

# Odense, Danmark

## Rapport om by indikatorer for sundhed og bæredygtighed: Internationalt sammenlignet med 25 byer

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration



© Jonas Legarth/VisitOdense



Global Observatory of  
**Healthy and  
Sustainable Cities**

Den komplette rapport med data, metoder og begrænsninger er blevet offentliggjort i:

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Befolkningsdata: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Bygrænse: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Byfaciliteter: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020). <https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Farveskala: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

### **Forskningsledere**

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

### **Redaktører**

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

### **Lokale samarbejdspartnere**

Lars Breum Christiansen, Merete Hvid Dalnæs, Jasper Schipperijn & Jens Troelsen

### **Oversættelse**

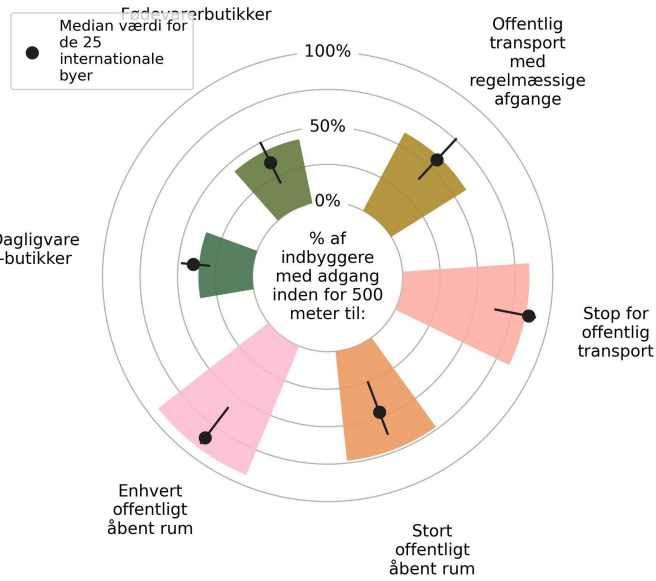
Jens Troelsen, Jasper Schipperijn

Rapport om by indikatorer for sundhed og bæredygtighed

Denne rapport viser, hvordan Odense klarer sig på et udvalg af bymæssige og politiske indikatorer for sundhed og bæredygtighed. I et internationalt samarbejde har vi i 25 byer fordelt på 19 lande undersøgt bydesign, transportmuligheder samt tilstedeværelsen og kvaliteten af byplanlægningspolitikker, der fremmer sundhed og bæredygtighed.

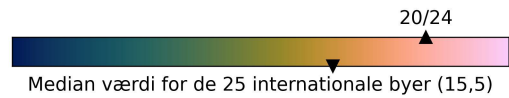
Ved at sammenholde medianværdierne for alle byer, der indgår i dette internationale studie, er det muligt at få overblik over, hvor det lokalt er nødvendigt at igangsætte indsatser. De anvendte kort viser, hvordan bydesign og transportmuligheder er fordelt på tværs af Odense Kommune, og identificerer de områder, der kunne opnå størst fordel af interventioner for at skabe et mere sundt og bæredygtige bymiljø

(nedenfor) Procentdel af indbyggere med adgang til faciliteter inden for 500 meter (m) i Odense, Danmark



