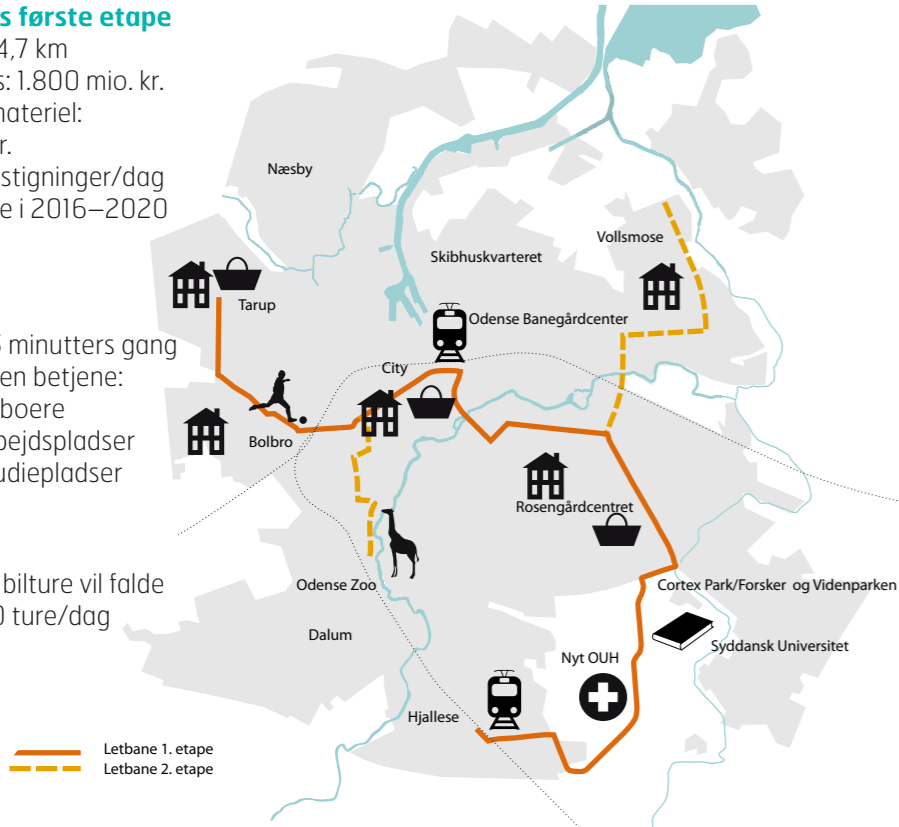


Letbanens første etape

Længde: 14,7 km
Anlægspris: 1.800 mio. kr.
Rullende materiel:
242 mio. kr.
23.000 påstigninger/dag
Anlægsfase i 2016–2020

Inden for 5 minutters gang
kan letbanen betjene:
35.000 beboere
33.000 arbejdspladser
23.000 studiepladser

Antallet af bilture vil falde
med 8.500 ture/dag



Letbanen skal forbinde boligområder med uddannelsesinstitutioner- og arbejdspladser. Første etape går fra Tarup over Odense Banegårdcenter og Nyt OUH/SDU til Hjallese Station.



En letbane er:

- En moderne udgave af sporvogne
- Kører på skinner som et tog, men i byens gader
- Forurener ikke i gaderummene
- Én letbanevogn erstatter 3-4 busser
- Et attraktivt alternativ til bil og bus
- Et tilbud om korte rejsetider og god komfort
- Let at komme af og på for ældre og folk med barnevogn samt cyklister

Information

Analysen og baggrundsmateriale kan ses på:
www.odense.dk/letbane

eller kontakt:
projektleder Carsten Henriksen
che@odense.dk/ tlf: 23 11 82 06

projektmedarbejder Jette Schmalfeldt
jes@odense.dk/ tlf: 24635316



ODENSE LETBANE

Odense er i en rivende udvikling og letbanen er et centralt element i infrastrukturen i fremtidens Odense.

Binder byen sammen

Odense Kommune arbejder målrettet på, at Odense skal være en attraktiv by at investere og drive virksomhed i. Byen vil vokse, og presset på infrastrukturen vil stige. Odense Kommune planlægger derfor et kvalitetsløft af den kollektive transport i Odense med etablering af en letbane.

Letbanen vil blandt andet komme til at betjene det nye Campus Odense med Nyt OUH, Syddansk Universitet, virksomheder inden for velfærds- og sundhedsteknologi m.m. Det forventes, at letbanens første etape kan tages i brug sammen med Nyt OUH i 2020.

Stærk kollektiv trafik

Letbanen vil blive rygraden i kollektiv trafik i høj kvalitet. Letbanen er en del af en samlet strategi for byomdannelsen i Odense. Den er vigtig i forhold til at få sammenknyttet forskellige bydele og i bestræbelserne på at få nye kvaliteter i bymidten og i bydelene.

Letbanen vil køre mellem kl. 5 om morgenen og kl. 1 om natten med afgang i hver retning hvert tiende minut. Når letbanen tages i brug, omlægger vi busruterne, så de bedst muligt forbindes med letbanen og fungerer i samspil med den.

Bilister kan også benytte sig af letbanen. Vi etablerer et større Park & Ride-anlæg ved motorvej E20 og et mindre ved Tarup Center, hvor man kan parkere bilen og tage letbanen.

Letbanen som vækstgenerator

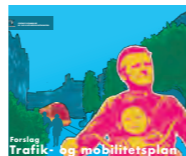
Erfaringer fra andre udenlandske byer med letbaner viser, at:

- der opstår nyt liv langs stansningsstederne
- ejendomspriserne langs letbanen stiger
- antallet af brugere af kollektiv transport stiger
- biltrafikken falder

Letbanens første etape

Den aktuelle fase - VVM fasen - gennemføres af Odense Kommune i samarbejde med Transportministeriet i de kommende to år. Når der foreligger en godkendt VVM redogørelse, planlægges letbanens første etape etableret i et fælles kommunalt/statsligt anlægsselskab.

1. offentlighedsfase var i 2011 med en god tilslutning til de forskellige arrangementer fra borgerne. I 2012 laves supplerende undersøgelser.
2. offentlighedsfase bliver midt i 2013.



I 2009 beslutter Byrådet Trafik og Mobilitetsplanen.

I 2011 beslutter Byrådet letbanens linjeføring.



I 2014 godkendes VVM-undersøgelsen af Byrådet.



2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Byrådet beslutter Kvarterplan By-Havn, hvor bl.a. omdannelse af Thomas B. Thriges Gade med nye byrum, bebyggelse og en letbane indgår.



Anlægsarbejder starter i 2016.

Letbanen kører fra Tarup til Hjullose Station og betjener Nyt OUH.



Letbanen skal effektivt og bæredygtigt binde centrale dele af byen sammen og skal både styrke bylivet og erhvervsudviklingen i Odense.

Letbanen som vækstgenerator

Udenlandske erfaringer viser entydigt at en letbane skaber vækst, og den har reduceret konsekvenserne af finanskrisen ved at trække nye investeringer til.

Letbanen har vist sig at trække positive effekter til langs traceet i form af ny bebyggelse, investeringer, byfornyelse og byfortætning. I den franske by Le Mans er der sket en ejendomsværdistigning på 35 % langs letbanestrækningen. Ved letbanernes stoppesteder ser man ofte, at der dukker nye butikker op.