

Indholdsfortegnelse

1	Letbane i Odense	1
1.1	Letbanen binder byen sammen	2
1.2	Relation til kommunens øvrige planer	3
2	Omfang af etape 1	3
2.1	Letbanens overordnede forløb	3
2.2	Letbanens detaljerede forløb	4
3	Driftsomfang	6
4	Senere etaper	6

1 Letbane i Odense

Odense Kommune har en vision om at øge antallet af rejser med kollektiv trafik. Blandt andet er der i Miljøpolitikken for Odense Kommune et delmål, der siger, at der i 2015 skal udføres 40 % flere ture med kollektiv trafik end i 2007. Letbanen skal udgøre en slags rygrad for den kollektive trafik i Odense. Ved etableringen af letbanen vil det kollektive transportsystem få et gevaldigt løft.

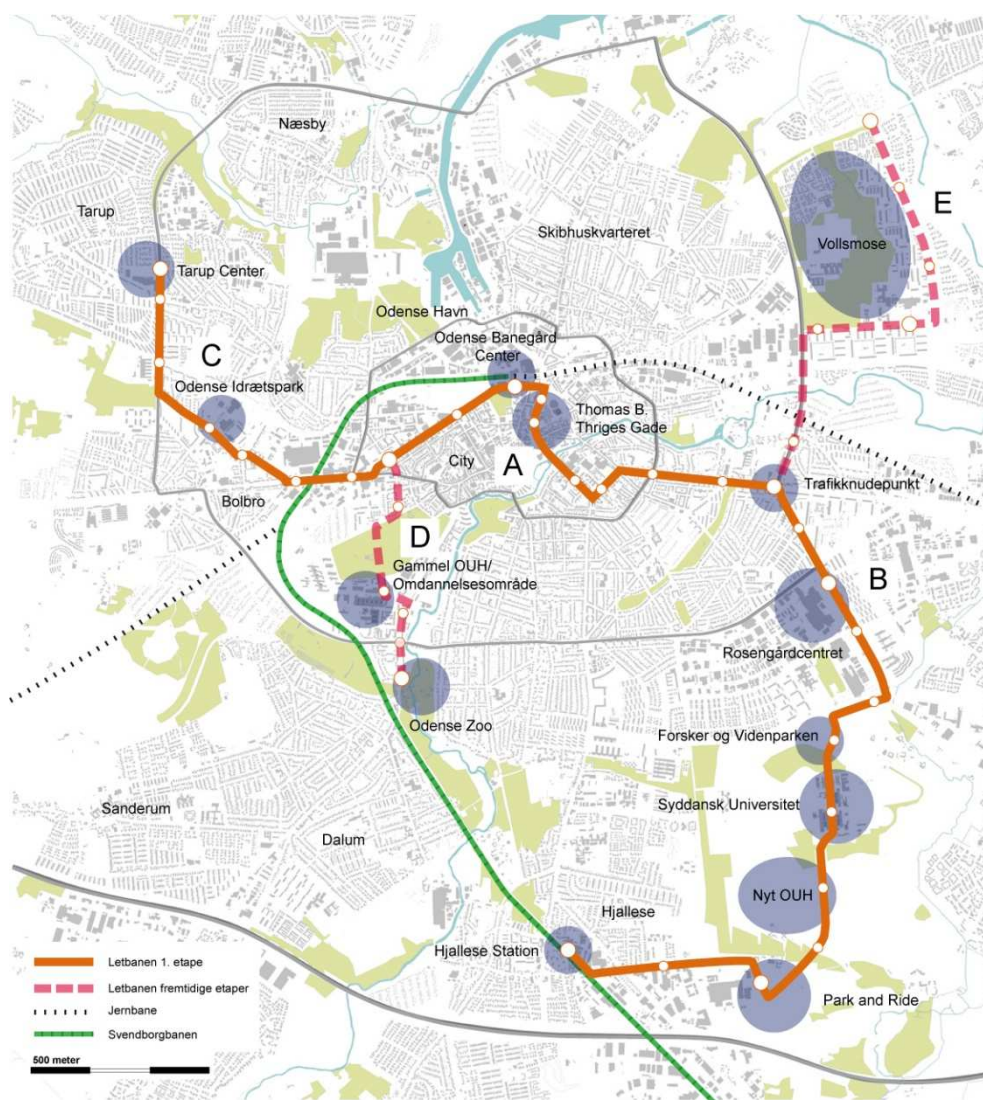
Byer, som indfører letbaner, gør det for at få en kollektiv trafikbetjening af høj kvalitet og som del af en samlet strategi for byomdannelse, sammenknytning af bydele og for nye kvaliteter i bymidten og i bydelene. En letbane er en moderne eldrevet sporvogn, som kører på skinner og både kan køre blandet med anden trafik eller i eget tracé. Hvor letbanen kører hen over bymidtens pladser tilpasses hastigheden til cyklister og fodgængere. Den har høj komfort, lave rejsetider samt lavere miljø- og støjpåvirkning af nærmiljøet end ved de eksisterende dieselbusser. Letbanen er et bæredygtigt alternativ til bil og bus.