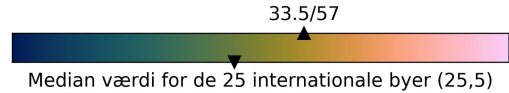
Formulerede politikker i Odense

By- og transportpolitik, der understøtter sund og bæredygtig byudvikling



Kvaliteten af politikker i Odense

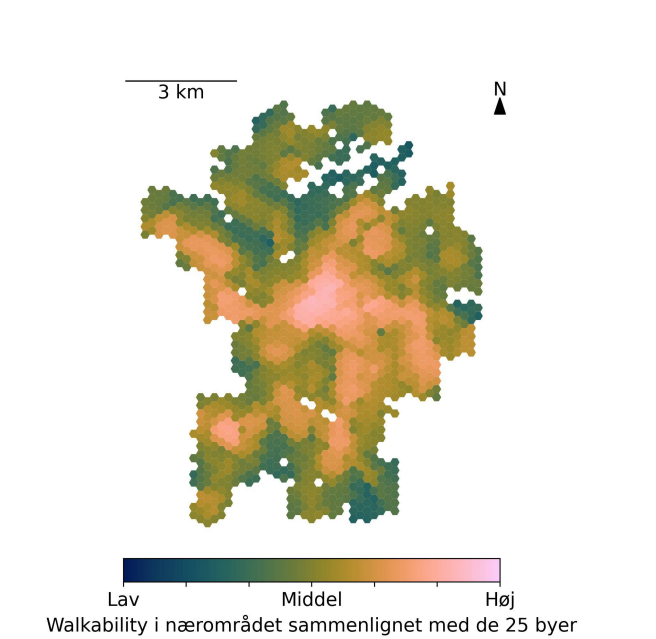
Kvalitetsvurdering af specifikke, målbare politikker, der er overensstemmelse med videnskabelig konsensus om sunde byer



Betingelser for sund, bæredygtig byplanlægning	Odense	% af byer med betingelser opfyldt efter national indkomst	
		middel /6	Høj /19
Specifikke sundhedsfokuserede foranstaltninger i de formulerede byplaner og - politikker	✓	0 pct.	84 pct.
Specifikke sundhedsfokuserede foranstaltninger i den formulerede transportpolitik	✓	50 pct.	63 pct.
Krav om sundhedskonsekvensanalyser i by- og transportpolitikken og lovgivningen	✗	33 pct.	11 pct.
Oplysninger om offentlige udgifter til trafikaf infrastruktur for forskellige transportformer	✗	33 pct.	47 pct.
Politik for begrænsning af luftforurening i forbindelse med transportplanlægningen	✓	50 pct.	89 pct.
Politik for begrænsning af luftforurening i forbindelse med byplanlægningen	✓	67 pct.	84 pct.

Walkability i Odense

Gangvenlige bykvarterer giver muligheder for en aktiv, sund og bæredygtig livsstil. Det understøttes af befolkningstæthed (til en vis grænse) og adgang til en række lokale destinationer og faciliteter, herunder adgang til offentlig transport. Gangvenlige bykvarterer er også kendetegnet ved en blandet arealanvendelse med et velforbundet sti- og gadenetværk, der sikrer en nærliggende og bekvem adgang til destinationer. En gangvenlig infrastruktur af høj kvalitet, der begrænser motoriseret trafik kan også tilskynde til gang som transportform

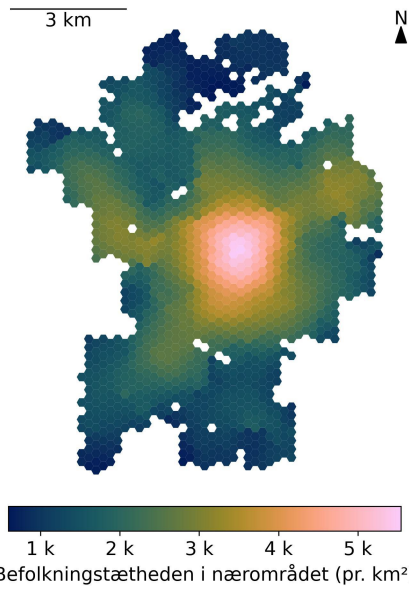


(ovenfor) 82,3 pct. af indbyggere, der bor i kvarterer med et walkability indeks, der er større end mediaen for de 25 internationale byer

Walkability politikker i Odense				
	Identificeret politik	Specifik standard eller mål	Målbart målsætning	Konsistent med sundheds-dokumentation
Bestemmelser for byfortætning	✓	✗	✗	✓
Bestemmelser for vejforbindelser	✓	?	?	?
Parkeringsrestriktioner for at modvirke brug af bil	✓	✓	✗	✓
Bestemmelser for gangvenlig infrastruktur	✓	✓	✗	✓
Bestemmelser for cykelvenlig infrastruktur	✓	✓	✗	✓
Målsætning for udbredelse af gang	✓	✓	✓	✓
Målsætning for udbredelse af cykling	✓	✓	✓	✓



