

LETBANEN I ODENSE

- Hvorfor vil Odense have en letbane?
 - Hvordan bliver letbanen bygget?
 - Hvordan vil letbanen påvirke byen?



ODENSE LETBANE





HISTORIEN OM DE GAMLE SPORVOGNE I ODENSE

Der har tidligere været offentlig transport i form af elektriske vogne på skinner i Odenses gader. Fra 1911 og frem til 1952 kørte der sporvogne mellem banegården og de to endestationer ved Fruens Bøge. Mellem 1913 og 1939 kørte der desuden sporvogne ud til Odense Havn og Skibhuskvarteret.

Hovedlinjen fra Odense Zoo ind omkring banegården, forbi Flakhaven og ud af Hunderupvej til Bülowsvej var fra begyndelsen meget populær. Fra premieren i september 1911 og frem til marts 1913 havde sporvognene i alt 2,2 millioner passagerer på den 5,5 kilometer lange strækning.

Det var et ganske imponerende tal, når man tager i betragtning, at Odense dengang kun havde cirka 43.000 indbyggere.

På grund af succesen blev driften allerede efter nogle få måneder udvidet, så sporvognene kørte hvert syvende minut – i tidsrummet mellem klokken 07 og 23.

Hovedlinjens østlige del blev i 1923 forlænget, så den via Læssøegade kørte helt ud til Hunderup Skov - omtrent der, hvor Skovsøen i Fruens Bøge ligger i dag.



Sidste sporvogn i Odense i 1952

Der blev også tilføjet nye sporvognslinjer. Først en linje til Odense Havn, som blev indviet i april 1913.

Havnelinjen blev dog aldrig den samme succes som hovedlinjen, og den blev nedlagt i 1926, hvor den blev erstattet af Skibhuslinjen. Den kørte indtil 1939 fra Banegården og ud af Skibhusvej.

På trods af den indledende succes blev Odense alligevel den første af de tre danske sporvogns-byer, der lukkede ned for driften – efter godt 40 år.

På dette tidspunkt skabte sporvognene i stigende grad problemer på vejen, hvor de skulle dele pladsen med stadig flere biler. Det skabte risiko for både trafikpropper og ulykker.

Samtidig var materiellet blevet forældet. Der kørte stadig sporvogne rundt i Odenses gader, som stammede helt tilbage fra åbningen i 1911, og de nyeste motorvogne var blevet indkøbt i 1924. De aldrende sporvogne blev derfor af mange opfattet som gammeldags og ukomfortable.

Derfor blev det besluttet af skifte til busser, og den sidste odenseanske sporvogn kørte i remise 1. juli 1952. Aarhus fulgte efter i 1971, mens København havde sporvogne frem til 1973.

SPORVOGNENS MODERNE ARVTAGER

I dag er både Odense, Aarhus og København i gang med at anlægge eller planlægge nye spor gennem byen – efter at de blev fjernet for mange år siden.

