



Odense Letbane

VVM for Odense Letbane

Baggrundsrapport om landskab og byæstetik



ODENSE KOMMUNE

KOLOFON

Rapport:

VVM for Odense Letbane Baggrundsrapport om landskab og byæstetik

Rapporten er udarbejdet af NIRAS A/S

Projektorganisation:

VVM-myndighed, Plan og Byg, Odense Kommune:

- Paw Gadgaard, Plan og Byg, Odense Kommune
- Lone Hansgård Frederiksen, Landbrug og Grundvand, Odense Kommune
- Tanya Hempler-Mikkelsen, Trafik og Anlæg, Odense Kommune
- Bo Seidelin Hune, Park og Natur, Odense Kommune
- Palle Anker Matzen, Industrimiljø, Odense Kommune
- Marianne Tonim Nielsen, Byplan, Odense Kommune
- Dorthe Gyldenlund Råby, Trafik og Anlæg, Odense Kommune

Bygherre:

- Mogens Hagelskær, Odense Letbane, Odense Kommune
- Carsten Henriksen, Odense Letbane, Odense Kommune

Bygherrerådgiver: Parsons & Brinckerhoff (hovedrådgiver). Orbicon A/S (underrådgiver).

- Bo Leth-Espensen, Orbicon A/S

Teknisk rådgiver: COWI A/S

- Anne Eiby, COWI A/S
- Annebeth Hoffmann, COWI A/S
- Jakob Christensen, COWI A/S
- Bent Bertil Jacobsen, COWI A/S
- Per Kjær Jensen, COWI A/S
- Steen Vedsegaard COWI A/S

Teknisk rådgiver, Landsskab og byæstetik: NIRAS A/S

- Maria Douglas Stilling, NIRAS A/S
- Jane Riskjær, NIRAS A/S
- Rasmus Dragenberg, NIRAS A/S
- Karsten Fick, NIRAS A/S
- Jeppe Goll, NIRAS A/S

Grundkort: Data fra Geodatastyrelsen, (FOT, september 2012) og Odense Kommune

Ortofoto: Copyright Odense Kommune

Fotos & grafik: Odense Kommune, COWI A/S og NIRAS A/S.

Copyright: Odense Kommune og Odense Letbane

Dato: November 2013

Kontaktperson:

Paw Gadgaard

Kontaktadresse:

ODENSE KOMMUNE
Byplan - Plan og Byg
Odense Slot
Nørregade 36-38
Postboks 730
5100 Odense C

Hjemmeside:

www.odense.dk/hoering
www.odense.dk/letbane
www.odense.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. indledning	4
1.1 Introduktion	4
1.2 Afgrænsning af korridor, hovedforslag og alternativer	4
1.3 0-Alternativ	4
1.4 Metode	4
1.5 Rapportens indhold	5
2. Relevante planforhold og planer	6
2.1 Politikker og strategier	6
2.2 Kommuneplanen	9
2.3 Mellemformsplaner	10
2.4 Lokalplaner	10
3. By- og landskabsanalyser og vurderinger – delstrækninger	13
Visualiseringsplan	14
Delstrækning 1 - Rismarksvej - Registrering og vurdering	16
Delstrækning 2 - Højstrupvej - Registrering og vurdering	22
Delstrækning 3 - Bolbro centrum - Registrering og vurdering	28
Delstrækning 4 - Middelfartvej - Registrering og vurdering	34
Delstrækning 5 - Vestre- og Østre Stationsvej - Registrering og vurdering	40
Delstrækning 6 - Thomas B. Thriges Gade - Registrering og vurdering	48
Delstrækning 7 - Albanigade - Registrering og vurdering	54
Delstrækning 8 - Benedikts Plads og Benediktsgade - Registrering og vurdering	60
Delstrækning 9 - Nyborgvej - Registrering og vurdering	66
Delstrækning 10 - Ørbækvej - Registrering og vurdering	74
Delstrækning 11 - Niels Bohrs Allé - Registrering og vurdering	80
Delstrækning 12 - Forsker- og videnparken, Scandinavian Cortex Park - Registrering og vurdering	84
Delstrækning 13 - Syddansk Universitet - Registrering og vurdering	88
Delstrækning 14 - Nyt Odense Universitetshospital - Registrering og vurdering	94
Delstrækning 15 - Hestehaven - Registrering og vurdering	100
Delstrækning 16 - Hjallese - Registrering og vurdering	106
4. IKKE TEKNISK RESUMÉ	112-113

1. INDLEDNING

1.1 INTRODUKTION

En væsentlig del af VVM-redegørelsen for anlæg af en letbane i Odense er at vurdere hvordan omgivelserne påvirkes visuelt og æstetisk. VVM-redegørelsen skal således rumme en beskrivelse af hvordan letbanen vil indvirke på landskab, byrum og byfunktioner, samt en vurdering af indvirkningernes omfang.

Formålet er at give et grundlag for en vellykket arkitektonisk, byrumsæstetisk og funktionel indpasning af letbanen i de by- og landskabsrum, der berøres på strækningen fra Tarup til Hjallese, således at eventuelle negative visuelle effekter af anlægget på de omkringliggende by- og landskabsrum minimeres.

Nærværende rapport udgør input til VVM-redegørelsen, og består af en indledende kortlægning og analyse af de eksisterende landskabs- og byrum, der kan blive påvirket af letbanen, samt en efterfølgende vurdering af de visuelle konsekvenser på landskab og byrum som følge af letbanens etablering igennem Odense. VVM rapporten vurderer og refererer til letbane projektets aktuelle stade og udformning. Projektet vil fortsat ændre og udvikle sig frem til ibrugtagning i 2020.

1.2 AFGRÆNSNING AF KORRIDOR, HOVEDFORSLAG OG ALTERNATIVER

Kortlægning og analyser af landskab og byrum er foretaget for en korridor omkring letbanen i Odense. Korridoren er afgrænset som det umiddelbart synlige landskabs- og byrum omkring linjeføringen, dvs. det rum, som kan ses og opleves med udgangspunkt i letbanens forløb, og som dermed kan blive påvirket visuelt af en kommende letbane. Korridoren er således ikke en geografisk fast størrelse, men vil afhænge af de konkrete omgivelser langs linjeføringens forløb.

Typisk vil korridoren være afgrænset af bebyggelse eller beplantning. Den vil mange steder være ganske smal, når linjeføringen forløber i et relativt lukket byrum flankeret af etagebebyggelse på begge sider, men vil andre steder være bredere fx ved krydsende veje, åbne pladser og i mere landskabelige områder, hvor letbanen vil være synlig i en større afstand. De steder, hvor der vil være behov for nedrivning af bygninger for at gøre plads til letbane,

vil korridoren også rumme byrummene bagved de nedrevne bygninger, da disse forventes at blive påvirket af letbaneprojektet.

Korridoren rummer en 2-sporet letbane fra Tarup i nord via Odense Banegård Center til Hjallese i syd, en strækning på ca. 14 km. Korridoren indeholder desuden arealer til letbanens depot og park and ride anlæg, der er beliggende ved Hestehaven. Hvor letbanen er beliggende i et eksisterende vejforløb, vil placeringen variere med forløb både i midten samt højre og venstre vejside. Der arbejdes med 26 stationer og yderligere 1 mulig fremtidig station. Letbanen anlægges med kørestrømsanlæg bestående af master og ledninger.

Design af master, stationer og andet udstyr er baseret på det foreløbige principdesign, der fremgår af Designmanualen (*1). Designmanualen er udarbejdet for at sikre ensartethed og høj kvalitet i letbanens design, og for at give et overordnet indtryk af hvordan letbanen visuelt påvirker omgivelserne i Odense. Designmanualen fastlægger således ikke det endelige design, og der vil i den videre projektering kunne ske justeringer og ændringer efter behov og yderligere indpasning af letbanen.

1.3 0-ALTERNATIV

0-alternativet er den situation, hvor letbanen ikke anlægges. For at gøre 0-alternativet sammenligneligt med situationen, hvor en letbane bliver anlagt, er der valgt et årstal, 2024 som referencegrundlag. 0-alternativet beskriver således, hvordan den sandsynlige udvikling bliver i 2024, hvis letbanen ikke anlægges. Det betyder bl.a. at trafikken i 0-alternativet er fremskrevet til 2024 med en vækstfaktor, der vurderes at være gældende frem til 2024.

Planer eller projekter, som er vedtaget, vil indgå i 0-alternativet. Disse omfatter opførelse af indkøbscenteret VIVA ved Østre Stationsvej, en ny stibro over jernbanen ved Odense Banegård Center, Musik- og Teaterhuset, forsker- og vidnenparken Scandinavian Cortex Park nord for Syddansk Universitet, Munkebjergvejs forlængelse til E20 Fynske Motorvej inklusiv nyt tilslutningsanlæg. Ligeledes vil projekter der er besluttet og finansieret, og hvor det endelige plangrundlag er under udarbejdelse indgå i 0-alternativet. Disse omfatter omdannelse af Thomas

B. Thriges Gade samt et nyt Odense Universitetshospital (Nyt OUH) og et nyt Sundhedsvidenskabeligt Fakultet ved Syddansk Universitet (Nyt SUND).

0-alternativet er nærmere beskrevet i 'Odense Letbane – VVM og Miljøvurdering' (*2).

1.4 METODE

Som et led i VVM-undersøgelserne af en letbane i Odense er det vurderet, hvordan landskab og byrum påvirkes visuelt og æstetisk. Metoden til vurderingen bygger på en kortlægning og rumlig visuel analyse af de eksisterende landskabelige og byrumsæssige forhold, der tilsammen udgør grundlaget for den efterfølgende vurdering af de visuelle konsekvenser ved anlæg af en letbane.

Kortlægningen og analysen af de omgivende byrum og landskabers karakter, værdi og sårbarhed er gennemført i henhold til principperne i Landskabskaraktermetoden (Naturstyrelsen, 2007), der er en almindeligt anvendt metode i forbindelse med by- og landskabsplanlægning. Efter behov er kortlægningen og analysen udbygget med byplanfaglige registreringer af bebyggelsesstrukturer, bebyggelsestyper, skala, kompleksitet mv. Hovedprincipperne i Landskabskaraktermetoden er at afdække landskabernes og byrummenes karakteristika, særlige oplevelsesmuligheder og styrker samt deres tilstand og sårbarhed over for ændringer.

Kortlægningen er gennemført på baggrund af tilgængeligt datamateriale, herunder topografiske kort, ortofotos, historiske kort, højdekurver, kommuneplan/temaplaner for Odense Kommune, lokalplaner med mulighed for større udbygning eller særlige bevaringsværdier og ligende suppleret med registreringer i forbindelse med feltbesigtigelser. I forbindelse med dette arbejde er letbanekorridoren inddelt systematisk i 16 delstrækninger, der karaktermæssigt er homogene og tydeligt adskiller sig fra hinanden. Ved inddelingen i delstrækninger er der ligeledes lagt vægt på, at delstrækningerne indeholder et visuelt sammenhængende forløb, der i dag opleves som sammenhængende, og hvori letbanen i fremtiden vil opleves som et sammenhængende element.

På baggrund af den indledende kortlægning og analyse, er det vurderet hvordan letbanen vil påvirke omgivelser-

ne langs hele strækningen mellem Tarup og Hjallese. Den visuelle og æstetiske påvirkning er vurderet på baggrund af landskabs- og bebyggelseskarakteren, letbanens design og indplacering i byrummet. Til at understøtte vurderingerne er der udarbejdet visualiseringer på en række udvalgte lokaliteter, hvor påvirkningerne vurderes at være særlig store eller hvor omgivelserne er særlig sårbare overfor ændringer. Udarbejdelse af visualiseringer er nærmere beskrevet i afsnit 3.1-3.3.

Vurdering af de visuelle påvirkninger sigter mod at identificere og evaluere signifikante konsekvenser, som har en stor sandsynlighed for at ske. Vurderingen fokuserer på de påvirkninger, der identificeres som væsentligste, herunder de enkelte delstrækningers særlige værdifulde og sårbare forhold. En påvirkning kan være enten positiv eller negativ.

Afværgeforanstaltningerne består i høj grad af den gennemførte indpasning af letbanen, som er sket løbende i VVM-processen. Der er tale om en iterativ proces, hvor identifikation og beskrivelse af de visuelle konsekvenser er sket sideløbende med at forslag og ideer til letbanens indpasning er konkretiseret og præciseret med henblik på at opnå de mest optimale løsninger. Der er således i processen sket justeringer og tilpasning af letbanen i byrummene, således at de for omgivelserne mest kritiske eller u hensigtsmæssige løsninger eller dele af løsninger i videst mulig omfang er søgt undgået eller minimeret.

For hver delstrækning er der opsat en række kriterier som en vellykket indpasning af letbanen bør tage hensyn til. Kriterierne er opstillet på baggrund af en kortlægning af delstrækningernes særlige værdifulde eller sårbare forhold. Kriterierne omfatter fx indpasning af linjeføringen så der sker mindst mulig påvirkning af bygninger, beplantninger herunder værdifulde og karaktergivende træer, kulturhistoriske træk, fredede/bevaringsværdige bygninger, gaderummets skala, visuelle sammenhænge eller værdifulde kig.

Påvirkning af eksisterende beplantning i letbanekorridoren er vurderet særlig vigtig, og det er tilstræbt at bevare vejtræer i det omfang det er muligt. Hvor der må ske fældning af vejtræer som følge af letbanen og dens ledningsanlæg vil disse blive erstattet i forholdet 1:2 ,

dvs. at der plantes to nye træer for hvert træ, der fældes. Erstatningsbeplantning vil om muligt indpasses i letbanekorridoren, hvor den kan tilføre ny kvalitet, ellers foretages erstatningsbeplantning andre steder i byen. Der vil i den videre detailprojektering blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning

1.5 RAPPORTENS INDHOLD

Der redegøres i rapporten for de eksisterende landskabs- og byrum samt rumlig visuelle forhold i hele letbanekorridoren for hver af de 16 delstrækninger. For hver delstrækning rummer kortlægning og analyse af landskab og byrum følgende hovedpunkter:

- Beskrivelse af de overordnede bytypologier som letbanestrækningen forløber igennem som en introduktion til delstrækningens rumlig visuelle forhold.
- Beskrivelse af landskabs- og bebyggelseskarakter, skala, kompleksitet, herunder de kvarterer, der grænser op til korridoren.
- Landskabs- og byrummenes rumlig visuelle forhold, herunder afgrænsningen/kanten af by- eller landskabsrummet, særlige visuelle værdier eller sigtelinjer, markante bygninger eller strukturer.
- Kortlægning af eventuelle kulturhistoriske træk med særlig betydning for by- eller landskabsrum samt eventuelle samspil til rekreative strukturer.
- Overordnet registrering af eksisterende gadebelysning og lys fra facader, ud fra et visuelt og oplevelsesmæssigt aspekt.
- Sammenfatning af delstrækningernes eksisterende værdier samt sårbarhed og kapacitet over for indplacering af letbanen.

For hver delstrækning følger en vurdering af anlæggets påvirkninger på det visuelle miljø, der rummer følgende hovedpunkter:

- Kriterier for en vellykket indpasning af letbanen

- Beskrivelse af tiltag der er gjort for at sikre indpasning af letbanen i byrummet
- Vurdering af letbanens rumlig visuel påvirkning af landskab og byrum
- Sammenfatning af letbanens påvirkning af særlige værdifulde og sårbare forhold
- Rapporten afsluttes med en sammenfattende vurdering af letbanens indvirkning på Odense by.

2. RELEVANTE PLANFORHOLD OG PLANER

I nærværende afsnit gennemgås de planforhold, der vurderes at være af relevans for beskrivelsen af landskab, byrum og byæstetik, og den rumlig visuelle analyse af letbanekorridoren, og som kan blive påvirket ved anlæg af letbanen. Afsnittet skal ses i sammenhæng med afsnittet om planforhold og lovgivning i 'Odense Letbane – VVM og Miljøvurdering'. De to afsnit indeholder til sammen det fulde billede af de relevante planforhold. Nærværende rapport er koncentreret omkring politikker, programmer og strategier for Odense by, samt kommuneplan og lokalplaner, der har relevant for beskrivelsen af landskab, byrum og byæstetik, og den rumlig visuelle analyse. VVM og Miljøvurderingen omfatter som supplement hertil forholdet til international og national lovgivning samt en gennemgang af hvilke kommuneplanrammer og lokalplanlagte arealer, der berøres af letbanen.

De tre tværgående politikker



2.1 POLITIKKER OG STRATEGIER

Odense Kommune har udarbejdet en række politikker, strategier og mere overordnede planer, som opstiller retningslinjer og mål for byens struktur og udseende. Nedenfor er listet dem, der vurderes at være relevante i forhold til anlæg af en letbane i Odense.

Af politikker beskrives:

- Erhvervs- og vækstpolitikken fra 2007 (*3)
- Sundhedspolitikken 'Sund Sammen' fra 2011 (*4)

- Miljøpolitikken 'Bæredygtige sammen' fra 2012 (*5)

De tre politikker udgør alle tværgående politikker i Odense Kommune, som sikrer bæredygtig udvikling. Erhvervs- og Vækstpolitikken fokuserer overvejende på økonomisk bæredygtighed, Sundhedspolitikken overvejende på den sociale bæredygtighed, og Miljøpolitikken overvejende på miljømæssig bæredygtighed.

Af strategier beskrives:

- Planstrategien 'Fra stor dansk by til dansk storby' fra 2011 (*6)
- Playspotstrategien 'Playspotstrategi for oplevelser i Odense' fra 2011 (*7)
- Cykelstrategien 'Cyklisternes by – Odense (*8)'. (Sammen med denne strategi beskrives Stic1 'Den blå rute', som er en rute, der løber langs med dele af letbanekorridoren)
- Byrumsstrategien 'Byrumsstrategi Odense by midte' fra 2010 (*9)

2.1.1 Erhvervs- og vækstpolitikken

Visionen for Erhvervs- og vækstpolitikken, der er vedtaget i 2007, er at gøre Odense-området til et af Danmarks tre førende og mest velstående områder i løbet af de næste 10 år.

Målopfyldelsen af den langsigtede vision sker gennem at:

- Øge produktiviteten
- Tiltrække eller fastholde højtuddannede
- Øge den samlede beskæftigelse

Målet skal nås ved at fokusere på indsatser under fire hovedspor i politikken, der omfatter:

- Den innovative by
- Den dynamiske by

- Den legende/lærende by
- Den globale by

De fire spor skal ikke ses uafhængigt af hinanden; tværtimod er de tæt forbundne, og elementer fra hvert spor indgår i de øvrige tre spor. De fire spor griber ind i hinanden og skal opfattes som et fælles hele.

Det vurderes, at letbanen vil kunne understøtte Erhvervs- og vækstpolitikken ved at bidrage til effektivt og bæredygtigt at binde centrale dele af byen sammen, samt styrke bylivet og erhvervsudviklingen i Odense.

2.1.2 Sundhedspolitikken

Visionen for Odense Kommunes sundhedspolitik 'Sund Sammen' er, at Odense skal være en by, hvor det er let og naturligt at leve sundt sammen. Der er formuleret følgende seks politiske mål, som skal føre visionen ud i livet:

- Arbejdsstyrken skal være sundere.
- Den mentale sundhed skal styrkes.
- Større lighed i sundhed.
- En styrket indsats for borgere med kronisk sygdom.
- Byens rum skal fremme det sunde valg.
- Det nemme valg er det sunde valg.

Odense Kommune ønsker med sundhedspolitikken at sætte et stadig større fokus på sundhed. Baggrunde herfor er:

- At den enkelte har ansvar for sin egen sundhed, men som kommune har vi en forpligtigelse til at understøtte rammerne for en sund livsstil.
- At de, der ikke er i stand til selv at tage ansvar for egen sundhed, skal vi samarbejde med, så de får mulighed for at klare sig bedst muligt i hverdagen.

- At vi ikke har råd til at lade være med at sætte fokus på sundhed. De offentlige udgifter til sundhedsvæsenet stiger år for år. Det gælder også for kommunen.

Letbanen vil bidrage til at øge mulighederne for bevægelse og aktiv transport. Gang, cykling og kollektiv transport samt kombinationen af disse skal være reelle alternativer til bilen.

2.1.3 Miljøpolitikken

Miljøpolitikken fra 2012 'Bæredygtige sammen' indeholder visionen:

'I Odense skaber vi bæredygtig udvikling sammen og gør det til en del af byens vækst. Med miljøpolitikken kobles den miljømæssige, den sociale og den økonomiske dimension af bæredygtighed'

Der er 6 overordnede mål for planen, som skal opfylde visionen for en bæredygtig udvikling:

- Bæredygtig udvikling er et fælles ansvar
- Odense er en del af Fyns grønne have med klimavenlige og økologiske fødevarer
- Naturen er det bæredygtige livsgrundlag i Odense
- Odense er en ambitiøs klimakommune
- Odense har et sammenhængende trafiksystem med fokus på bæredygtige transportformer
- Børn og unge i Odense er parate til at tage ansvaret for et bæredygtigt Odense

Letbanen er et vigtigt element i at skabe et sammenhængende trafiksystem med fokus på bæredygtige transportformer, og udgør derfor et af de seks hovedmål i politikken. Etablering af letbanen udgør dermed en vigtig brik i forhold til Odenses profil som en bæredygtig by.

2.1.4 Planstrategien

I Planstrategien fra 2011 'Fra stor dansk by til dansk storby' beskrives visionen, 'at lege er at leve'.

Jf. strategien betyder det, at Odense i 2017 skal være kendt som den legende by, der tør eksperimentere. En by, som skaber stærke partnerskaber mellem alle, som vil bidrage til livskvalitet og vækst. I de krydsfelter, som opstår, vokser nye ideer og skæve indfald. Odense vil være Danmarks mest bæredygtige by, en by, du mærker, og hvor det er en leg at være med. Det skal give mening og være sjovt. Deraf ordsproget 'at lege er at leve'. Det er de større byer, der driver væksten i Danmark, og da Odense er den tredjestørste by i landet, giver det en række muligheder. Odense Kommune vil skærpe storbyprofilen, og Odense har en række styrkeområder, som de vil profilere sig på – også ud over Danmarks grænser – bl.a. H. C. Andersen og Carl Nielsen, Cyklisternes By, Syddansk Universitet og Universitetshospitalet. Odense er Fyns og Region Syddanmarks hovedby, både hvad angår størrelse, arbejdsmarked, bosætning, kulturliv, uddannelse, sundhedsområde og handel. Odense har derfor en særlig rolle som vækstdynamo for udviklingen i hele regionen. Odense skal udnytte den centrale beliggenhed midt i landet på det store H, som udgøres af det overordnede infrastrukturnet i Danmark. Med beliggenheden midt på Fyn fungerer Odense som et naturligt bindeled mellem Østjylland og Hovedstadsområdet, og kan derigennem være med til at sikre både lokal og national vækst.

Planstrategien har udpeget følgende potentialer for at opnå vækst og innovation:

- Odense Kommune har stort fokus på udviklingen fra industriby til videnby – også i den fysiske planlægning. Erhvervsområderne skal differentieres, så de kan noget forskelligt.
- Campusområdet har et unikt internationalt potentiale i forhold til velfærdsteknologi, i kraft af synergien mellem forskning, uddannelse, test og sundhed. Odenses nuværende styrkeposition inden for robotteknologi og telemedicin skal fastholdes og udvikles.
- Odense er en af landets største studiebyer med 30.000 studerende og mange uddannelsesmuligheder. Befolkningstilvæksten kan øges gennem fortsat udvikling af bl.a. uddannelses-

tilbud, arbejdspladser for højtuddannede og storbyens kulturtilbud.

- Kommunen som intelligent efterspørger, fremmer innovationen hos vores leverandører.
- Odense har et ambitiøst mål om at være Danmarks mest bæredygtige by.

Odense skal fremover være tættere. Mindst 50 % af al ny byudvikling skal ske ved byomdannelse og byfortætning – en andel, der stiger til 70 % frem til 2021. Der er igangsat en række byudviklings- og byomdannelsesprojekter i Odense, der skal understøtte væksten og udviklingen af Odense som moderne dansk storby, og som har betydning for Odenses udviklingspotentialer også i nationalt perspektiv, bl.a.:

- Udvikling af området omkring Campus med nyt universitetshospital, udvidelse af Syddansk Universitet samt etablering af en ny forsker- og videnpark, Scandinavian Cortex Park.
- Etablering af en letbane, der blandt andet skal forbinde bymidten med Campus-området
- Udvikling af en ny tæt bæredygtig bydel på Thomas B. Thriges Gade
- Udvikling af området omkring det nuværende Odense Universitetshospital, når hospitalet flytter til Campus-området
- Udvikling af Odense Havn
- Vollsmose som multifunktionel bydel

Tilsammen udgør projekterne den største omdannelse af Odense nogensinde, og får stor betydning for byens storbyprofil – både fysisk og mental.

Mange af projekterne, der indgår i Planstrategien er på sin vis afhængige af letbanen. Letbanen vil bidrage til en langt bedre og sammenhængende transportmulighed til og fra Syddansk Universitet, Nyt OUH, forsker- og vi-

denparken Scandinavian Cortex Park. Anlæg af letbanen vil kunne påvirke virksomheders lyst til at placere sig i Odense midtby eller i videnbyen syd for byen i en positiv retning. Derudover kan letbanen bidrage til at påvirke handelslivet i Odense, hvis der er let adgang til midtbyen for de mennesker, der færdes i videnbyen. Ligeledes vil god offentlig transport gøre det mere attraktivt at bosætte sig i Odense, da det er let at komme på tværs af byen f.eks. mellem arbejde og bopæl.

2.1.5 Playspotstrategien

Playspotstrategien er en strategi for oplevelser i Odense bymidte. 'At lege er at leve' er visionen for Odense. En legende by, der tør være eksperimenterende og øge børns og voksnes mulighed for udfoldelse. I Odense sættes leg på dagsorden. Leg som en integreret del af hverdagen.

Odense har været med til at udvikle begrebet playspot - steder, hvor der er mulighed for spontan aktivitet eller fordybelse. Der er hensigten, at der skal placeres en række playspots i byens gader, på pladser og i grønne områder. De vil blive placeret i byens rum ud fra en samlet vurdering af, hvor mennesker færdes i dag, hvor man gerne vil motivere dem til at færdes i fremtiden, og hvor byrummet kan rumme playspots med udgangspunkt i den aktuelle kontekst.