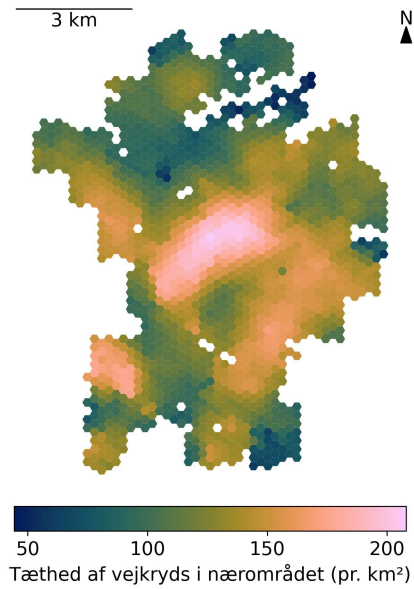
## Befolkningstæthed



(ovenfor) 0,0 pct. af indbyggere, der opfylder minimumsgrænsen\* for befolkningstæthed i nærområdet (5.677 pr. km<sup>2</sup>)

Tærskler er baseret på vores modellering af det bebyggede miljø for at kunne indfri Verdenssundhedsorganisationens globale handlingsplan om en 15% relativ reduktion af utilstrækkelig fysisk aktivitet via gang. Vi fandt foreløbige beviser for, at vejkrystæthed over 250 pr km<sup>2</sup> og ultratætte bykvarterer (> 15.000 personer pr km<sup>2</sup>) kan have nedsat effekt for fremme af fysisk aktivitet. Dette er et vigtigt emne for fremtidig analyser og forskning.

## Vejforbindelse

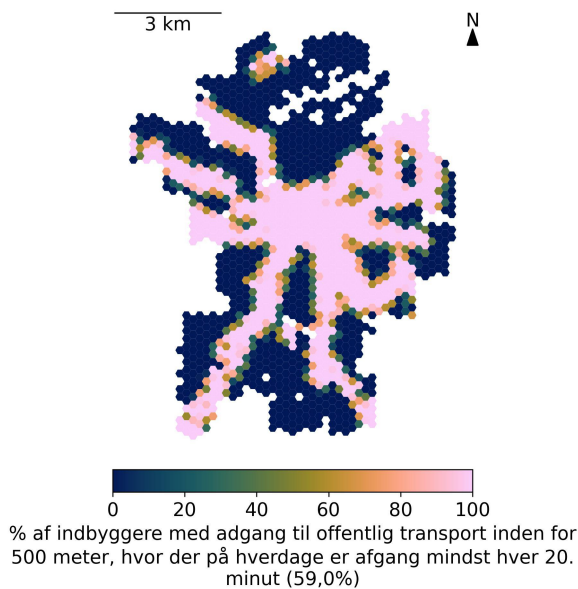


(ovenfor) 85,3 pct. af indbyggere, der opfylder minimumsgrænsen\* for tætheden af vejkryst i nærområdet (106 pr. km<sup>2</sup>)





