter omdannelsen af Odense Havn fra industrihavn til en levende bydel med boliger, kontorer og kultur- og fritidstilbud.

Samarbejdspartnere

Odense Havn, boligforeninger og ejerforeninger i området, øvrige interessenter, herunder Nordatlantisk hus mm.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Der forventes en stigning på 100 % i antal fodgængere og ophold og en stigning på 30 % i antal cyklister på havnen.

41
Aktive byrum

PRIS | 5 MIO

MÅLGRUPPE

Besøgende og odenseanere i alle aldre.

FORMÅL
Byrum og parker skal invitere til leg og aktivitet.

HVAD?
Der skal være et udbud af faciliteter og oplevelser for alle brugere i bymidten, der supplerer hinanden hen over døgnet og året – det kunne f.eks. være alternative gynger også for voksne, en udendørs filmfremviser, skakspil mm., der kan tiltrække besøgende og borgere til bymidten, og som kan invitere til forskellige typer ophold. Der udpeges tre forskellige tiltag:

- Etablering af nye aktive byrum
- Midlertidige aktiviteter i bymidten
- Udendørs fitness-faciliteter uden for bymidten

Letbanen giver nye muligheder for at etablere nye grønne byrum, f.eks. en lokalpark i Vesterbro-kvarteret. Kvarteret har meget få grønne byrum, hvor beboerne kan mødes og være sammen om aktiviteter og fællesskaber. Der etableres fodgængerpassage mellem letbanestationen og Dronningensgade, så der skabes en naturlig vej for mange beboere, som vil gå gennem parken på deres vej til letbanen. Der etableres legeplads eller uformelle legemuligheder, aktivitet eller træningsfaciliteter, cykelparkering til letbanen, byhaver og regnvandshåndtering med naturoplevelser og gode faciliteter for at mødes og opholde sig i parken. Det præcise indhold aftales med borgerne og naboerne omkring parken.

Midlertidige aktiviteter i eksisterende byrum er en anden måde at skabe byliv på. Der skal løbende indtænkes kreative og midlertidige løsninger f.eks. mobile lege-, opholds- og aktivitetsmuligheder foran tomme butikslokaler. Disse tiltag vil blive igangsat i samarbejde med Sammen om centrum gruppen.

Der er efterspørgsel på udendørs fitnessfaciliteter uden for bymidten, og der afsættes dermed økonomi til at opstille udendørs fitness faciliteter i 10 bydele uden for bymidten med særligt fokus på rekreative områder f.eks. langs åen ved Dyrup.

Fordele

Mere byliv og bedre sundhed.

Lokalparkerne etableres tæt på større boligområder i bymidten, og derfor vil mange få mulighed for ophold og fysisk aktivitet.

Der vil være mere byliv både i og udenfor bymidten.

Samarbejdspartnere

Beboere i lokalområderne, Cityforeningen og evt. private samarbejdspartnere og sponsorer.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

10 % flere opholder sig i den nordlige del af bymidten sammenlignet med tal fra 2016. 5 % flere odenseanere er enige i, at Odense har attraktive og levende byrum.

42
Fortov og udsigtsplatforme ved Havhesten

PRIS | 3 MIO

MÅLGRUPPE

Brugere af byen og Munke Mose, samt fodgængere og cyklister.

FORMÅL
Området ved Filosofgangen og Munke Mose er et vigtigt velkomstrum til Odense centrum. Det er stedet, hvor bymidten møder Odense Å og stedet, hvor Odense kan præsentere sig som Danmarks grønneste storby.

Området fremstår ufærdigt, da der efter anlæggelsen af Supercykelstien langs Filosofgangen mangler fortov fra broen ved Stryget og hen til Filosofhaven. Det manglende fortov etableres, og der åbnes visuelt op til åen. Herved færdiggøres det meget brugte område ved Munke Mose, Udstillingsbygningen Filosoffen, Filosofgangen og Ny Vestergade.

HVAD?
Kratbevoksningen på skråningen mod Odense Å ryddes, og der anlægges et fortov, et rækværk svarende til det ved stryget og tre udsigtsplatforme med bænke. Der etableres ny beplantning med opstammede træer og en stensætning med robuste stauder og græsser.

Fordele

Fortovet gør det muligt at gå langs begge sider af Filosofgangen. Denne side af Filosofgangen er sydvendt, og etablering af fortov og opholdsmuligheder vil gøre området mere attraktivt for fodgængere og besøgende, samt skabe et mere sammenhængende fodgængernetværk i den sydlige del af bymidten.

Da der visuelt åbnes op mod åen, vil cyklisterne på den nyetablerede Supercykelsti og forbipasserende fodgængere og bilister opleve en grønnere by med vand og natur centralt i byen.

Der bliver mulighed for ophold på udsigtsplatformene langs åen. Her kan man se mod Munke Mose, og man kan også betragte de fisk, der ofte står i vandet neden for Stryget.

Samarbejdspartnere

Latinerkvarteret, Momentum, Den Fynske Opera, Nørregårds Teater.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

25% flere fodgængere langs Filosofgangen.

Udsigtsplatformene benyttes af odenseanere og besøgende i byen, så 5 % flere opholder sig i området ved Munke Mose.

43
Gågade i Overgade

PRIS 5 MIO

MÅLGRUPPE

Fodgængere i bymidten.

FORMÅL
Overgade skal omdannes til gågade for at styrke bylivet i bymidten.