Projektnr. P-75474
Dokumentnr. 1
Version 1
Udgivelsesdato 17. juni 2011

Udarbejdet LIBJ/NBPT
Kontrolleret LIBJ
Godkendt LIBJ

1.1 Letbanen binder byen sammen

I Odense gennemføres de kommende år en række markante byudviklingsprojekter. Letbanen vil være med til at binde byen og mange af de planlagte store projekter sammen. Letbanen skal betjene de vigtigste mål i byen som Odense Banegård Center og midtbyen med handel, hoteller og conferencefaciliteter, musikhus og teater, Nyt Odense Universitets Hospital, Syddansk Universitet, Rosengårdcentret, Forsker- og videnpark, Odense Idrætspark og Tarup Center. Letbanen fungerer således som bindeled mellem midtbyen, handel, kulturelle funktioner, boliger, arbejdspladser og uddannelsespladser. Det er letbanens etape 1, som VVM-anmeldes jf. figur 1, men Odense Kommune planlægger yderligere letbaneetaper til Vollsmose og det gamle Odense Universitetshospital /fremtidigt byomdannelsesområde og videre ud til Odense Zoo i det lange perspektiv.



Figur 1 Letbanens etape 1 (A, B og C).

1.2 Relation til kommunens øvrige planer

Etablering af en letbane blev besluttet i Odense Byråd i 2008 i forbindelse med vedtagelsen af Kvarterplan by-havn, som har som mål at skabe en sammenhængende midtby med bylivet i fokus.

I Odense Kommunes Trafik- og Mobilitetsplan fra 2009 indgår et oplæg til etablering af letbane i Odense, og der er siden udført en foranalyse af en letbane og en Bus Rapid Transit (BRT)-løsning. I foråret 2011 blev der taget politisk beslutning om etablering af 1. etape af Odense Letbane mellem Tarup og Hjaltese via bl.a. Odense Banegård Center.

Odense Kommune fokuserer i Planstrategi 2011 på bl.a. på innovation, livskvalitet og bæredygtighed. Letbanen, der forbinder centrale dele af byen på en bæredygtig måde, vil være med til at skabe liv og mangfoldighed omkring standsningsstederne og gøre det let at komme omkring i byen. Letbanen kan skabe vækst i brugen af kollektiv trafik og tiltrække flere passagerer.

Letbanen skal knytte de omkringliggende boligområder og bydele bedre sammen og skabe grundlag for fortætning, byomdannelse og nye kvaliteter omkring letbanens standsningssteder og letbanens korridorer. Letbanen kører gennem nye byrum, der er under omdannelse som f.eks. Thomas B. Thriges Gade, der omdannes for at skabe en bedre sammenhæng i Odense bymidte ved at forbinde de tilstødende kvarterer og blive et attraktivt område i sig selv.

2 Omfang af etape 1

Etape 1 forløber fra Tarup Center og Bolbro gennem midtbyen til Campus og til Hjaltese Station i den sydlige del af Odense og er på ca. 14 km. Planarbejdet omkring etape 1 er det, som først skal igangsættes og det er også etape 1, som VVM-anmeldelsen går på.

2.1 Letbanens overordnede forløb

Letbanens etape 1 forløber forbi en række centrale funktioner i Odense, som "perler på en snor". I den nordvestlige del starter letbanen ved *Tarup Centret*, som er et stort indkøbscenter, der tiltrækker mange kollektive rejsende. I området ved Tarup Centret tænkes etableret et mindre Park & Ride anlæg med plads til ca. 100 biler. Fra Tarup forløber letbanen forbi *Odense Idrætspark* og *Odense Banegård Center*, som er det naturlige knudepunkt for den kollektive trafik i Odense. Her kan der foretages skift mellem forskellige transportformer herunder bl.a. tog, regionale busruter og bybusser.