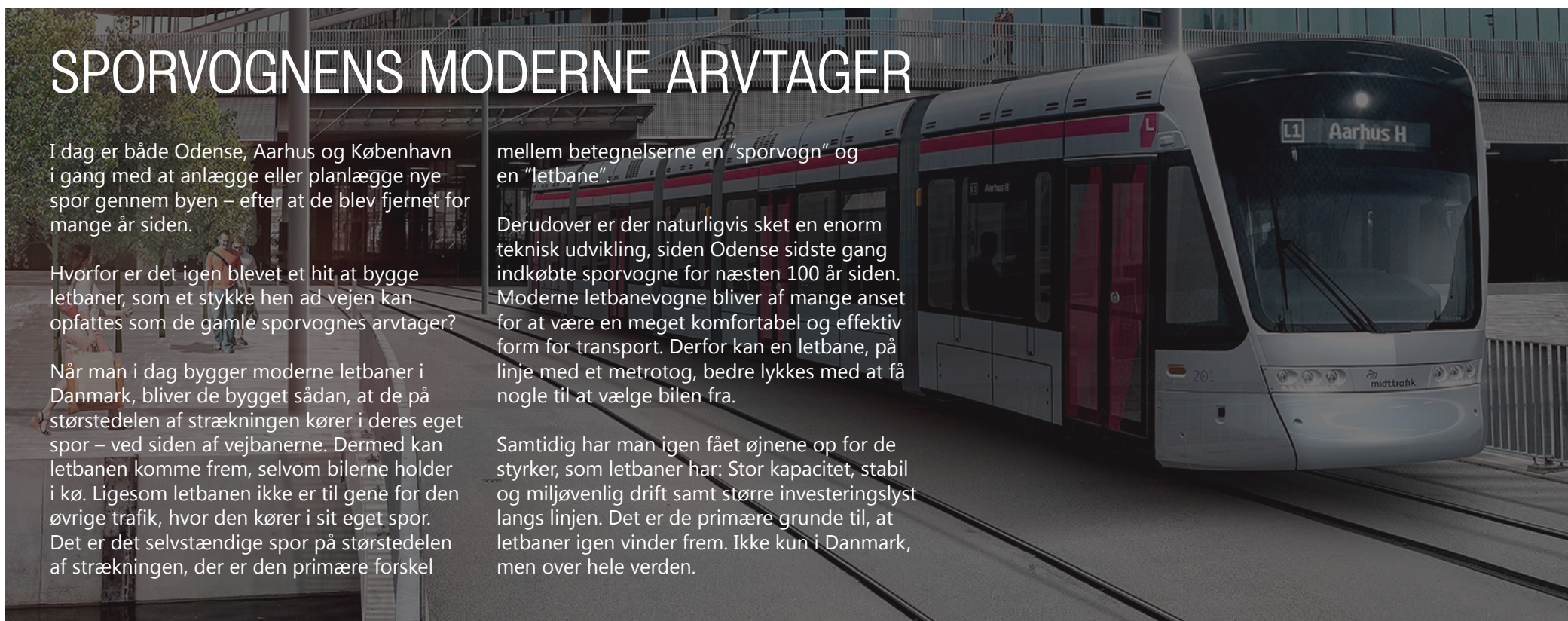
Hvorfor er det igen blevet et hit at bygge letbaner, som et stykke hen ad vejen kan opfattes som de gamle sporvognes arvtager?

Når man i dag bygger moderne letbaner i Danmark, bliver de bygget sådan, at de på størstedelen af strækningen kører i deres eget spor – ved siden af vejbanerne. Dermed kan letbanen komme frem, selvom bilerne holder i kø. Ligesom letbanen ikke er til gene for den øvrige trafik, hvor den kører i sit eget spor. Det er det selvstændige spor på størstedelen af strækningen, der er den primære forskel

mellem betegnelserne en "sporvogn" og en "letbane".

Derudover er der naturligvis sket en enorm teknisk udvikling, siden Odense sidste gang indkøbte sporvogne for næsten 100 år siden. Moderne letbanevogne bliver af mange anset for at være en meget komfortabel og effektiv form for transport. Derfor kan en letbane, på linje med et metrotog, bedre lykkes med at få nogle til at vælge bilen fra.

Samtidig har man igen fået øjnene op for de styrker, som letbaner har: Stor kapacitet, stabil og miljøvenlig drift samt større investeringslyst langs linjen. Det er de primære grunde til, at letbaner igen vinder frem. Ikke kun i Danmark, men over hele verden.



SNART HAR 200 BYER I EUROPA EN FORM FOR LETBANE

Når Odense bygger letbane, kan vi trække på solide erfaringer fra mange byer i udlandet. I sommeren 2016 havde hele 195 byer i Europa en form for letbane eller sporvogn. Og antallet af medlemmer i "letbaneklubben" vil meget snart runde 200.

