

17. april 2023

Indspark fra erhvervslivet til ny grøn mobilitetsplan i Odense kommune

Fynsk Erhverv bakker helt op om Odense Kommunes mål om at være klimaneutral i 2030 og medvirker gerne til at nå dette mål på et oplyst grundlag.

I den forbindelse har vi med interesse drøftet de tre forslag til grøn mobilitetsplan for Odense kommune, som aktuelt er sendt i høring.

Generelt må vi konstatere, at fokus i de tre forslag altovervejende tegner et glansbillede af den virkelighed, som borgere og beboere vil opleve efter implementeringen af de specifikke forslag, og ikke tager højde for de manglende muligheder for at substituere de nuværende transportformer fra personbil til f.eks. **kollektiv transport**.

Tilgængelighed vil også i fremtiden være en afgørende faktor for valg af arbejdsplads, institution, indkøb m.fl. og dermed sikring af nødvendigt kundeflow til byens forretninger og butikker. Der bør derfor sikres, at der i takt med indførelse af begrænsninger for personbiler sikres alternativ transportform som f.eks. optimal busbetjening i forhold til frekvens og koordinerede tider med øvrige transportformer.

Er Odense Kommune villige til at investere i/udbygge en så omfattende udbygning af bybusnettet således, at det er et reelt alternativ til bilen for odenseanerne, før restriktionerne iværksættes?

Tilsvarende er **tilgængelighed til elladestandere** afgørende for odenseanernes næste valg af personbil. Det rejser spørgsmålet, om Odense Kommune er villig til på forkant at sikre udbygningen af den nødvendige elladestruktur, der gør det muligt for odenseanerne at udskifte benzin- eller dieselbilen med en elbil?

I forhold til indførelse af begrænsninger på person- og erhvervstrafikken indenfor Ring 1, 2 og 3 (**miljøzoner/nulemissionszoner**) samt muligheden

for at færdes på tværs i byen (**trafikøer**) savnes dokumentation for, i hvilket omfang disse vil have en positiv effekt på CO2-udledningen i Odense, eller om de påtvungne længere ture ikke vil æde disse gevinster op?

I den sammenhæng må vi gøre opmærksom på, at i spidsbelastningstiderne opleves der allerede nu **stigende trængsel på ringvejene**, hvilket kalder på løsninger. I den sammenhæng udestår også en **afklaring af Ring 3 Vest** til færdiggørelse af den ydre ringvej.

Konkret forslås det ved evt. indførelse af **trafikøer** at gøre det lovligt for den tunge erhvervstrafik (over 12 tons) at køre på tværs af øerne i busbanerne. Det vil få erhvervstrafikken til at glide mere gnidningsfrit, uden at forsinke den kollektive trafik.

I forhold til **varedistribution** ser vi nogle udfordringer i forhold til en for hurtig implementering af krav om leverancer på ellastvogne (under 12 tons). For det første er mulighederne for at oplade ellastvogne i erhvervsområderne ikke eksisterende for nærværende. Det rejser spørgsmål, om forsyningsvirksomhederne er i stand til på forkant at udrulle **tilstrækkelig el i erhvervsområderne** til dækning af behovet hos såvel virksomhederne som deres medarbejdere?

For det andet mangler der i dag **tilstrækkeligt antal parkeringspladser til varedistributører, håndværkere m.fl. med opgaver inden for Ring 1**. Det problem kalder på en snarlig løsning, uanset om der er tale om elbiler eller ej. Det er ikke ualmindeligt, at en chauffør i gennemsnit går 15.000 skridt om dagen på grund af lang afstand fra parkeringsplads til kunde.

I forhold til **grøn varelevering** foreslås det, at varer omlastes, så varelevering i bymidten sker i mindre el-lastbiler eller på el-ladcykel. Her efterlyser branchen data over, hvor mange tons varer, der dagligt leveres til og fra virksomheder i bymidten. Disse data vil kunne danne grundlag for en beregning af, hvor mange ellastbiler (under 12 tons), der dagligt vil skulle køre inde i bymidten - til erstatning for færre biler, der kan laste flere tons. Branchen forudsiger, at der er tale om et særdeles højt antal, som vil kræve udvidelse af det tidsrum, vareleverandørerne har til at aflevere vareforsyningerne i dag, f.eks. til natleverancer hvor det er muligt. Disse

data vil også kunne danne grundlag for udpegning af flere holdepladser for erhvervstrafikken.

Der vil være yderligere omkostninger forbundet med vareleverancer under disse vilkår.

Forslag om at **omlaste varerne uden for Ring 3** i særlige Hubs vil ligeledes være behæftet med yderligere omkostninger for bestillerne, og dermed i sidste ende kunderne i midtbyens butikker og forretninger. Umiddelbart tvivlsomt om det vil være til fordel for butikker og forretninger og styrke kundetilgang etc. i bymidten?

Som nævnt indledningsvis bakker vi fuldt op om klimamålet i 2030. I forhold til de tre forslag, som desværre ikke behandler erhvervslivets muligheder og relevante teknologier nærmere, foreslår vi, at der igangsættes **et analysearbejde**, som skal afdække en række nærmere bestemte forhold, der skal bidrage til at synliggøre erhvervslivets andel af den samlede CO2-udledning i byen samt specifikke behov for erhvervslivets betjening af den indre by. Her tænkes bl.a. på hvor mange tons varer, der dagligt leveres til hvilke hoteller, restaurationer, butikker, dagligvareforretninger m.fl. i den indre by og de afledte konsekvenser ved omladning til mindre el-biler i form af øget trafik, øgede omkostninger, større tidsforbrug etc. Data, som også kan være nyttige i forhold til bl.a. at få løst problemerne med manglende holdepladser i forbindelse med varedistribution, håndværkerydelser m.fl.

Målet skal nås, ingen tvivl om det. Og vi tager i erhvervslivet naturligvis vores del af ansvaret på os. Det vil vi meget gerne indgå i **en tæt dialog** med politikere og embedsmænd om, og vi har en række konstruktive forslag med.

Med venlig hilsen



Jytte Reinholdt
Direktør