HVAD?
Da Overgade fik sin nuværende udformning i 1997, var det et politisk ønske, at den skulle kunne omdannes til gågade. Byomdannelsen betyder, at den trafikale situation nu er velegnet til, at omdannelsen til gågade kan gennemføres.

Ved at omdanne Overgade til gågade, vil der blive mange muligheder for udeservering, bænke og vareudstillinger.

Løsningen skal findes i samarbejde med de lokale erhversdrivende.

Omdannelsen vil tidligst ske efter 2020.

Projektet på Thomas B. Thriges Gade indeholder en omdannelse af Overgade vest til gågadelignende karakter. Imidlertid er Overgade en del af SDU Super cykelstiruten og den nationale cykelrute 6.

Der er to løsninger:

- Overgade vest for Nedergade friholdes for cyklister. Cyklisterne ledes via Adelgade og Påskestræde.
- Overgade øst friholdes for cyklister. Gaden ombygges til gågade. Cyklister ledes via Nedergade.

Påskestræde og Nedergade er brostensbelagte og er dermed ikke egnede til cyklister. Ved at skære toppen af brostenene, kan der etableres flade cyklistspor i belægningen.

Fordele

Overgade styrkes som en central handelsgade.

Samarbejdspartnere

Erhverv og beboere i Overgade, Nedergade og Paaskestræde, Fynsk Erhverv, Odense Cityforening og Overgadeforeningen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Antallet af fodgængere stiger med 50 %. Ophold stiger med 300 %. Cykeltrafikken fastholdes på en parallel rute.

4 Nyanlæg

I dette kapitel om nyanlæg er der udpeget en række nye anlægsprojekter, som vil gøre byen mere attraktiv at bo og opholde sig i.

Ved nyanlæg er det vigtigt fremadrettet at indtænke klimatilpasning og visionen om Odense som Danmarks grønneste storby fra starten, så de kommende anlæg planlægges med fokus på grønne byrum og regnvandshåndtering. Odense er udfordret over alt i byen med for meget regnvand, og udfordringen bliver ikke mindre. Det indebærer, at alle sektorer skal indtænke de gode regnvandsløsninger fra starten. Projekterne bliver ikke nødvendigvis dyrere, da Vandcenter Syd kan finansiere en del som spildevandstekniske anlæg, samtidig giver det oftest flottere løsninger, da blå og grønne elementer oftest indgår i klimatilpasningsløsninger.

44
Nye cykelstier

FORMÅL
At få et sammenhængende cykelstinet for cyklister i Odense kommune, som får flere til at cykle.

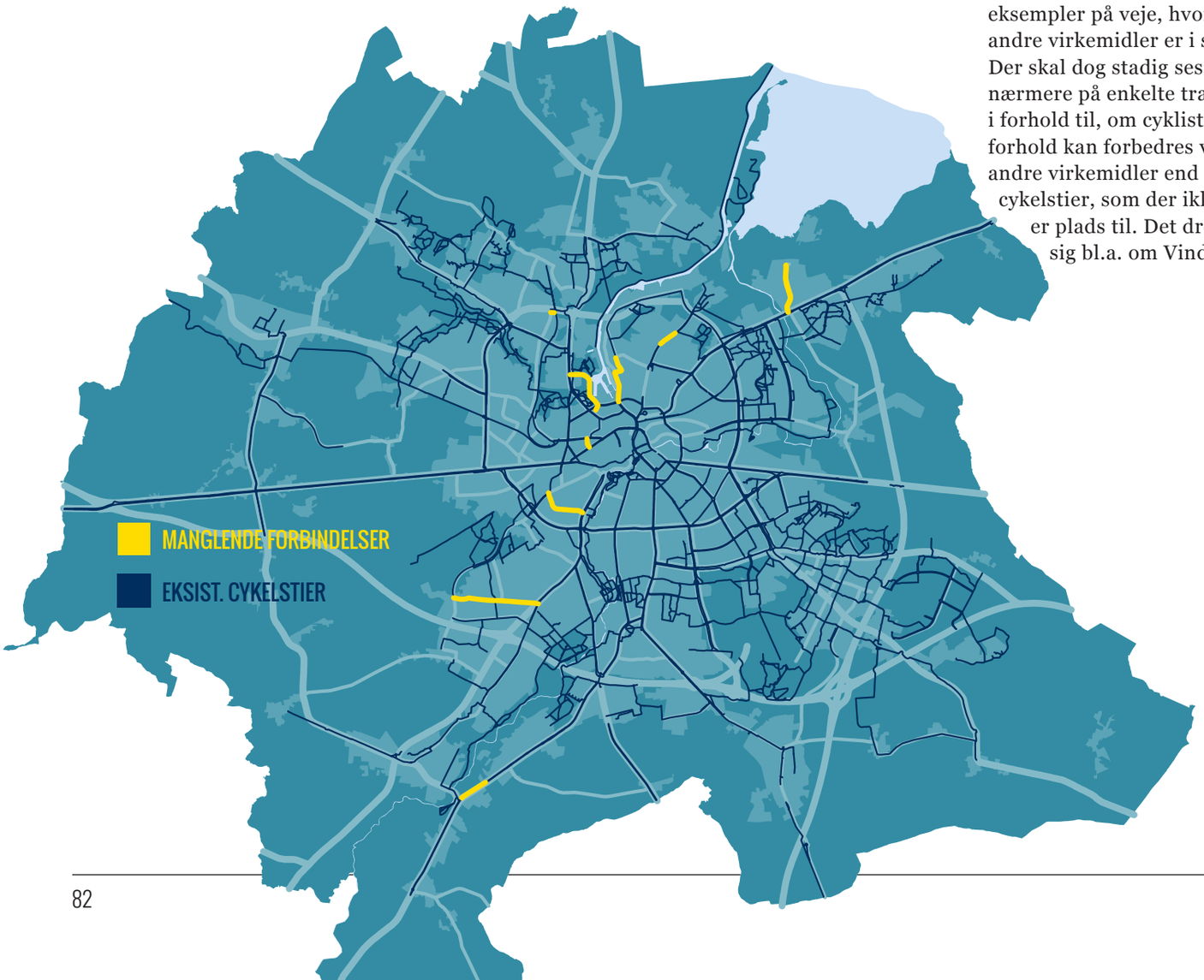
HVAD?
Der mangler enkelte forbindelser i det samlede cykelstisystem i Odense kommune. De manglende forbindelser ses på nedenstående kort:

De manglende forbindelser er alle langs større veje, og der er taget udgangspunkt i de udpegede stiforslag i kommuneplanen. På store dele af det øvrige vejnet er der ikke behov for cykelstier, da trafikmængderne og hastigheden ofte er lavere på de mindre lokale veje end på de større veje. Der er dog enkelte af de større veje, hvor cykelforholdene ikke er gode, men hvor det ikke er muligt at anlægge cykelstier pga. pladsmangel. Her kan andre virkemidler komme i spil for at sikre cyklisterne bedre forhold. Det drejer sig bl.a. om 2-1 veje, hastighedsdæmpende tiltag, fællesstier og cykelbaner.

Cykelstinettet foreslås udbygget på følgende veje:

- Gammelsø
- Havnegade syd
- Sanderumvej (cykelsti og fællesstier)
- Skibhusvej nord
- J. B. Winsløwsvej
- Højvang
- Strandvejen (cykelbaner)
- Fjordsgade
- Stenløsevej

I forhold til ovenstående er Sanderumvej og Strandvejen eksempler på veje, hvor andre virkemidler er i spil. Der skal dog stadig ses nærmere på enkelte trafikveje i forhold til, om cyklisternes forhold kan forbedres via andre virkemidler end cykelstier, som der ikke altid er plads til. Det drejer sig bl.a. om Vindegade.



PRIS 53 MIO

MÅLGRUPPE

Nuværende og kommende cyklister i Odense.

Lokalveje

Der kan være enkelte lokalveje med høje trafikmængder og bilhastigheder, som kan tale for at cykelforholdene forbedres. Disse lokalveje skal prioriteres ud fra følgende kriterier: der skal være mere end 6.000 biler om dagen på vejen, bilernes hastighed skal være over 30 km/t, og der skal ikke være en god cykelforbindelse i umiddelbar nærhed.

Rekreative stier

I kommuneplanen er der udpeget flere rekreative stier. Disse skal bearbejdes yderligere, inden der kan laves en egentlig prioritering. Det videre arbejde vil følge målene i kommuneplanen, som f.eks. sammenhæng til det øvrige stinet, adgang til det åbne land, fritids- og friluftsområder, følge den grøn-blå struktur, og at der skal skabes et sammenhængende rekreativt gang- og cykelstinet.

Fordele

Cyklisterne får større sikkerhed, bedre tryghed og fremkommelighed ved anlæggelsen af cykelsti og andre virkemidler.

Samarbejdspartnere

Beboere og erhvervsdrivende langs vejene, hvor der anlægges cykelstier, Cyklistforbundet.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●●●●●
TRAFIKSIKKERHED	●●●●
SUNDHED	●●●●●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

At de manglende forbindelser i det samlede cykelstinet er anlagt i 2024.

Antallet af cyklister på strækninger, hvor der anlægges nye cykelstier, vil stige 25 % i løbet af fem år.

45
Grøn forbindelse mellem Albani Torv og Odense Å

PRIS 5 MIO

MÅLGRUPPE

Besøgende og odenseanere i alle aldre, men i særlig grad de unge.

FORMÅL
Formålet er at binde Odense Å sammen med de nye byrum i byomdannelsesområdet ved Thomas B. Thriges Gade. Der skabes et nyt grønt byrum, som særligt appellerer til de unge.

HVAD?
Området indrettes, så det fungerer som entré til bymidten og indbyder til ophold og aktivitet. Der tages udgangspunkt i de unges ønsker og behov.

Det eksisterende krat fjernes, og rummet åbnes op. Det er afgørende, at forbindelsen opleves åben og imødekommende fremfor i dag, hvor den opleves snæver og utryg. Ved ankomsten til området omkring Albani Torv kan forbindelsen markere sig på flere måder. Eksisterende og nyplantede træer markerer sig i højden, landskabet udformes med referencer til det omkringliggende landskab, eller der kan laves en landskabstrappe, der giver fine siddemuligheder, som det populære Stryget i Munke Mose.

Eventyrhaven nærmest Albanigade er også en del af projektet. På dette sted kan historien om Albani Kirke og Skt. Knud formidles, og der etableres opholdsmuligheder på begge sider af Albanibroen.

Projektet skal godkendes af Fredningsnævnet samt Slots- og Kulturstyrelsen.

Fordele

Flere får lyst til at bevæge og opholde sig i bymidten. Det vil styrke bymidtens unikke placering tæt på Odense Å og optimere og synliggøre den fantastiske forbindelse og beliggenhed.

Forbindelserne mellem byrummene og ådalen er tilgængelige for alle, også de brugere, der har gangbesvær eller sidder i kørestol.