Flere og flere får nemlig øjnene op for de gevinster, som moderne letbaner bringer med sig: Effektiv og komfortabel transport, et bedre bymiljø og større investeringslyst.

Alene i Norden er en håndfuld byer ved at melde sig ind i letbaneklubben. Både i Lund (Sverige), Tampere (Finland), Aarhus, København og så selvfølgelig Odense er man i gang med at bygge eller projektere helt nye letbanesystemer.

Tendensen med at lade de gamle sporvogne genopstå som moderne letbaner ses over alt i Europa. Alene siden årtusindskiftet er der kommet næsten 50 nye navne på listen over letbanebyer.

Det gælder både store metropoler som London, Madrid og Athen, der har bygget nye letbanesystemer til at supplere deres i forvejen omfattende net af offentlig transport.

Men også mange mellemstore byer, der kan sammenlignes med Odense, er kommet med. Især i Frankrig, hvor det gælder blandt andre Montpellier, Orleans, Nice, Le Mans, Reims og Tours – for bare at nævne nogle få af de i alt 21 franske byer, der har bygget helt nye letbaner siden år 2000.

Dertil kommer selvfølgelig en masse europæiske byer, som "altid" har haft sporvogne. Mange steder bliver nye strækninger løbende tilføjet, ligesom vognene bliver opgraderet, efterhånden som den teknologiske udvikling indhenter det gamle materiel.

Eksempelvis har rigtig mange tyske byer haft sporvogne siden 1800-tallet og aldrig afskaffet dem. I stedet er sporvognsnettene gennem tiden blevet opdateret og udbygget til det 21. århundrede, hvor de fortsat bliver udviklet.

Herunder har vi udvalgt tre af de europæiske byer, som har bygget helt nye letbaner i de seneste år – og som Odense derfor kigger meget mod for at hente inspiration.

ANGERS



- Første etape åbnede i 2011 – anden etape skal efter planen åbne i 2020
- 12 km spor med 25 stationer
- Togsæt fra Alstom

NOTTINGHAM



- Første etape åbnede i 2004 – anden etape åbnede i 2015
- 30 km spor med 51 stationer
- Togsæt fra Bombardier og Alstom