## Adgang til offentlig transport

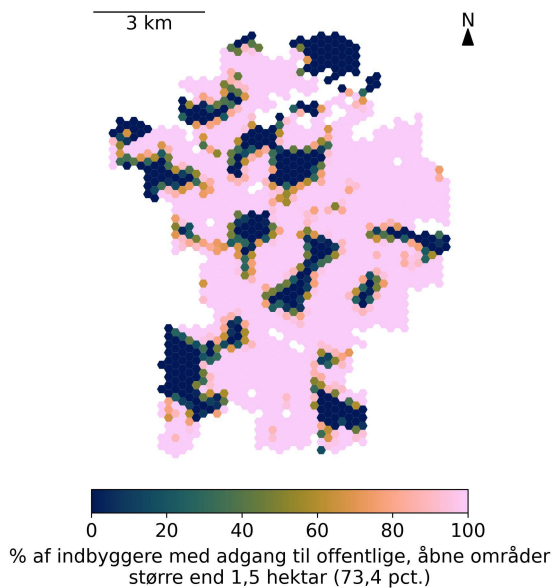


Nem adgang til hyppig, regelmæssig offentlig transport er afgørende for sunde og bæredygtige transportsystemer. Muligheder for offentlig transport tæt på områder for beboelse og beskæftigelse øger offentlig transport og bevirker samtidig øget transportrelateret gang til og fra stoppesteder, forbedret sundhed, økonomisk udvikling og social inklusion samt reduceret forurening og CO<sub>2</sub>-emission. Udover nærhed af stationer og stoppesteder vil regelmæssige afgange også tilskynde til øget brug af offentlig transport.

### Politik for offentlig transport i Odense

	Identificeret politik	Specifik standard eller mål	Målbar målsætning	Konsistent med sundheds-dokumentation
Bestemmelser for offentlig transport i relation til beskæftigelse og serviceydelser	✓	?	?	?
Bestemmelser for fordeling af beskæftigelse	✓	X	X	?
Minimumskrav for adgang til offentlig transport	✓	✓	✓	✓
Formulerede måltal for brug af offentlig transport	✓	✓	✓	✓

## Adgang til åbne offentlige rum



Adgang til lokale, offentlige åbne rum af høj kvalitet fremmer rekreativ fysisk aktivitet og mental sundhed. Nærliggende offentlige åbne rum skaber hyggelige, attraktive miljøer, hjælper med at afkøle byen og beskytter biodiversiteten. I takt med byer fortættes og private rum mindskes, bliver offentlige åbne rum mere afgørende for befolkningens sundhed. Adgang til offentlige rum inden for 400 m fra bopælen tilskynder til gang. Her kan adgang til større byparker også være vigtig.

### Politik for adgang til offentlig rum i Odense

	Identificeret politik	Specifik standard eller mål	Målbar målsætning	Konsistent med sundheds-dokumentation
Minimumskrav for adgang til offentlig åbne rum	✓	✓	X	✓

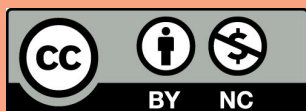
## Resumé

Samlet set er de fysiske omgivelser og kvaliteten af by- og transportpolitikken, der understøtter sundhed og bæredygtighed i Odense, et godt stykke over gennemsnittet sammenlignet med de andre undersøgte byer. Odense har dog ikke opstillet krav om vurdering af sundhedseffekter i forbindelse med byens arealanvendelse og transportsystemer. For mange af politikkerne for by- og trafikplanlægningen mangler der ligeledes formulerede målbare målsætninger med planlægningen. I forhold til de 25 byer i dette internationale studie er de fleste bykvarterer i Odense gangvenlige, undtagen i udkanten af byen. I forhold til at nå WHO's mål om at øge fysisk aktivitet, opfylder Odense som mindre by ikke minimumsgrænsen for befolkningstæthed. 85 % af odenseanerne bor dog i bykvarterer, hvor tærsklen for gadeforbindelse er opfyldt. Næsten 60% af indbyggerne har adgang til offentlige transportstop med regelmæssig kørsel inden for 500m. Næsten alle beboere har offentlige åbne rum inden for en afstand af 500m, og omkring tre fjerdedele af indbyggerne har også adgang til større offentlige åbne rum. Sammenholdt med de andre byer i studiet ligger andelen af befolkningen i Odense med adgang til store offentlige åbne rum et godt stykke over gennemsnittet.

---

**Citat**

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. Odense, Danmark — Rapport om by indikatorer for sundhed og bæredygtighed: Internationalt sammenlignet med 25 byer (Odense, Denmark — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Dansk Oversættelse: Jens Troelsen, Jasper Schipperijn).  
<https://doi.org/10.25439/rmt.19586767>



Dette arbejde er licenseret i henhold til Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.