Strategiens formål er:

- At der skabes mulighed for mere leg, aktivitet, fordybelse og oplevelse i bymidten for alle aldersgrupper
- At få playspots udbredt i bymidten – også gerne initieret af private og foreninger
- At skabe flere oplevelser for de målgrupper, der er underrepræsenteret i bymidten
- At få løftet byrum eller strækninger, der har brug for det
- At få udviklet særligt innovative og overraskende playspots

Playspotstrategien kan være med til at udvikle kommende standsningssteder for letbanen til at være byrum med leg og aktiviteter, så stederne ikke kun fungerer som standsningssteder, men også som attraktive byrum. Bliver letbanen ikke etableret (0-alternativet) vil der langs med letbanekorridoren formodentlig blive etableret playspots i eller i nær korridoren, men med letbanens etablering, vil byrummene være mere befærdede, og det vil give mere mening at udvikle standsningsstederne som playspots, så der dermed kommer til at ligge en række attraktive bevægelses- og opholdsrum jævnt fordelt på en strækning igennem Odense by.

2.1.6 Cykelstrategien

Odense Kommune har siden 1976 arbejdet målrettet med at fremme cykeltrafikken. Derfor er netop cykling dybt forankret i Odense Kommunes eksisterende strategier og politikker. De skaber tilsammen en god og vigtig ramme for 'Cyklisternes By'.

Visionen for Cyklisternes By er, at Odense skal være byen, hvor cyklister har det bedst, fordi Odense gør det lettere, mere trygt og behageligt at cykle.

Målet for Cyklisternes By:

- Antallet af cykelture skal stige med 25 % frem til 2012 og 35 % frem til 2020 i forhold til 2007
- Fremkommeligheden i kryds skal forbedres væsentligt, således at rejsehastigheden øges med 10 % på pendleruter
- Trafiksikkerheden for cyklister skal forbedres i henhold til "Odense Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2008-2012"
- Odense skal tilbyde borgere og besøgende bycykler
- Den oplevede tryghed for cyklisterne skal forbedres således, at 10 % af cyklisterne i Odense oplever en forbedret tryghed

Langs med letbanekorridoren, er det planen, at der etableres en supercykelsti 'Den Blå Rute'.

Den Blå Rute er en integreret del af hele cykelnetværket i Odense. Ruten forbinder Odense Midtby og Odense Banegård Center med de større boligområder i Odense NV, Syddansk Universitet og Nyt Odense Universitetshospital i Odense Syd. Blandt de studerende på universitet er der traditionelt mange cyklister. Sygehuset, som i dag er placeret i Odense C, er Odenses største arbejdsplads, hvorfor det er vigtigt at sikre gode cykelforbindelser til det nye sygehus. Universitetet og Nyt OUH er således vigtige destinationer i byen, som stien skal koble bedre til midtbyen og den offentlige transport. Det skal være let at cykle mellem hjem og destination, og stien skal være let tilgængelig fra de nære veje, stier og bebyggelser.

Cykelstrategien og supercykelstien 'Den Blå Rute' vil gøre det mere attraktivt at kunne skifte mellem transportmidler, så man kan bo i Odense uden nødvendigvis at eje en bil. Letbanen vurderes at skabe potentiale for flere cykelture på grund af muligheden for at kombinere de to transportformer.

2.1.7 Odense Byrumsstrategi

Odense Byrumsstrategi 'Byrumsstrategi Odense bymidte' er en vision og en værktøjskasse for, hvordan Odense skiller sig mere ud som en levende og legende by, og hvor bymidten er rummelig og oplevelsesrig. Visionen for strategien er 'En attraktiv, sammenhængende og levende bymidte for alle'. Byrumsstrategien understøtter således både Planstrategien og understøttes af Play-spotstrategien.

Et af strategiens overordnede mål er, at gøre bymidten mere levende og legende, og at få folk til at være mere aktive, bl.a. ved at gå længere og cykle længere – af lyst. Et mål, der også hænger sammen med Odenses overordnede vision 'at lege er at leve'. Redskaberne, der resumeres på, omfatter en kvalitetsvurdering, en opstilling af byrums-kategorier, en bruger- og behovsanalyse, udarbejdelse af principper for udvalgte temaer og endelig en registrering af bymidtens faciliteter.

Byrumsstrategien bruger redskaberne til at udvikle byens rum på tre niveauer:

- Byniveau, hvor bymidtens overordnede linjer nu og i fremtiden trækkes op og bymidtens tilbud betragtes under et

- Bydelsniveau, hvor bymidten opdeles i fire bydele, der beskrives og hvor nedslagspunkter og opmærksomhedspunkter udpeges
- Byrumsniveau, hvor der ses nærmere på de udvalgte byrums kvaliteter og udfordringer og der gives retningslinjer for forbedringer

Letbanen vil i sig selv bidrage til at gøre bymidten mere levende idet den øgede mulighed for en god og effektiv kollektiv transport vil medføre at flere mennesker vil have sin gang omkring standsningsstederne. Samtidig vil den kunne bidrage til øget fysisk aktivitet ved bl.a. at medføre mulighed for at man gå og cykle i kombination med brug af letbanen. Herudover vil letbanen i samspil med playspotstrategien, hvor der påtænkes etableret playspots i relation til standsningssteder, kunne bidrage til at gøre byen mere legende og dermed også levende. Der vurderes således at være en fin synergi mellem Odense Byrumsstrategi og etablering af Odense Letbane.

2.2 KOMMUNEPLANEN

I forslag til Odense Kommuneplan 2013 (*10) fremgår det, at Odense Letbane efter etablering vil udgøre rygraden i den kollektive trafik. Omlægning af bybuslinjerne skal sikre, at de i samspil med letbanen, fungerer som et samlet højklasset transportsystem.

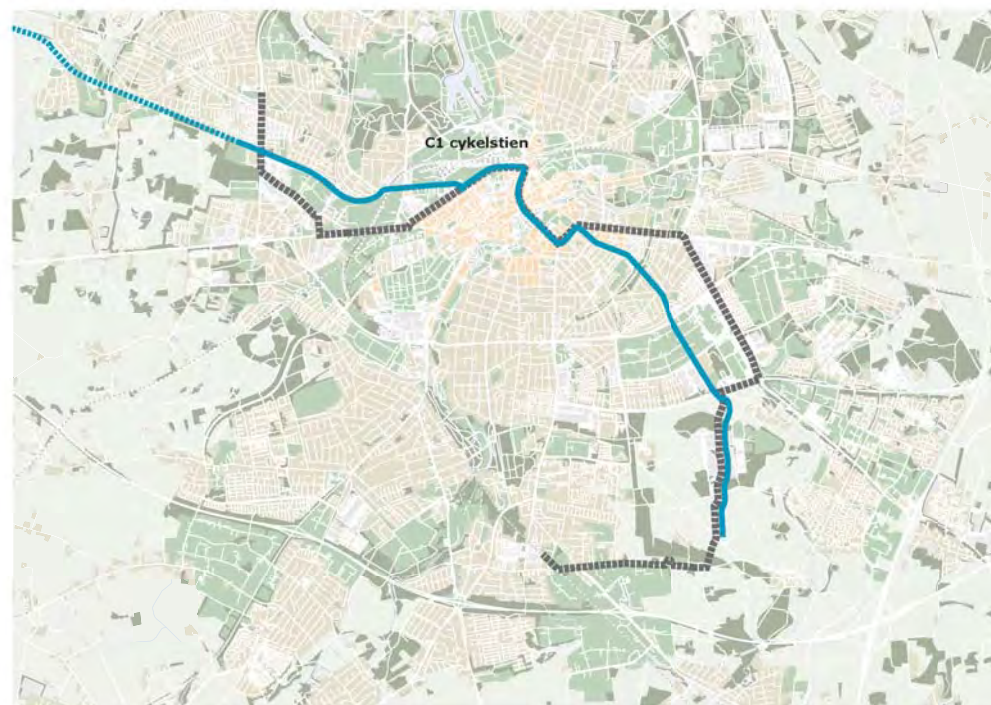
Da VVM-redegørelsen for Odense Letbanes første etape først er klar efter vedtagelsen af Kommuneplan 2013 er letbanens virkninger på miljøet, herunder trafikpåvirkningerne derfor ikke medtaget i kommuneplanen.

Hovedgrebet for den fremtidige udvikling i Odense består af to overordnede elementer; dels udvikling af Odense til en storby - med en strategisk fordeling af ca. 10.000 nye boliger, som sammenbindes af letbanen, og dels udvikling af Odense til videnby med mange nye vidensarbejdspladser. I Odense by betyder det stærke politiske fokus på bæredygtig byudvikling, at der i det kommende år vil blive satset massivt på kollektiv trafik og bedre forhold for cyklister. Beslutningen om en letbane betyder derfor også, at der, at der satses på byomdannelse og byfortætning frem for byudvidelse.

Letbanen udgør således en central del af Odenses udviklingsplaner. Opføres letbanen ikke kan det få konsekvenser for udviklingen af boligområder og arbejdspladser, da letbanen vil sikre en væsentligt bedre tilgængelighed herimellem.

2.2.1 Odense som videnby – Universitetsområdet (Byudvikling)

Odense Kommune planlægger i øjeblikket for etablering af et stort nyt Universitetsområde med en udvidelse af Syddansk Universitetet, etablering af et nyt Universitetshospital og forsker- og videnparken Scandinavian Cortex Park, der tilsammen vil medføre et stort antal vidensarbejdspladser med tilhørende lejligheder syd for byen. Det forventes, at Odenses nye Universitetshospital, Nyt OUH bliver byens største arbejdsplads.



C1 cykelstien (angivet med blåt), som ligger i samme korridor som letbanen i midtbyen.

Disse projekter syd for byen er infrastrukturelt bundet op på, at letbanen forbinder dem med midtbyen, og derfor vil det kunne påvirke disse projekter, hvis letbanen ikke etableres. Det kan betyde, at ansatte og patienter må bruge andre transportmidler som bil eller bus, hvilket kan medføre øget krav om p-pladser, tab af komfort i den kollektive transport, og området ikke er nær så attraktivt som arbejdsplads.

Etableres der ikke en letbane der forbinder universitets- og hospitalsområdet med midtbyen, vil det også kunne påvirke detailhandlen og bylivet i midtbyen, da man ikke får trukket de unge og de arbejdende ind til bymidten.

2.2.2 Grønne kiler (Det åbne land og Ferie, fritid og friluftsliv)

Letbanen vil krydse tre grønne kiler, bestående af Ryds Å Kilen og Hesbjerg Kilen i det vestlige Odense, Odense Å Kilen midt i Odense midtby og Lindved Å Kilen i sydøstlige Odense.

Ryds Å Kilen og Hesbjerg Kilen

Ryds Å Kilen og Hesbjerg Kilen er beliggende i det vestlige Odense. Ved overgangen til byen løber de to kiler sammen i Højstrup Øvelsesterræn. Begge kiler rummer forskellige rekreative og landskabelige oplevelsesmuligheder. I Hesbjerg Kilen findes bl.a. Hesbjerg Skov, to golfbaner, Tusindårsskoven og flere havekolonier ved overgangen til byen. Ryds Å Kilen rummer foruden natur og skovområder i ådalen omkring Ryds Å også bakket og skovpræget landbrugslandskab. Højstrup Øvelsesterræn udgør den østligste del af kilerne men er yderligere forbundet med Odense Idrætspark via Langesøstien, der krydses af letbanen i Rismarksvej. Odense Idrætspark rummer stadion, haller, cykelbane og andre faciliteter til både den professionelle og den brede idræt. For at sikre, at idrætsparken fortsat er attraktiv og tidssvarende, er der brug for en revitalisering af området. Der er brug for en bedre sammenhæng mellem områdets aktiviteter, og for at området kan tilbyde nye moderne idrætsformer, som f.eks. parkour, trickcykling og lignende. Herudover ønskes området bedre forbundet og sammenhængt med de omliggende arealer, herunder Højstrup Øvelsesterræn. Højstrup Øvelsesterræn anvendes i dag af militæret, og består i dag af et sletteområde præget af natur. I det omfang, det er foreneligt med områdets både nutidige og fremtidige anvendelse, ønskes en bedre tilgængelighed til området, så det kan indgå som et supplement til Odense Idrætspark med fysisk udfordrende bevægelsesfaciliteter, som understøtter aktiviteterne i idrætsparken.

Den grønne sammenhæng mellem Højstrup Øvelsesterræn og Odense Idrætspark kan være med til at ændre karakteren af letbanekorridoren i dette område, så den vil opleves mere grøn end i dag.

Odense Å Kilen

I det centrale Odense krydser letbanekorridoren Odense Å Kilen i Albanigade. Kilen er bindeled mellem landskabet i den sydvestlige del af kommunen og Odense Fjord i den nordøstlige del af kommunen via et forløb igennem Odense by. Odense Å er kilens gennemgående blå struktur, der landskabeligt er omkranset af en veldefineret ådal. Åen giver byen sit særpræg og sammenbinder en række helt særlige rekreative områder.

Odense Å adskiller delstrækningen Thomas B. Thriges Gade og delstrækningen Albanigade. Thomas B. Thriges Gade er under omdannelse, og i forbindelse hermed disse planer er der fokus på at udvikle områdets grønne karakter. Det forventes derfor, at Odense Å i 2024 har en mere grøn og rekreativ karakter, end tilfældet er i dag.

Lindved Å Kilen

I den sydøstlige del af Odense forløber Lindved Å Kilen. Ud over Lindved Å rummer kilen den tidligere hovedgård Hollufgård, Odense Golfklub samt arealerne omkring Syddansk Universitet. Både indenfor og udenfor byen præges kilen i dag af en variation af åbne naturområder og mindre skovområder. Der rummes gode muligheder for at videreudvikle denne karakter og samtidig styrke bynære natur- og landskabsoplevelser, f.eks. i området omkring universitetet. Det er planen, at naturområderne omkring universitetshospitalet skal opgraderes til en mere rekreativ karakter. Det forventes derfor, at den grønne karakter bliver mere fremtrædende langs letbanekorridoren i dette område i 2024.

2.2.3 Industriby og Middelalderby (Kulturhistorie)

Odense Kommune har i Kommuneplanen udpeget en række kulturmiljøer, der synliggør fortællingen om Odense som hhv. middelalderby, industriby og det åbne lands arealanvendelse gennem tiderne. Udpegningerne formidler de uvurderlige kvaliteter, der knytter sig til de enkelte kulturmiljøer. For at supplere den eksisterende beskyttelse af de bevaringsværdige bygninger, har kommunen fokus på de kulturhistoriske helheder. I den fremtidige planlægning vil der blive fokuseret på de bærende fortællinger, som i særlig grad vidner om Odenses fysiske udvikling. Her er fortællingerne om Odense bymidtes middelalderstruktur og Odense som industriby særlige vigtige.

Tre udpegede industrimiljøer; Sukkerkogeriet, Odense Glasværk og Albanikvarteret samt et middelalderkulturmiljø bestående af Odenses bymidte, der ligger på begge sider af Thomas B. Thriges Gade, er særlige væsentlige i relation til anlæg af en letbane i Odense.

Letbanen vil have et forløb i både Thomas B. Thriges Gade og Albanigade, og kan således påvirke kulturmiljøerne, der udpeget i disse områder, direkte. Letbanen vil ligeledes kunne påvirke Sukkerkogeriet og Odense Glasværk, da den har et forløb ganske tæt på de to udpegede kulturmiljøer.

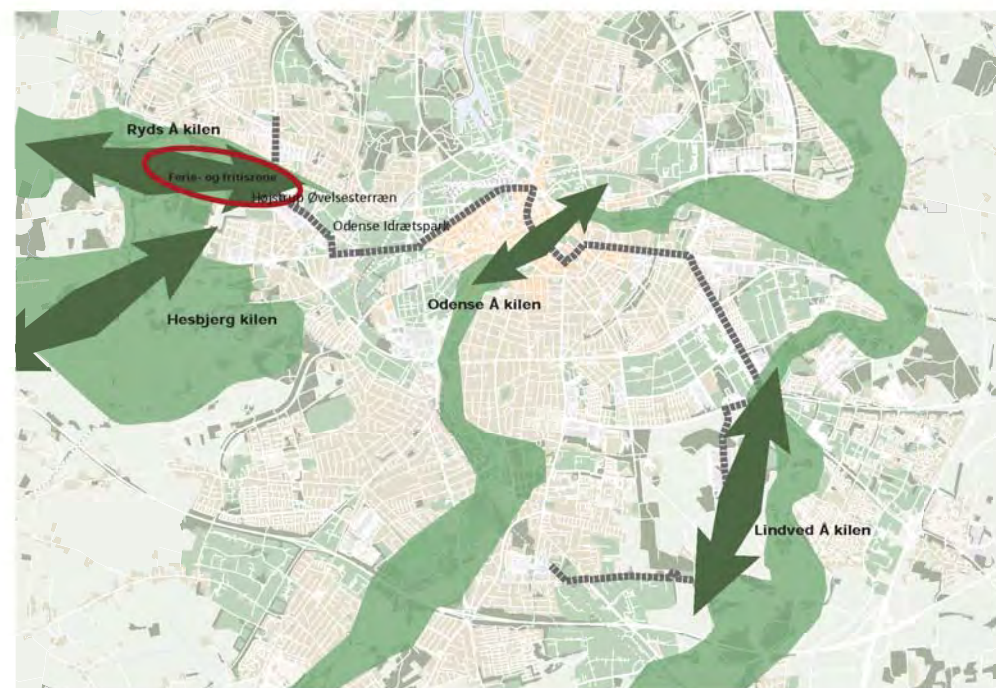
2.2.4 Byomdannelsesområder

I de kommende år vil udviklingen af Odense fortrinsvis ske inden for den centrale by. Letbanen og de udpegede byomdannelsesområder vil være dynamoer for en for-

tætning og en udvikling, som skal gøre Odense til en endnu mere attraktiv og bæredygtig storby.

Med en tættere by følger også behovet for gode friarealer og grønne områder. Derfor skal byudviklingen ske i tæt samspil med landskabet, der bevæger sig helt ind i hjertet af Odense. Byudviklingen i Odense vil både betyde flere boliger, men også flere arbejdspladser inden for den centrale by.

Med fokus på videnserhverv, it og sundhed vil der være udviklingsmuligheder både i de eksisterende erhvervsområder og i byomdannelsesområderne. Også her vil letbanen komme til at spille en central rolle som bindeled mellem de forskellige typer erhvervsområder.



De grønne kiler, der gennemskærer letbanekorridoren.

Samlet betyder dette at byudviklingen sker i byomdannelsesområderne og langs den nye letbane

Under de enkelte delstrækninger foretages en gennemgang af udpegede byomdannelsesområder, der ligger inden for letbanekorridoren. Områderne omfatter:

- Højstrup
- Thomas B. Thriges Gade
- Syddansk Universitet og Nyt Odense Universitetshospital
- Tasso i Hjallesø

For Syddansk Universitet (SDU) og Nyt Odense Universitetshospital (Nyt OUH) er der udarbejdet en grøn blå rekreativ plan for Campusområdet omkring Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og forsker- og videnpark, Scandinavian Cortex Park i 2010, der fastlægger de overordnede landskabsinteresser i området. For SDU og Nyt OUH er der lavet et byggeprogram, som indgår i 0-alternativet for Odense Letbane. 0-alternativet for Thomas B. Thriges Gade er beskrevet ud fra, hvordan 3D-modellen af projektet så ud ultimo februar 2013, og ud fra masterplanen for Thomas B. Thriges Gade 'TBT 5000C' (*11). De sidste to områder Højstrup samt Tasso beskrives ud fra tematillægget til Odense Kommuneplan 2009-2021.

Udover de udpegede byomdannelsesområder i kommuneplanen er der planlagt en række andre projekter, som ligeledes beskrives under de enkelte afsnit for delstrækningerne. Disse projekter omfatter:

- Indkøbscentret VIVA ved Østre Stationsvej
- Stibro over jernbanen ved Odense Banegård Center
- Forsker- og videnparken Scandinavian Cortex Park nord for Syddansk Universitet
- Munkebjergvejs forlængelse inklusiv nyt tilslutning til E20 Fynske Motorvej

For VIVA er der udarbejdet en lokalplan (*12) for udbygningen af indkøbscentret og det tilstødende boligområde, der ligger til grund for beskrivelsen. Beskrivelsen af stibroen over jernbanen ved Odense Banegård Center tager udgangspunkt i et skitseprojekt for den netop afsluttede arkitektkonkurrence (*13). For forsker- og videnparken, Scandinavian Cortex Park er der udover lokalplanen for 1. etape af området (*14) udarbejdet en strukturplan for hele forsker- og videnparken (*15). Forsker- og videnparken Scandinavian Cortex Park beskrives på baggrund af begge dokumenter. For Munkebjergvejs forlængelse, som også tangerer Universitetshospitalsområdet, er der udarbejdet en VVM-redegørelse for det kommende vejprojekt (*16), som beskrivelsen stammer fra. Dog er beskrivelsen af tilslutningsanlægget af Munkebjergvej til motorvejen hentet fra Vejdirektoratets VVM-redegørelse for udvidelse af E20 Fynske Motorvej (*17).

Andre byudviklingsprojekter som ikke er tilstrækkelig langt i planlægningen til at der er sikkerhed for at de realiseres, eller hvor det er uvist i hvilken retning projekterne udvikler sig, indgår ikke i 0-alternativet, og er derfor heller ikke beskrevet i nærværende baggrundsrapport.

2.3 MELLEMFORMSPLEANER; GRØN BLÅ REKREATIV PLAN FOR CAMPUSOMRÅDET

Mellemformsplaner bestående af strukturplaner, helhedsplaner og skitseprojekter er karakteriseret ved, at de ikke er juridisk bindende, men viser Odense Kommunes overordnede visioner for områderne. Mellemformsplaner ligger på et niveau mellem kommuneplan og lokalplan. Grøn Blå Rekreative Plan for Campusområdet (*18) er en såkaldt mellemformsplan, og vil være retningsgivende for de efterfølgende lokalplaner, der udarbejdes for området. Planen er blevet udarbejdet for at sikre synergi mellem Syddansk Universitet, Nyt OUH, forsker- og videnparken Scandinavian Cortex Park, Odense Golfbane, Killerup Landsby samt kommende rekreative områder. Odense Kommune ønsker at udvikle en bæredygtig bydel, hvor den grønne struktur og biodiversiteten styrkes, og overfladevand og overskydende jord efter byggemodningen håndteres samtidig med, at området byudvikles. Planen fastlægger på et overordnet niveau, hvor der skal placeres infrastrukturanlæg i

form af veje, stier og tracé til letbanen, byggefelter til bebyggelse, og hvor der ønskes friholdt areal, så naturen kan videreudvikles og kan blive til rekreative områder for områdets brugere. Desuden skal der lægges vægt på bæredygtig transport i form af gode forhold for cyklister, og letbanen skal indpasses i området.

Målet er, at landskabet bliver et endnu større aktiv, end det er i dag. Der er blevet analyseret på området, og forholdet mellem benyttelse og beskyttelse er blevet vurderet.

2.4 LOKALPLANNER

For hver af delstrækningerne gennemgås vedtagne lokalplaner, hvor der fortsat er mulighed for at opføre bebyggelse, som grænser op til letbanekorridoren. Det beskrives tillige hvilke rumlige og visuelle konsekvenser restrummeligheden vil have på letbanekorridorens 0-alternativ i år 2024. Der er således alene tale om gennemgang af lokalplaner, det er vurderet relevante ud fra et landskabs- og byæstetisk synspunkt. I alt er der registreret 9 lokalplaner med mulighed for opførelse af nyt byggeri og 5 lokalplaner, som fastsætter bestemmelser for bevaringsværdig beplantning.

I 'Odense Letbane - VVM og Miljøvurdering' gennemgås alle lokalplaner, som ligger langs med letbanekorridoren, og som kan blive påvirket af anlæg af en letbane.

Byplanvedtægterne, der grænser op til korridoren er ikke medtaget i nærværende gennemgang, da disse er vurderet at være så gamle, og der må forudsættes udarbejdet nye, hvis de skal fungere som plangrundlag for opførelse af større nyt byggeri.

REFERENCER

- *1. Designmanualen, september 2013. Udarbejdet af NIRAS for Letbanesekretariatet
- *2. Odense Letbane – VVM og Miljøvurdering', maj 2013. Udarbejdet af COWI for Letbanesekretariatet
- *3. Erhvervs- og vækstpolitikken. Odense Kommune 2007
- *4. Sundhedspolitikken 'Sund Sammen'. Odense Kommune 2011
- *5. Miljøpolitikken 'Bæredygtige sammen'. Odense Kommune 2012
- *6. Planstrategien 'Fra stor dansk by til dansk storby'. Odense Kommune 2011
- *7. Playspotstrategien 'Playspotstrategi for oplevelser i Odense'. Odense Kommune 2011
- *8. Cykelstrategien 'Cyklisternes by – Odense'. Odense Kommune.
- *9. Byrumsstrategien 'Byrumsstrategi Odense bymidte'. Odense Kommune 2010
- *10. Forslag til Odense Kommuneplan 2013. Odense Kommune 2013.
- *11. Masterplan for Thomas B. Thriges Gade 'TBT 5000C'. Odense Kommune
- *12. Lokalplan nr. 0-683 for ny bydel nord for Østre Stationsvej, Odense 2012.
- *13. Skitseprojekt for etablering af stibro over jernbanen. Gottlieb Paludan + Public Arkitekter for Odense Kommune, 2012.
- *14. Lokalplan 4-703. Forsker- og Videnpark. En ny bydel ved Niels Bohrs Allé - Bolig/service. Odense Kommune, 2010.
- *15. Strukturplan for Forsker- og videnpark (Cortex Park).
- *16. VVM-redegørelse for Munkebjergvejs forlængelse, Odense Kommune 2012.
- *17. Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense, VVM-redegørelse. Rapport nr. 377. Vejdirektoratet 2011.
- *18. Grøn Blå Rekreative Plan for Campusområdet omkring Syddansk Universitet, kommende Nyt Odense Universitetshospital og Forsker- og Videnpark. Odense Kommune, 2010.