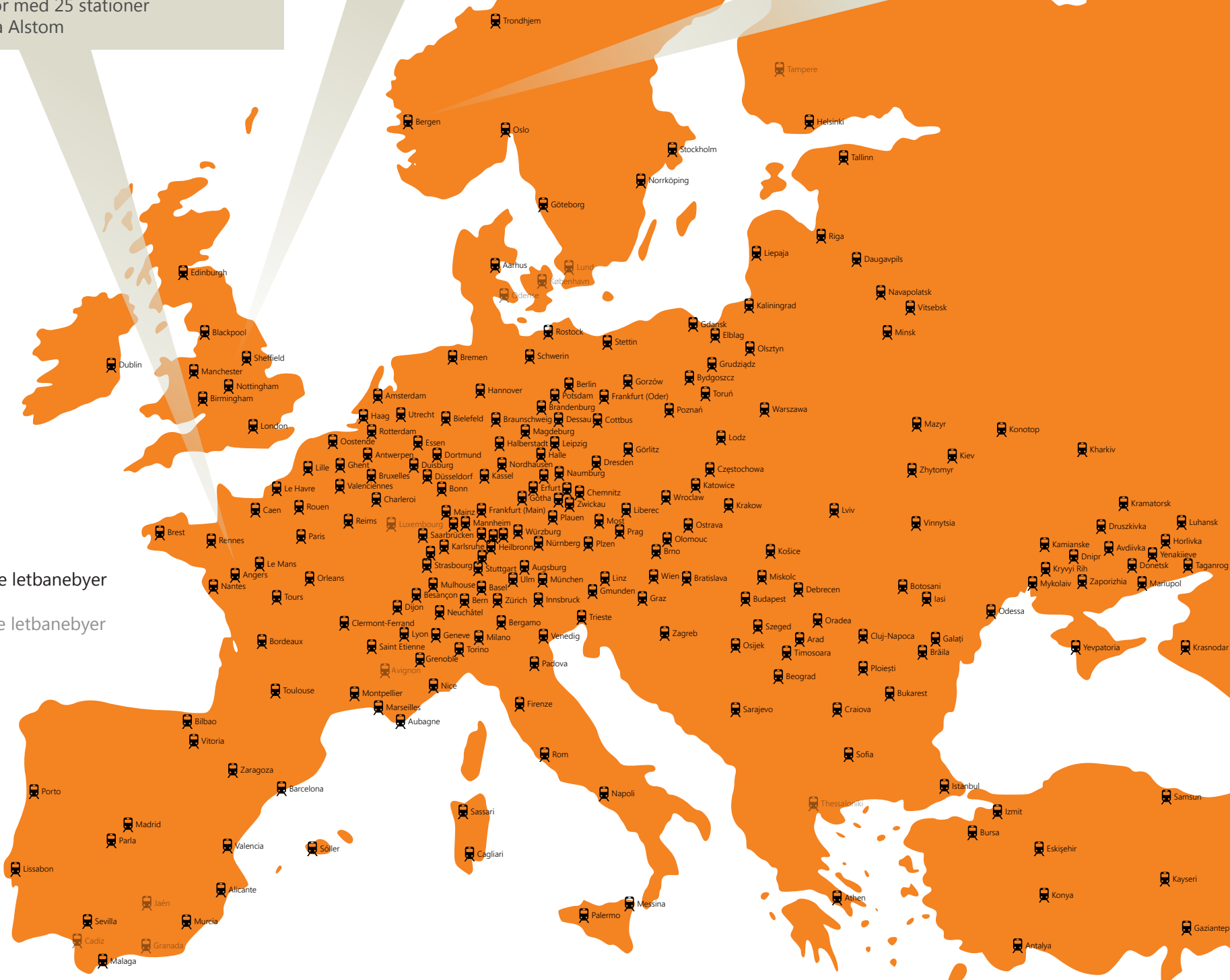
BERGEN

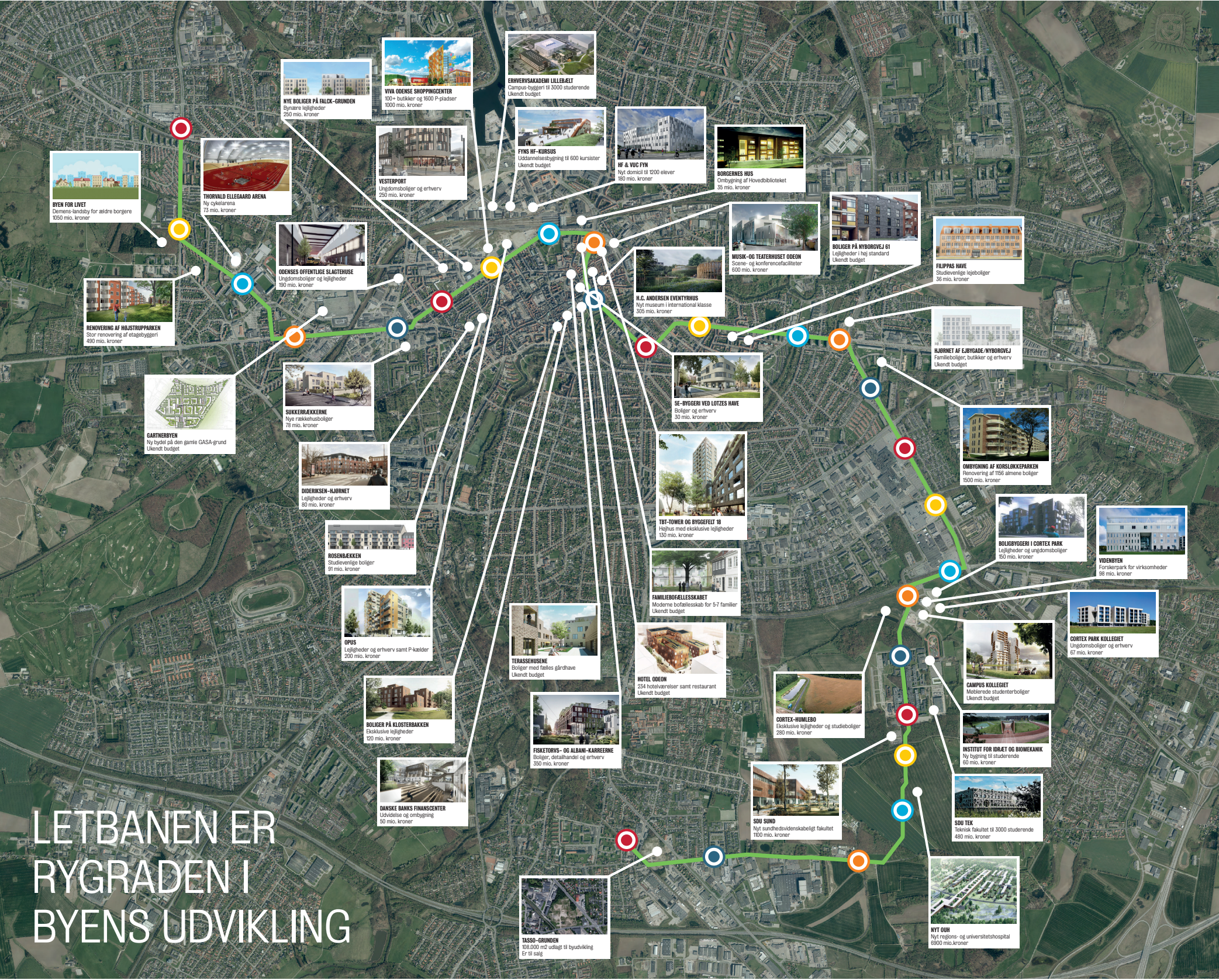


- Første etape åbnede i 2010 og anden etape i 2013 – tredje etape åbner i 2017
- 13,5 km spor med 25 stationer
- Togsæt fra Stadler

 Nuværende letbanebyer

 Kommende letbanebyer





