

# UDFORDRINGER

Odense bymidte er et område med mange forskellige funktioner, og skal fortsat være det. Bymidten skal rumme både handel, kultur, erhverv, boliger og friarealer. Kommuneplanen fra 1997 handler både om bymiljøet, byens funktioner og om kulturen og livet i bymidten. Samtidig indeholder den en strukturplan, som i hovedtræk angiver bymidtens fremtidige anvendelse og struktur. Kvarterplanen behandler primært udformningen af byrum og bebyggelse og viser løsninger ud fra kommuneplanens mål, retningslinjer og initiativer.



Kommuneplanens strukturplan.

## Kommuneplanens mål

Bymidten skal styrkes som byens og Fyns centrum for et levende kulturliv, som uddannelsessted og som et sted, der kan give byens borgere og gæster livskvalitet, oplevelser, udfordringer og aktivitet.

Bymidten skal fortsat være mangfoldig og alsidig, og dens funktion som bolig- og handelsområde skal styrkes. Erhvervsaktiviteter skal fastholdes og udvikles for at bevare arbejdspladser. Erhvervsarealer og erhvervsbygninger, som ikke bruges, skal søges udviklet til nye formål. Grønne områder skal sikres.

Bymidten skal fortsat være Fyns kerne for service og kultur og være et attraktivt handelscenter. Bymidten skal udvikles, så den kan være med til at styrke byens profil som en dynamisk, miljørigtig og kulturel storby midt i Danmark.

Bymiljøet skal være attraktivt, og det lokale særpræg skal bevares. Karakteristiske miljøer skal sikres og nyt føjes smukt til det gamle med vægt på kvalitet. Gader skal udformes, så der tages hensyn til fodgængere og cyklister. Trafikken skal tilpasses det omgivende miljø. Kvaliteten i gågadernes indretning skal fastholdes.

Bymidten skal have aktiviteter og oplevelser for alle aldersgrupper. Børn, unge, ældre og de forskellige interesseorganisationer skal inddrages mere aktivt i udviklingen af aktiviteterne. Folk skal føle sig trygge ved at bruge og færdes i bymidten.

## Kvarterplanens målsætning

Det er målet at:  
Styrke miljøet „omkring“ bymidstens detailhandel, kulturelle og sociale funktioner som et afgørende tilskud til oplevelsen af byen.

Medvirke til at øge borgerne bevidsthed om byens kvaliteter og skabe en positiv identitet.

Sætte særlig fokus på gang og ophold, hvor byens rum opleves autentisk.

Bidrage til en byrumspolitik, som i samspil med „Trafikplan for Odense bymidte,“ forbedrer rammerne for bylivet.

Skabe et redskab, som tydeliggør holdninger til byens fysiske rammer og muliggør diskussion af valg vedrørende byens fornyelse og arkitektur.

Prioritere og styre de offentlige investeringer og skabe størst mulig investeringssikkerhed for private.

## Problemer og potentialer

Byen er det fysiske udtryk for kulturelle, sociale og politiske forhold i samfundet gennem tiderne, og byen afspejler det liv, der har været levet. Byens strukturer i form af det naturgivne, veje og bygninger sætter spor i tiden længe efter det tidspunkt og de forudsætninger, hvor de blev anlagt.

Samtidig er byen under konstant fornyelse og tilpasning til ændrede behov. Det er disse forandringer, som byrådet har en interesse i at styre, så vi hele tiden har den bedste mulige by. Bymidten har en særlig betydning. Her blev Odense grundlagt, og herudfra er de senere kvarterer og byområder vokset. Odenses bymidte rummer således historier fra vikingetiden, middelalderen, industrialismen, velfærds- og servicesamfundet og øjeblikket, hvor nogle af de strukturer og ændringer, vi tilføjer, vil være forudsætninger for bylivet langt ud i fremtiden. I nyere tid er der nogle planer og strukturændringer, der har haft særlig betydning for Odenses bymidte fx gadegennembrud og fraflytning af produktionserhverv, se boks.

Store projekter som Thomas B. Thriges Gade og Odense Banegård Center er udført som brud med by- og bebyggelsesstrukturen i en skala, mennesket ikke kan forholde sig til, og som føles fremmed og brutal. Men selv om alle disse strukturændringer og planer rummer problemer, udgør de samtidig et potentiale for byens fortsatte forandring. Det er disse potentialer og kvaliteter, der skal arbejdes videre med.

## Identitet

Byens identitet er vigtig, og kvarterplanen giver et bud på, hvordan en identitet for bymidten kan dyrkes.

I den offentlige debat om Odense - hvor opfattelsen af bymidten spiller en afgørende rolle - præsenteres ofte tre forskellige billeder:

- Den grønne villaby som et positivt billede.
- En provinsby, der ikke tør være sin størrelse bevidst, og dermed ikke udnytter sit potentiale.
- En bymidte negativt domineret af store projekter som Thomas B. Thriges Gade og Odense Banegård Center.