Fra Odense Banegård Center forløber letbanen ud til et trafikalt knudepunkt mellem letbanens etape 1 og den fremtidige letbaneetape til Vollsmose. Området her fremstår i dag nedslidt og tænkes på sigt at skulle gives et løft. Det næste store centrale punkt er *Rosengårdcentret*, som er knudepunkt for handel i den sydøstlige del af Odense. Herefter forløber letbanen videre ud til *Forskerparken* og *Syddansk Universitet* og *Nyt Odense Universitets Hospital*, som alle er funktioner, der vil være med til at danne et godt passagergrundlag for letbanen.

Letbanens etape 1 har endestation ved *Hjallese Station*, som betjenes af tog mellem Odense og Ringe. Letbanen vil således medføre væsentlige forbedringer for rejsende mellem eksempelvis Ringe og Syddansk Universitet.

Hele strækningen fra Tarup Centret til Hjallese Station er dobbeltsporet og ca. 14 km lang. Det tager ca. 36 minutter at tilbagelægge strækningen med 29 standsningssteder undervejs. Standsningsstederne ligger med en afstand på ca. 500 meter og letbanen forventes at få en gennemsnitlig hastighed på ca. 25 km/t. Hele strækningen skal nyanlægges og letbanetogene drives med el fra luftledninger.

Letbanen forventes at skulle køre delvist i eget tracé på vejareal og delvist i delt tracé med den øvrige trafik.

Der forventes etableret 27 nye standsningssteder og gennemført tilpasning af 2 eksisterende stationer, Odense Banegård Center og Hjallese Station.

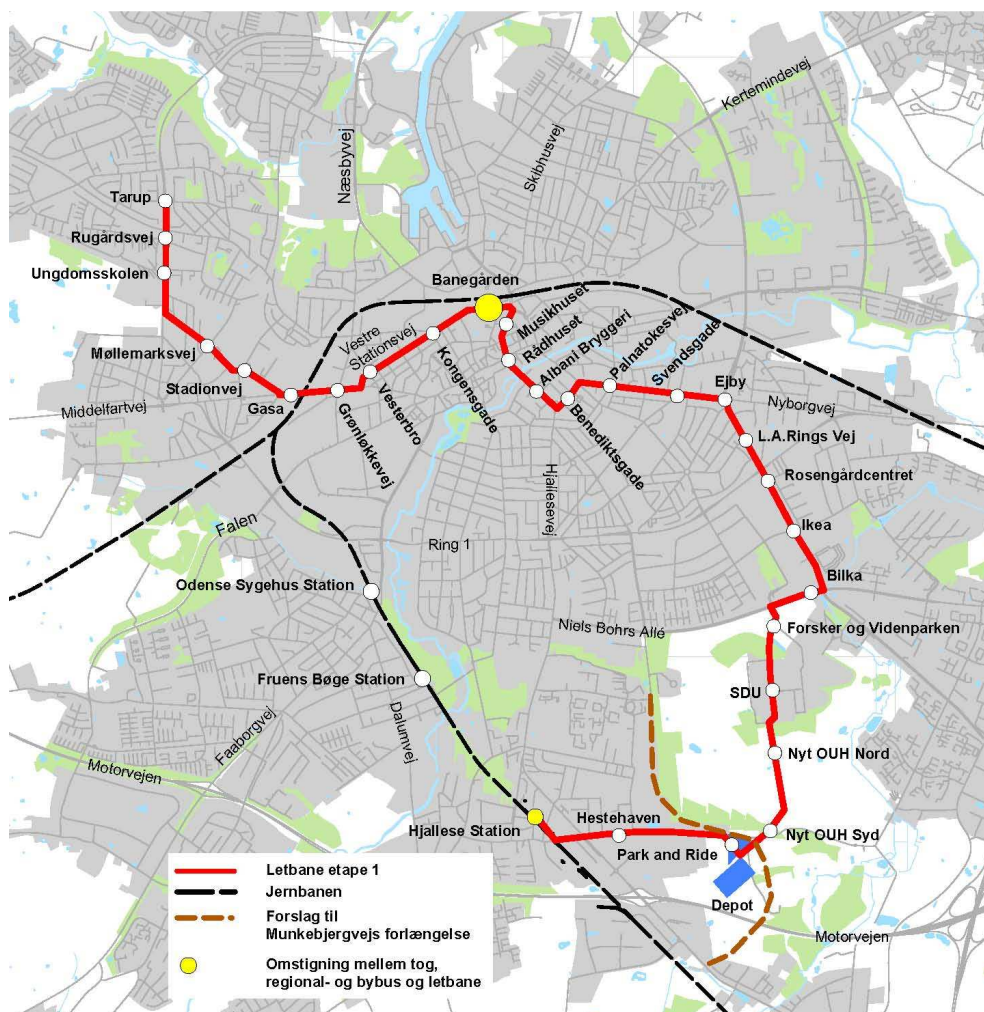
Der etableres nyt større parkeringsanlæg (Park & Ride) ved E20 med plads til ca. 1.000 biler, som skal medvirke til at sikre gode muligheder for skift mellem transportmidler. Der anlægges to parkeringsarealer, et på hver side af letbanetracéet. Der er afsat hhv. ca. 14.800 m² og 8.700 m² til de to Park & Ride anlæg.