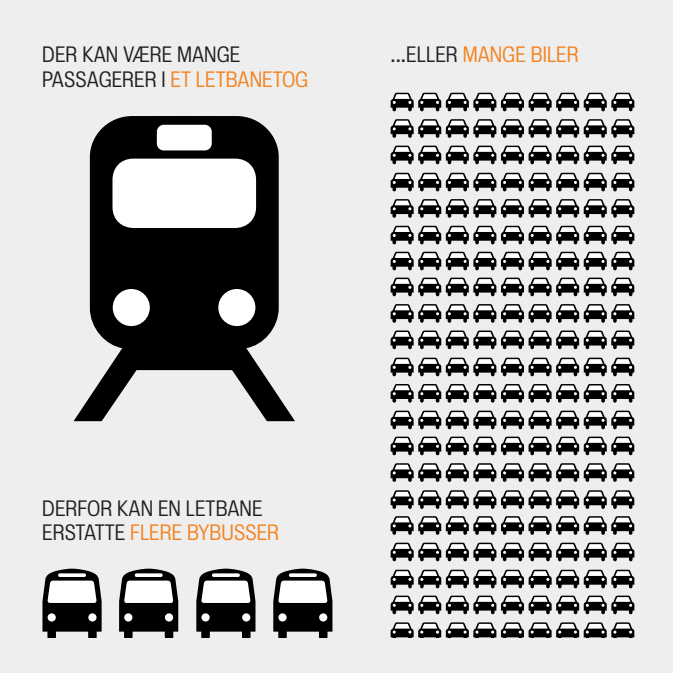
Byen vokser, og det gør behovet for transport også. Derfor er man nødt til at tage fat om de problemer, som fremtidens trafikmønstre byder på. Det er den primære grund til, at Odense Byråd énstemmigt har vedtaget, byen skal have en letbane.