Kvarterplanen lægger op til en debat om en identitet, som er forskellig fra de tre ovenstående billeder. Bymidten har kun få steder karakter af grøn villaby, og bymidten skal markere sig som et særligt sted forskelligt fra villa-byerne omkring den.

For at skabe en harmonisk by er det vigtigt at arbejde med den struktur og skala, som allerede er på det enkelte sted, og som er nødvendig for at skabe gode rum.

Restarealer og trafik- og rumlige barrierer omkring de store projekter skal færdigbehandles. Der skal skabes gode rumlige oplevelser set fra fodgængerens perspektiv, der skal skabes overgange mellem delområder, og overgange fra fodgængerområder til blandede områder skal bearbejdes. Herudover mangler der nye, overordnede strukturer i enkelte, potentielle omdannelsesområder.

Kan der skabes en ny, fælles positiv identitet for bymidten, bliver det langt nemmere at sætte pejlemærker op for den fremtidige udvikling.



## Nyere planer og strukturændringer

Planlægningen og gennemførelsen af gadenembruddene i 1960'erne og 70'erne har efterladt sår i byen.

Udbygning af det regionale centerområde i sydøst i 1970'erne, 80'erne og 90'erne har taget presset af bymidten men skabt en problemstilling med at opretholde balancen mellem de to handelscentre.

Planlægningen og gennemførelsen af trafikplanen fra 1985-88 har muliggjort anlægget af gågaderne og givet forudsætningerne for brugen af de offentlige rum.

Strukturændringerne inden for produktionserhverv, havneerhverv og finansiering i 1980'erne og 90'erne er foregået så hurtigt, at ændringerne viser sig som tomme bygninger og forfald.

Samlokaliseringen af station, regionalbusterminal og bybusterminal midt i 1990'erne har givet et nyt tyngdepunkt i bymidten.

Planlægning og delvis gennemførelse af omdannelse i Glasvej kvarteret, på Rytterkasernen og i Thrige Titan-firkanten stiller nye krav til områdernes fysiske rammer.

Diskussioner vedrørende „den gode by“ og „god arkitektur“ er ofte meget komplekse. Som en hjælp til at skabe et fælles sprog har vi opstillet en række begreber til brug ved diskussion af byens fornyelse og byens arkitektur, se boks.

### Byliv

Oplevelsen af byen sker på fodgængerniveau. Det er som fodgænger, og når man opholder sig et sted, at byens rum og liv opleves autentisk. En dejlig by er en by, hvor man ud over nødvendige ting som at gå fra sted til sted har lyst til at slå sig ned, nyde stedet, stemningen og andre mennesker.

I de senere år er brugen af byens rum forskudt fra overvejende handel til også at omfatte rekreative aktiviteter. Brugen af Odense bymidte er belyst i undersøgelsen „Byens rum & Byens liv“, 1998. Det, folk lægger vægt på, er bymidtens atmosfære og miljø.

Samtidig viser undersøgelsen, at fodgængerer og de bløde trafikanter er helt centrale i brugen af byen. Af dem, man møder i den centrale del af bymidten og uden for banegårdscetret, er 19% kommet til bymidten til fods, 27% på cykel, 26% med kollektiv transport og 27% i bil. Endelig tyder undersøgelsen på, at der er behov for en styrkelse af bymidten i forhold til andre byer og det regionale center i sydøst, idet der var lidt færre fodgængere i bymidten end for ti år siden og samme omfang af ophold.

Begge dele er en overraskelse i forhold til tendenserne i København, hvor tallene er steget markant.

### Detailhandel

Konkurrencen inden for detailhandel øges stadig regionalt i forhold til Trekantområdet, kystbyerne på Fyn samt København og Vestsjælland, som langsomt overgår til at blive en del af samme region.

Lokalt sker der fortsat en udbygning af detailhandelen i sydøst-området, og detailhandelsundersøgelsen fra 1996 viser en mindre vækst i omsætningen i bymidten end forventet.

Der er sket et forholdsvis stort fald inden for beklædning og et mindre fald inden for øvrige udvalgsvarer, mens bymidtens andel af dagligvareomsætningen er uændret.

Undersøgelsen peger på, at bymidten ikke i samme grad som tilsvarende danske byer tiltrækker mere smalle detailhandelskoncepter, som kan være et væsentligt tilskud til oplevelsen af byen. Disse butikker forudsætter et attraktivt bymiljø i sammenhæng med gågadenettet, men med et lavere huslejeniveau.

Skal bymidtens position styrkes, kræver det en offentlig indsats. Den seneste ændring af Planloven, hvor der sættes fokus på detailhandelens placering i bycentret, vil være et væsentligt input hertil.



### Bevaring

Alle tider skal udtrykkes i byen. Den bestående bys værdier skal bevares.