Samarbejdspartnere

Thomas B. Thriges Gade-projektet, Domkirken, Realdania, der ejer Odense Adelige Jomfrukloster, Naturstyrelsen.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

En stigning på 20 % i antal fodgængere et år efter projektet/Thomas B. Thriges Gade-projektet er afsluttet, og at der bliver lige så mange ophold i området som i Eventyrhaven.

46
Kapacitetsforbedringer på Kertemindevej

PRIS 30 MIO

MÅLGRUPPE

Bilister i den nordøstlige bydel.

FORMÅL
Kertemindevej kan udvides med henblik på at opnå bedre fremkommelighed for biler og busser imellem Ring 2 og 3.

HVAD?
Kertemindevej imellem Ring 2 og Østre Ringvej er meget trafikeret. I 2024 forventes der 27.000 biler på hverdage, hvis denne handlingsplans formål om at stoppe væksten i biltrafik ikke lykkes. Strækningen er godt 2,5 km lang.

Målinger viser, at det i gennemsnit tager 2,5 min ekstra at køre strækningen ind mod byen i morgentrafikken mellem kl. 7.30-8.30 og 1,5 min ekstra om eftermiddagen mellem kl. 15.30-16.30 i forhold til om natten. Inden for morgenmyldretiden er der målt spidsbelastningsperiode på 15 minutter (kl. 7.40-7.55), hvor der er længere rejsetid. Ud af byen tager det lige under et minut ekstra om morgenen og lidt mere end 1,5 minut om eftermiddagen.

En udvidelse af Kertemindevej til fire spor vil betyde en bedre fremkommelighed på det overordnede vejnet, men beregningerne viser, at der ikke ændres på trafikmængderne på Kertemindevej og de omkringliggende veje. Helt nye beregninger viser, at kapacitetsproblemerne på Kertemindevej kan løses ved at udvide kapaciteten i krydsene, så der udvides fra to til fire spor på en strækning på 500-800 meter omkring krydset ved Østre Ringvej og Kertemindevej, samt foretage lokale udvidelser såsom svingbaner og/eller ekstra ligeudspor i krydsene ved Svendsagervej, Vollsmose Allé og Slåenhaven.

Der skal laves en VVM screening af projektet.

Fordele

Fremkommeligheden forbedres i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Samarbejdspartnere

FynBus og lokale beboerrepræsentanter.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
BEDRE MOBILITET

MOBILITET	●
TRAFIKSIKKERHED	● ●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●
ERHVERV OG VÆKST	● ● ●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Gennemsnitshastigheden i myldretiden stiger med 10 km/t, og bussernes regularitet forbedres.

47
Renovering af Vestergade Vest og Mageløs

PRIS | 20 MIO

MÅLGRUPPE

Alle byens brugere, men særligt besøgende udefra, samt ældre og dårligt gående.

FORMÅL
Vestergade Vest og Mageløs renoveres, så de bliver bedre at færdes og opholde sig i.

Flere får lyst til at bruge bymidten, og det styrker handelslivet, caféer mm.

HVAD?
Mageløs og Vestergade mellem Kongensgade og Pantheonsgade har ændret funktion. Busserne er væk, og gaderne har fået status af gågade med cykling tilladt. Belægningerne er ikke blevet renoveret i forbindelse med overgangen fra busgade til gågade, og gaderummet opleves derfor fortsat som opdelt i kørebane og fortove. Både cyklister og fodgængere oplever forvirring omkring hvilke trafikanttyper, der må færdes i gaden, samt hvor og hvordan. Betonbelægningsstenene er begyndt at blive nedbrudt og knækker. Gadens byudstyr er af varierende kvalitet.

Det er et stort ønske fra Cityforeningen, Latinerkvarteret og de erhvervsdrivende i Mageløs og Ny Vestergade, at gaderne renoveres med ny klinkebelægning og nyt byudstyr, så det er tydeligt, at det er gågader, og så gaderne er attraktive og inviterer til ophold, gang, shopping, cafébesøg mm.

I dag er Vestergade Vest og Mageløs en strækning, hvor der færdes mange cyklister. Gaden anvendes på cykelture til, fra og gennem bymidten, men mange af cyklisterne har også ærinde i butikkerne i bymidten.

Hvis cykling fortsat tillades, er det vigtigt, at gaden får en klar udformning, så konflikter mellem fodgængere, cyklister, udeservering og gadeudstillinger minimeres. Der skal i renoveringen indtænkes gangarealer med god tilgængelighed.

Renoveringen af Vestergade Vest og Mageløs skal tænkes sammen med renoveringen af det øvrige gågadenet.

Fordele

En mere attraktiv og sammenhængende bymidte.

Samarbejdspartnere

Cityforeningen, De lokale erhvervsdrivende, Brugere af gågaderne, Cyklistforbundet.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Sammenlagt en stigning på 10 % flere fodgængere og cyklister og 30 % flere ophold i Vestergade Vest og Mageløs.

48
Skaterpark i den grønne kile

PRIS | 16,5 MIO

MÅLGRUPPE

Skatere af alle typer BMX, Skateboards, Løbehjul, aktive bruger af den grønne kile.

FORMÅL
Skaterparken i den grønne kile skal udvides. Der skal skabes plads og udfordringer til alle former for skatere og indbydes til aktiviteter, ophold og oplevelser, og derigennem styrkes og underbygges oplevelsen af liv i den grønne kile og i City Campus.

