

Forslag til ny Bystrategi 2023

Vi har drøftet Odense Kommunes Forslag til ny Bystrategi 2023 på bestyrelsens møde den 13. juni og finder generelt forslaget interessant og med gode perspektiver.

I relation til byudviklingsmodellen, der skal sætte retning for bæredygtig byudvikling og mobilitet, skabe en mere grøn by, binde byen sammen og skabe attraktive og levende bykvarterer hæfter vi os særligt ved vigtigheden af at skabe en mere sammenhængende by, der får hverdagen til at fungere for borgere, virksomheder, leverandører m.fl.

Da vi kan se af udkastet til Bystrategi 2023, at det indeholder restriktioner, der er mere vidtgående end i den netop vedtagne grønne mobilitetsplan, har vi behov for at gentage de bekymringspunkter, som vi på vegne de lokale erhvervsliv tidligere har fremsendt til Klimaforvaltningen i forbindelse med høringen af de tre ekspertgruppers forslag til grøn mobilitetsplan. Vi efterlyser her bl.a. dokumentation for effekten på CO₂-udledningen i Odense ved indførelse af nulemissionszoner og data på, hvor mange tons varer, der dagligt leveres til bymidten (varedistribution). Dokumentation og data, der er vigtig at kende, for at kunne vurdere de konkrete effekter af restriktionerne. Vi har endnu ikke modtaget svar fra Klimaforvaltningen, men det er fortsat vores klare overbevisning, at omfattende mobilitetsforandringer må forventes at blive taget på et dokumenteret grundlag. Således vil indførelse af nulemissionszoner betyde, at der vil blive kørt betydeligt flere kilometer i biler med større CO₂-udledning til følge. Og fsv. varedistribution i bymidten vil et krav om omlastning til mindre, ikke-fossile transportformer i udkanten af byen medføre betydeligt flere biler i bymidten, afhængig af mængden af varer, der dagligt leveres til bymidten. Derudover vil det medføre betydelige meromkostninger for såvel kunder, beboere som virksomheder, der er lokaliseret og/eller servicerer kunder indenfor Ring 1. (Høringssvar samt stikprøveundersøgelse hos det lokale erhvervsliv følger vedhæftet.)

Vi tager derfor afstand fra Bystrategiens forslag om, at varer skal omlastes til mindre, ikke-fossile transportformer i udkanten af byen. Det vil være både tidskrævende, omkostningstungt og belastende for bymidten, og som nævnt ovenfor er der ikke fakta på, hvor mange mindre, ikke-fossile køretøjer, der skal til for at erstatte de store lastvogne, der i dag betjener bymidten. Vi har et uløst problem fsv. angår varedistribution og servicerende erhverv i bymidten. Dette problem kalder på en snarlig løsning i form af dedikerede holdepladser, så forretninger, dagligvarebutikker, hoteller, restauranter, caféer m.m.fl. kan sikres de daglige vareleverancer uden meromkostninger, inden for almindelig åbningstid - og distributører, håndværkere m.fl. kan sikres acceptable arbejdsvilkår. Også håndværkere m.fl. skal kunne parkere deres varebiler med de nødvendige materialer i bymidten, når konkrete opgaver skal løses for beboere, forretninger og øvrige virksomheder. Vi efterlyser en permanent løsning, der gør det attraktivt at etablere, drive og servicere erhverv i bymidten - og gerne med positive incitament indeholdt til at fremme ikke-fossile køretøjer. Det er en væsentlig forudsætning for at skabe en attraktiv bymidte.

I forhold til udviklingskorridorerne er det vigtigt, at tilgængeligheden og fremkommeligheden opretholdes. Det forudsætter en betydelig opgradering af den kollektive trafik - og fortsat plads til bilerne. Letbanens etape 2 bør erstattes af en højklasset kollektiv infrastrukturløsning som f.eks. brint eller elbusser.

Vi bakker fuldt op om, at lokal mobilitet skal tænkes sammen med regional, national og international infrastruktur, hvilket vil understøtte mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Isoleret set er den grønne ring i sig selv et godt initiativ. Vi appellerer dog til at sikre en linieføring rundt om byen, der ikke utilsigtet kan gøre de gode intentioner til en barriere for fremtidig udvikling, f.eks. ny infrastruktur, arealudlæg til bl.a. erhverv m.fl..

Vi er helt enige i, at det skal være let at etablere og drive virksomhed i Odense, og at der skal udvikles et 'fremtidens erhvervsområde' i kommunens vestlige del med appel til de transporttunge erhverv. Dette vil dog kræve, at der etableres vejadgang til det overordnede vejnet, hvilket vil sige et tilslutningsanlæg til den fynske motorvej, der er dimensioneret til duo-modulvogntog.

Fynsk Erhverv deltager gerne i den fortsatte dialog om fremtidige byudviklingsprojekter og ikke mindst i løsningen af den påtrængende udfordring med varedistribution og servicering af kunder i bymidten.

Med venlig hilsen

Jytte Reinholdt
Direktør

Cortex Business Park
Cortex Park Vest 4
5230 Odense M