Der skal etableres depot og værksted for letbanemateriellet på ca. 35.000 m². Depot og værksted tænkes etableret sydøst for Munkebjergvej's forlængelse.

Etape 1 af Odense Letbane forventes sat i drift i perioden 2018-2020.

2.2 Letbanens detaljerede forløb

På figur 2 fremgår letbanens forløb mere detaljeret fra Tarup Centret i nordvest ved krydset Rismarksvej/Rugvang via Rismarksvej og Højstrupvej forbi Odense Idrætspark og videre ad Christmas Møllers Vej til Middelfartvej. Herfra fortsætter letbanetracéet mod øst ad Middelfartvej frem til Grønløkkevej og videre ad Vesterbro, hvor letbanen drejer ind på Vestre Stationsvej. Letbanen følger Vestre Stationsvej og Østre Stationsvej frem til Odense Banegård Center.



Figur 2 Letbanens etape 1 med angivelse af standsningssteder, depot og Park & Ride anlæg.

Fra Odense Banegård Center ledes letbanen mod øst ad Østre Stationsvej frem til Thomas B. Thriges Gade, hvor der drejes mod syd i retning af Albani Torv. Herfra føres tracéet videre ad Albanigade og Benediktsgade frem til Nyborgvej.

I krydset Nyborgvej/Ejbygade/Ørbækvej svinger letbanetracéet mod syd ad Ørbækvej forbi Rosengårdcentret og Bilka frem til Niels Bohrs Allé, hvor der drejes mod vest ad Niels Bohrs Allé. Ved Campusvej ledes letbanen mod syd og passerer Syddansk Universitet og det planlagte Nyt Odense Universitets Hospital.

Konkrete planer for udformning af nyt Odense Universitets Hospital og udvikling af området omkring Hestehaven foreligger endnu ikke. Letbanens linjeføring syd for Odense Universitets Hospital og gennem Hestehaven er dog fastlagt.

Umiddelbart nord for Hestehaven drejer letbanen mod sydvest og krydser Hestehaven Syd for Hestehaven og nord for motorvej E20 etableres depot, værksted samt Park & Ride anlæg.

Herefter drejer letbanetracéet igen mod nordvest med tilslutning til Hestehaven. Letbanen forløber herfra ad Hestehaven frem til Svendborgvej, hvor letbanen føres op langs eksisterende Svendborgbane på østsiden frem til Hjallesø Station ved Egelundsvej.