HVAD?
Skatermiljøet i Odense er i rivende udvikling, og i dag er det en bred skare af unge og gamle, piger og drenge, og fra mange forskellige baggrunde, som er skatere. De efterspørger et område, hvor der er plads til, at de kan mødes, hvor der er plads til alle, både øvede og nybegyndere, og med en central placering.

I efteråret gav By- og Kulturudvalget ca. en million kroner til det nye skateranlæg. Dette anlæg skal udvikles yderligere, så området bliver multifunktionelt. Selve skateranlægget skal udvides, men der skal også være mulighed for andre aktiviteter. Det skal være et område, hvor alle føler sig velkomne.

Udformningen skal have optimale vilkår for skatere, men skal også indpasses i den grønne kiles udformning, så det bliver en integreret del af området.

I forbindelse med det første arbejde med området laves der en helhedsplan for hele området.

Fordele

Giver skater-miljøet et sted, hvor de kan mødes på tværs af alder og dygtighed, og som udfordrer dem alle. Understøtter det aktive skater-miljø, som en del af foreningslivet i Odense.

Er med til at skabe aktivitet og liv i den grønne kile, og derigennem styrkes og underbygges udviklingen af City Campus.

Samarbejdspartnere

Skatermiljøet, Fritid og Eliteidræt, samt de omkringliggende uddannelsesinstitutioner.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●●●●
BYUDVIKLING	●●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Der skabes mere liv i den Grønne Kile og City Campus, og der kommer dagligt mindst 100 brugere om sommeren.

49
Benedikts Plads

PRIS 3,5 MIO

MÅLGRUPPE

Beboere, erhvervsdrivende og handlende i området.

FORMÅL
Benedikts Plads skal omlægges i forbindelse med etableringen af Odense Letbane. Hele pladsen får et nyt udtryk via ændret trafikløsning, belægning, træer og inventar.

HVAD?
Letbanen vil løbe tværs gennem pladsen mellem forløbet af Albanigade og Benediktsgade, og den nye pladsdannelse sikrer, at banen integreres på pladsen i forhold til nye bevægelsesmønstre og ændret aktivitet.

I forbindelse med pladsens omlægning foreslås hermed en inddragelse af arealet ved det eksisterende herberg, alkoholbehandlingshjem og demenscenter.

Med denne udvidelse er ønsket at opnå en plads, der tilgodeser behov fra de eksisterende brugere, men også tiltrækker Odenses øvrige borgere til at opholde sig på pladsen og bidrage til by- og handelslivet.

Pladsens centrale del friholdes for kørende trafik, der åbnes op i beplantningen via færre træer og den solfyldte del af pladsen giver plads til café eller spisevogn. Nærmest herberget foreslås en grønnere del for at opnå nogle rekreative opholdsrum. Dette kan fremstå som en let hævet græsflade eller som noget mere frodigt, som har karakter af en byhave.

Størstedelen af omkostningerne til etablering af Benedikts plads finansieres af Odense Letbane via låneoptagning. Projektet til 3,5 mio. kr. er et tilkøb til standardløsningen, der ikke inkluderer inddragelse af arealet ved herberget mv.

Fordele

En mere levende plads, som bliver en vigtig indgang til byen.

Samarbejdspartnere

Beboere og erhvervsdrivende ved Benedikts Plads. Herudover herberget, Odense Cityforening og Fynsk Erhverv.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●●●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	●
BYUDVIKLING	●●●●
ERHVERV OG VÆKST	●●●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

Antallet af ophold på Benedikts Plads stiger med 500 %.

50
Renovering af gågadenettet

PRIS 51,5 MIO

MÅLGRUPPE

Alle byens brugere af gågadenettet.

FORMÅL
Gågadenettet i bymidten omdannes, så området fremstår mere indbydende til ophold og tiltrækker flere fodgængere.

HVAD?
Belægningen i store dele af gågadenettet er nedslidt, og det medfører en del driftsomkostninger, fordi betonbelægningsstenene er ved at blive nedbrudt, så de smuldrer og nemt knækker. Herudover er byudstyret også nedslidt, og tilsammen gør det, at gågaderne mister deres attraktivitet.

Der planlægges en renovering af de resterende dele af gågadenettet, så det kommer på niveau med Jernbanegade mellem Slotsgade og Gråbrødre Plads. Dermed skabes visuel sammenhæng i hele gågadenettet, som vil bidrage til, at Odense bymidte bliver mere attraktiv for handlende og besøgende. Det er ikke kun belægningen, der skal udskiftes. Omdannelsen omhandler også etablering af flere og bedre opholds- aktivitets- og legemuligheder, beplantning og cykelparkering.

Konkret er det følgende dele af gågadenettet i Odense, der trænger til renovering i prioriteret rækkefølge:

- Vestergade fra Kongensgade til Flakhaven
- Kongensgade fra Vestergade til Vindegade
- Slotsgade fra Kongensgade til Klostervej
- Klaregade fra Vestergade til Mageløs
- Smedestræde
- Pogestræde
- Sankt Gertruds Stræde
- Store Gråbrødrestræde

Både Klaregade, Smedestræde, Pogestræde, Sankt Gertruds Stræde og Store Gråbrødrestræde har potentiale for at være gode forbindelsesgader, der forbinder til p-huset ved Magasin og Gråbrødre P-hus, men områderne trænger til et visuelt løft, så området fremstår mere attraktivt.

Der skal i renoveringen af gågadenettet indtænkes tilgængelighed fra starten af projektet, så der er gangarealer med god fremkommelighed fri for skilte, bænke, kunstværker mm.

