

Trafikværkstedet den 26. april 2010 – ref.: ATL (udk)

Besøg af Connie Juul Clausen, Odense Kommune - om Odense Cykelby

For 10 år siden gik Odense forrest som Danmarks cykelby.

Se <http://odense.dk/WEB4/CyklisternesBy.aspx>

Odense går videre og vil nu skabe cyklisternes by. "Trafik- og Mobilitetsplan" fra august 2009 blev forberedt med "Trafik- og Mobilitetsplan – værktøjskasse" fra 2008. Begge kan ses på <http://Odense.dk/> søg "værktøjskasse". Der findes desuden en "Byrumsstrategi" fra 2009.

På mødet gennemgik Connie Juul Clausen Odenses cykelpolitik. Se overheads på Trafikværkstedets hjemmeside <http://a21.dk/blog/trafikvaerkstedet/>

Odense har nu det omfang af cykelstier, der er behov for, men vil til at øge fremkommeligheden samt satse på at øge de bæredygtige valgmuligheder ved at give cykelpendlere muligheder på de længere distancer. I Odense kan man ikke være så sikker på tog- og bustider, som man kan i hovedstadsområdet. Cyklen skal derfor i situationen være et alternativ til bilvalget. Som forsøg udlånes 100 elcykler til pendlere.

Generelt er der i Cykelbyen brugt 50 % af de økonomiske midler på finansiering af kampanjer og information – det er nødvendigt og det har vist sig at motivere.

At kunne parkere sin cykel er en af de største udfordringer og der skal derfor bygges en række cykelparkeringer og tænkes løsninger. Der lægges vægt på at holde en god og bemærkelsesværdigt byudstyrsarkitektur. At cykle skal være smukt i alle led.

Børn og unge er godt med på cykleriet. Det er de voksne der er problemet.

Hotspots og informationstavler er indført for cyklister, og der er mulighed for mobilbetaling af busbilletter. Der er indført radartællinger. Og cykelruterne er lagt ind i GPS, men man ved ikke meget om biltrafikkens rute- og formålsvalg. Her støtter man sig til detailhandelens udsagn. Der udtænkes nu også i letbane-baner.

Den kollektive trafik ses som en investering i et godt byliv.

Staten har givet 4. mio. til Trafik- og mobilitetsplanen.

Et hovedgreb er at satse biltrafikken på en ringvej der omkranser ca. 20 ??? centralt byområde. Det omkransede centrale byområde deles for bilister i 4 kvadranter, der er adskilt fra hinanden for biltrafik. Hertil vil knytte sig en søgerute for biler. Parkering samles i store P-huse i kommunalt eje. Små p-pladser omdannes til lommeparker og byrum. Hastighedsgrænser sættes til 50, 40 og 30 km/t, når der kan arbejdes med zoner – man må ikke bare sætte skilte op.

Trafik- og mobilitetsplanen er i høj grad udarbejdet sammen med borgerne. Der har været udbredt involvering. Det var vigtigt, at alle forstod planen og kunne se den som min egen plan. Politikerne gik ud og tog de første bank. Involveringsprocessen for værktøjskassen var denne:

1. Studietur til Gent (for politikerne).
2. Stormøde med 150 i avisen inviterede borgere, der hver skulle have et bagland. Mødet fandt sted på kro under gode forhold og blev markeret ud ad til som noget vægtigt og værdifuldt
3. Stormødet blev gentaget 14 dage senere.
4. Der er lavet trafikreguleringer sammen med borgerne
5. Virksomhederne blev i avisen inviteret til møde, hvor også borgerne kunne deltage.

Der har været fuld åbenhed hele tiden. Alle har kunnet tage også småproblemer op, og få dem taget op, diskuteret og gjort noget ved.

En hovedkonklusion er, at det er et absolut gode for Odense at have et markant vel-fungerende og vellidt cykelnet, men at dette kommer til kort, hvis man ikke følger op eller tænker det sammen med at øge bymiljøkvaliteten i midtbyen. Også Odense mærker en negativ virkning af den store mængde detailhandel, der nu ligger uden for bymidten.

Venlig hilsen
Referenten