

34 nye mobilitetsprojekter i Odense

Den nye mobilitetsplan for Odense styrker den store ombygning af infrastrukturen, som foregår i disse år. 34 meget brede mobilitetsprojekter skal få flere til at vælge bilen fra en gang imellem til gavn for sundheden, miljøet og trængslen. Der er tale om en meget tværfaglig tilgang, som vil bryde med den traditionelle måde at håndtere trafikken på.

Troels Andersen, Odense Kommune

TA@odense.dk

Baggrund

I 2009 vedtog Odense Byråd en ambitiøs trafik- og mobilitetsplan, som markant skal ændre byens infrastruktur og fremme bæredygtig trafik. Siden åbningen i 1970 har byens store gadegennembrud Thomas B. Thriges Gade været til stor debat, og mange projektforslag har igennem årene været på bordet med henblik på hele bymidten.

Planen indeholder en samlet løsning med en lukning af Thomas B. Thriges Gade, bygning af en bro over Odense Kanal til færdiggørelse af Ring 2 samt 28 andre projekter til at få trafikken flyttet de rigtige steder hen. Desuden er den samlede økonomi for en 14 km lang letbane netop faldet på plads, sådan at visionen om at forvandle Odense fra en stor by til en storby ser ud til at lykkes.

Foruden opgaven med at få økonomien på flere milliarder kr. på plads handlede det i høj grad om at kunne sandsynliggøre, at



Figur 1. Mobilitetsplanen for Odense sætter gang i 34 konkrete projekter over 2 år.

forvandlingen er realistisk. Til det formål blev kommunens trafikmodel udbygget med både kollektiv trafik og cykeltrafik, således at også overflytning af ture imellem transportformerne kan påvises. På baggrund af ganske mange scenarier gik den trafikale kabale endelig op.

Proces

De fysiske projekter er beskrevet i handlingsplanen Trafik i Odense. Som supplement til dette er der nu udarbejdet en handlingsplan Mobil i Odense. Tidsplan var stram, og planen blev udarbejdet på 5 uger baseret på bl.a. 15 møder med andre forvaltninger og samarbejdspartnere. Der blev gennemført en undersøgelse på kommunens borgerpanel, og såvel topchefer som det samlede

byråd er blevet involveret i processen.

Indhold

Planen er bygget op omkring i alt 34 projekter fordelt på 6 hovedtemaer:

- Smart mobilitet
- Mindre trængsel
- Erhverv
- Børn
- Seniorer og personer med særlige behov
- Fremtiden.

Alle projekter skal gennemføres i 2014 - 15 for en samlet økonomi på 10 millioner kr. Hertil kommer et stort timemæssigt bidrag på ca. 4 fulde årsværk hvert år.

Alle 34 projekter er beskrevet meget præcist, således at sandsynligheden for en succes er størst mulig. Foruden en side i rapporten er hvert projekt beskrevet detaljeret i et teknisk bilag med en præcis drejebog for implementeringen og relevante referencer



Figur 2. Ældre kan også få del i en ny og bedre mobilitet.

fra ind- og udland. Det vi lover, det vil vi meget gerne kunne holde!

Der er allerede indgået dialog med de fleste af projekternes samarbejdspartnere og interessenter for at minimere risici.

Som eksempel på et af projekterne skal der arbejdes på at få flere børn og forældre til at cykle til børnehave. Odense har i næsten 40 år arbejdet på at sikre skolevejene, så flere cykler og går til skole – nu er turen også kommet til de mindste børn. Nogle mindre kryds forbedres, og der laves kampagner for børnene. Børn op til 6 år må gerne cykle på fortovene, og det potentiale vil vi meget gerne benytte.

Ældre får med alderen brug for kollektiv

trafik for at kunne fastholde en god mobilitet. Her bliver tilbuddet, at transportguider vil hjælpe dem med at finde ud af, hvordan det virker, og evt. tilbyde at tage en testtur sammen.

Campusområdet får markant mere erhverv, boliger, udvidet universitet og et helt nyt supersygehus. Trods letbane, P&R anlæg og et højklasket stinet vil vejnettet få meget svært ved at klare en samlet daglig trafik med over 60.000 personer, der skal ind og ud af området. Svaret bliver en ambitiøs mobilitetsplan for hele bydelen, der skal reducere behovet for en meget kostbar bilparkering.

Flere skal køre i færre biler – det skal ske

ved at fremme brugen af delebiler og ved at flere kører sammen. Konkret vil alle kommunens 18.000 ansatte blive tilbudt samkørselsmuligheder med en eller flere kollegaer via en fælles database.

Der skal indføres bilfri zoner ved flere skoler – ikke som regulære lukninger, men i form af midlertidige restriktioner, der f.eks. kun tillader bilkørsel væk fra skolerne før mødetid om morgenen.

Projekterne dækker således meget bredt, og de vil dermed kunne underbygge de meget markante fysiske ombygninger af Odense, som sker i disse år.