Signaturforklaring

- Letbanekorridor
- Delsekvenser og navne
- Lokalplaner med restrummelighed eller bevaringsværdig beplantning
- Byomdannelsesområder (Kommuneplan)
- Mellemformsplaner
- Byggemuligheder i lokalplaner
- Større vejprojekt

Lokalplaner med uudnyttet byggemulighed, mellemformsplaner og byomdannelsesområder der grænser op til letbanekorridoren

3. BY- OG LANDSKABSANALYSE OG VURDERINGER – DELSTRÆKNINGER



VISUALISERINGSPLAN

3.1 VISUALISERING AF 0-ALTERNATIVET

Da 0-alternativet er vedtaget at ligge i 2024 forholder det sig sådan, at visualiseringer af 0-alternativet skal beskrive alle de ændringer, som vil være indtruffet i 2024 uafhængigt af om letbanen bliver realiseret.

Det kan ikke med sikkerhed siges, om et projekt der er politisk vedtaget ender med at blive realiseret, og det kan heller ikke siges om et projekt, der er skitseret i 2012 ender med at blive realiseret i fuldstændig den samme form. Der vil derfor i VVM sammenhængen blive indsat forenklede modeller til illustration af de kommende projekters højde og omfang.

3.2 KRITERIER FOR UDVÆLGELSE AF FOTOSTAND-PUNKTER

Der er i denne VVM opstillet en række kriterier for, hvornår der skal udarbejdes en visualisering til belysning af letbanens visuelle påvirkning af strækningen.

Der skal som udgangspunkt udføres visualiseringer af steder på strækningen der påvirkes på følgende måde:

- Hvor der skal ske nedrivninger, som vurderes at have en væsentlig påvirkning af strækningen.
- Hvor særlig karakteristisk beplantning fjernes eller hvor rumligt afgrænsende beplantning fjernes.
- Hvor kulturhistoriske træk eller fredede/bevaringsværdige bygninger påvirkes.
- Hvor der er særlige visuelle sammenhænge eller kig der påvirkes.

Udfra ovennævnte kriterier er der udvalgt 16 fotostandpunkter, som er indtegnet på kortet med en kortfattet beskrivelse af begrundelsen for at visualisere det pågældende sted.

3.3 MODELLER AF VEDTAGNE PROJEKTER TIL

0-ALTERNATIVET

Tegninger af planlagte projekter (3d modeller) findes i mere eller mindre færdig form hos forskellige Arkitektfirmaer. På grundlag af disse modeller er der udarbejdet forenklede 3d-modeller til visualisering af 0-alternativet.

1. Rismarksvej

Viser betydning af nedrivninger, og påvirkningen af byrummet.

2. Stadion

Viser ankomsten til Stadion, herunder påvirkningen af den helt symmetriske ankomstplads.

3. Bolbro

Viser letbanens forløb ad Middelfartvej mellem Stadionvej og Christmas Møllers Vej.

4. Sukkerkogeriet

Viser dels påvirkningen af den bevaringsværdige bygning, da banen føres ind på forplads, men også påvirkningen af stedet hvor "byen" starter - Porten til midtbyen.

5. Fjordgade

Viser påvirkningen ved nedrivning af erhvervsbebyggelse Vestre Stationsvej 9.

6. Stationen

Viser oplevelsen af den nye forplads til stationen med letbane og busser mv. i relation til Kongens Have.

7. Sct. Albani Kirke

Viser letbanen og evt. omlægning af trafik op ad kirken.

8. Benedikts Plads

Viser letbanens forløb over pladsen og påvirkning af det værdifulde byrum samt påvirkningen af den markante beplantning.

9. Nyborgvej

Viser letbanens påvirkning af vejforløbet visuelle akse med tårnet på domkirken som orienteringspunkt. Nedrivninger i forgrunden.

10. Munkedammen

Viser letbanens påvirkning af det rekreative parkområde Munkedammen.

11. IKEA

Viser hvordan evt. fældning af vejtræer påvirker byrummet.

12. Niels Bohrs Allé

Viser hvordan evt. fældning af vejtræer påvirker byrummet.

13. Universitetet

Viser letbanen som nyt element i gaderummet og påvirkningen af den eksisterende skala, samt evt. fældning af træer.

14. Killerup Rende

Viser mulighed for færdsel og brug af området rekreativt.

15. Hestehave

Viser hvordan letbanen gennembyder skovbrynet set fra Æblestien/OUH ringvejen.

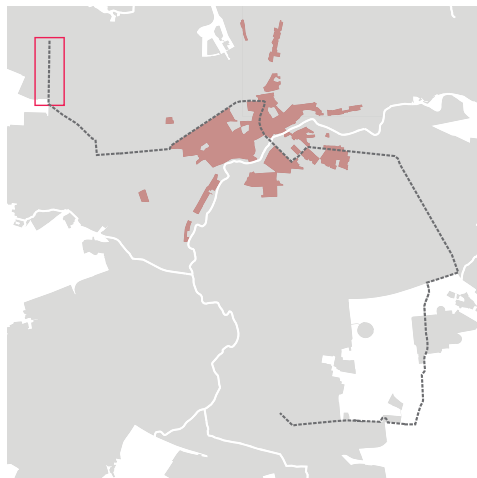
16. P&R anlæg og depot

Viser hvordan det nye P&R anlæg samt depotet påvirker det åbne land set fra motorvejen.

Oversigt over fotostandpunkter

Signaturforklaring

- Station
- Mulighed for placering af station
- Bygning der nedrives (omfatter ikke skure eller lign.)
- Bygning der delvis nedrives
- 📍 Fotostandpunkt
- Letbanens tracé



Delstrækning 1 Rismarksvej

BYTYPOLOGI

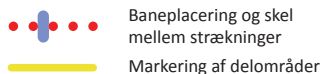
Tarup mod nord er præget af flade forstadsbebyggelser med parcelhuse, mens Højstrup mod syd er præget af de almene bebyggelsers større skala og den grønne kile, der rammer byen ved øvelsesterrænet og fortsætter ind ad Langesøstien.

STRÆKNINGSKARAKTER

Rismarksvej har et retlinet forløb fra Tarup Centret i nord til Højstrupvej i syd. På den nordlige del af strækningen danner vejen et storskala-vejrum med 4 spor og midter-rabat med træbeplantning. I den sydlige del indsnævres vejrummet til 2 spor. Vejstrækningen er overvejende anlagt med cykelsti og fortov i begge sider. Bebyggelserne er primært boligbebyggelser i varierende etagehøjde, med undtagelse af Tarup Centret, Tarup Ungdomsskole og en enkelt erhvervsbebyggelse. Bebyggelserne er fortrinsvis skærmet af beplantning, som markerer overgangen fra vejen til bebyggelse, hvilket bidrager til en meget grøn karakter. Langs hele vejstrækningen er der høje lysmaster placeret på den østlige side af vejen samt en afbrudt række lysmaster på den vestlige side af vejen. Ved Tarup Centret er der desuden markant skiltning.

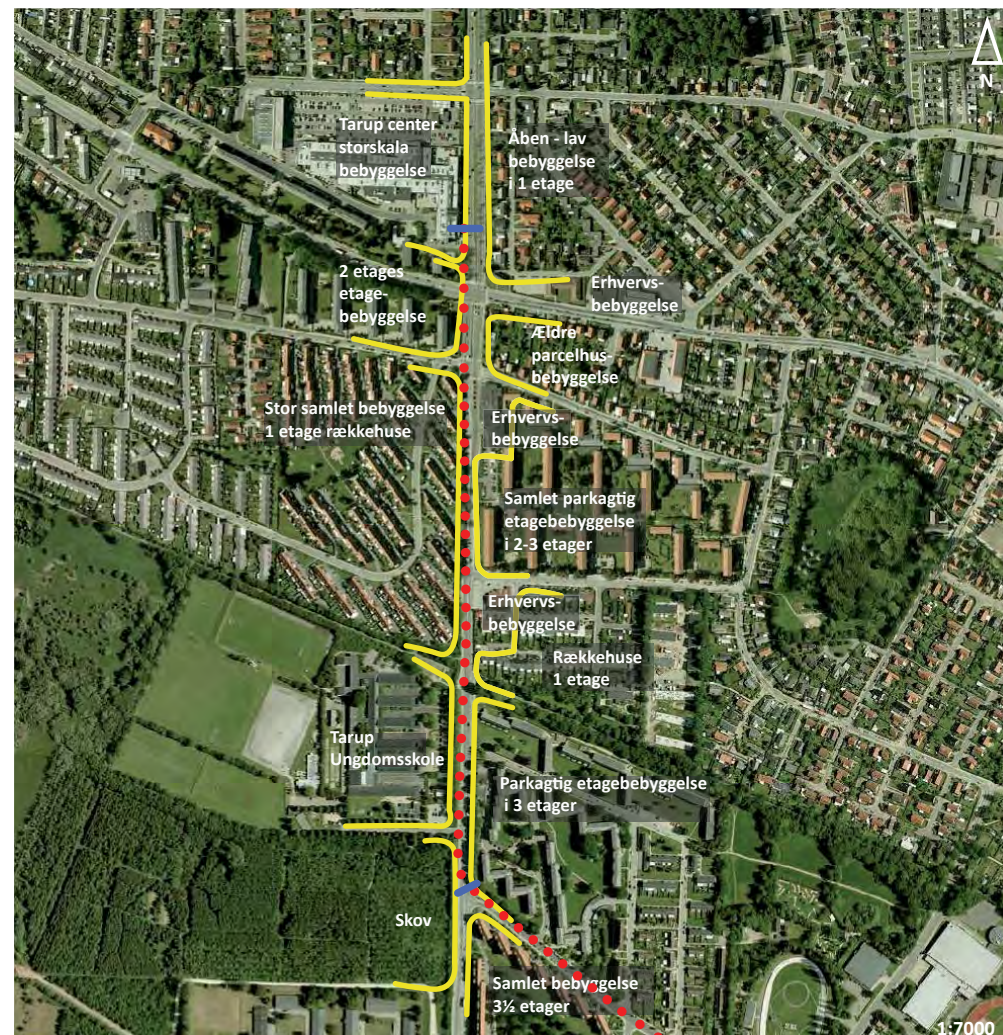
DELOMRÅDER

I den nordlige ende af strækningen er den nyeste bebyggelse beliggende i form af Tarup Centret. Tarup Centret



er en stor samlet bebyggelse i en etage med store åbne parkeringspladser ud mod vejen. Tarup Centret er omgivet af en stor samlet åben, lav bebyggelse, hvor bygningerne fortrinsvis er enetages enfamiliehuse i gule tegl. Enfamiliehusene afgrænses primært mod vejen af høje, individuelt udformede plankeværk. Umiddelbart syd for Tarup Centret ligger en etagebebyggelse i 3 etager bag et tæt plantebælte. Syd for Saxovej-krydset er der en stor sammenhængende rækkehusbebyggelse i 1-2 etager. Rækkehusbebyggelsen er fortrinsvis hævet i niveau, hvilket betyder, at man fra vejen oplever en stensat mur kronet med buskads og træer. Rækkehusene kan stedvis fornemmes gennem beplantningen. Overfor rækkehusbebyggelsen ligger en større, sammenhængende etagebebyggelse tilbagetrasket fra vejen med et parkeringsareal opdelt af markante rækker af formklippede træer, samt en lav hækbeplantning. Syd for etagebebyggelsen er der en enkelt erhvervsbebyggelse, som adskiller sig fra den øvrige bebyggelse ved et moderne udtryk. Syd herfor ligger en rækkehusbebyggelse, som dels afgrænses mod vejen af plankeværk og dels af et grønt plantebælte. Langesøstien, som løber i et grønt bælte, krydser herefter Rismarksvej via en tunnel.

Den sydligste del af Rismarksvej har et meget grønt præg. På vestsiden ligger Tarup Ungdomsskole, som er



fuldstændig skjult bag et plantebælte bestående af to rækker af træer samt lavere buskadsbeplantning. Syd for ungdomsskolen grænser skov, tilhørende Højstrup Øvelsesterræn, op til Rismarksvej. På østsiden, lige efter den grønne kile, ligger en gulmurstens-etagebebyggelse i 2-3 etager med store fuldkronede træer i gårdrummet, som tilfører området en værdifuld grøn karakter. Herefter ligger en stor ældre, sammenhængende etageejendom, der er tilbagetrasket fra vejen med et parkeringsareal, og afgrænset mod vejen af en mur med markante træ-

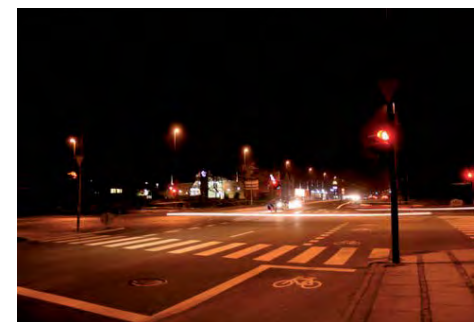
beplantninger foran. Træerne giver ejendommen et meget grønt præg, og er meget værdifuld for bygnings samlede udtryk.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

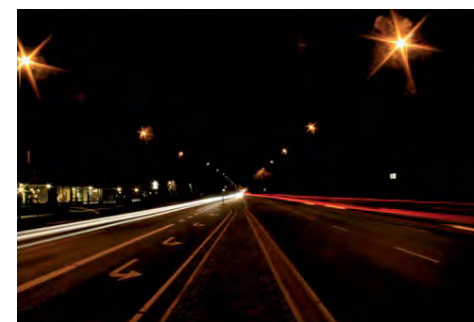
Rismarksvej er fuldstændig retlinet og udgør en visuel akse igennem området. Vejen er jævnt faldende fra nord mod syd til den grønne kile ved Langesøstien, hvorefter den igen stiger mod syd til krydset med Højstrupvej. På den helt nordlige del af strækningen er vejrummet bredt



-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Station
-  Bevaringsværdi 4
-  Bykant
-  Brudt bykant
-  Beplantning
-  Værdifuldt træ
-  Trærækker
-  Enkeltstående træ
-  Hegn
-  Grønne områder
-  Høj og tæt beplantning
-  Kig



Lysforhold ved Tarup Centret set fra Rismarksvej.



Lysforhold lige syd for krydset mellem Rismarksvej og Saxovej.

og bebyggelsen fortrinsvis i 1 etage, hvilket giver en oplevelse af et åbent og luftigt vejrum. Den sydlige del af strækningen opleves som et mere tæt og velafgrænset vejrum, dels fordi vejen er tosporet og dels fordi vejen overvejende er flankeret af høje træer. Hele strækningen opleves dog som et grønt vejrum, hvor det overvejende er beplantninger som afgrænser vejrummet. I vejrummet er der flere særligt markante og værdifulde træer, der giver karakter, og understøtter vejens grønne udtryk.

BELYSNING

Rismarksvej er belyst af høje standere på den østlige side af vejen og af en afbrudt række af høje standere mod vest. På nogle strækninger skærmer større træer for gadebelysningen.

Det er kun ved Tarup Centret, at der er facadelys af betydning. Dette er mest omfattende i den nordlige ende ud mod parkeringspladsen og omkring centrets tankstation.



Tarup Centret samt beplantning i midterrabatten på den nordlige del af Rismarksvej.



Formklippede træer samt lave hække foran etagebebyggelse beliggende syd for krydset med Saxovej.



Kig til Langesøstien.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Det oprindelige Tarup har ligget et stykke øst ind af Rugårdsvej i forhold til Rismarksvej og det fremtidige letbane strækning.

På luftfotoet fra 1954 kan man se, at forstadsudviklingen af Tarup har taget sit udspring omkring det oprindelige Tarup og Tarupgård lidt nord for. I midten af 1950'erne er der kun så småt begyndt at ske en udvikling af byen omkring Rismarksvej.

Alt hvad der grænser op til korridoren af rækkehus-, villa- og stokbebyggelse samt Tarup Centret er således produkter af den store velfærdsudvikling af forstæderne i 60'erne og 70'erne. Det mest historisk oprindelige træk er således Ruggårdsvej som en vigtig indfaldsvej til Odense Centrum.

Der er ingen udpegede bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer eller bevaringsværdige sammenhænge, der grænser op til denne del af letbanestrækningen.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Højstrup, Bolbro (byomdannelseområde)

I den sydlige ende af delstrækningen på Rismarksvej ligger Højstrup Øvelsesterræn, der er udpeget som byom-



Historisk kort fra slutningen af 1800-tallet.



Luftfoto fra 1954.

dannelsesområde i kommuneplanen, og som kan være ændret i år 2024. Intentionen med området er, at det skal omdannes til et nyt boligområde, hvor der er adgang til byens store naturområder.

I dag fungerer Højstrup-området, der ligger ud til Rismarksvej, som et militært øvelsesområde. Ud fra en landskabelig vurdering anbefales det, at det alene er den sydøstlige del af Højstrup Øvelsesterræn, der anvendes til byudvikling. Dette er området, hvor der i dag ligger eksisterende bygninger. Der er endnu ikke udarbejdet en lokalplan for området, og militæret er fortsat aktiv på området.

Byomdannelseområdet ligger ikke direkte op til letbanestrækningen, og nyt byggeri vil højst sandsynligt ikke være synligt fra korridoren. Det er et mål i kommuneplanen, at Højstrup på sigt i et omfang, der er foreneligt med områdets anvendelse, gøres mere tilgængeligt som fritidsområde for det omgivende byområde, og med udviklingen af Odense Idrætspark ønskes disse områder forbundet og sammentænkt. Området skal dermed indgå som et supplement til den kommende Odense Idrætspark med fysisk udfordrende bevægelsesfaciliteter, som understøtter aktiviteterne i idrætsparken.



Visionsskitse for øvelsesterrænet.

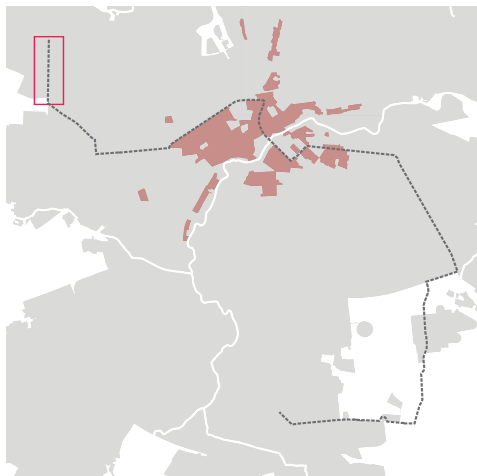
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Rismarksvej er generelt robust overfor ændringer. Strækningen er karakteriseret ved et bredt vejrum og er præget af trafik samt skiltning og hegning ved Tarup Centret. Endvidere er strækningen overvejende fint afgrænset mod de omkringliggende boligområder af træer og buskads. Dog ligger rækkehusbebyggelsen på vestsiden meget tæt ud mod vejen og er derfor sårbar overfor ændringer i vejrummet.

Strækningen har værdifulde grønne træer, som er af betydning for oplevelsen af vejrummet og særlig vigtig for rummets karakter som grønt vejrum. Der skal derfor tages særlig hensyn til beplantningerne ved ændringer i vejrummet. Den grønne karakter er særlig værdifuld på den sydlige del af strækningen, hvor specielt de store fuldkronede træer i samspil med den lave mur bidrager til en fin afgrænsning af vejrummet. Ligeledes er de store træer ved bebyggelsen lige syd for Langesøstien et særligt værdifuldt tilskud til oplevelsen af bebyggelsen. Ligesom de formklippede træer pryder parkeringsarealet ved Arbejdernes Landsbank og højner bebyggelsens samlede udtryk. Vejrummets karakter er derfor sårbar overfor fældning af disse træer.



Værdifuld beplantning langs den sydlige del af Rismarksvej.



Vurdering Delstrækning 1 Rismarksvej

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens næsten retlinede karakter.
- Strækningens markante grønne afgrænsninger.

INDPASNING AF LETBANEN

Generelt kræver anlæg af letbanetracéet på strækningen en udvidelse af det eksisterende vejudlæg. Det betyder fældning af en række beplantninger, men letbanen er indpasset således, at der flere steder på strækningen fastholdes en grøn kant mod vejen. Dog vil anlæg af letbanen på den nordligste del af strækningen medføre, at midterrabbatbeplantningen fældes.

Som følge af anlæg af letbanen forventes der nedrivning af 1 forretning, beliggende på den nordøstlige side af krydset ved Risvangen og Rugårdsvej samt af et parcelhus, beliggende på den sydøstlige siden af krydset. Endvidere forventes der nedrivning af en erhvervsbygning med tæppehandler og frisørsalon på den sydøstlige side af krydset mellem Rismarksvej og Saxovej. På strækningen vil der yderligere blive nedrevet en række carporte/udhuse som følge af anlæg af letbanen.

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Fældning af træerække
- Delvis rydning af beplantningsbælte
- Fældning af visuelt værdifuldt træ
- Mulig fældning af visuelt værdifuldt træ
- Rydning af skov
- Forventet nedrivning af bygning
- Forventet nedrivning af carport/skur/udestue
- Mulig påvirkning af ejendom
- Fotostandpunkt

Letbanetracéet er beliggende i en næsten ret linje i den vestlige side af vejen på strækningen fra Tarup Centret i nord til ungdomsskolen i syd. Løng strækningen er der to standsningssteder, en endestation beliggende på Tarup Centrrets sydlige areal ud mod Rismarksvej og et standsningssted foran Tarup Ungdomsskole.

Linjeføringen på strækningen forløber enten på et græsunderlag eller på fast belægning. Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Endelig placering af master fastlægges i senere faser af projektet.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Indpasning af letbanen betyder en moderat påvirkning af oplevelsen af strækningens grønne karakter, idet anlæg af letbanen vil medføre fældning af mange træer



samt rydning af beplantningsbælte. Dog vil de grønne afgrænsninger langs vejen flere steder blive fastholdt, men som et smallere beplantningsbælte. Fældning af midterrabbat-beplantningen på den nordlige del af strækningen samt fældning af vejtræer langs med Tarup Centrrets standsningssted vil resultere i et rum, som vil opleves markant bredere og mere dominerende.

Den forventede nedrivning af bygningerne ved krydset mellem Rismarksvej og Rugårdsvej samt ved krydset

mellem Rismarksvej og Saxovej indebærer en moderat påvirkning af strækningen. Ingen af bygningerne er vurderet til at være bevaringsværdige eller til at have særlig betydning for vejrummets karakter. Vejrummet vil dog, som vist på visualiseringen, fremstå bredere og mere uafgrænset ved Saxovej-krydset.

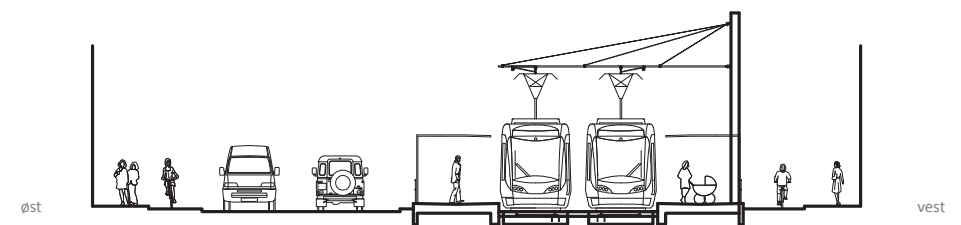
Såfremt letbanetracéet vil forløbe på et underlag af græs, vil græstracéet tilføre et nyt grønt element i vejrummet, som visuelt vil spille fint sammen med vejrummets over-



Dagens situation i krydset mellem Rismarksvej og Saxovej.



Visualisering af letbanen med tracé beliggende på et underlag af græs og master placeret vest for tracéet. Bygningen syd for Saxovej er nedrevet, hvilket bidrager til oplevelsen af et bredere og mere dominerende vejrum.



vejende grønne afgrænsninger, og hermed understrege Rismarksvejs karakter som et grønt vejrum. Letbanetracéet er ligeledes indpasset således, at det er tilnærmet en lige linje, hvilket er med til at understrege vejrummets retlinede karakter.

Standsningsstedet ved Tarup Centret vurderes at have potentiale til at tilføre området et mere urbant præg med en pladsdannelse, der samler den kollektive trafik med busser og letbane i området.

AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

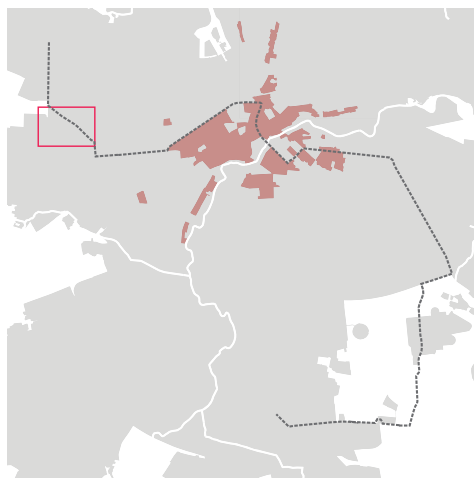
Der vil så vidt muligt etableres erstatningsbeplantning på strækningen, på steder hvor det kan tilføre kvalitet.

Der vil i de senere faser af projektet blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning. Ved den forventede nedrivning syd for krydset med Rugårdsvej, vil der etableres træer, dels for at skabe en afgrænsning af vejrummet og dels for at styrke vejens grønne karakter. Nord for krydset med Rugårdsvej vil der i projektets senere faser blive arbejdet med at skabe en overgang fra vejen til parcelhusene, der som følge af letbanen får inddraget deres haver.

PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vil betyde en moderat påvirkning af de særligt sårbare og værdifulde forhold på strækningen. Rismarksvejs grønne afgrænsninger vil blive påvirket ved indpasning af letbanen. Der vil så vidt muligt blive etableret erstatningsbeplantning, så vejen på sigt vil have den samme grønne karakter. Letbanetracéet med standsningssteder vil med sit næsten retlinede forløb understrege vejforløbet og generelt bidrage til en rehabilitering af vejen. Standsningsstedet ved Tarup Centret har ligeledes potentiale til at skabe en pladsdannelse, som vil understøtte Tarup Centrets lokalcenter-funktion. Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs, vil græstracéet understøtte vejens grønne karakter

Letbanen vil på strækningen opfattes som en naturlig del af infrastrukturen.



Delstrækning 2 HØJSTRUPVEJ

BYTYPOLOGI

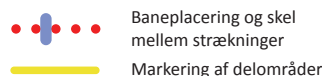
Højstrup er kendetegnet ved storskala almene bebyggelser og tilsvarende store institutionsbyggerier.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber ad Højstrupvej fra Rismarksvej til den langstrakte rundkørsel på Stadionvej. Karakteristisk for Højstrupvej er den brede tosporede vej med vejtræer, store rundkørsler beplantet med grønt, og overvejende grønne afgrænsninger. Ud til Højstrupvej ligger tre særligt markante bebyggelser, dels en etagebebyggelse med en ca. 45 graders vinkling mod vejen, en sammenhængende karrébebyggelse med et konkav facadeforløb understreget af en lav og tynd træ række samt Odense Idrætspark og Stadion.