### Vækst

Centrum skal styrkes og fortættes. Byen skal have mulighed for at vokse inden for bymidtens afgrænsning.

### Harmoni

Rum og forløb skal være præcise. Den eksisterende struktur skal fuldendes.

### Kontrast

Nutiden skal manifesteres. Kvalificerede brud skal turdes på bebyggelsesniveauet.

### Identitet

Byens struktur og det særlige ved Odense skal styrkes.

### Bearbejdning

Kvalitet og mangfoldighed skal fremmes. Der skal tænkes i menneskeskala.

### Trafik og parkering

I årene op til 1000-års jubilæet i 1988 blev foretaget omfattende reoveringer og anlæg efter en samlet trafikplan, som omfattede gågader og pladser, cirkulation og parkering samt bybusruter.

Udpegningen af cityringen gjorde en samlet løsning mulig. Nu er der behov for at behandle cityringens barriereeffekter for fodgængere og reducere den gennemkørende trafik inden for cityringen. Samtidig har etableringen af Odense Banegård Center som nyt trafikknudepunkt givet nye forudsætninger. Der fremlægges et nyt forslag til trafikplan. Planen offentliggøres samtidig med kvarterplanen, da de to planer hænger tæt sammen. Mål i den ene plan påvirker løsningsmuligheder i den anden og vice versa.

Parkering hænger nøje sammen med trafikken og gennem omdannelse af P-pladser med mulighederne for at afslutte randbebyggelse og genskabe byrum. Parkeringen inden for cityringen er i dag organiseret i zoner med adgang fra cityringen. Ved revisionen af planen revideres dette princip i højere grad, så der ikke forekommer gennemkørsel fra zone til zone. En registrering af parkeringspladser og parkerede biler peger på, at der er parkeringspladser nok i bymidten, og at en del parkeringssøgende trafik kan undgås, hvis der i højere grad skabes sammenhæng mellem ankomstvej og valg af P-plads. Ledig parkeringskapacitet ved Rådhusområdet og ved P-huset Filosofien skal søges udnyttet, og et antal pladser skal nedlægges andetsteds for at give mulighed for tilvejebringelse af bedre byrum.

### Vision

Visionen er at skabe helhed og sammenhæng i bymidten og til områderne omkring den. Det skal ske med udgangspunkt i en tydeliggørelse af de eksisterende kvaliteter ved at bearbejde byrummene og opføre nyt byggeri.

Nogle af de problemer, som store uafsluttede projekter har skabt, skal afhjælpes. Der er nogle forbindelser, som det er særlig vigtigt at styrke for at opleve sammenhæng i byen. Bymidten rummer et vækstpotentiale i kraft af mange mindre arealer, der kan bebygges, større gamle erhvervsområder, som kan omdannes, og områder hvor en ny bybygning er mulig.

Omdannelsen skal forholde sig til bymidtens strukturer og understøtte byens identitet.

### Indholdet i forslag til trafikplan

For biltrafikken fastlægges et princip baseret på en opdeling af centrum i fire delområder. Delområderne med deres P-huse og P-pladser betjenes med til- og frakørsel koblet på cityringen. Det betyder, at der ikke er intern biltrafik mellem de fire delområder.

For bybusstrafikken fastlægges et princip baseret på, at de fleste bybusser kører på cityringen i „kanten“ af centrum. Princippet kan suppleres med en minibuslinje, der med forbindelse til Odense Banegård Center kører ad en snæver rute inden for cityringen.

For cykeltrafikken fastlægges en indre ring som supplement til den øst-vest-gående og den nord-syd-gående rute og cykelparkeringen forbedres.

For fodgængertrafikken fastlægges en mulig udvidelse af det samlede gågadeområde, et net af fodgængervenlige gader og en række forbindelser mellem centrum og nabo-områderne. Endvidere sikres gode forbindelser mellem gågadeområdet og P-pladser.



*Bymidten i Odense har mange kvaliteter i form af bygninger og byområder fra forskellige perioder og åens grønne bånd, som slynger sig gennem byen.*

*I Odense kommune:*

- Bor ca. 184.000 indbyggere,*
- Er der ca. 96.000 arbejdspladser.*

*I hele bymidten:*

- Bor ca. 20.000 mennesker,*
- Er der ca. 21.000 arbejdspladser*

- Opføres i gennemsnit 12.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal pr. år.*

*Nyopførelsernes anvendelse angivet efter størrelse er flerfamiliehuse, administration og handel og service, kultur- og fritidsformål samt produktion.*

*Herudover foregår renovering og omdannelse af eksisterende bygninger.*

*I det centrale område:*

- Bor ca. 5.000 indbyggere,*
- Er der ca. 15.000 arbejdspladser,*

- Opføres i gennemsnit 7.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal pr. år. Herudover foregår renovering og omdannelse af eksisterende bygninger.*