En letbane kører hurtigt og uden forsinkelser ad sit eget spor langs vejen. Det er derfor en meget effektiv form for transport med høj kapacitet, som samtidig giver passagererne en komfortabel tur.

Derudover er letbanen både støjsvag og miljøvenlig, fordi den kører på strøm. Den bidrager til et godt bymiljø samt til fortællingen om Odense som en grøn og moderne by, der er rar at bo, leve og arbejde i.

Syddansk Universitet udvider kraftigt i disse år, blandt andet med et nyt sundhedsvidenskabeligt fakultet, samtidig med at den nye vidensbydel, Cortex Park, skyder op. Og på marken ved siden af bliver der opført et nyt regionshospital, Nyt OUH – det største byggeprojekt i Odenses historie.

Det betyder, at der om få år skal cirka 60.000 mennesker ind og ud af området hver dag. Der er behov for en



kraftig opgradering af kapaciteten på strækningen mellem Campus-området og Odense C, hvis ikke byen

i fremtiden skal sande til i biler og busser. Derfor er letbanen nødvendig.

Sidst, men absolut ikke mindst, vil letbanen understøtte udviklingen i byen og tiltrække vækst. Allerede nu bliver der bygget i stor stil langs letbanekorridoren, ofte med henvisning til den fremtidige letbane. Således er der allerede igangsat eller planlagt byggerier for mere end 15 milliarder kroner langs letbanen.

En letbane kører på skinner, og ufleksibiliteten i sporene er netop én af letbanens store styrker, set med investorbiller. Der er stor sikkerhed for, hvor sporet ligger, og hvor stationerne er. Det gør de nære områder meget attraktive for både erhverv, uddannelsesinstitutioner og beboelse. Derfor fører en letbane til nybyggeri og vækst langs linjen.

Den såkaldte "skinneeffekt" er noget, som man gerne vil tilstræbe i Odense. Det er en effekt, som er dokumenteret overalt, hvor der er blevet bygget letbaner. Ejendomspriserne stiger, og der opstår nyt erhverv – samtidig med at den effektive infrastruktur gør hele byen mere attraktiv generelt for nye borgere og virksomheder.

- Letbanen vil byde på komfortabel og effektiv transport for alle. Det gælder ikke mindst for gangbesværede personer, fordi der er niveaufri indstigning og gulv. Vi er desuden glade for, at vi bliver involveret i arbejdet med at designe letbanen, så den bliver brugervenlig for alle.

Merete Helgens
Formand for Ældrerådet i Odense



- Letbanen bliver en fantastisk gevinst for byen. Den vil tiltrække nye investeringer, nye medborgere samt nyt liv og flere kunder. Derfor glæder vi os både i handelslivet og i kulturlivet rigtig meget til, at den åbner. Letbanen vil få byen til at blomstre endnu mere.

Peter Bøgholm
Formand for Odense Cityforening og HCA Festivals





SÅDAN BYGGER VI LETBANEN I ODENSE



Det er en enorm opgave at bygge letbanen. Inden anlægsarbejdet overhovedet kan gå i gang, kræver det et meget stort forarbejde – planlægning, projektering, politiske sagsbehandlinger og udbudproces.

I gaderne vil du opleve letbanearbejdet i flere faser. Derudover vil du opleve, at det flytter sig rundt i byen, så der ikke på noget tidspunkt bliver arbejdet i hele byen på én gang.