DELOMRÅDER

Den nordvestlige ende af Højstrupvej er karakteriseret ved to etageejendomme beliggende i en 45 graders vinkel på begge sider af vejen med parkeringsarealer foran bebyggelsen. Den nordlige bebyggelse er afgrænset mod vejen af et forholdsvis tæt grønt beplantningsbælte. Den sydlige bebyggelse har felter med buskads og trægrupper placeret i en fast rytme foran bygningerne. Fra Frodesvej til Uffesvej får beplantningen mod nord dog en mere åben karakter med en lille plads. Højstrupvej



ændrer retning ved en 4 etages stor karrébebyggelse, hvis facadelinje slår en konkav bue ved Yrsavej og igen slår et knæk ved Møllemarksvej. Bebyggelsens form er understreget af en lav træ række med tynde kroner. Foran storkarréen ud mod Højstrupvej er der en mindre sammenhængende bebyggelse i 2 etager med et bytorv i midten. Overfor storkarréen ligger en større samlet bebyggelse af små dobbelthuse med individuelle haver. Foran det lille bytorv, beliggende i forbindelse med storkarréen, er der en rundkørsel, som giver Højstrupvej et knæk i en mere sydlig retning. Ved rundkørslen ligger Odense Cykelarena afgrænset mod vejen af buskads og træer. Øst for rundkørslen ligger Egmont Plejehjem. Plejehjemmet er lettere skjult af en forhave med parkeringsarealer, der grænser ud mod Højstrupvej. En række parcelhuse beliggende i en vinkel på 45 grader på vejen, danner overgangen til Odense Idrætspark og Stadion. Idrætsparken og Stadion fremstår med et grønt præg, idet bebyggelsens parkeringspladser, som ligger ud mod vejen, er flankeret af store træer. Overfor idrætsparken ligger en samlet tæt lav bebyggelse i en etage med et fælles gårdrum. Bebyggelsen er afgrænset mod vejen af en tæt beplantning. Højstrupvej ender i en oval rundkørsel, der fungerer som en del af forpladsen til Stadion. Det er en helt symmetrisk anlagt forplads med to rækker af stynede platantræer placeret i en konkav bue, som



spiller sammen med den ovale rundkørsel med symmetrisk placerede trægrupper.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Bebyggelseskarakteren langs Højstrupvej fremstår sammensat i sin varierende vinkling mod vejen, men dog ensartet i sin overvejende store skala. Højstrupvej er delt op i tre strækninger som hver for sig er retlinede, hvilket betyder, at der ikke er lange kig på langs af vejstrækningen. Terrænet er jævnt faldende fra vest mod øst i den nordlige del, og set fra nord ligger storkarrébebyggelsen for enden af synsaksen.

Strækningen opleves med overvejende grønne afgrænsninger. Fra krydset med Rismarksvej til Odense Cykelarena er der plantet en træ række på den nordlige side af vejen. Træ rækken er lav med tynde kroner, men understreger vejrummets grønne karakter. Her opleves vejrummet forholdsvis åbent. På den sydlige del af strækningen fremstår vejrummet lidt lukket pga. de relativt tæt placerede høje træer, som skaber en klar afgrænsning. Vejrummet åbnes dog ved den ovale rundkørsel ved Stadion, hvor særligt de formklippede lindetræer mod Stadion, rumligt understreger den ovale form, og den helt symmetrisk opbyggede forplads. Lindetræerne korresponderer med

lindetræerne på parkeringspladsen syd for, og er særligt værdifulde for oplevelsen af vejrummet.

På strækningen er der en række træer, som er særligt værdifulde. Kirsebærtræet, placeret centralt på den mindre pladsdannelse i tilknytning til den nordlige bebyggelse, er særligt værdifuldt, idet det tydeligt markerer pladsen. Ved rundkørslen ved storkarrébebyggelsen og på den sydlige del af strækningen er der store vejtræer med fyldige kroner, som giver karakter til vejrummet.

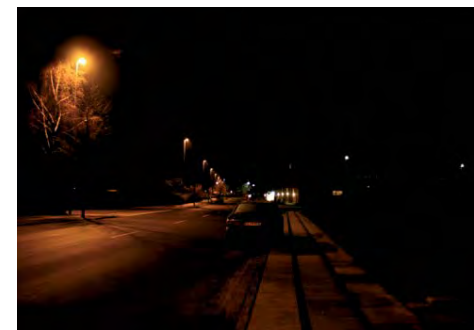
BELYSNING

Højstrupvej er belyst af høje standere på den nordlige side af vejen. Rundkørslerne er belyst med en anden type høje standere rundt langs midterarealet. Herudover er parkeringsarealerne foran Stadion belyst af lavere standere.

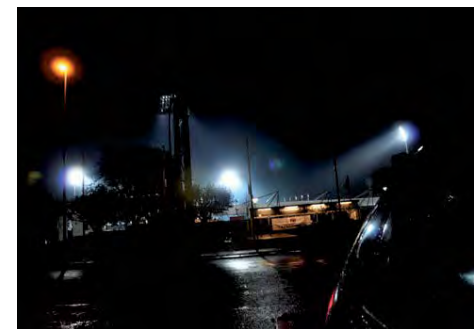
Den mest dominerende belysning på Højstrupvej udgøres af de store stadionprojektører, som når banerne er i brug, oplyser Stadion samt meget af det omkringliggende område.



- Baneplacering og skel mellem strækninger
- Station
- Bevaringsværdi 4
- Bykant
- Brudt bykant
- Beplantning
- Værdifuldt træ
- Trærækker
- Enkeltstående træ
- Hegn
- Grønne områder
- Høj og tæt beplantning
- ➔ Kig



Lysforhold langs Højstrupvej.



De store projektører på Stadion er meget synlig ved kamp.



Træer, hække samt lav buskads skaber er meget grønt vejrum. Foto fra den helt nordvestlige del af Højstrupvej.



Kirsebærtræet markerer den lille pladsdannelse.



Storkarréens særlige konkave form understreget af trærække.



De store træer samt lave hække i rundkørslen bidrager til et meget grønt vejrum.



Forpladsen til Stadion er anlagt helt symmetrisk.



Historisk kort fra slutningen af 1800-tallet.



Luftfoto fra 1954.



Masterplan for stadionområdet.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Højstrupvej er en del af den samlede byudvikling af Højstrup og Bolbro inklusiv stadionområdet. Som det ses på luftfotoet fra 1954 er den sammen med Christmas Møllers Vej en ny kobling mellem Rismarksvej og Middel-fartvej. Den fine brede vej med vejtræer og store rundkørsler er en stor del af det samlede områdes identitet omkring Højstrup, Bolbro og Stadion.

Den vidner om en forstadsudvikling, hvor der lægges vægt på lys, luft og grønne træk, men er samtidig forud for tiden med de meget store monofunktionelle almene bebyggelser.

Den fine bebyggelse syd for Højstrupvej er udpeget som bevaringsværdig sammenhæng og rummer bl.a. et fint haveanlæg tegnet af C. Th. Sørensen. De langstrakte sammenhængende facadeforløb bidrager fint til det samlede karaktertræk for Højstrupvej - nemlig de store bebyggelsesenheder omkring den brede boulevard.

Der er ingen udpegede bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer, der grænser op til denne del af letbane-strækningen.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Inden for denne delstrækning findes 2 lokalplaner, som fortsat rummer mulighed for opførelse af nyt byggeri, og disse områder kan derfor i år 2024 have en anden karakter, som er beskrevet neden for.

Lokalplan nr. 8-610 - Overdækning af cykelbanen

Lokalplan nr. 8-610 er beliggende mellem Højstrupvej og Møllemarksvej. Lokalplanen udarbejdet i 2006 giver mulighed for at overdække Odense Cyklebane samt opføre ny bebyggelse i op til 1, 2 og 3 etager inden for lokalplanområdet. I dag opleves overgangen ind til området som en grøn skærm, hvor der er en åbning ved rundkørslen. Ved realisering af lokalplanen vil denne grønne karakter blive ændret og erstattet af parkeringsarealer langs med Højstrupvej, og der kan opføres byggeri ud mod Højstrupvej i op til 2 og 3 etager. Området vil dermed få en mere urban karakter ud mod Højstrupvej.

Masterplanlægning af stadionområdet

Odense Kommune har intentioner om at udvikle Odense Idrætspark med stadion, haller, cykelbane og andre faciliteter til både den professionelle og den brede idræt. Der må således forventes at der i de kommende år, vil blive udarbejdet flere udviklingsplaner for Odense Idrætspark. Omfang og indhold er dog ukendte og kan således ikke indgå i nærværende rapport.

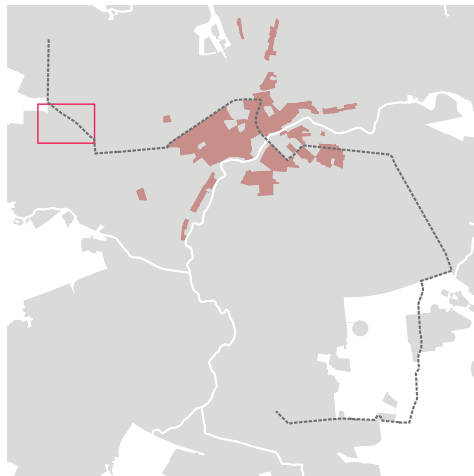
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Højstrupvej er generelt robust overfor ændringer. Vejrummet er karakteriseret ved en forholdsvis bred vej uden væsentlige sigtelinjer eller orienteringspunkter. Bebyggelsen er generelt let tilbagetrukne fra vejen og afgrænset af beplantning, hvilket gør bebyggelserne robuste overfor ændringer i vejrummet. Dog rummer Højstrupvejs karakter som bred vej med træække og brede rundkørsler en væsentlig fortælling om udviklingen af forstaden og velfærdssamfundet. Vejrummets skala og beplantning er således særligt karaktergivende og værdifulde for oplevelsen af strækningen, og derfor sårbare overfor fældning. På strækningen er der en række træer som er særligt værdifulde. Kirsebærtræet er værdifuldt som markør af den mindre pladssdannelse. De store fuldkronede træer ved rundkørslen ved storkarréen og de store fuldkronede træer på den sydlige del af strækningen er særligt karakterskabende for strækningen. Desuden er de formklippede lindetræer ved Stadion værdifulde til markering af ankomstpunktet til Stadion. Vejrummet er derfor sårbart overfor fældning af disse træer.

Forpladsen til Stadion er med sit helt symmetriske udtryk særlig værdifuld og vigtig at bevare i sin stærke karakter som ankomstpunkt.



Trærækkerne langs vejen skaber oplevelsen af et intimt grøn vejrum.



Vurdering Delstrækning 2 Højstrupvej

-  Letbanetracé og skel mellem strækninger
-  Station
-  Fældning af træække
-  Fældning af visuelt værdifuldt træ
-  Mulig fældning af visuelt værdifuldt træ
-  Forventet nedrivning af carport/skur/udestue
-  Fotostandpunkt

Letbanetracéet forløber i den nordlige side af vejen på hele strækningen. Fra Stadion fortsætter letbanetracéet i en let kurve henover den ovale rundkørsel til en placering i den nordlige side af Stadionvej. Langs strækningen er der et standsningssted beliggende ved indgangen til Odense Idrætspark.

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens brede profil med vejtræer langs vejen og store grønne rundkørsler.
- Ankomstpladsen til Stadion som tydeligt ankomstpunkt.
- Strækningens værdifulde træer.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanetracé vil generelt betyde en indsnævring af vejudlægget. Fra Møllemarksvej til Rismarksvej vil anlæg af letbanen medføre ensretning af vejen og fra Møllemarksvej til Stadionvej vil vejen blive indsnævret. Fra krydset mellem Rismarksvej og Højstrupvej til Møllemarksvej vil anlæg af letbanen medføre fældning af træer og beplantning på den østlige side af vejen, herunder de små vejtræer samt hækbeplantning. Desuden vil letbanens forløb gennem rundkørslen ved Møllemarksvej betyde fældning af nogen af de værdifulde træer. Fra Møllemarksvej til Stadionvej vil træækkerne på den nordlige side af vejen blive fældet samt enkelte af de træer, som i dag danner en halv oval ved ankomsten til Stadion.

Som følge af anlæg af letbanen forventes endvidere nedrivning af en række udhuse og carporte markeret på ovenstående kort.

Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser. Letbanetracéet vil på strækningen enten forløbe på et underlag af græs eller på en fast belægning.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Indsnævringen af vejen samt fældning af vejtræerne vil påvirke oplevelsen af det brede vejrum med grønne afgrænsninger. Træerne ved rundkørslen ved Odense Cykelarena bevares delvist, hvilket betyder, at rundkørslen fortsat vil fremstå som et grønt pusterum. Letbanens forløb hen over den ovale rundkørsel ved Stadion vil bryde med planens symmetri. Den sydlige del af strækningen vil, pga. fældning af træækkerne placeret langs den nordlige side af vejen, miste sin karakter som et lukket grønt rum, idet rummet vil flyde sammen med Stadions parkeringsareal.

De forventede nedrivninger vil ikke påvirke oplevelsen af strækningen.



Såfremt letbanen etableres på et underlag af græs vil græstracéet tilføre et nyt grønt element i vejrummet, som visuelt understøtter vejens grønne karakter og giver vejrummet et parkagtigt præg.

AFVÆRGEFORANSTALTNING

Der vil blive udarbejdet en grøn plan for erstatningsbeplantning på den sydlige strækning, der på sigt vil medføre at strækningen vil opleves afgrænset af store fuldkronede træer, der lukker sig om vejrummet. Ligeledes vil der, i det omfang det er muligt, etableres erstatningsbeplantning på den nordlige del af strækningen.



Dagens situation ved den ovale rundkørsel, der markerer ankomsten til Stadion.

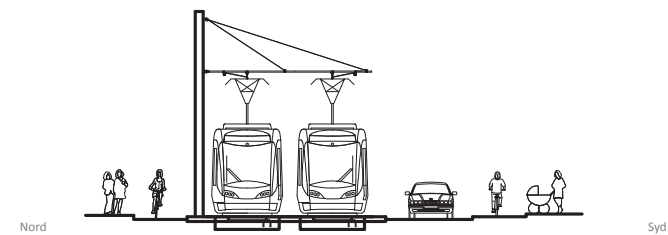


Visualisering af letbanens forkøb henover den ovale rundkørsel, der markerer ankomsten til Stadion. Letbanen vil ikke påvirke ankomstpladsen nævneværdig, da området i stort omfang vil fastholde sin symmetriske opbygning.

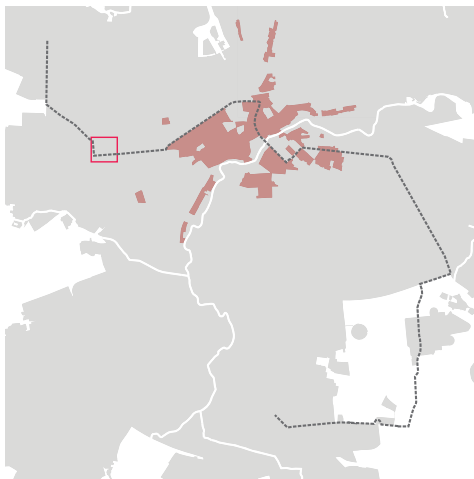
PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vil betyde en moderat påvirkning af de særligt sårbare og værdifulde forhold på strækningen. Højstrupvej er med sit brede vejprofil, grønne afgrænsninger og store grønne rundkørsler et særlig karakteristisk vejrum, som delvis brydes ved indpasning af letbanen. Der vil blive etableret erstatningsbeplantning på strækningen, som på sigt vil sikre at vejrummet vil fremstå med den samme grønne karakter, som det gør i dag. Anlæg af letbanen på et underlag af græs vil tilføre strækningen et parkagtigt præg og spille fint sammen med strækningens grønne karakter.

Letbanen vil på strækningen opfattes som en naturlig del af infrastrukturen.



Principsnit fra Højstrupvej mellem Møllemarksvej og Rismarksvej. Skala 1:200.



Delstrækning 3 BOLBRO CENTRUM

BYTYPOLOGI

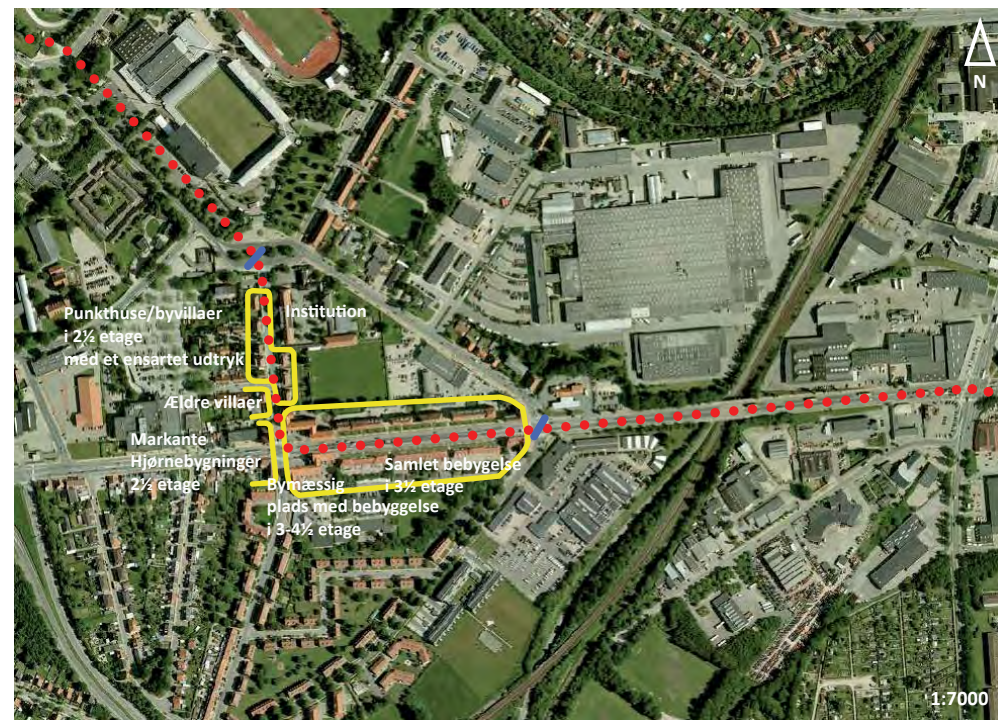
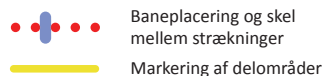
Bolbro er en urban forstadsbebyggelse med et klart centrum ved Hauges Plads, og en tæt bebyggelse omkring letbanestrækningen på Middelfartvej.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen løber fra den ovale rundkørsel ved Stadion ad Stadionvej og videre af Middelfartvej til krydset ved Christmas Møllers Vej. Vejrummet fremstår forholdsvis bredt med fortove i begge sider samt kantparkering. På Middelfartsvej er der cykelsti i begge sider, hvilket yderligere bidrager til et bredt vejrum. Bebyggelsen er generelt kendetegnet ved en ensartet bebyggelsesstruktur, der orienterer sig mod gaderummet. Samtidig har strækningen også en grøn karakter skabt af solitære træer, enkle lave hække samt rækker af formklippede træer.

DELOMRÅDER

Strækningen over Bolbro centrum går ad Stadionvej. På den østlige side af Stadionvej ligger et institutionsbyggeri i 2½ etage med et mindre haveanlæg med store fuldkro-nede træer. Byggeriet er afgrænset mod vejen af en lav



bøgehæk. På den vestlige side af Stadionvej ligger først en meget grøn parkeringsplads afgrænset mod vejen af en bøgehæk med stynede platantræer, der visuelt spiller fint sammen med ankomstpladsen til Stadion. Herefter ligger en række villaer i 1½ til 2 etager med mindre for-haver. Fra Stadionvej er der kig ned af Bartholinsvæn-get, som har en ensartet og symmetrisk bebyggelse un-derstøttet af vejtræer. Selve Bolbro centrum er Hauges Plads. Bebyggelsen som omkranser pladsen er 3 ½-4½ etagers boligbebyggelse med butikker i den nederste etage, hvilket skaber et livligt bytorv. Strækningen langs Middelfartvej er defineret af 4½ etages boligbebyggelse. Bygningerne fremstår som helt symmetriske og ho-mogene, og orienterer sig mod gaderummet. Foran byg-ningerne er der på begge sider af vejen græs-felter med rækker af formklippede træer, som giver strækningen et grønt præg, og som samtidig markerer overgangen fra vejareal til privat boligbebyggelse.

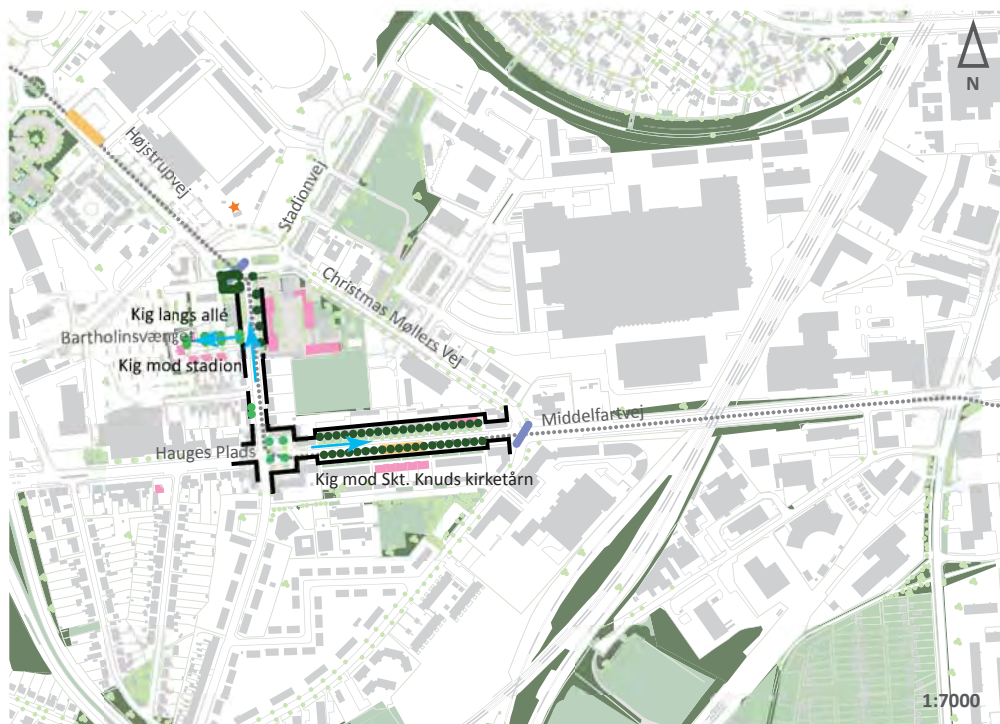
RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Stadionvej har et roligt præg, hvor villaer og etagebo-liger danner en ensartet facaderække som suppleret

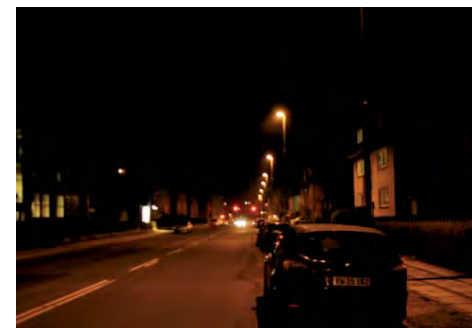
med trærækker giver de tunge murstensvægge et grønt præg. Fra Stadionvej er der kig ned af Bartholinsvænget. Gaderummet er mod nord defineret af Stadionpladsen, der har et meget åbent præg, hvor blikket kun fanges af den lave træplantning og et stadionsårn samt nogle lysmaster. Hauges Plads har et meget bymæssigt præg med etageboliger, der orienterer sig direkte til fortovene og butikker i stueetagen. Efter pladsdannelsen i sydøst-gående retning opleves den homogene og symmetriske bebyggelse samt rækkerne af formklippede træer et me-get veldefineret gaderum. Fra dette byrum er der et kig mod Skt. Knuds kirketårn.

BELYSNING

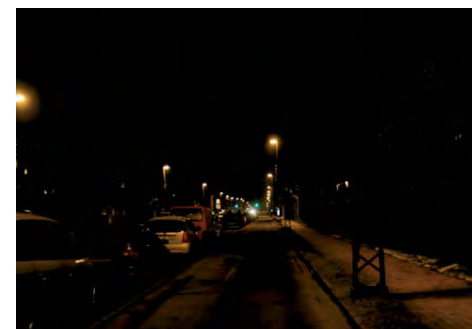
Området er, ligesom størstedelen af den øvrige del af strækningen, oplyst af ca. 10 m højde lygtepæle. Des-uden er der facadelys fra butikkerne i stueetagen.



-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Station
-  Bevaringsværdi 4
-  Bykant
-  Brudt bykant
-  Beplantning
-  Værdifuldt træ
-  Trærækker
-  Enkeltstående træ
-  Hegn
-  Grønne områder
-  Høj og tæt beplantning
-  Kig



Lysforhold på Stadionvej.



Lysforhold på Middelfartvej.



Institutionsbebyggelse og etagebebyggelse med lave hække og store træer, der bidrager til en grøn karakter af vejrummet. Billedet er taget fra den nordlige del af Stadionvej.



Kig til den homogene bebyggelse med vejtræer på Bartholinsvænget.



Luftfoto over området.



Historisk kort fra slutningen af 1800-tallet.



Luftfoto fra 1954.



Central pladsdannelse ved Hauges Plads.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Bolbro centrum med Hauges plads er det "nye" centrum i Bolbro udbygget i 1930-50. Det oprindelige landsbycentrum af Bolbro ligger omtrentlig vest for hvor den store parkeringsplads der servicerer Føtex og Stadion ligger i dag.

Det oprindelige landsbycentrum er ikke synligt i dag hverken i letbanens korridor eller andet steds.

Letbanen passerer igennem den fine centrale del af Bolbro, der ikke som sådan er udpeget som kulturmiljø eller bevaringsværdig sammenhæng, men som rummer store værdier både æstetisk og fortællermæssigt.