Planlægningen af renovering af gågadenettet i Odense bymidte skal ske i tæt samarbejde med Cityforeningen og de erhvervsdrivende, så det sikres, at tidspunktet for renoveringen er til mindst mulig gene.

Fordele

Odense vil få en mere attraktiv og sammenhængende bymidte. Flere får lyst til at bruge bymidten og bevæge og opholde sig i bymidten. Det giver borgere, der er sundere, det styrker handelslivet, caféer mm. i lokalområdet. Park og Vejs driftsomkostninger på strækningerne reduceres.

Samarbejdspartnere

Cityforeningen, lokale erhvervsdrivende og brugere af gågaderne.

EFFEKTVURDERING

EFFEKT / PRIS
FLERE OPHOLD

MOBILITET	●
TRAFIKSIKKERHED	●
SUNDHED	● ● ●
BYUDVIKLING	● ● ● ● ●
ERHVERV OG VÆKST	● ● ● ● ●
SMART CITY	●

SUCCESKRITERIER

I de gågader, der omdannes, forventes en øgning på 10 % i antal fodgængere, et år efter projektet er afsluttet. Om muligt skal der indtænkes opholdsmuligheder, som der mangler i dag, og derved skabes flere ophold. Der skal være mere grønt i gaderne.

Investeringsplan

Handlingsplan for mobilitet og byrum er et bruttokatalog over projekter, som vil danne grundlag for den årlige prioritering af anlægsrammen i By- og Kulturudvalget, samt de årlige budgetforhandlinger.
Alle prisoverslag er ekskl. moms.

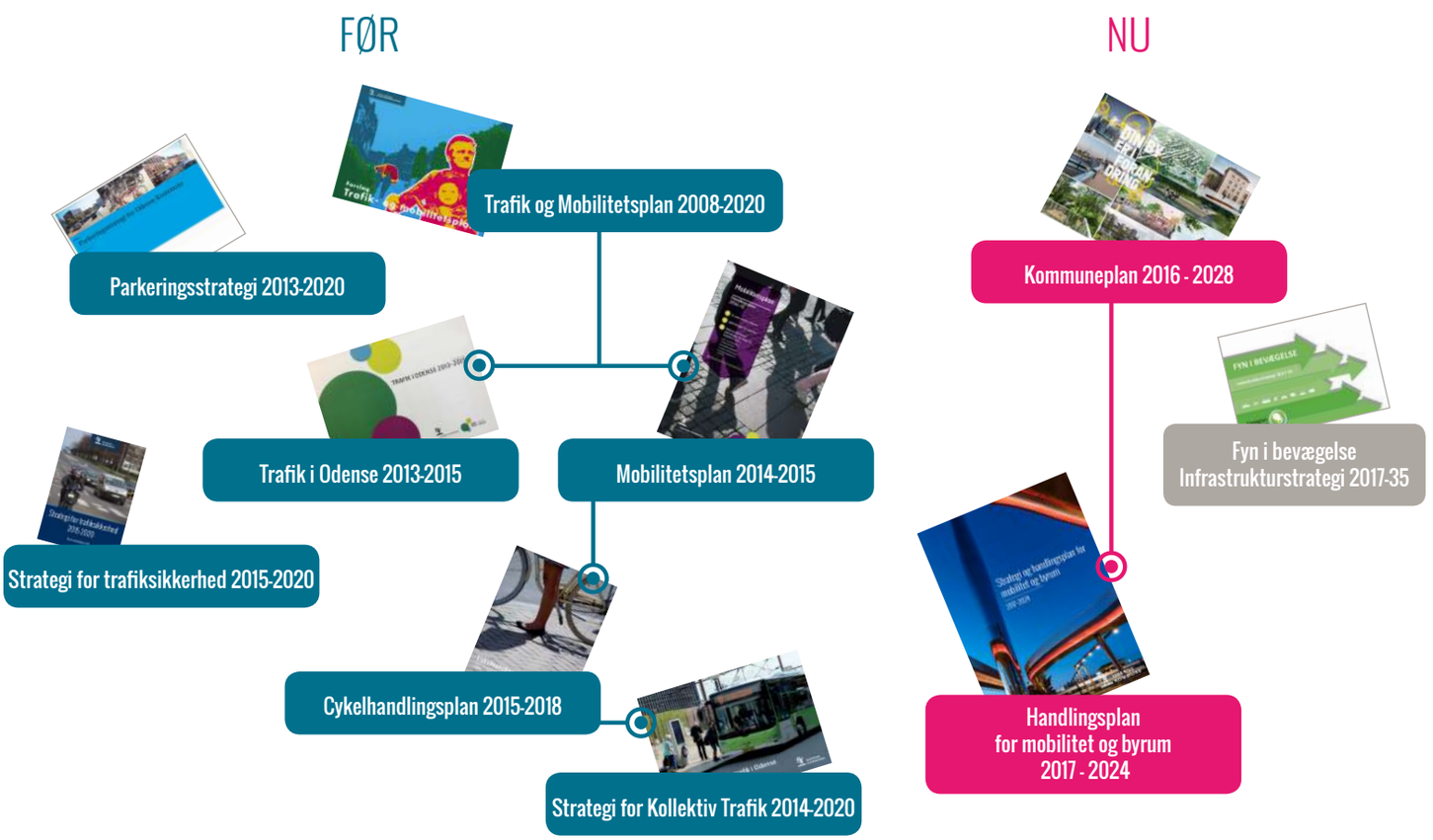
	PROJEKT	OVERSLAG I MIO.	FASE 1	FASE 2
#1	Smart deling af biler	0,70		
#2	Samkørsel i delebiler	1,20		
#3	Parkering i bymidten	0,10		
#4	Aktive småbørnsfamilier	2,45		
#5	Skolebørn på 2 hjul	4,60		
#6	Unge i trafikken	1,05		
#7	Mobilitet på arbejdspladser og uddannelsessteder	0,80		
#8	Mobilitetsinformation til borgere	1,05		
#9	Mobilitetsplanlægning i byudviklingsområder	1,40		
#10	Trafiksikkerhed når letbanen er i drift	0,30		
#11	Mobilitet for alle	0,20		
#12	Videreudvikling af Odense Rundt	1,20		
#13	Lokale hastighedsbegrænsninger	4,00		
#14	Mobilitet for ansatte i Odense Kommune	1,75		
#15	Trafiksikkerhedskampagner målrettet bilister	1,13		
#16	Trafikale knudepunkter	27,00		
#17	Mere byliv i Grønnegade	0,50		
#18	Smart City Lab	6,00		
#19	Bedre busstoppesteder	5,00		
#20	Mere liv i Kongensgade Nord	1,50		
#21	Varelevering i Odense Bymidte	0,50		
#22	Bedre byliv på Gråbrødre Plads året rundt	4,50		