Letbanearbejdet følger et bestemt mønster overalt. Først flytter de lokale forsyningsselskaber rør og kabler, da de må ikke ligge i vejen for letbanens spor. Ledningsarbejdet bliver udført i 2015-2017. Samtidig



Sporarbejde til letbanen i Aarhus

bliver der lavet andet forberedende arbejde, som skal gøre byen klar til byggeriet. For eksempel at fjerne træer og bygninger, som letbanen ikke kan køre udenom, eller at forstærke broer og bygge nye tunneller.

Derefter begynder selve anlægsarbejdet. I første omgang bliver der lavet nye vejbaner, cykelstier, fortove og byrum, så der bliver skabt et otte meter bredt areal til letbanens spor. Her skal der efterfølgende lægges skinner, bygges stationer og sættes køreledninger samt diverse signal- og infosystemer op.

Når de nye letbanevogne ankommer til Odense, vil der være en fase med testkørsel, inden letbanen kan åbne.

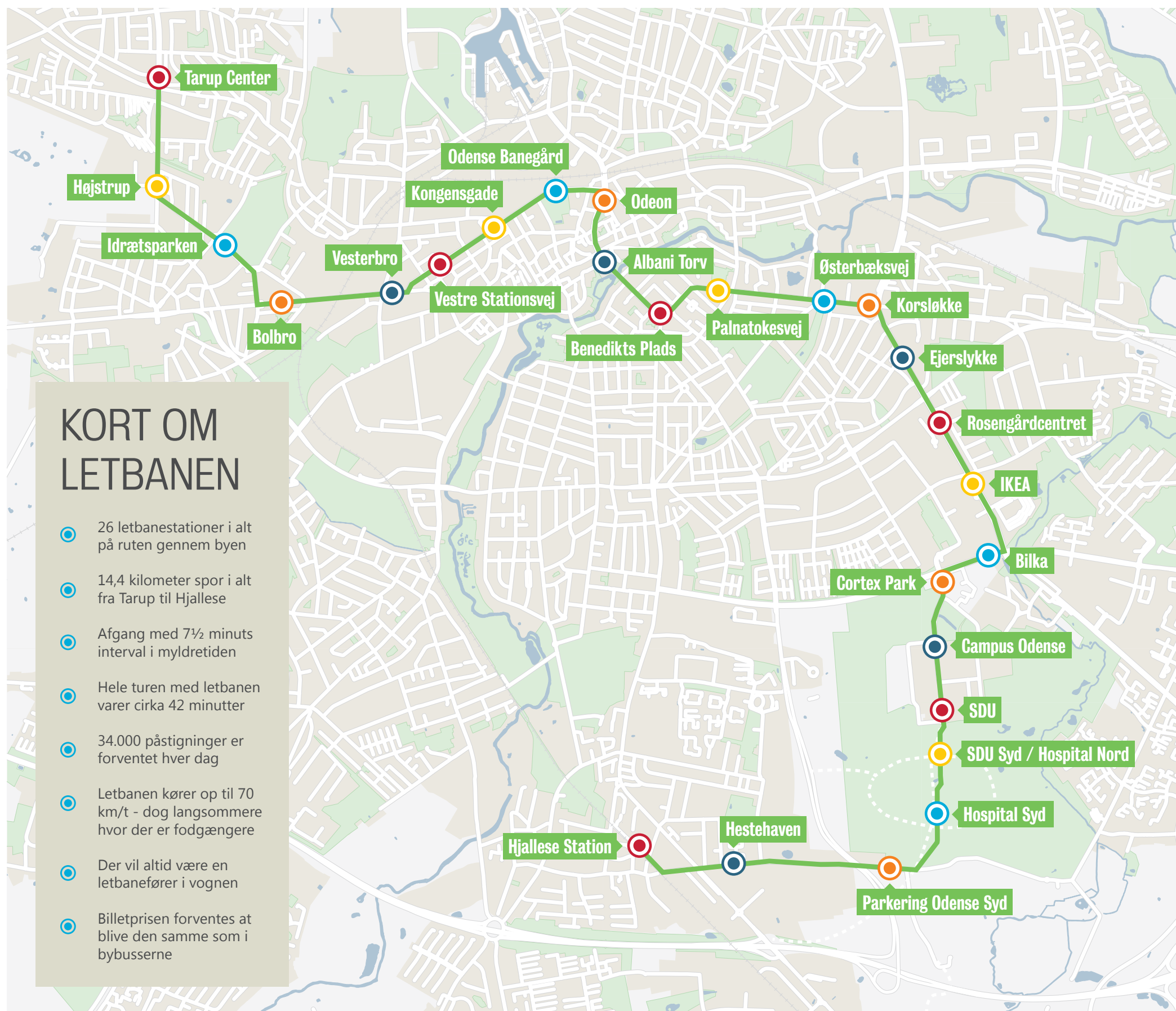


TYSKE TOG PÅ SPANSKE SPOR

Hvis kommunen, staten og regionen godkender Odense Letbanes indstilling, bliver det Comsa S.A.U., der skal anlægge spor, stationer og vedligeholdelsescenter i Odense – og letbanevognene vil komme fra Stadler Pankow GmbH.

Comsa S.A.U. er grundlagt i Spanien i 1891 og leverer infrastrukturløsninger inden for banebranchen, herunder letbane- og metroløsninger. Comsa har bygget sporsystemer i spanske byer som Barcelona, Madrid og Valencia, samt i storbyer som Dublin, Porto og Warszawa. Det danske entreprenørfirma Munck A/S er underleverandør på projektet i Odense.

Stadler GmbH har hovedkvarter i Schweiz, men vil levere letbanevognene til Odense fra en fabrik i Tyskland. Stadler leverer alt slags rullende materiel på skinner, herunder letbane- og metrotog. Firmaets vogne kører blandt andet rundt i Aarhus, Bergen og Glasgow – samt i en lang række byer i Tyskland. Stadlers letbanetog er kendt for deres høje kvalitet og driftssikkerhed.