Bolbro er et stærkt og bemærkelsesværdigt fysisk udtryk for velfærdsstatens tanker og idealer, ikke mindst i kraft af områdets meget dominerende almennyttige bebyggelse. De mange boligblokke fra efterkrigstiden og frem til 1970'erne afspejler den stærke landsdækkende udvikling, som trækker tråde tilbage til Kanslergadeforligets grundlæggelse af det almennyttige boligbyggeri. Bygge-

riet er særdeles karakteristisk for perioden og afspejler en målsætning om at skabe gode og velfungerende boliger til alle, gerne omgivet af grønne områder med let adgang til skoler, forretninger og idrætsfaciliteter.

Langs Stadionvej oplever man nogle af områdets store institutionsbyggerier med flere bevaringsværdige bygninger og langs Middelfartvej og omkring Hauges Plads opleves den sammenhængende almene bebyggelse, der klart definerer korridoren.

Middelfartvej er en af de helt oprindelige indfaldsveje til Odense og en af de vigtige visuelle akser til Skt. Knuds Kirke. Vejen er lang og bred men varierer i terræn. På strækningen passerer man to "byporte" - hvor Bolbro møder GASA-hallerne, og hvor industriområdet møder Vesterbro.

Der er ingen udpegede bevaringsværdige sammenhænge og kulturmiljøer, der grænser op til denne del af letbanestrækningen.

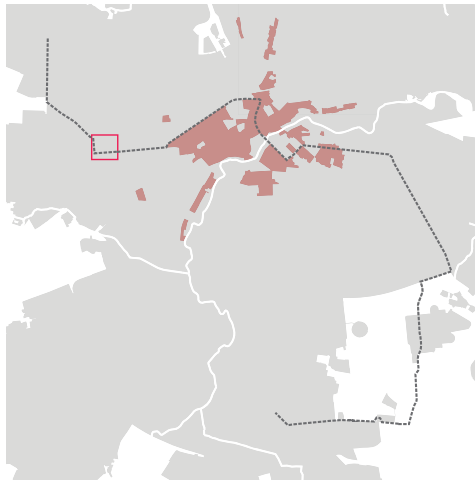
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Strækningen Bolbro rummer flere sårbare træk, som der ved ændringer i vejrummet bør tages højde for. Strækningen rummer særligt sårbare visuelle akser i form af kig fra Hauges Plads mod forpladsen til Stadions indgang samt kig fra Middelfartvej mod Skt. Knuds Kirke, som ikke blot er en vigtig rumlig visuel kvalitet men også kulturhistorisk betydningsfuldt.

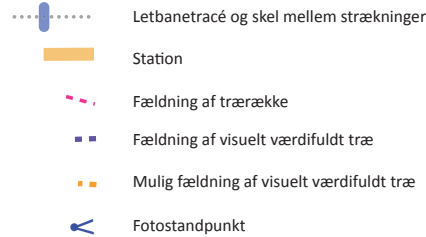
Bebyggelsen og beplantningen langs Middelfartvej er særlig værdifuld. Bebyggelsen er meget sårbar i sit udtryk på grund af dens helt symmetriske og ensartet udtryk samt som bebyggelsens funktion som byport til henholdsvis Odense og Bolbro. De formklippede træer er med til at understrege bebyggelsen og er ligeledes særlig værdifuld for oplevelsen af strækningen. Strækningen langs Middelfartvej er således sårbar overfor ændringer i skala, bebyggelses- og beplantningsstruktur samt overfor ændringer i gaderummet, som kan forringe oplevelsen af det symmetriske byrum. Ligeledes er beplantningen på parkeringsarealet overfor ankomstpladsen til Stadion samt beplantningen foran institutionsbyggeriet værdifuld, idet de understreger vejrummets grønne karakter samt forbinder vejrummet til stadionområdet.



Kig til Skt. Knuds Kirke ad Middelfartvej hvor den homogene bebyggelse samt formklippede træer afgrænser vejrummet.



Vurdering Delstrækning 3 BOLBRO CENTRUM



På strækningen langs Stadionvej forløber letbanen i den østlige side af vejen. Ved krydset mellem Stadionvej og Middelfartvej, på Hauges Plads, forløber letbanetracéet i en let kurve fra venstre side af vejen til midten af vejen på Middelfartvej. Langs strækningen er der et standsningssted på Middelfartvej med perroner beliggende i midten af vejen.

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens visuelle akser til Stadion og Skt. Knuds Kirke.
- Den homogene og symmetriske bebyggelse og beplantningsstruktur langs Middelfartvej.
- De bystrukturelle markeringer af indkørslen til henholdsvis Odense og Bolbro

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanetracéet på strækningen medfører på Stadionvej en ubetydelig udvidelse af vejudlægget, idet vejen ensrettes ved etablering af letbanen. Dog vil enkelte af de visuelt værdifulde træer på de nordlige parkeringsareal blive fældet pga. anlæg af letbanen. På Middelfartvej er letbanen indpasset således at langt størstedelen af de formklippede træer langs Middelfartvej bibeholdes. Fortovet forskydes på begge sider af vejen, således at det kommer til at ligge langs med bebyggelsens facader, og afgrænset mod vejrummet af plantetræerne. Ved standsningsstedet vil flere af træerne mod syd dog blive fældet.

Linjeføringen løber på strækningen på et græsunderlag eller på en fast belægning. Kørestrømsledninger forventes facadeophængt eller monteret på master. Placering af eventuelle master fastlægges i senere faser

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Strækningens værdifulde visuelle akser til Stadion og Skt. Knuds Kirke samt markeringen af indkørslen til henholdsvis Bolbro og Odense bevares ved indpasning af letbanen. Kørestrømsledningerne vil dog forstyrre oplevelsen og tilføre vejrummet et vist teknisk præg. Samtidig viser visualiseringen at oplevelsen af den homogene og helt symmetriske bebyggelse fastholdes ved en placering af letbanetracé i midten af vejen. Standsningsstedet er i vejprofilen forskudt let mod syd og er beliggende i midten af den homogene bebyggelsesstruktur. Forskydningen af standsningsstedet mod syd påvirker ikke væsentligt oplevelsen af det symmetriske byrum, idet vejen stadig fremstår symmetrisk opbygget med vejbaner på begge sider af perronen.



På Stadionvej vil ensretning af vejen bidrage til oplevelsen af en mere rolig vej, som forholder sig til vejrummets karakter med villabebyggelse samt institutionen. Fældning af enkelte af træerne ved den nordlige parkeringsplads, vil ikke få markant betydning for oplevelsen af rummet, idet parkeringsarealet fortsat vil fremstå afgrænset af formklippede træer. På Stadionvej vil et evt. græstracé understrege vejrummets mere rolige karakter og spille fint sammen med de overvejende grønne for haver.

AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Der vil blive etableret erstatningstræer for de formklippede træer på Middelfartvej, således at vejrummet på sigt vil opnå den samme karakter som i dag.



Dagens situation og 0-alternativ på Middelfartvej med den homogene og ensartede bebyggelse samt kig til Skt. Knuds Kirke.

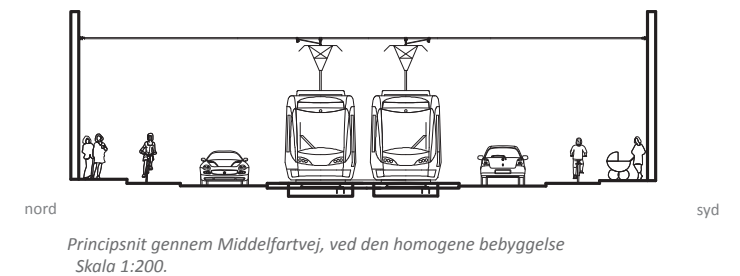
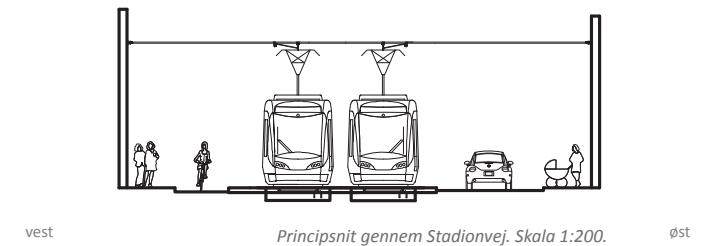


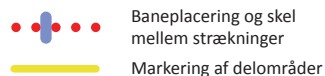
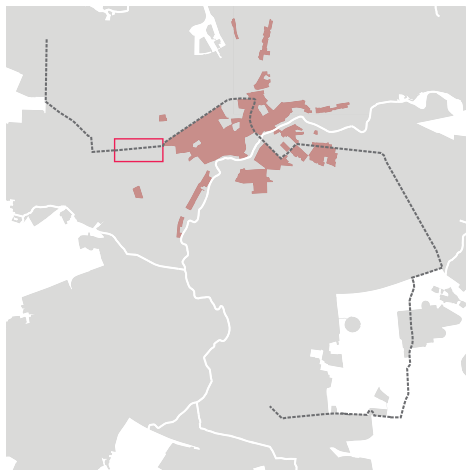
Visualisering af letbanen med wireophæng på Middelfartvej. Græstracéet vil her understrege den symmetriske og homogene bebyggelse og beplantning ved en placering omtrent midt i vejarealet.

PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE OG SÅRBARE FORHOLD

Letbanen vurderes at medføre en mindre påvirkning af strækningens særligt sårbare og værdifulde forhold. Strækningen Bolbro er særligt karakteriseret ved den homogene og helt symmetriske bebyggelse og beplantning på Middelfartvej, som indpasning af letbane tilnærmelsesvist sikrer ved tracé og standsningssted placeret omtrent i midten i vejen. Ligeledes vil kigget til Skt. Knuds Kirke fastholdes ved indpasning af letbanen. På Stadionvej vil ensretning af vejen, som følge af anlæg af letbanen, bidrage til oplevelsen af en mere rolig vej, som forholder sig til vejrummets karakter med villaer og en institution. Et evt. græstracé på Stadionvej vil understrege vejrummets mere rolige karakter og spille fint sammen med de overvejende grønne forhaver.

Letbanen vil på strækningen opleves som en naturlig del af infrastrukturen.





Delstrækning 4 MIDDELFARTVEJ

BYTYPOLOGI

Strækningen ad Middelfartvej er et industrielt mellemrum afgrænset af Bolbro og indgangen til Odense bymidte.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen har et retlinet forløb fra krydset mellem Christmas Møllers Vej til Vesterbro. Vejen fremstår med to brede spor med fortov og cykelsti i begge sider. Bebyggelsen er overvejende udgjort af erhvervsbygninger i varierende skala. Omkring jernbaneoverføringen har strækningen et meget grønt præg, men ellers fremstår området uden betydelig beplantning. Området har et markant industrielt præg med kig til industrihaller og erhvervsbygninger samt el-ledninger på begge sider af vejen.

DELOMRÅDER

Middelfartvej er på strækningen vest for jernbanebroen fortrinsvis præget af store 1-2 etagers erhvervsområder. Fra de helt store GASA-haller, som dog ikke visuelt præger vejen, over de mange mellemstore erhvervs-

bebyggelser til de helt små bilforhandlere. På og omkring jernbanebroen er rummet afgrænset af træer og buskads. Øst for jernbanebroen er strækningen præget af erhvervsbygninger i 1 til 1½ etage. Umiddelbart før strækningen går over i Vesterbro, øges bygningshøjden til 3 etager på den sydlige vejside i form af "Sukkerkogeriet" (nu indrettet til kontorer og en teaterscene). På den nordlige vejside ligger små byhuse i 1½ etage skulder ved skulder, bygget lige til fortovet.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Visuelt er det stærkeste element på strækningen jernbanebroen, der hæver sig i en blød kurve fra det ellers næsten flade terræn. Fra broen gives der på den sydlige side af vejen et stort udsyn over baneterrænets grønne arealer og erhvervsbebyggelsen. Fra toppen af broen er der et godt udsyn til Skt. Knuds kirketårn. Den vestlige side af jernbanebroen opleves som et diffust afgrænset rum med varierende bebyggelse og forholdsvis tæt beplantning op mod broen. På den østlige side af broen markerer fragmenter af facader sig bag mere eller mindre spredt beplantning mod vejen. Vejrummet opleves

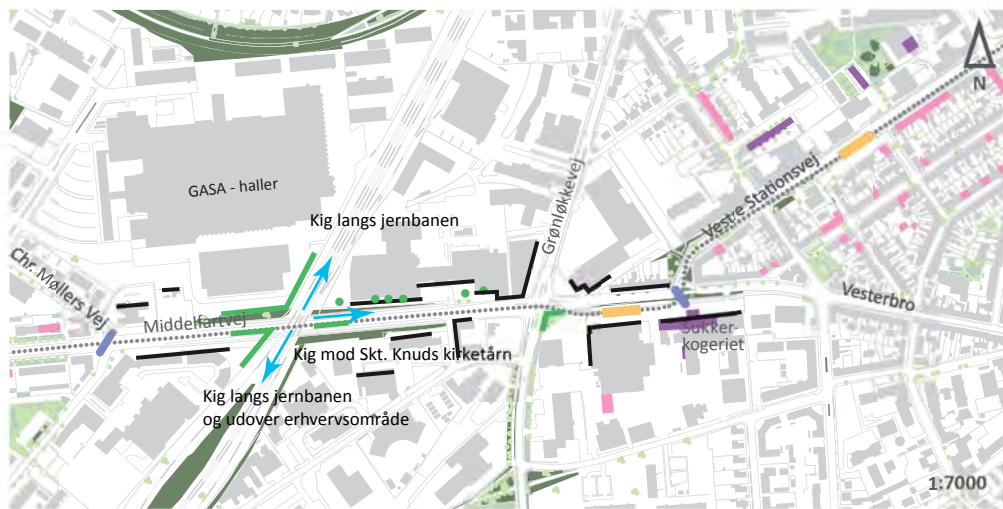


mere velafgrænset jo tættere man bevæger sig mod Vesterbro, idet bebyggelsen her fortrinsvis har facadelinje parallelt med Middelfartvej.

BELYSNING

Middelfartvej er oplyst af høje standere i begge sider af vejen. Ved krydset til Christmas Møllers Vej er der facadelys fra bilforhandlere og fra tankstationen på den nordlige side. Ved jernbanebroen er vejen rammet ind af beplantning og der er først mere omfattende facadelys igen omkring Grønløkkevej-krydset. Lave standere oplyser parkeringsarealet foran Sukkerkogeriet.

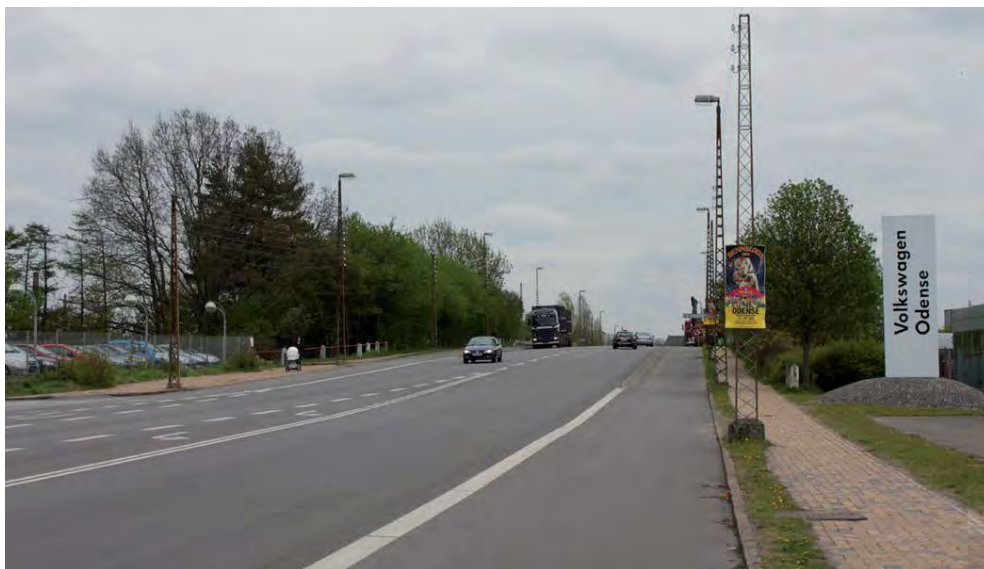
Belysningen på Middelfartvej er med til at understrege vejbroen over banen og det meget retlinede vejforløb ind mod Odense.



-  Baneplassering og skel mellem strækninger
-  Station
-  Bevaringsværdi 2
-  Bevaringsværdi 3
-  Bevaringsværdi 4
-  Bykant
-  Brudt bykant
-  Beplantning
-  Værdifuldt træ
-  Trærækker
-  Enkeltstående træ
-  Hegn
-  Grønne områder
-  Høj og tæt beplantning
-  Kig



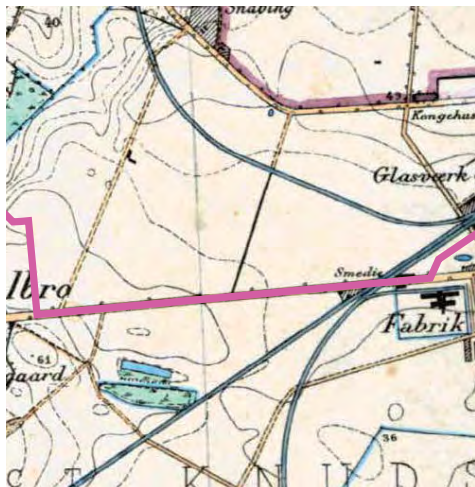
Kig fra jernbanebroen til Bolbro.



Kig til jernbanebroen.



Kig til jernbanetracéerne med markant grøn beplantning.



Historisk kort fra slutningen af 1800-tallet.



Luftfoto fra 1954.



Sukkerkogeriet er udpeget som bevaringsværdig bygning.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Det udpegede kulturmiljø Sukkerkogeriet er den mest oprindelige industri på denne del af letbanestrækningen. Den har oprindeligt ligget i yderkanten af byen knyttet til den daværende jernbaneføring og udgjort Vesterbros afslutning mod vest. Sukkerkogeriet i Odense var det første af de mange sukkerkogerier landet over. Den store bygning blev opført i 1872-73 med den lokale C. Lendorf som arkitekt. Fløjen mod det nuværende byggemarked var beregnet til beboelse på etagen over roevaskeriet, mens hovedbygningen med det fremtrukne gavparti var til selve kogeriet. Fløjen i østsiden var indrettet til raffinaderi. Fabrikken havde både dampmaskine, elevator og eget jernbanespor. Sukkerkogeriet var byens første store teknisk-kemiske anlæg. Sukkerkogeriet ligger på grænsen mellem delstrækning Middelfartvej og delstrækning Vestre- og Østre Stationsvej.

Vesterbro kvarteret inklusiv den lille del af Vesterbro, der ligger i trekanten mellem Vesterbro og Vestre Stationsvej er udpeget som bevaringsværdig sammenhæng. Den lille tiloversblevne del udgør ikke i dag en stor æstetisk værdi i byen. Derimod er den historiske og eksisterende

overgang mellem industriområdet og brokvarteret ved indkørslen til Vestre Stationsvej af stor værdi.

Den nuværende jernbanebro er af nyere dato, og man kan se at i midten af 1950'erne er industriområdet vokset ud til kanten af den eksisterende bane.

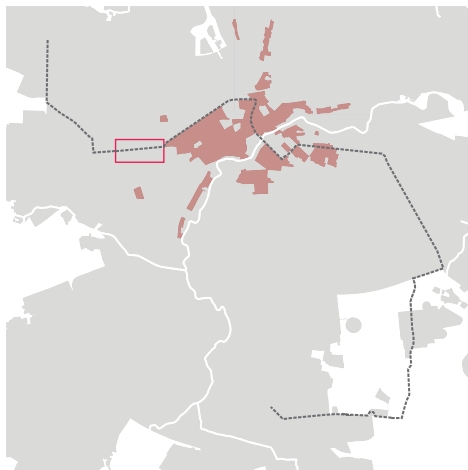
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Vejstrækningen og den omkringliggende bebyggelse opfattes generelt som robust overfor ændringer, idet området i dag allerede har et vist teknisk præg med el-ledningsstracéer spændt ud mellem lygtepælene, hegning ved jernbaneoverføringen samt erhvervs- og industribygninger.

Strækningen indeholder dog nogle værdifulde træk, som der skal tages særligt hensyn til ved ændringer i gaderummet. Den visuelle akse med kigget til Skt. Knuds Kirke er særlig sårbar overfor blokerende elementer. Ligeledes er de bystrukturelle markeringer af indkørslen til henholdsvis Odense og Bolbro værdifulde, karakteristiske og sårbare elementer. Kulturmiljøet omkring Sukkerkogeriet, i form af bygninger og forarealer ud mod vejen er særlige sårbare strukturer, som fortæller en bid af Odenses industrielle historie.

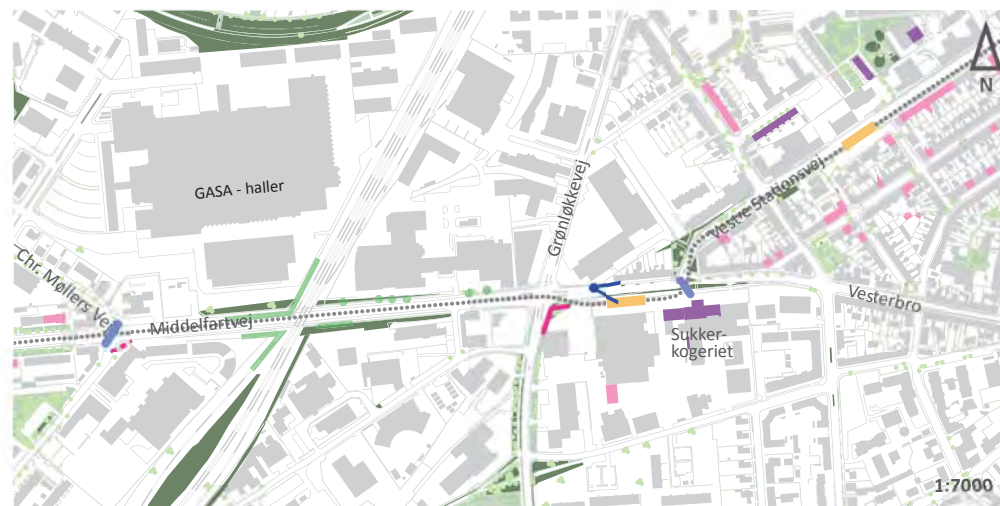


Kig til Skt. Knuds Kirke fra jernbanebroen.



-  Letbanetracé og skel mellem strækninger
-  Station
-  Fældning af træække
-  Delvis rydning af beplaningsbælte
-  Fotostandpunkt

Letbanetracéet forløber i en næsten lige linje i midten af vejen til krydset med Grønløkkevej, hvorfra den forløber i et kurvet forløb til en placering foran erhvervsbygningen beliggende sydøst for krydset. Herfra forløber letbanetracéet i et buet forløb foran Sukkerkogeriet til en placering i østlige side af Vestre Stationsvej. Langs strækningen er der et standsningssted beliggende på erhvervsbygningens forareal sydøst for krydset med Grønløkkevej.



Vurdering Delstrækning 4 MIDDELFARTVEJ

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens visuelle akse til Skt. Knuds Kirke.
- Sukkerkogeriet og forarealet til denne bygning.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanetracé medfører kun udvidelse af det eksisterende vejareal ved vejryds samt ved standsningsstedet. Dette betyder inddragelse af forarealer til primært erhvervsbebyggelse. Etablering af standsningssted vest for Sukkerkogeriet medfører inddragelse af erhvervsbygningens forplads og en del af Sukkerkogeriets forplads inddrages til letbanetracé.

Linjeføringen forløber på strækningen på et grønt underlag eller på fast belægning. Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Letbanen er på strækningen indpasset således at vejrummets afgrænsninger i stort omfang fastholdes. Den særligt grønne karakter ved jernbaneoverskæringen vil fortsat være karaktergivende for denne del af strækningen.

Kigget til Skt. Knuds Kirke fra jernbaneoverskæringen vil blive sløret af kørestrømsledninger, men kirken vil dog stadig være synlig på strækningen.

Som vist på visualiseringen vil letbanens kørestrømsmaster tilføre Sukkerkogeriet (bevaringsværdi 3) et vist teknisk præg og bryder samtidig den næsten symmetriske anlagte forplads. Det vil bidrage til en opgradering af bygningens forplads, som i dag fremstår uden karakter og med oplag på den vestlige side af forpladsen.

Udvidelse af vejrummet ved krydset mellem Middelbartvej og Christmas Møllers Vej samt krydset mellem Middelbartvej og Grønløkkevej vurderes ikke at påvirke rummet markant, idet rummet allerede i dag opleves som udflydende.

Generelt vurderes det, at letbanen har potentiale til at bidrage til en positiv rehabilitering af det stedvis lidt slidte vejrum. Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs, vil græstracéet på en stor del af strækningen forstærke strækningens grønne karakter.

AFVÆRGEFORÅSTALTNING

Forpladsen til Sukkerkogeriet vil blive bearbejdet landskabsarkitektonisk, for at imødegå påvirkningen af den værdifulde bygning.



Dagens situation Vesterbro med kig til Sukkerkøberiet.

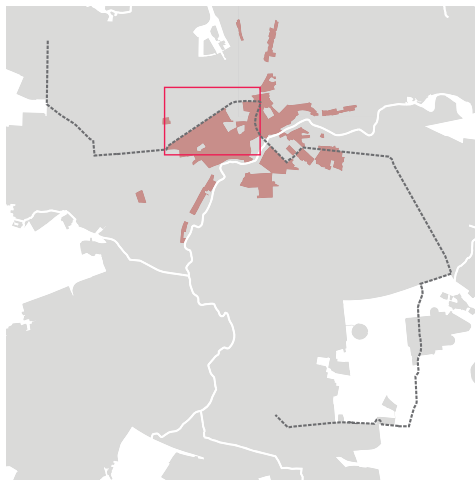


Visualisering af standsningssted og letbanetracé foran Sukkerkøberiet.

PÅVIRKNING AF STRÆKNINGENS SÆRLIGE VÆRDIFULDE OG SÅRBARE FORHOLD

Letbanen vurderes at medføre en moderat påvirkning af strækningens særligt sårbare og værdifulde forhold. På strækningen vil indpasning af letbanen betyde et kvalitetsløft af vejrummet, som ved standsningsstedet har potentiale til at styrke områdets karakter ved at tilføje et urbant præg. Kigget til Skt. Knuds Kirke vil ligeledes bevares ved anlæg af letbanen. Forpladsen til Sukkerkøberiet vil blive bearbejdet landskabsarkitektonisk for at imødekomme påvirkningen af den værdifulde bygning.