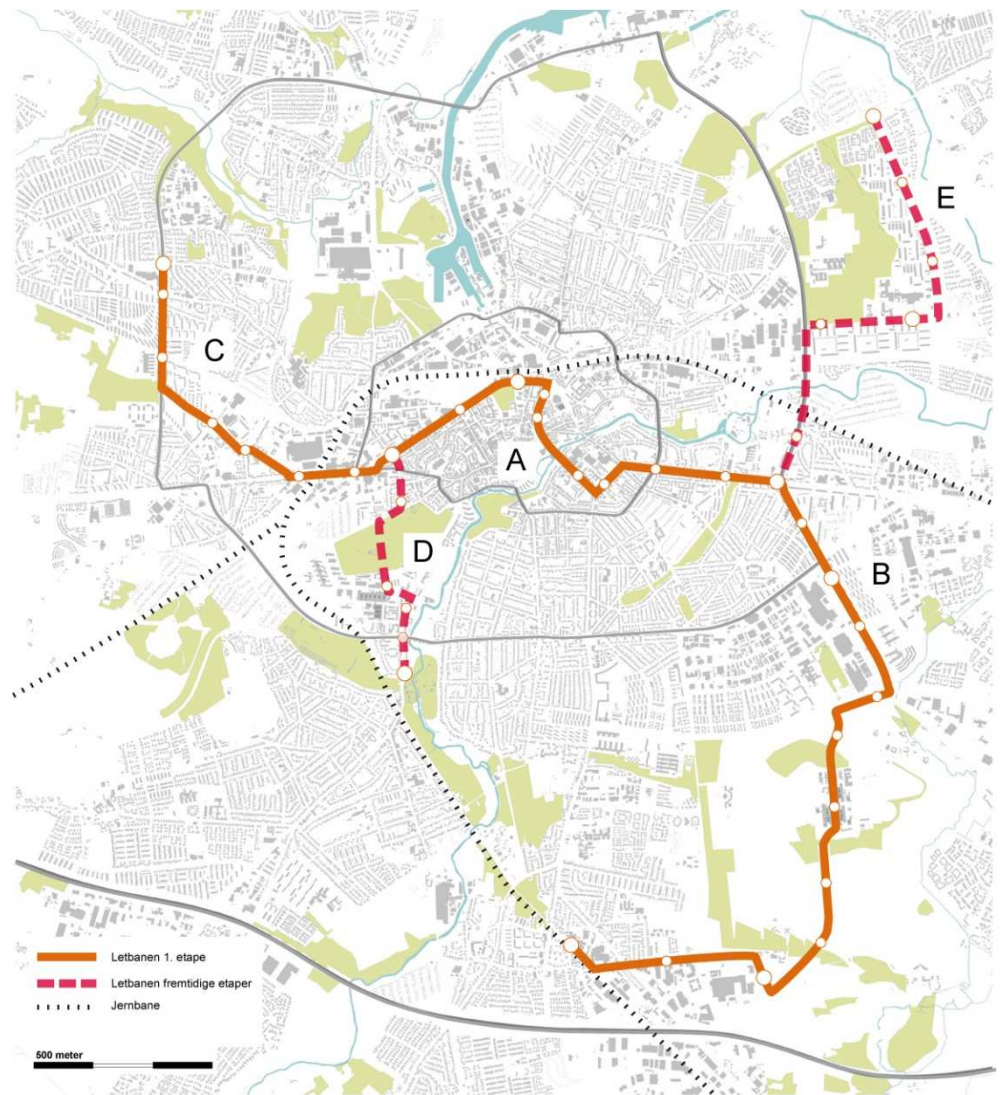
3 Driftsomfang

Der forventes at være betjening på letbanen fra kl. 05 til kl. 01, dvs. i 20 timer i døgnet. I hele perioden vil der være afgang hvert 10. minut i hver retning. Driftsomfang af denne størrelse kræver 9 vognsæt i drift samtidig. Hertil skal der anskaffes 2 tog i reserve til hhv. værkstedsreserve og driftsreserve.

4 Senere etaper

Udover etape 1 arbejdes der også med et samlet letbanenet, som går udover etape 1. Det samlede letbanenet har en længde på 21 km og har form som et H. Det består af to linjer med en fælles strækning gennem midtbyen. Anden linje vil gå fra Vollsmose via fællesstrækningen til Vesterbro og videre mod Odense Zoo.

Der er i foranalysen af letbaneløsningerne udført screeninger af de yderligere strækninger til Dalum (strækning D) og til Vollsmose (strækning E). Det samlede letbanenet er politisk besluttet i kommunen. I først omgang tages der hul på at igangsætte arbejdet med strækningen mellem Tarup og Hjallesø. Det er således også kun denne strækning, som VVM-anmeldelsen omhandler. Det samlede letbanenet er vist på figur 3.



Figur 3 Det samlede letbanenet.