Når letbanen bliver anlagt i Odense, vil den transformere nogle af de gader og pladser, som vi kender i dag.

Langs de 14,4 km letbanelinje vil vejforløbet blive ændret, så der bliver plads til letbanens spor og stationer. Der vil stadig være plads til byens øvrige trafik i begge retninger på de veje, som letbanen følger. Det gælder både fodgængere, cyklister og biler.

Nogle af byens rum vil ændre sig mere end andre. Det gælder især pladsen foran Odense Banegård Center, som bliver helt bygget om.

Biltrafikken vil blive ledt bag om banegården, så forpladsen kan blive omdannet til et nyt og fælles rum for kollektiv trafik – med busholdepladser og letbanestation. Stenbelægningen vil fortsætte videre ned gennem den nye bydel på Thomas B. Thriges Gade, hvor letbanen skal dele byrummet med fodgængerne.

Også pladsen foran Odense Idrætspark bliver meget anderledes end den, man kender. Ligesom Benedikts Plads bliver genskabt i en ny form med en letbanestation på midten af pladsen.

LETBANEN GØR ODENSE MERE GRØN

FLERE KILOMETER GRØN GRÆSPLÆNE

Der kommer et otte meter bredt græstæppe langs store dele af letbanens spor. I centrum vil der dog være belægning med sten omkring sporet.

TO NYE TRÆER FOR HVERT FÆLDET TRÆ

Der kommer massevis af nye træer i byen, da vi planter to nye træer for hvert træ, det er nødvendigt at fælde.

NATUR BLIVER GENETABLERET I ODENSE

Ved Odins Bro bliver der plantet en ny skov. Der bliver også lavet nye vandhuller, som skal sikre den lokale biodiversitet.

LETBANEN GIVER ET BEDRE MILJØ

Letbanen kører på strøm. Så letbanen er med til at reducere trafikstøj og gøre luften renere – til glæde for både dyr og mennesker i byen.



odenseletbane.dk