Letbanen er på strækningen indpasset således, at den vil opleves som en naturlig del af infrastrukturen og som et positivt bidrag til vejstrækningen.



Delstrækning 5 VESTRE- OG ØSTRE STATIONSVEJ

-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Markering af delområder



BYTYPOLOGI

Strækningen ligger på grænsen mellem det omdannede baneterræn på nordsiden og det karakteristiske brokvarter Vesterbro på sydsiden. Den middelalderlige bymidte med Kongens Have og Odense Slot er en særlig vigtig markering af ikke bare bymidten men hele byens historiske identitet.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra krydset ved Vesterbro ad Vestre- og Østre Stationsvej til krydset ved Thomas B. Thriges Gade. Vestre- og Østre Stationsvej fremstår som et bredt vejrum med fortrinsvis to brede spor med cykelsti og fortov i begge sider. Samtidig er der kantparkering markeret af vejtræer, som på den sydvestlige del af strækningen tilfører vejen en grøn karakter. Bebyggelsen fremstår med stor variation mellem den nordlige og sydlige del af strækningen. Den nordlige side er overvejende karakteriseret ved en åben struktur i stor til middel skala, primært erhvervsbebyggelse, og den sydlige del er dels karakteriseret ved 2-etagers brokvarter-bebyggelse og

dels ved bolig- og erhvervsbebyggelse i 5 etager. Strækningen har indtil Thorsgade et næsten gennemgående beplantningsprincip, bestående af grønne felter med lavt buskads med et træ til markering af kantparkering beliggende i en fast rytme på den sydlige del af vejen.

DELOMRÅDER

På den sydvestlige del af strækningen ligger det karakteristiske brokvarter med 2-etagers bebyggelse markeret af træer. På den modsatte side af vejen fremstår strækningen med overvejen nyere bebyggelse i 4 etager og som et mere opløst og åbent område. På nordsiden følger et erhvervs- og industriområde med mellem-til storskala bebyggelser. Efter Kongensgade skifter bygningerne på den sydlige side karakter til boliger i ca. 5 etager. Overfor ligger Toldboden og arealer til de planlagte men endnu ikke færdigetablerede projekter, Stibroen og Shoppingcentret VIVA, med butikker og serviceerhverv, hvoraf en ny karrébebyggelse er opført. På nordsiden ligger herefter de to gamle stationsbygninger og Odense Banegård Center med bagvedliggende baneterræn og busholdeplads. Tættest på krydset mellem Østre Stationsvej og

Thomas B. Thriges Gade omgives korridoren af byhuse i 5 etager på vejens sydside. Bebyggelsen her har tydelige fællestræk med midtbyen og bebyggelserne ad Thomas B. Thriges Gade. Som en integreret del af det bymidteprægede kvarter ligger byparken Kongens Have med kig til Odense Slot.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

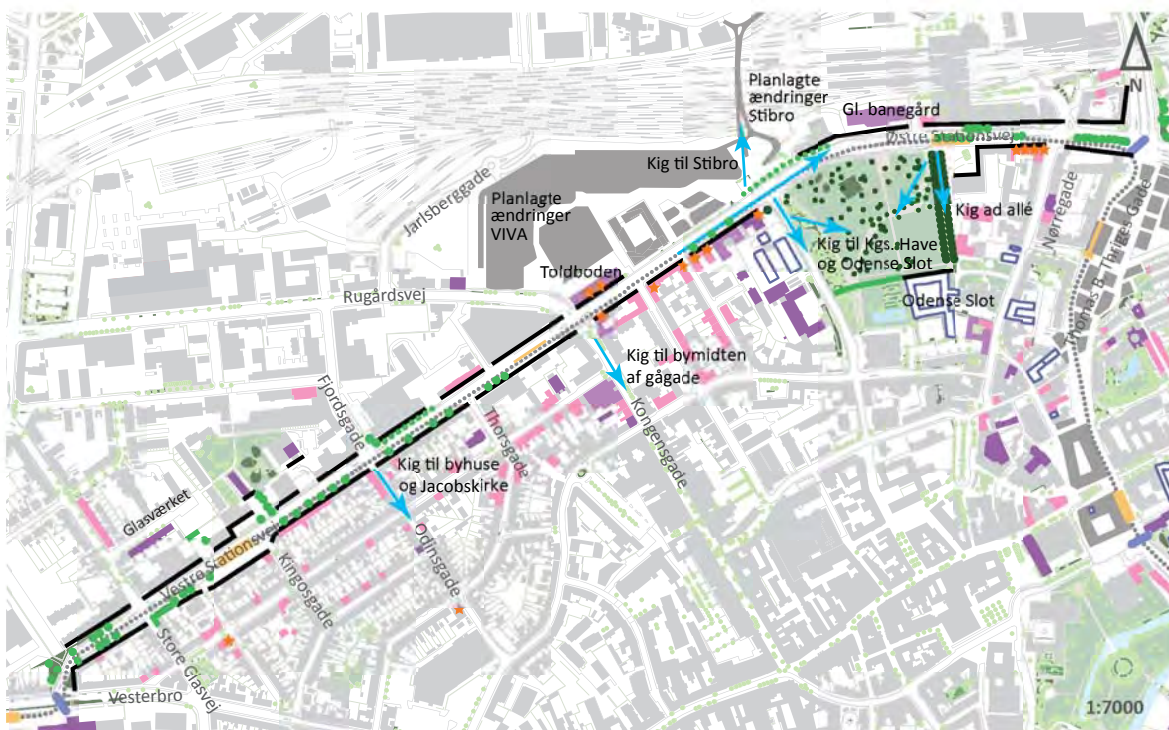
Gaderummet opleves som en korridor med to meget forskellige sider, som bidrager til en sammensat karakter på tværs af vejrummet. Der er en tydelig visuel sammenhæng på langs af strækningen. Denne sammenhæng skabes bl.a. af den rytmiske placering af gadetræer, som også tilfører strækningen en grøn karakter. Fra vest mod øst opleves overgangen til midtbyens huse tydeligt og den gamle stationsbygning ligger centralt i akse.

Mod vest forbindes gaderummet til Vesterbro, hvor Vestre Stationsvej svinger og møder Vesterbro ved Sukkerkøberiet. Et sårbart punkt, der markerer indgangen til Odense bymidte med sammenhængende etagebygninger. Gaderummet opløses mærkbart mod øst i krydset

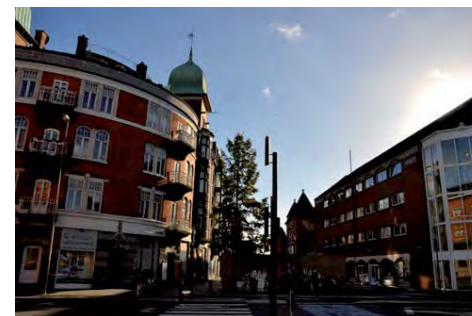
ved Thomas B. Thriges Gade, hvor bygningerne på de modstående sider ved Hans Mules Gade er væsentligt lavere og fremstår åbne.

Bykanten på den sydlige side, der danner overgangen til bykernen, fremstår med en overvejende markant rumlig afgrænsning mod korridoren, der flere steder understøttes yderligere af beplantning. I den østlige del fremstår bebyggelsen med karakteristisk midtby-præg og midtbyens start markeres yderligere i bebyggelsen af elementer som hjørnetårne på bygningerne. Fra strækningen er der mod syd kig ned ad sidegaderne til midtbyen. Den fine ubrudte husrække er sårbar overfor påvirkninger.

På nordsiden dannes den rumlige afgrænsning af industri/erhvervsbebyggelse, hvor større bygninger med tilknyttede parkeringsarealer danner en brudt og mere åben afgrænsning mod korridoren på trods af bygningernes store skala. Der er desuden færre sidegader og generelt et mindre samspil med de bagvedliggende kvarterer end på sydsiden. Enkelte steder er der værdi-



- | | |
|---|--|
|  | Baneplacering og skel mellem strækninger |
|  | Station |
|  | Fredet bygning |
|  | Bevaringsværdi 2 |
|  | Bevaringsværdi 3 |
|  | Bevaringsværdi 4 |
|  | Bykant |
|  | Brudt bykant |
|  | Beplantning |
|  | Værdifuldt træ |
|  | Trærækker |
|  | Enkeltstående træ |
|  | Grønne områder |
|  | Høj og tæt beplantning |
|  | Kig |
|  | Tårne |



Kig ned ad Kongensgade.



Kig til en af de omdannede bygninger i Glasværket fra Vestre Stationsvej og adgangsvej til Kvarterparken.

fulde kig til væsentlige bygninger eller bebyggelser langs sidegaderne. Den nordlige afgrænsning står i kontrast til den homogene husrække på den sydlige side.

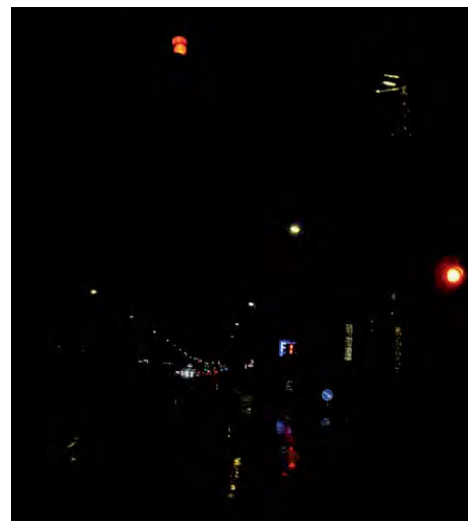
Kongens Have bidrager til et grønt pusterum på strækningen med oplevelsesrige kig mod Odense Slot. Træerne i parken er generelt store, krogede og fuldkrogede og er særligt karaktergivende for oplevelsen. Alléen af lindetræer, der afgrænser parken mod øst, er en særlig værdifuld struktur, der på fin vis markerer stien ind mod midtbyen og smukt afgrænser parken.

BELYSNING

Langs hele Vestre- og Østre Stationsvej er der belysning fra høje standere på begge sider af vejen. På den lille plads ved Kingosgade er der yderligere oplyst med dobbeltstandere. Nordsiden af Vestre Stationsvej har generelt en del facadelys fra butikker, der er mere intensive end de mindre stueetagebutikker på begge sider af Østre Stationsvej længere inde mod Odense Banegård Center.

Kongens Have har en særbelysning med lav belysning langs stierne, skiftende lys under træerne og facadebelysning af Odense Slot samt belysning af rytterstatuen. På Banegårdspladsen er der belysning af den store skulptur samt en medieskærm, der påvirker rummet markant om aftenen. Odense Banegård Center og Posten har ligeledes oplyste facader.

I 2024 vil VIVA's forplads, og pladsen på Kongensgade overfor være et af de mest lysintensive områder hvad angår facade lys. Ligeledes vil kigget til det oplyste banereale ved Stibroen og oplysningen af Stibroen i 2024 være også et af de mere intensivt belyste tilstødende byarealer.



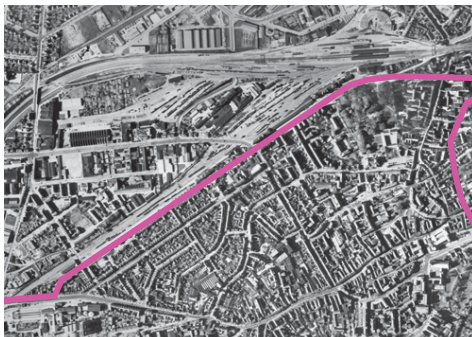
Belysning på Østre Stationsvej.



Vesterbro set ned af Kingogade fra Vestre Stationsvej.



Den karakteristiske brokvarterbebyggelse på Vestre Stationsvej.



Luftfoto fra 1954.



Projekt for Shoppingcentret Viva.



Kig til banegårdspladsen.



Projekt for Shoppingcentret Viva- visualiseringen viser hovedindgangen til shoppingcentret.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Vestre- og Østre Stationsvej forløber parallelt med et oprindeligt baneterræn for de sydfynske jernbaner. Dette historiske motiv afspejler sig i dag i den til stadighed store kontrast mellem nord og sydsiden af vejen – også i dag hvor begge sider er bebyggede.

De ældste historiske træk langs strækningen er slottet og Kongens Have. Vest herfor ved Nørregades krydsning var en af byens middelalderlige byporte. Fra Kongens Have er byen vokset vestud samtidig med at banearbejdet er blevet indtaget og herefter omlagt og omdannet. På luftfotoet fra 1954 kan man se det oprindelige banetracé fra de sydfynske jernbaner, der har udgjort nordsiden af Østre- og Vestre Stationsvej er først blevet et komplet vejforløb efter banetraceet er blevet flyttet mod nord.

De kulturhistoriske værdier på nordsiden af vejstrækningen er bundet i de bevarede enkeltbygninger, der har en historisk reference til banen og en betydende arkitektur – det drejer sig om de tidligere stationsbygninger, beliggende overfor Kongens Have og ud for Thorsgade.

Brokvarteret Vesterbro udgør en bevaringsværdig sammenhæng i byen. Bydelen er udbygget i takt med de om-

kringliggende virksomheder – Sukkerkogeriet, Glasværket og jernbanen.

Bydelen fremstår i dag homogen og gedigent – med ganske få ændringer i strukturen (hjørnet af Vestre Stationsvej og Thorsgade er en af de få undtagelser). Bygningerne ud til Vestre Stationsvej er i 2½ etage og har været nogle af de finere boliger sammenlignet med de lavere bagvedliggende bygninger.

Fra Vestre Stationsvej er der enkelte kig til den omdannede Glasfabrik, der er udpeget som industrikulturmiljø – bl.a. mellem bygningerne ud for Kingosgade og op ad Store Glasvej. Odense Glasværk blev anlagt i 1873-74 vest for byen, uden for den bymæssige bebyggelse, men tæt på jernbanen. Området udviklede sig til en lille fabriksby, som i de følgende årtier blev fuldstændig omsluttet af den voksende industriby. Odense Glasværk, senere omdøbt til Fyens Glasværk, bestod af mange slags bygninger, glashytter, forskellige arbejdsbygninger, arbejderboliger og en villa. De tidlige bygninger var tegnet af odensearkitekten C. Lendorf, der også tegnede Albani Bryggeriets udvidelse næsten på samme tid.

Glasværket lukkede og gik i stærkt forfald sidst i

1980'erne, og da det store bynære område endelig blev udviklet til institutioner og boliger, blev en stor del ryddet. Derfor fremstår Glasværket meget omdannet med flere nye bygninger blandt de gamle.

Kulturmiljøet udgør en såvel visuelt som historisk funktionelt sammenhængende enklave i byen med store bymæssige og arkitektoniske værdier.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Inden for denne delstrækning foreligger en lokalplan for VIVA-området, og et projekt for Stibroen, der forbinder havnen med midtbyen. Disse projekter vil have stor betydning for strækningens rumlige og visuelle karakter i 2024.

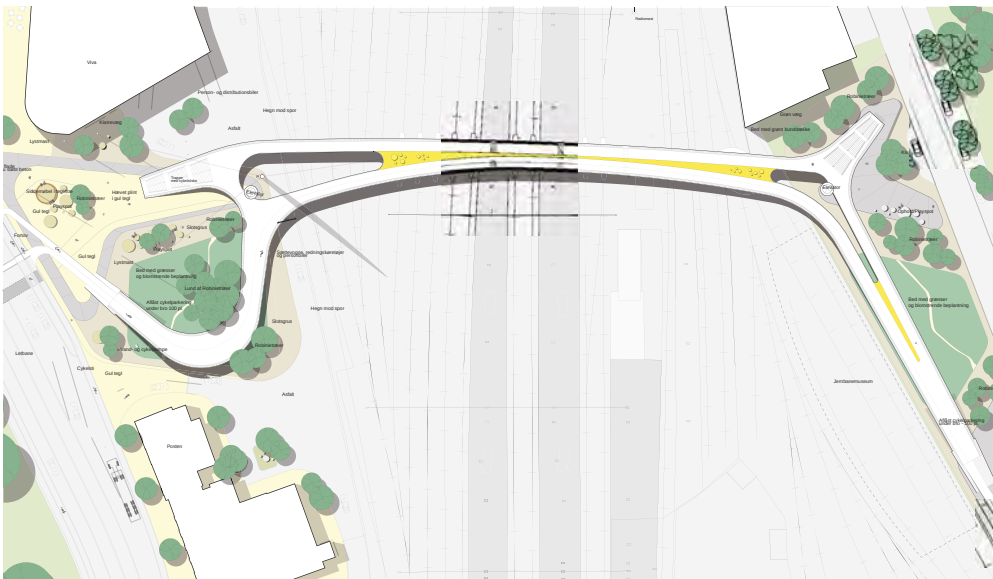
Lokalplan nr. 0-683 – Center samt bolig- og erhvervs-/serviceformål (VIVA)

Projektområdet er betegnet VIVA Odense og rummer mulighed for at etablere et shoppingcenter på ca. 50.000 m², heraf 40.000 m² butikker og 10.000 m² serviceerhverv. Lokalplan nr. 0-683 fastlægger områdets anvendelse til center samt bolig- og erhvervs-/serviceformål. Den nordlige del af projektområdet imod baneterrænet og Jarlsberggade bebygges med et sammenhængende

shopping center i op til 3 etager, mens områdets sydlige og vestlige del imod Østre Stationsvej og Rugårdsvej bebygges med i alt 3 karréer, der kan opføres i 4 og 5 etager. Den ene karré skal opføres bag Toldkammeret, hvor den ene facade vil vende ud mod Rugårdsvej. I karréernes nordvestlige hjørner kan der etableres tårne med en højde på op til 45 meter. Facadehøjderne mod Østre Stationsvej skal modsvare de højeste af de eksisterende facader på sydsiden af Østre Stationsvej. Mod Østre Stationsvej skal bebyggelsens hjørner markeres med mindre tårne. Disse tårnmotiver må være en etage højere end den eksisterende facade - og max op til 20 m over terræn.

Imellem shoppingcentret og karréerne etableres en række gader og adgangsarealer med forbindelse til de omkringliggende gader og veje. Hovedstrøget gennem VIVA møder således Kongensgade med en pladsdannelse ud til Østre Stationsvej.

Den nye bebyggelse vil forandre Østre Stationsvej udseende markant fra, hvordan området ser ud i dag. Lokalplanen vil være med til, at området omkring banegården vil opleves mere urbant og have karakter af tæt-bygget, og samtidig give Østre Stationsvej en facade på begge sider af vejen.



Plan for Stibroen.

Stibroen (vinderprojekt i projektkonkurrence)

Stibroen over jernbaneterrænet skal forbinde Odense centrum- og havn for gående og cyklister, da der i dag ikke er en direkte forbindelse herimellem. Stibroen etablerer samtidig en vestlig adgang til jernbaneperronerne og giver adgang til et byomdannelsesområde City Campus nord for jernbanen. Udover at fungere som et bindeled mellem to byområder, vil broen blive et vigtigt arkitektonisk element i byen, der kan være med til at brande Odense centrum. Stibroen etablerer samtidig en vestlig indgang til jernbaneperronerne og giver adgang til et omdannelsesområde City Campus nord for jernbanen. Projektet skitserer en enkel organisk formet brokonstruktion, der elegant spænder hen over jernbanen og danner en lang blød bakke med en fint profileret underside. Den sydlige plads mod Østre Stationsvej og Kongens Have udformes som en udvidelse af havens byrum. Denne plads vil fungere som det visuelle tyngdepunkt for den nye broforbindelse og som opholdssted og mødested for byens borgere og rejsende.

Sydpladsen domineres visuelt af det 37 m høje let koniske 'spir', som er Stibroens pylon og eneste større vertikale element. Pylonen vil fungere som et fixpunkt for pladsen og Stibroen og vil være synlig på lang afstand.

Mod øst rækker cykelrampen sin arm langt frem mod vejkrydset for at modtage og aflevere cyklisterne fra cykelstierne. Mod vest placeres den brede trapeadgang til Stibroen, let tilbagetrukket fra pladsens centrum, så den kan bruges som siddetrappe, mens pladsens aktiviteter betragtes. Centralt på pladsen etableres mødested, kunst og playspots. Pladsen beplantes med løvfældende træer. Sydpladsen belyses med spots placeret på master og arealerne under broen oplyses af downlights integreret i brodesignet.

Sydpladsen bliver synlig i gaderummet på to niveauer – på lang afstand vil pylonen markere pladsens placering i byen. På nærmere hold vil beplantningen markere pladsen som et grønt og attraktivt byrum.

Cykelparkering disponeres i pladsens østlige del, placeret i et organisk formet, let forsænket 'cykelbed' som gør den store mængde parkerede cykler mindre dominerende, rent visuelt.



Kig henover Kongens Have til Odense Slot fra Østre Stationsvej.

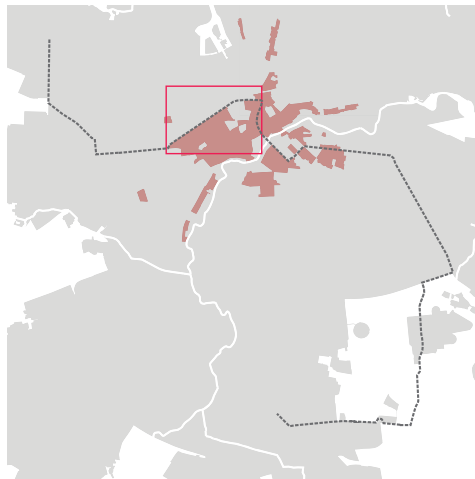
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Strækningen vurderes til at være forholdsvis robust i forhold til ændringer i gaderummet, idet vejen opleves som en trafikeret vej i forholdsvis stor skala. Strækningen rummer dog flere værdifulde sammenhænge og enkeltelementer, som der skal tages særligt hensyn til.

Strækningens særlige visuelle sammenhænge knytter sig til samspillet med Kongens Have og kigget til Odense Slot. Området er i nogen grad sårbart overfor ændringer af forpladsen til Odense Banegård Center. Samspillet mellem brokvartererne og midtbyens bebyggelser og skiftene i bebyggelsernes udtryk er ligeledes vigtige strukturer i området. Krydsningen ved Kongensgade, der er sammenbindingen af den nye bydel og bymidten, bliver et værdifuldt centralt nord-syd aksialt forløb. Ligeledes er koblingen fra bymidten, både over Stibroen og til banegården, værdifulde centrale fysiske -og visuelle akser på tværs af korridoren. Det er væsentligt at fremtidige projekter tager hensyn til disse krydsninger, således at der ikke etableres barrierer, som forringer oplevelsen af de visuelle sammenhænge.

Langs strækningen er der en række bevaringsværdige bygninger, som giver karakter til strækningen og til Odense by. Toldboden, de gamle stationsbygninger, Glasværket og Odense Slot er historisk værdifulde bygninger, som bidrager til særlige visuelle oplevelser på strækningen. Disse bygninger er særligt sårbare overfor nedrivning eller forstyrrende elementer, som slører oplevelsen af bygningerne. Desuden er de karakteristiske hjørnetårne på bygningerne et værdifuldt arkitektonisk element, som er et gennemgående træk for flere af midtbyens bebyggelser.

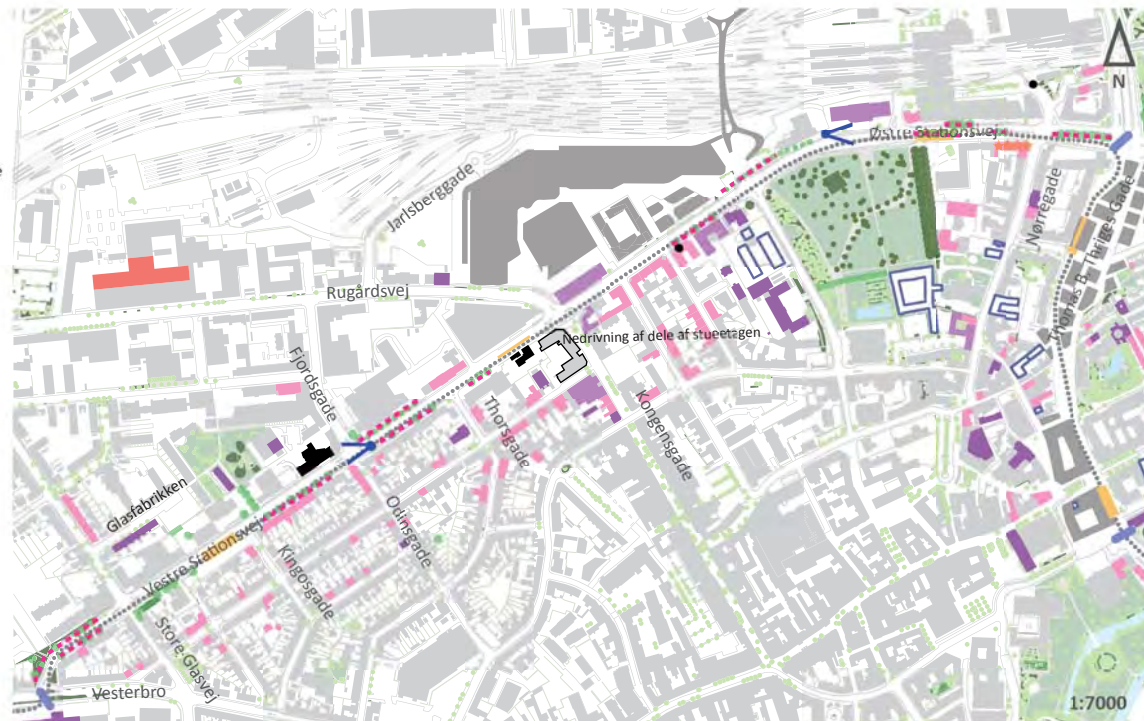
Langs strækningen er der grønne bevaringsværdige sammenhænge. Særligt værdifuld er Kongens Have med de store fuldkronede træer og svungne stier samt allébeplantningen, der fint afgrænser haven mod øst. Desuden tilfører den rytmiske placering af gadetræer vejrummet en grøn karakter.