	PROJEKT	OVERSLAG I MIO.	FASE 1	FASE 2
#23	Bedre forhold for fodgængere i signaler	1,60		
#24	Små selvkørende busser	3,00		
#25	Flere på mountainbike	0,20		
#26	Ingen farlige skoleveje	6,00		
#27	Flere Supercykelstier	125,00		
#28	Bedre busfremkommelighed	6,50		
#29	Færre cyklistulykker	4,00		
#30	Flere opholdsmuligheder	1,50		
#31	Bedre signalregulering	38,00		
#32	Bedre sammenhæng mellem by og indre havn	12,00		
#33	Reduktion af gennemkørende biltrafik indenfor Ring 2	3,00		
#34	Flere sikre krydsningssteder for fodgængere	3,75		
#35	Hastighedszoner i boligområder	12,00		
#36	Færre uheldsbelastede steder	56,00		
#37	Ny busterminal og stationsplads nord for OBC	34,00		
#38	By for alle	3,50		
#39	Fortove for fodgængere	1,00		
#40	Byrum på havnen	51,00		
#41	Aktive byrum	5,00		
#42	Fortov og udsigtsplatforme ved Havhesten	3,00		
#43	Gågade i Overgade	5,00		
#44	Nye cykelstier	53,00		
#45	Grøn forbindelse mellem Albani Torv og Odense Å	5,00		
#46	Kapacitetsforbedringer på Kertemindevej	30,00		
#47	Renovering af Vestergade Vest og Mageløs	20,00		
#48	Skaterpark i den grønne kile	16,50		
#49	Benedikts Plads	3,50		
#50	Renovering af gågadenettet	51,50		
	SUM	**620**		

Bag om handlingsplanen

Historik

Med Trafik og Mobilitetsplan 2008 - 2020 satte Odense for første gang fokus på mobilitet i byen og beskrev de store linjer i byens udvikling inden for trafik- og mobilitetsområdet. Formålet var prioriteringen af bæredygtige transportformer som gang, cykel og kollektiv trafik. Trafik og Mobilitetsplan 2008 - 2020 affødte to handlingsplaner: Trafik i Odense og Mobilitetsplan 2014 - 15. I Trafik i Odense (2013 - 15) var der fokus på udvidelser og justeringer af det eksisterende vejnet, mens Mobilitetsplan (2014 - 15) havde fokus på omstillingen til en mere bæredygtig trafikadfærd. Mobilitetsplan 2014-15 resulterede i to yderligere planer: Strategi for Kollektiv Trafik og Cykelhandlingsplan 2015-18. Disse planer erstattes nu af nye mobilitetsmål, som fremgår af Kommuneplan 2016 - 2028 samt Handlingsplan for mobilitet og byrum (2017 - 24).



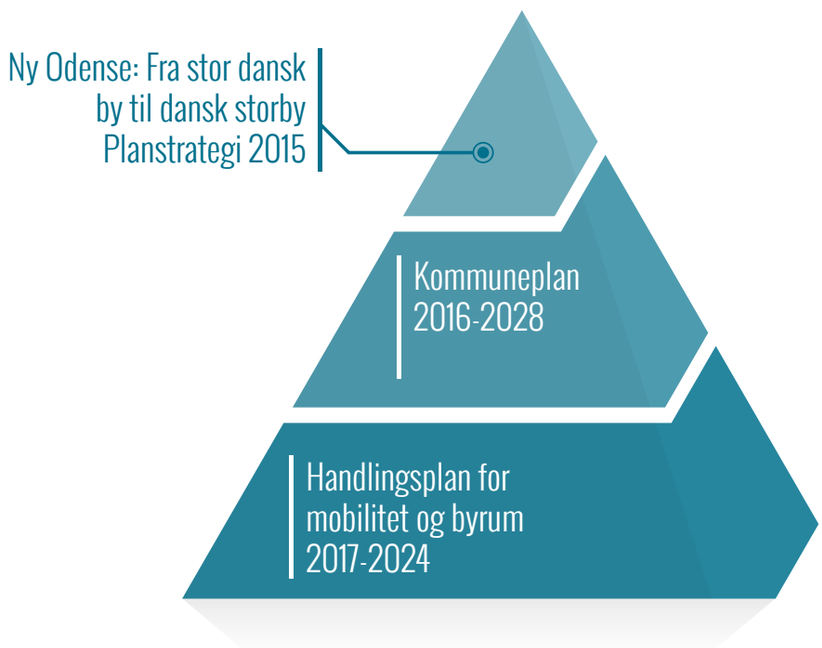
Planhierarki

Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-24 er en underliggende plan til den netop vedtagne Kommuneplan 2016 - 2028, som beskriver mål, rammer og retningslinjer for mobilitet. Handlingsplan for mobilitet og byrum er værktøjskassen til at nå mobilitetsmålene, som er bekrevet i kommuneplanen.