Vurdering Delstrækning 5 VESTRE- OG ØSTRE STATIONSVEJ

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Fældning af træerække
- Forventet nedrivning af bygning
- Forventet nedrivning af carport/skur/udestue
- Mulig påvirkning af ejendom
- Fotostandpunkt

Letbanetracéet forløber i den sydlige side af vejen fra krydset mellem Vesterbro og Vestre Stationsvej indtil krydset med Jernbanegade, hvorfra den slår en bue til en placering i midten af vejen indtil krydset mellem Østre Stationsvej og Thomas B. Thriges Gade. På strækningen er der tre standsningssteder, hhv. et lige før krydset med Kingosgade, et lige før krydset med Rugårdsvej samt et foran banegårdscenretet.



KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Østre Stationsvejs visuelle akser til Kongens Have og Odense Slot.
- Den visuelle akse ved Kongensgade med den nye bydel.
- Den visuelle akse til Stibroen over jernbanen.
- De værdifulde bygninger i form af de gamle stationsbygninger, Toldkammeret, Glasværket og Odense Slot samt
- bebyggelsen mellem Kongensgade og Jernbanegade.
- Bygninger med karakteristiske hjørnetårne.
- Strækningens grønne træk i form af vejtræer samt Kongens Have.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen vil medføre en mindre udvidelse af det eksisterende vejareal på hele strækningen, og en større vejudvidelse ved standsningssteder samt i krydsene mellem Vestre Stationsvej og Odinsgade, Østre Stationsvej og Rugårdsvej samt Østre Stationsvej og Nørregade. Udvidelsen af vejarealet betyder fældning af de

grønne felter med træer, inddragelse af parkeringsareal ved standsningsstedet ved Kingosgade samt fældning af en række træer på den nordlige side af vejen.

Som følge af anlæg af letbanen forventes der gennemført nedrivning af en institutionsbygning, en del af stueetagen af en erhvervsjendom samt 2 kontorbygninger. Institutionsbygningen og erhvervsjendommen er beliggende på den sydlige side af standsningsstedet placeret inden krydset med Rugårdsvej. Kontorbygningerne er beliggende lige inden krydset med Fjordgade på den nordlige side af vejen. Ved standsningsstedet foran banegården inddrages en del af pladsen overfor Odense Banegårds Center og midterrabbatbeplantningen inden krydset med Thomas B. Thriges Gade fældes. Der forventes yderligere nedrivning af en skurbygning samt et udhus.

Letbanen vil forløbe på et græstracé eller på en fast belægning på hele strækningen. Kørestrømsledninger forventes facadeophængt eller monteret på master på hele strækningen. Placering af evt. master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Strækningens værdifulde visuelle akser vil blive sløret af letbanens ledningsanlæg, men de vil stadig opleves som værdifulde sammenhænge i byrummet. Som vist på visualiseringen vil letbanens forløb langs Kongens Have med tracé på et underlag af græs fint markere overgangen fra vejrum til parken. Etablering af letbanen medfører ingen direkte påvirkning af strækningens værdifulde bygninger. Dog vil placering af eventuelle kørestrømsmaster og ledningsophæng stedvis forstyrre oplevelsen af bygningerne. Vejrummets grønne karakter vil blive påvirket af anlægget af letbanen, idet de rytmisk placerede vejtræer til markering af kantparkering vil blive fældet.

Nedrivning af institutionsbygningen samt en del af stueetagen på erhvervsbygningen vil medføre en lokal påvirkning af den rumlige visuelle oplevelse. Erhvervsbygningen er ikke omfattet af en særlig bevaringsværdi, men tjener i dag det formål at markere den vestlige indgang til Kongensgade, hvilket en nedrivning af en del af stueetagen ikke vil ændre på. Institutionsbygningen er ligeledes ikke særlig værdifuld eller specielt karaktergivende for strækningen, men repræsenterer dog en rest

af den oprindelige brokvarTERSbebyggelse på stedet.

Nedrivning af kontorbygningerne nordvest for krydset mellem Vestre Stationsvej og Fjordgade, markeret på kortet og vist på visualiseringen på side 45, vil medføre en mindre påvirkning af den visuelle oplevelse af strækningen. Kontorbygningerne er hverken særligt værdifulde eller specielt karaktergivende for den rumlige visuelle oplevelse af strækningen. Dog er bygningerne med til at danne det rytmiske forløb af større sammenhængende facader der markerer vejrummet, samt større åbne rum.

Standsningsstedet foran Odense Banegård Center har potentiale til at styrke pladsens karakter som Odenses centrale knudepunkt for offentlig transport. Biltrafikken ledes bagom Odense Banegård Center hvilket ligeledes vil fredeliggøre pladsen og give mulighed for at pladsen i større omfang vil benyttes rekreativt.

AFVÆRGEFORANSTALTNING

Som afværgeforanstaltning vil der planmæssigt gives mulighed for opførsel af ny bebyggelse nordvest for krydset mellem Vestre Stationsvej og Fjordgade. Ligele-

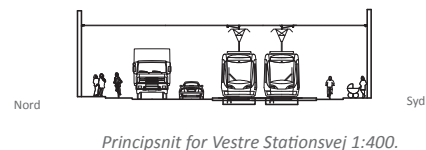


Dagens situation ved krydset mellem Vestre Stationsvej og Odinsgade.



Visualisering af strækningen med ledningsanlæg fastgjort til facader samt nedrivning af bygningen ved krydset med Odinsgade.

des vil der gives mulighed for opførsel af en ny bygning til erstatning af institutionsbygningen. Bygningen skal placeres således at den tilnærmelsesvis flugter facade-linjen med den omkringliggende bebyggelse. Herved fastholdes en stram bykant. En alternativ afværgeforanstaltning kan her være etablering af en mindre pladsdannelse eller lommepark i tilknytning til standsningsstedet. Lommeparken eller pladsdannelsen vil ligge i tilknytning til kirken på Dronningensgade, og således have potentiale til lokalt at styrke området omkring kirken, samtidig med at det kunne blive en plads for rejsende med letbanetoget. Der vil i projektets senere faser blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning.



PÅVIRKNING AF STRÆKNINGENS SÆRLIGE VÆRDIFULDE OG SÅRBARE FORHOLD

Indpasning af letbanen vurderes samlet at medføre en moderat påvirkning på strækningens særligt sårbare og værdifulde forhold. På strækningen er flere særligt værdifulde bygninger i form af Glasværket, Toldkammeret, de gamle banegårdsbygninger, Odense Slot, samt bebyggelsen mellem Kongensgade og Jernbanegade. Ligeledes rummer strækningen værdifulde akser, herunder kig til Kongens Have og Odense Slot, kig til Stibroen samt kig til Kongensgade. Indpasning af letbanen sikrer strækningens værdifulde bygninger og de visuelle sammenhænge som dog delvist vil blive forstyrret af ledningsanlæg. Fældning af gader træerne på Vestre- og Østre Stationsvej medfører desuden en påvirkning af gaderummets grønne karakter. På strækningen vil der så vidt muligt etableres erstatningsbeplantning.

Standsningsstedet ved Odense Banegård Center samt en tydelig adskillelse af biltrafikken og banegårdens forplads vil forstærke pladsens karakter som centralt knudepunkt for offentlig transport og styrke pladsens rekreative kvaliteter. Ligeledes har det område, hvor der forventes nedrivning af børneinstitutionsbygningen, potentiale til at blive en lokal pladsdannelse eller lommepark, som vil styrke området omkring kirken samt blive en plads for rejsende med letbanetoget.

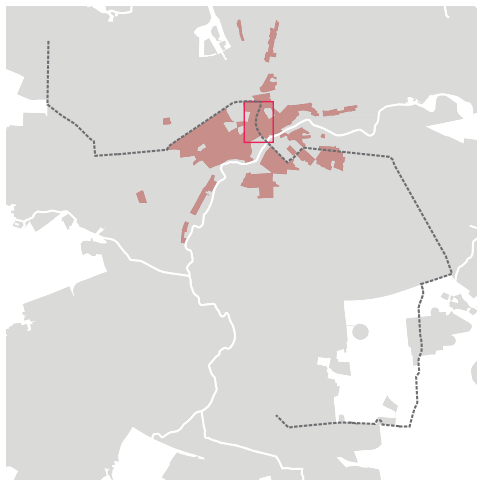
Letbanen er på strækningen indpasset således, at den vil opleves som en naturlig del af infrastrukturen samt formidle Odense Banegård Center som centralt knudepunkt.



Dagens situation ved Odense Banegård Center.



Visualisering af letbanen med ledningsmaster samt tracé på et græsunderlag.



Delstrækning 6 THOMAS B. THRIGES GADE

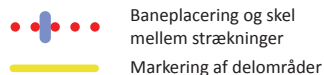
BYTYPOLOGI

Thomas B. Thriges Gade vil efter den planlagte byomdannelse være en tæt og høj bydel med et byrumsforløb, der tager udgangspunkt i middelalderens gade- og pladsstruktur.

PROJEKTET

Thomas B. Thriges Gade er udpeget som byomdannelsesområde i Odense Kommuneplan. Thomas B. Thriges Gade har i mange år været den trafikale barriere, som har delt bymidtens områder og som har forhindret en logisk og historisk sammenhæng i byens centrale områder.

Målet med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade er i en ny kontekst at genskabe den oprindelige sammenhæng i Odense centrum og udfolde det til et sammenhængende, bæredygtigt og tæt byområde med bylivet som fokus, herunder at genskabe sammenhængen på tværs i middelalderbyen. Kulturlivet i H.C. Andersen-kvarteret og butiksgaderne i bymidten skal bindes sammen, og et nyt bykvarter på tværs af gaden skal være en dynamo for udviklingen af Odense bymidte. I området kan der opføres en blanding af boliger, butikker, restauranter og caféer, som skaber grundlag for det levende og attraktive byliv. Herudover vil der være plads for kontorer og servicevirksomheder.



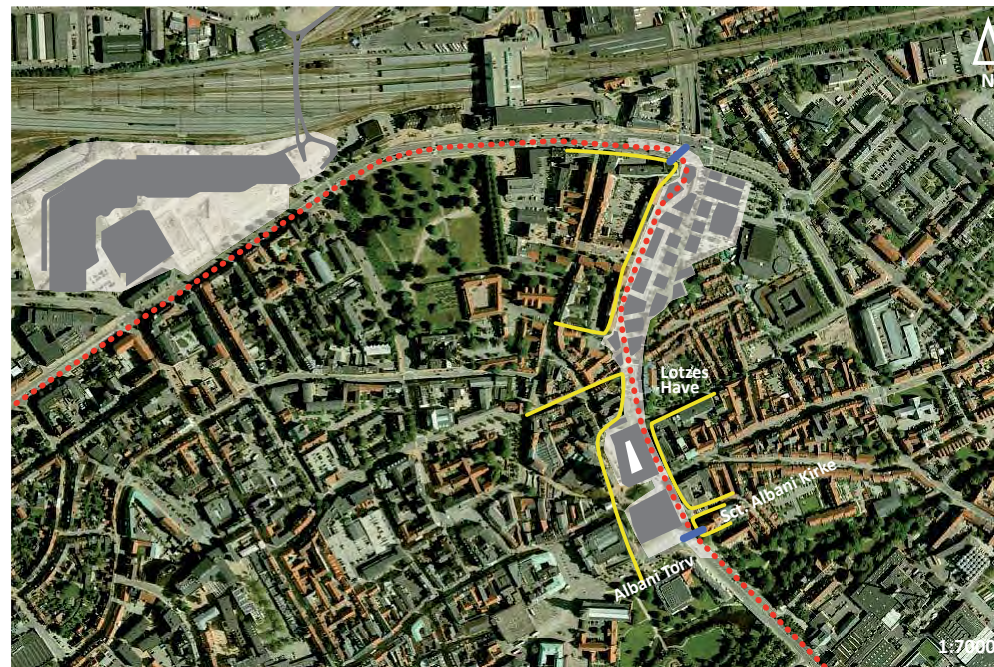
Inden for den del af området, der er udlagt i forbindelse med projektkonkurrencen forventes det, at der kan bygges mellem 52.000-54.000 m² ny bebyggelse med en relativ høj tæthed i området.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen Thomas B. Thriges Gade er særligt karakteriseret ved en tæt og høj bymidte struktur. Letbanekorridoren er på strækningen velgrænset af stramme facade-linjer, dog åbner rummet sig ved Lotzes Have.

DELOMRÅDER

Korridorens vestlige facade fra Østre Stationsvej til Lotzes Have består hovedsageligt af den eksisterende facaderække, der kun brydes af Skulkenborg, Hans Jensens Stræde og to mindre, nye bebyggelser. Samme strækningens østfacade består af en række nye bygninger i form af enkeltstående ejendomme med passager imellem. Højderne varierer fra helt op til 17 etager i den nordligste bygning til 1-3 etager nær Hans Jensens Stræde. I hele denne østlige facaderække på nær i højhuset ved Østre Stationsvej er et forтов langs letbanekorridoren placeret i en arkade under bebyggelserne. Skulkenborg videreføres som tværgående passage mod Musik- og Teaterhuset.



Ud for Lotzes Have udvides haven ud over sporene og skaber et grønt rum omkring letbanen. Efter Lotzes Have følger letbanekorridoren de eksisterende facader mod øst, mens der ligger nye bebyggelser mod vest. Denne gang hovedsagligt i form af to store karrébebyggelser varierende i 4-8 etager med butikker og caféer i stueetagerne. Fortov og standsningssted ligger på korridorens vestlige side i arkaden under de nye bebyggelser. Mellem de to nye karréer ligger handelsgaden Vestergade-Overgade.

I delstrækningens sydlige ende ligger Albani Torv mod vest - omdannet til blandt andet ophold og aktiviteter, mod øst passerer letbanekorridoren tæt forbi Sct. Albani Kirke.

De eksisterende bebyggelser i området fremstår stort set uændrede, enkelte steder dog eventuelt forhøjet med en etage.

PROJEKTETS RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

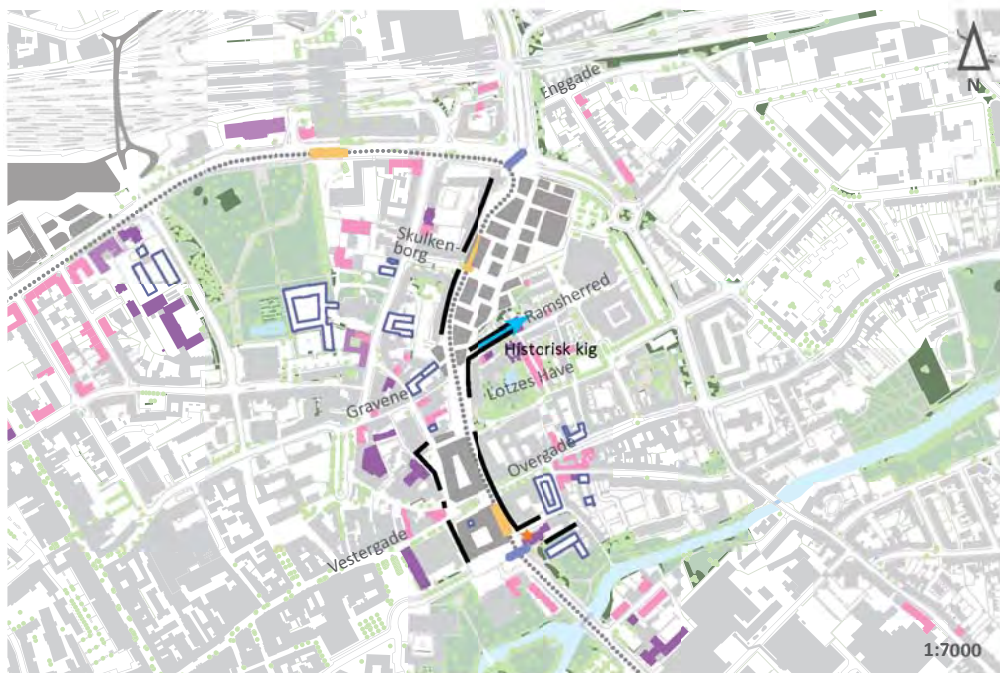
Med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade vil letbanekorridoren have et forløb igennem udvidelsen af Lotzens Have, som bliver en åben park midt i den tætte bystruktur, hvor den nuværende gade ligger. De oprindeligt

krødsende middelalderlige gadestrukturer tydeliggøres med projektet for Thomas B. Thriges Gade.

Nord for Lotzes Have ligger den nye arkitektur øst for korridoren, og syd for haven ligger den vest for korridoren. Bebyggelsesstrukturen er nord for haven med et mindre fodaftryk og uden et indre gårdrum, hvor bebyggelsen syd for haven består af en mere klassisk karréstruktur med et indre gårdrum.

Letbanen kommer på strækningen ved Thomas B. Thriges Gade til at forløbe i en korridor, men da underlaget i form af en tegl- og granitbelægning går fra facade til facade vil det også komme til at opleves, som om man kører igennem ét stort byrum, som nogle steder åbner sig op og bliver til pladsdannelser, stræder og passager, og andre steder er et skarpt afgrænset gaderum.

Sct. Albani Kirke bidrager med karakter til vejrummet på den sydlige del af strækningen og er samtidig synlig fra store dele af strækningen, hvilket understreger strækningens væsentlige kulturhistoriske præg.



- Baneplacering og skel mellem strækninger
- Station
- Fredet bygning
- Bevaringsværdi 2
- Bevaringsværdi 3
- Bevaringsværdi 4
- Bykant
- Grønne områder
- Høj og tæt beplantning
- Kig



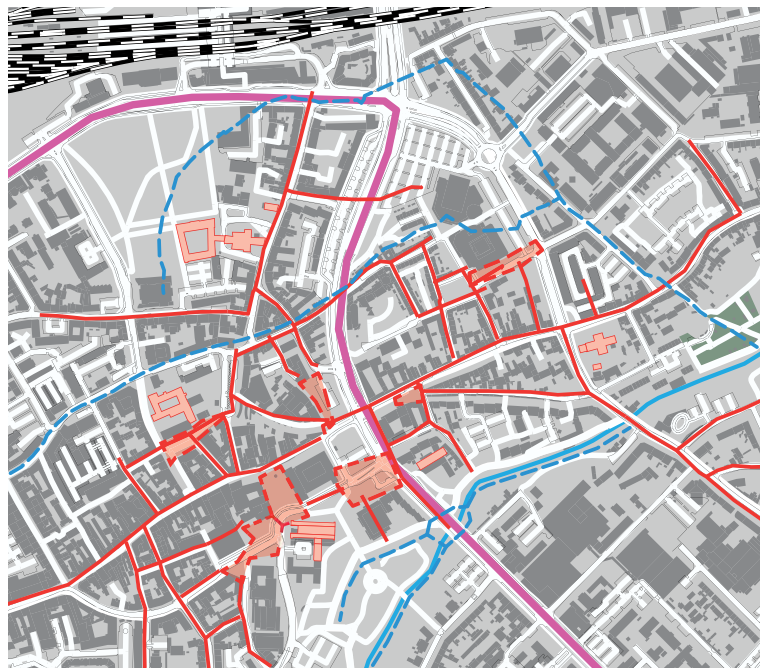
Den eksisterende vestlige facade med erhverv og butikker i stueetagen på Thomas B. Thriges Gade.



3d model over projektet for Thomas B. Thriges Gade.



Thomas B. Thriges Gade i dag.



KULTURMILJØ FOR MIDDELALDERBYEN

-  Letbanen
-  Middelalderlig plads
-  Middelalderlig vandløb
-  Middelalderligt gadeforløb, som ved projektet for Thomas B. Thriges Gade genskabes på tværs af vejen.
-  Middelalderlig bygning

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Thomas B. Thriges Gade har gennemgået nogle af de mest drastiske forandringer i hele Odense. Det er gået fra en integreret del af midtbyens snævre middelalderstruktur til et stor bredt gadegennembrudsrum – til i 2024 at være et moderne, tæt og højt byområde integreret i bymidten.

Thomas B. Thriges Gade er omfattet af det udpegede kulturmiljø Odense middelalderby.

Odense er en af landets ældste byer - dens historie går tilbage til vikingetiden. Da Odense aldrig har været hærget af meget omfattende brande, er store dele af den middelalderlige struktur bevaret i form af gadeforløb og pladsdannelser, baggårdsstrukturer og matrikelopdelinger. Således som bymidten fremtræder i dag, afspejler bygningernes skala, proportioner og dimensioner stort set perioden fra 1700 frem til midten af 1900-tallet.

Kulturmiljøet omfatter de oprindelige gader og pladsstrukturer. Flere middelalderlige pladser i Odense eksisterer endnu som åbne områder. Blot er de usynlige, fordi de afgrænsende bygninger er fjernet. Det drejer

sig om Albani Torv, Flakhaven og Fisketorvet, som blev opløst ved anlæggelsen af Thomas B. Thriges Gade, som gennemskærer den middelalderlige bymidte.

Fisketorvets oprindelige torvestruktur er dog svær at genkende, da den østlige side blev nedrevet i forbindelse med etableringen af Thomas B. Thriges Gade. Strukturen kan kun genfindes på den nordlige og vestlige side.

Flakhaven har fra middelalderen været byens centrale plads. Der er ikke noget tilbage af den middelalderlig facadelinje, bortset fra det nordøstlige hjørne af nuværende rådhus. Pladsen rummer, bortset fra domkirken, ingen middelalderlige bygninger.

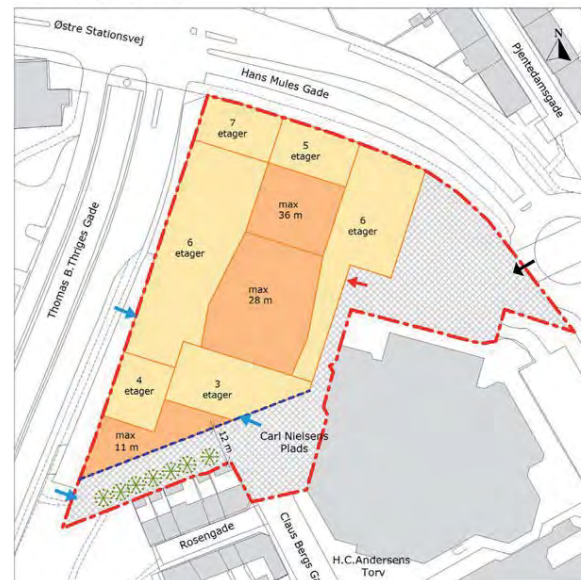
Thomas B. Thriges Gade forbinder til de oprindeligt krydssende middelalderlige gadestrukturer; Skulkenborg, Gravene/Ramsherred samt Vestergade/Overgade.

Der er desuden udpeget en bevaringsværdig sammenhæng i form af H.C. Andersen-kvarteret.

Sct. Albani Kirke er ligeledes en væsentlig kulturhistorisk bygning. Sct. Albani Kirke er en katolsk kirke. Kirken er fra 1908 og er opført i gotisk stil med en portal i romansk stil.

Kortbilag 2 til lokalplan nr. 0 - 748

Fremtidige forhold



Lokalplan kort for Musik- og Teaterhuset.

YDERLIGERE PLANLAGTE ÆNDRINGER

Lokalplan nr. 0-687 for Musik- og Teaterhuset

Lokalplanområdet er beliggende øst for Thomas B. Thriges Gade og nord og syd for Østre Stationsvej. Lokalplan nr. 0-687 udarbejdet i 2008 giver mulighed for opførelse af Musik- og Teaterhuset samt et musikonservatorium på den nuværende parkeringsplads ved Odense Koncert- og Grønttorvet. Udover Musik- og Teaterhuset skal området anvendes til centerformål og offentligt friareal. Lokalplanen giver mulighed for at opføre ny randbebyggelse mod de omgivende store veje. Bebyggelsen skal opføres i varierende etagehøjde i 2 til 6 etager. Hjørnet Østre Stationsvej og Thomas B. Thriges Gade skal markeres i højde og detaljering som en arkitektonisk synlig afslutning af karréen mod de omgivende veje. Bygningshøjden skal nedtrappes og tilpasses nabobygningen Enggade 1. Lokalplanen vil forandre områdets karakter markant, hvor det i dag fremstår som et åbent parkeringsareal, vil det blive et klart defineret gaderum med bygningsvolumener i op til 6 etager.

Det nye Musik- og Teaterhus vil måske kunne anes fra Skulkenborg, men det vil ikke være markant synligt, da den nye bebyggelse, som etableres ved Thomas B. Thriges

Gade projektet vil skygge herfor, men der sikres en passage, som leder én hen til det nye Musik- og Teaterhus. Musik- og Teaterhuset opføres i 6 etager, men bebyggelsen ved Thomas B. Thriges Gade opføres i 2-6 etager. Ser man fra Østre Stationsvej vil Musik- og Teaterhuset kunne anes bag det store højhus, men det vil nok være det nye højhus, der tager fokus på dette sted. Højhuset er med til at markere indgangen til Odenses nye midtby.



Visualisering af en pladsdannelse.

SÆRLIGE VÆRDFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

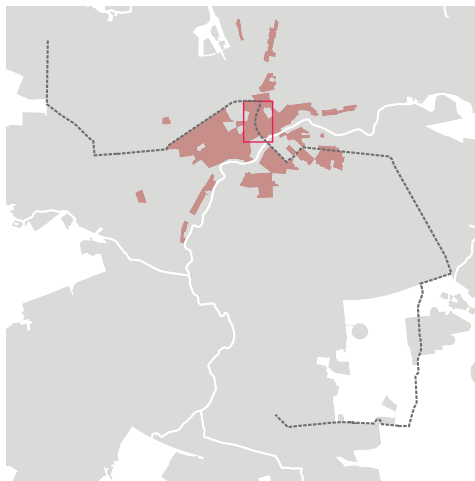
De genskabte forbindelser i den oprindelige middelalderby er centrale visuelle akser, som er sårbare overfor blokerende elementer. De snævre gaderum i den tætte by, der er i overensstemmelse med bymidtens byrums-skala, er ligeledes sårbare overfor blokerende elementer. Ligeledes er Sct. Albani Kirke en vigtig karaktergivende og historisk bygning og strækningens visuelle akse til kirken er således sårbar overfor blokerende og forstyrrende elementer.



Visualisering af Musik- og Teaterhuset.



Kig ned af en af de oprindelige middelaldergader.



Vurdering Delstrækning 6 THOMAS B. THRIGES GADE

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- De visuelle akser i middelalderbyen
- De snævre gaderum.
- Oplevelsen af Sct. Albani Kirke.