Helt overordnet skriver både Kommuneplan 2016 - 2028 og Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-24 sig ind i visionen for Odense: Fra stor dansk by til dansk storby, og fokus på byudvikling, vækst og transformation i Planstrategi 2015. Storbyen Odense skal være levende, mangfoldig og oplevelsesrig. Derfor fortættes byen indefra og ud, så vi kommer til at bo tættere i bymidten og de bynære kvarterer, og det ny Odense skal være en tilgængelig storby med bæredygtig mobilitet. (Planstrategi 2015)

Målene vedr. mobilitet i Kommuneplan 2016 - 2028 fremgår af afsnittet om Mobilitet i Odense på side 8-9.

By- og Kulturudvalget og Byrådet vedtog i forbindelse med beslutning om udarbejdelsen af Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-24, at der samtidig skulle udarbejdes en fodgængerplan og en handlingsplan for byrum. Disse planer er integreret i Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-24.



Bæredygtig Mobilitet er et af de strategiske principper i Planstrategi 2015

Vi udvikler en bæredygtig, smart og sundhedsfremmende mobilitet, der understøtter byfortætningen, binder Odense sammen på tværs af forstæder, bykvarterer og bymidte, skaber nye rum for byliv og livskvalitet og får dagligdagen til at hænge sammen for odenseanerne. Samtidig gør vi Odense og Byregion Fyn tilgængelige og konkurrencedygtige ved at koble den fynske infrastruktur sammen med den nationale og internationale infrastruktur.

Handlingsplan for mobilitet og byrum understøtter flere af Odense Kommunes tværgående politikker:

- **Vækst Sammen** igennem udbud af opgaver til det lokale erhvervsliv, attraktive oplevelser, byudvikling igennem anlægsinvesteringer og ved styrket tiltrækningskraft.
- **Bæredygtig Sammen** ved fremme af et sammenhængende trafiksystem baseret på mere bæredygtige transportformer.
- **Sund Sammen** ved sundere arbejdsstyrke, bedre mental sundhed, større lighed i sundhed, fremme af det sunde og nemme valg i byens rum.
- **Smart City Odense** ved at sætte fokus på anvendelse af data til smartere mobilitetsløsninger, og understøtte Odense som et laboratorium for smarte mobilitetsløsninger.

Samt et udpluk af forvaltningens politikker, strategier og planer:

Fritidspolitik 2016-2020

Med Odenseanerne i centrum

Byrumsstrategi Odense bymidte 2009

Kvarterplaner

Processen bag

Som baggrund for Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-24 er der gennemført en borgerpanelundersøgelse om odenseanernes tilfredshed med mobilitet og fremkommelighed i byen i efteråret 2015. På baggrund af denne undersøgelse blev der holdt seks fokusgruppeinterviews med udvalgte målgrupper: 7. klasses elever, unge på ungdomsuddannelser, børnefamilier, medarbejdere på arbejdspladser i Odense, borgere i alderen 60-75 år, samt borgere i alderen 75+. Herudover har mobilitetsnetværket (bestående af 10 større private arbejdspladser) været inddraget som sparringspartnere. Inputs fra disse fokusgruppeinterviews er blevet brugt i vurderingen af de konkrete projekter, som handlingsplanen indeholder.

Som supplement til borgerpanelundersøgelsen blev der i april 2016 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt bilister i Odense omkring fremkommelighed og tilfredshed med eksisterende trafikinformation. Som supplement til disse undersøgelser blev der i maj 2016 gennemført en borgerpanelundersøgelse vedr. odenseanernes oplevelse af byliv og anvendelsen af byens rum.

Herudover er der afholdt en intern workshop med fokus på idéudvikling, samt én workshop om smarte (Smart City) mobilitetsløsninger med repræsentanter fra SDU, Geodata Fyn, medarbejdere på tværs af kommunens forvaltninger og repræsentanter fra det private erhvervsliv. Der er holdt møder med sundhedskoordinatorer og sundhedsnetværket.

Der er afholdt møde med Odense Kommunes nye trafikgruppe. Herudover har relevante repræsentanter fra interesseorganisationer og det private erhvervsliv (bl.a. Cityforeningen og Cyklistforbundet), Ældrerådet (deltog i fokusgruppe), Handicaprådet, samt medarbejdere på tværs af forvaltningerne deltaget i workshops og møder, som er blevet afholdt i forbindelse med udarbejdelsen af handlingsplanen.

Herudover vil der blive indgået samarbejde med SDU og øvrige relevante uddannelsesinstitutioner.

By- og Kulturudvalget vil hvert år behandle de konkrete projekter, som skal gennemføres det pågældende år.

Som opfølgning på handlingsplanen vil By- og Kulturudvalget årligt blive præsenteret for et benchmark for mobilitet, byliv og trafiksikkerhed.