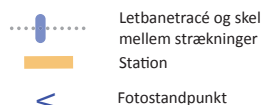
INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen er integreret i bebyggelsen og vil ikke påvirke bebyggelsen eller medføre nævneværdig fældning af træer.

Letbanestrækningens underlag følger byrummenes underlag på strækningen som strækker sig fra facade til facade. Ved Lotzes Have vil letbanen forløbe på et underlag af græs. Kørestrømsledninger forventes facadeophængt eller monteret på master på hele strækningen. Placering af evt. master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Da letbanen på strækningen følger gadens underlag, vil den opleves som en integreret del af det genskabte fodgænger venlige område. Letbanen påvirker desuden ikke strækningens rumlige afgrænsninger, og vil hermed ikke få indflydelse på de genskabte kig i den oprindelige mid-



På den nordlige del af strækningen vil letbanen forløbe langs de nye bygningers vestlige facade, herefter vil letbanetracéet forløbe gennem de genskabte snævre passager og igennem Lotzes Have med et videre forløb langs karrébebyggelsens østlige facader. På strækningen er der to standsningssteder, hhv. et ved Skulkenborg og et ved Vestergade/Overgade, lige nord for Sct. Albani Kirke.

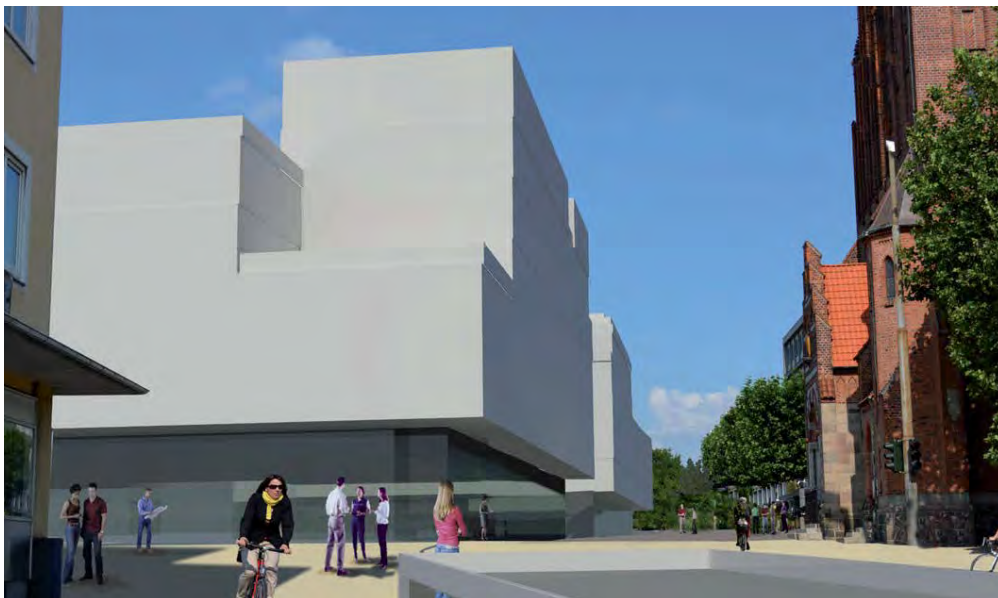
delalderby. Kørestrømsledninger samt evt. master vil dog tilføre strækningen et teknisk præg og synliggøre letbanen som element i bebyggelsen. Letbanen passerer tæt forbi Sct. Albani Kirke, og visualiseringen på side 53 viser, at letbanen med ledningsanlæg vil påvirke oplevelsen af Sct. Albani Kirke væsentligt. Standsningsstedet nord for Sct. Albani Kirke vurderes at have en mindre påvirkning af oplevelsen af Sct. Albani Kirke.



PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Letbanen vurderes at medføre en moderat påvirkning af strækningens særligt karaktergivende og værdifulde forhold. Indpasning af letbanen sikrer at letbanen ikke blokerer for de genskabte kig i middelalderbyen, og at letbanen vil opleves som en integreret del af bebyggelsen. Kørestrømsledningerne tilfører dog strækningen et vist teknisk præg, og ved Sct. Albani Kirke vil kørestrømsledningerne påvirke oplevelsen af den værdifulde bygning markant.

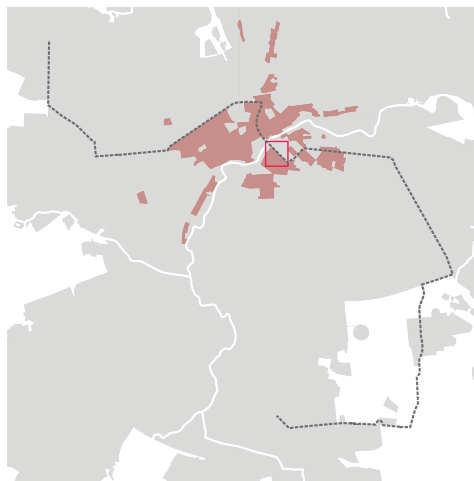
Letbanen er på strækningen indpasset således, at den vil opleves som en integreret del af bebyggelsen.



Visualisering af krydset mellem Thomas B. Thriges Gade og Klosterbakken. Den nye bebyggelse overfor Sct. Albani Kirke indgår som en del af projektet for Thomas B. Thriges Gade.



Visualisering ved krydset mellem Thomas B. Thriges Gade og Klosterbakken. Letbanens kørestrømsledninger og master vil påvirke oplevelsen af Sct. Albani Kirke.



Delstrækning 7 ALBANIGADE

BYTYPOLOGI

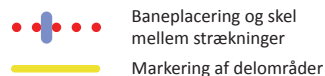
Strækningen er præget af Odense Å's grønne kile, der adskiller bymidten fra Albanikvarteret. Albanikvarteret er bymidtægigt i sin gaderums karakter og skala, og samtidig stærkt defineret af det klare industrielle præg fra bryggeriet.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra Albani Kirke over Odense Å og ad Albanigade til Benedikts plads. Albanigade fremstår med et bredt vejprofil med 4 spor samt cykelsti og for-tov på begge sider af vejen. I vejens midte er der på den østlige del af strækningen græs rabat med træplantning, der opdeler vejrummet. Det skaber en visuel forbindelse til Benediktsgade. Karakteristisk for strækningen er den grønne kile ved Odense Å, og gadeforløbet ad Albanigade med de store bebyggelser omkring Albani Bryggerierne på den nordlige side og den mere stramme bykant på den sydlige side.

DELOMRÅDER

Den første del af strækningen er præget af Odense Å's kile med store gamle træer. Fra Karen Brahes Vej frem til Benediktsgade fremstår den sydlige side af Albaniga-



de overvejende med byhuse, der tættest på Odense Å er højere/3-4 etager. Længere mod Benediktsgade ligger det gamle sygehus og derefter er bebyggelsen karakteriseret ved en mere ubrudt række af byhuse i 1 ½-2 etager. På den nordlige side af Albanigade er bebyggelsen præget af Albanibryggeriets mange store bygninger og haller. Efter Tværgade ligger Domhuset og ved siden af ligger en dagligvarebutik med tilknyttede parkeringsarealer. Herefter ændrer bebyggelsen karakter til høj kontor- og boligbebyggelse med butikker i bunden. Søjleegen syd for Domhuset og lindetræet på den anden side af Albanigade er med deres symmetriske placering værdifulde træer, der giver karakter til bebyggelsen. Ligeledes er de symmetrisk placerede træer foran domhuset og det gamle sygehus værdifuld, idet de skaber en visuel forbindelse mellem de to bevaringsværdige bygninger.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Korridoren fremstår overvejende velafgrænset. Terrænet falder fra Torvegade mod åen og stiger igen fra åen mod Benedikts Plads. Vejrummet er underopdelt af en række nyere træer i midterrabatten. Træerne er stadig små og fremstår med dårlige vækstbetingelser, men giver dog karakter til vejrummet. Der opleves en tydelig kontrast mellem den sydlige mere skarpe afgrænsning

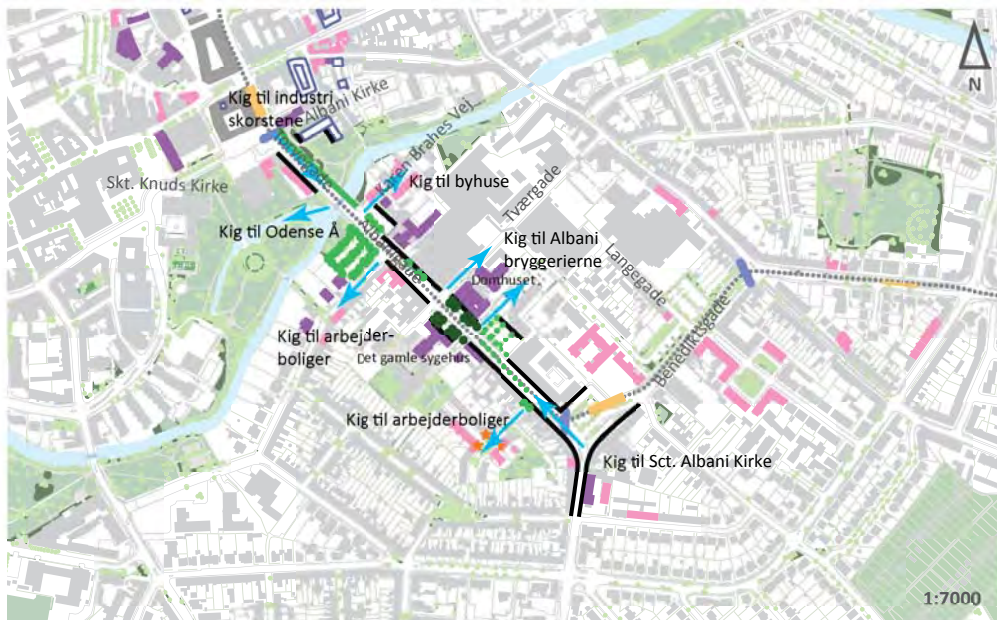


og den nordlige sides større bebyggelser, hvor de åbne p-arealer skaber pauser mellem de store bygninger. Gaderummet opløses delvist, hvor der mod gaden ligger parkeringsarealer og åbne arealer. De er dog omgivet af beplantning der markerer og fastholder gaderummet.

Mod syd er der sidegader, som åbner kig til de bagvedliggende gader og rum, og her opleves samspillet til den gamle bydel. Det åbne grønne rum som Odense Å danner opleves som en pause i byen, med åbne kig udover det grønne område. Tårnet på Sct. Albani Kirke og Danske Bank bygningen er tydelige orienteringspunkter på strækningen. Overgangen til bymidten markeres ligeledes i belægningen, der før Odense Å skifter fra de gule Odense klinker til mørke belægningssten.

BELYSNING

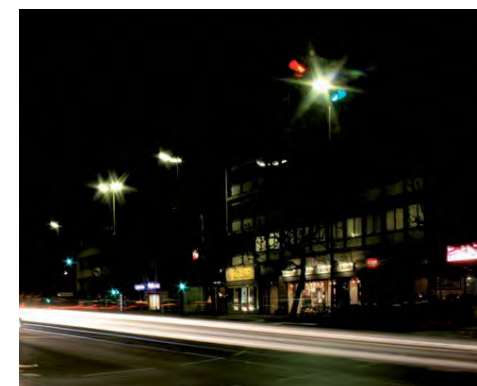
Albanigade er oplyst af høje master langs begge sider af vejen. Der er begrænset facadelys i den nordlige ende mod åen. Ned mod Benedikts Plads tager facadelysene fra butikker i stueetagen til, og der er ligeledes et oplyst parkeringsareal syd for domhuset.



- Baneplacering og skel mellem strækninger
- Station
- Fredet bygning
- Bevaringsværdi 2
- Bevaringsværdi 3
- Bevaringsværdi 4
- Bykant
- Brudt bykant
- Beplantning
- Værdifuldt træ
- Trærækker
- Enkeltstående træ
- Grønne områder
- Høj og tæt beplantning
- Kig
- Tårne



Lys fra butikker i stueetagen.



Lys fra butikker i stueetagen.



Kig til Sct. Albani Kirke og Danske Bank bygningen.



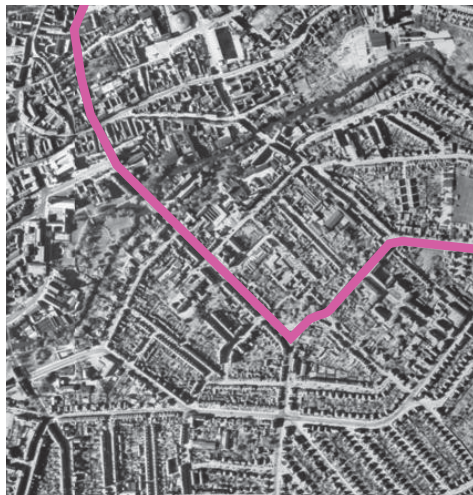
Kig til Odense Å.



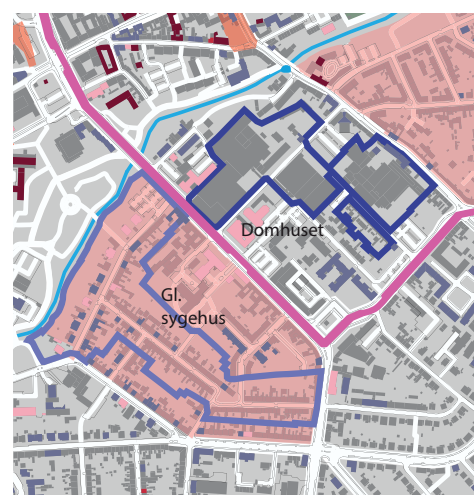
Kig ned ad Albanigade med Domhuset og Albanibryggeriet.



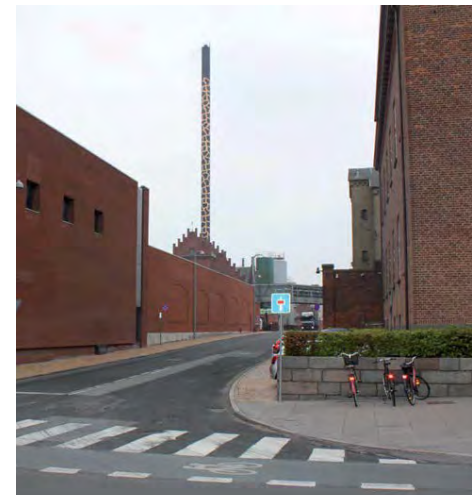
Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.



Luftfoto fra 1954.



Udpegede kulturmiljøer.



Kig til Albanibryggeriet fra Albanigade.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Albanigade er tæt omkranset af udpegede kulturhistoriske værdier. Albanibroen og Albanibryggeriet er begge opført i midten af 1800-tallet og er grundlaget for den samlede udvikling af kvarterets industri og boliger.

Albanibryggeriet var byens første store industrikompleks, som blev opført omkring 1860. Boligbyggeriet i de tilstødende gader fulgte fra omkring 1870. På kanten af området ligger det ældste bevarede industrielle bygningskompleks - den gamle sukkergård i ombygget form. Desuden ligger flere ældre tobaksfabrikker placeret ved åen, tæt ved Frederiksbroen. Albanibryggeriet og arbejderboligerne i Langegade udgør i dag Odenses ældste bevarede industrikvarter og rummer væsentlige kulturhistoriske og arkitektoniske værdier. Området er udpeget som nationalt industriminde og udgør et meget vigtigt monument over danske byers industri- og bygningsudvikling efter 1850.

To udpegede kulturmiljøer grænser op til korridoren - selve bryggeriet på nordsiden og arbejderboligbebyggelsen på sydsiden af Albanigade. Sidstnævnte er også udpeget som bevaringsværdig sammenhæng.

I vejrummet opleves for alvor bydelen særlige karakter som et sammenhængende multifunktionelt kvarter med

den store arbejdsplads og de tidligere tilhørende og tilstødende boligområder.

Udover de bryggeri-relaterede miljøer er der to særligt vigtige bevaringsværdige bygninger - det tidligere sygehus på sydsiden af vejen - og lige overfor - Domhuset.

Disse bygninger kobler bydelen til bymidten i arkitektur og i kraft af de betydningsfulde offentlige bygninger.

SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

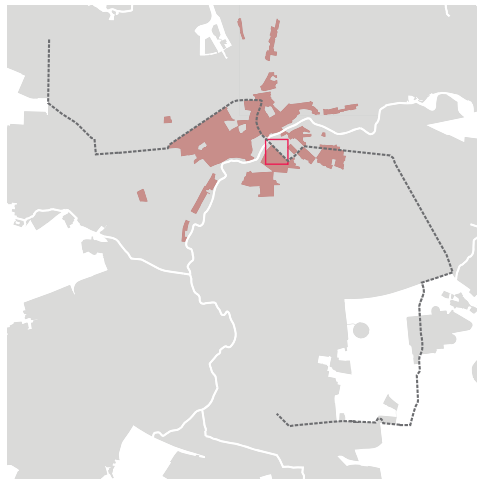
Strækningen indeholder flere særligt værdifulde sammenhænge og enkeltelementer. Ved Odense Å er der værdifulde kig på tværs af Albanigade. Disse kig er særligt sårbare overfor forstyrrende elementer, som ved Odense Å vil sløre oplevelsen af den sammenhængende grønne kile.

Strækningen indeholder ligeledes flere bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer. Albanibryggeriet er udpeget som kulturmiljø, og er en væsentlig formidler af Odense industrielle historie. Bryggeriet er særligt karaktergivende for vejstrækningen. Det er væsentligt at bryggeriet fortsat vil fremstå markant på strækningen. På strækningen er der ligeledes vigtige kig til sidegaderne syd for Albanigade, hvor de oprindelige arbejderboliger til Albanibryggeriet er opført. Disse kig er vigtige til formidlingen af områdets kulturhistoriske sammenhænge og således sårbare overfor ændringer, der vil forringe de visuelle sammenhænge. Endvidere er Domhuset og det gamle sygehus registreret som bevaringsværdige bygninger, og forbinder visuelt til midtbyens arkitektur. Bygningerne er sårbare overfor visuelle påvirkninger. Træerne foran Domhuset og de gamle sygehus er ligeledes særlige værdifulde enkeltelementer, der giver karakter til bygningerne og strækningen som helhed. De mindre byhuse tættest på Benedikts Plads indeholder, som samlet bebyggelse særlige visuelle værdier og er sårbare over for påvirkninger.

I området er der flere vigtige grønne strukturer som er væsentlige for strækningen. De lave hække samt beplantning ved parkeringsarealet mellem Domhuset og dagligvarebutikken er væsentlige grønne strukturer til markering af gadeforløbet, men beplantningen er ikke værdifuld i sig selv. Det vil sige, at strukturen ved evt. anlæggelse af nyt projekt kan erstattes af anden beplantning, til markering af gadeforløbet. Beplantningen i midterrabatten bidrager til gaderummets karakter og kobler til karakteren i Benediktsgade. Dog opleves beplantningen i sig selv ikke som særlig værdifuld, da træerne er forholdsvis lave med små kroner.



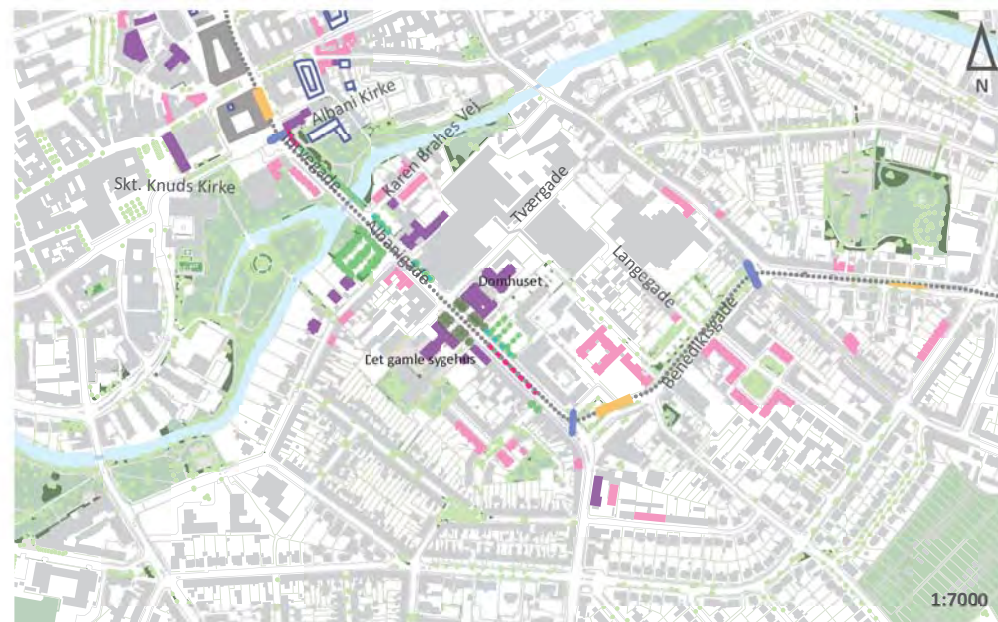
Kig ned ad Albanigade til Sct. Albani Kirke og Danske Bank bygningen.



Vurdering Delstrækning 7 ALBANIGADE

-  Letbanetracé og skel mellem strækninger
-  Station
-  Mulig fældning af træække
-  Fældning af træække
-  Delvis rydning af beplantingsbælte

Letbanen forløber fra Torvegade til Benedikts Plads i midten af vejen. Projektet for Thomas B. Thriges Gade medfører en lukning for gennemkørende vejtrafik, hvor Albanigade skifter til Torvegade. I stedet vil der her være nedkørsel til parkeringskælder beliggende under Thomas B. Thriges Gade. Der er ikke standsningssted på strækningen.



KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Albanigades værdifulde visuelle sammenhænge med kig til Sct. Albani Kirke, kig langs Odense Å samt det
- industrielle kulturmiljø i form af Albani Bryggeriet og kig til arbejderboligerne.
- Domhuset og det gamle sygehus ink. beplantninger.
- De mindre byhuse tættest på Benedikts Plads.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanetracéet i Albanigade påvirker ikke gadens rumlige afgrænsninger. Letbanetracéets placering i midten af vejen vil dog betyde fældning af træerne i midterrabatten. På strækningen vil letbanen forløbe på et underlag af græs eller på en fast belægning. Kørestrømsledninger forventes facadeophængt eller monteret på master på hele strækningen. Placering af evt. master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Letbanen er på strækningen indpasset således at vejrummets rumlige afgrænsninger tilnærmelsesvis fastholdes, hvilket betyder at anlæg af letbanen ikke påvirker Domhuset, det gamle sygehus eller Albanibryggeriet.

riet. Kørestrømsledningerne samt evt. master vil tilføre strækningen et teknisk præg, samt påvirke oplevelsen af strækningens værdifulde kig til Sct. Albani Kirke og arbejderboligerne. Ligeledes vil kiggene på langs af Odense Å blive væsentligt forstyrret af kørestrømsledninger og evt. master.

Fældning af træerne i midterrabatten, som dels visuelt har underinddelt vejudlægget, og dels har koblet Albanigade til Benediktsgade, vil betyde en ændring i oplevelsen af rummet. Træerne i midterrabatten er dog i sig selv ikke særlig værdifulde eller specielt rumdannende, idet de er lave med tynde kroner. Letbanes underlag samt evt. kørestrømsmaster vil her visuelt erstatte træerne, idet letbanen ligesom træerne rumligt vil opdele vejrummet.

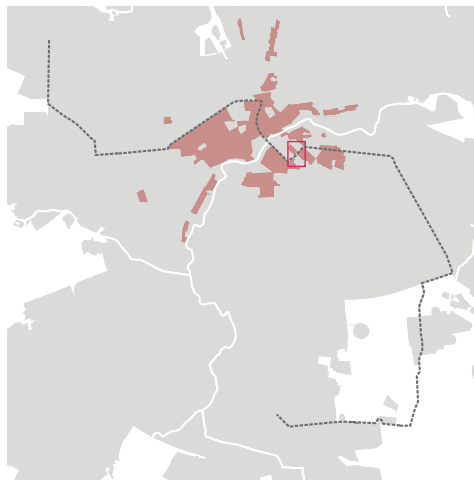
PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen har en betydelig påvirkning på strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Albanigades midtby præg med tæt bebyggelse og særlige kulturhistoriske fortælling i form af Albanibryggeriet er særlige værdifulde strukturer, som der ved indpasning af letbanen er taget hensyn til. Letbanens kørestrømsledninger og evt. master vil dog forstyrre oplevelsen af strækningens værdifulde bygninger som Domhuset, det gamle sygehus samt Albanibryggeriet. Desuden vil kørestrømsanlægget påvirke strækningens værdifulde kig til arbejderboligerne, Sct. Albani Kirke samt Odense Å.

Letbanen er på strækningen indpasset således, at den vil opleves som en integreret del af infrastrukturen.



Kig ned ad Albanigade med beplantning i midterrabatten, som planlægges fældet som følge af anlæg af letbanen.



Delstrækning 8 BENEDIKTS PLADS OG BENEDIKTSGADE

BYTYPOLOGI

Benedikts Plads og Benediktsgade er en del af Albani-kvarteret og vejrummet har karakter af bymidte i sin skala og pladsdannelse.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra Benedikts Plads ad Benediktsgade til Nyborgvej. Karakteristisk for vejprofilen er træerækken i midterrabatten, der opdeler vejrummet. Vejen er tosporet med cykelsti og fortovej på begge sider af vejen, samt enkelte steder med kantparkering. Karakteristisk for strækningen er dels det fine byrum ved Benedikts Plads med det meget grønne præg med store træer og hække, og dels gadeforløbet med de strukturgivende træerækker og hække.

DELOMRÅDER

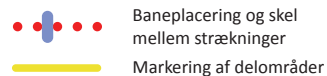
Den vestlige side af Benedikts Plads er omgivet af Albani-gade med små byhuse i 1 ½-2 etager. Nord og syd for pladsen er der nyere bebyggelse i 7-8 etager. Mod øst afgrænses pladsen af Epidemihospitalets mur samt en mur, der omgiver pladsen mod nord. Der er butikker i nederste etage i bygningerne mod sydøst og brede fortove foran bygningerne. Foran bygningerne mod syd er

der 4 store fuldkronende træer. Den nordøstlige del af pladsen er afgrænset af Epidemihospitalets røde murstensmur med kig til Epidemihospitalets haveanlæg. Centralt på pladsen er et areal omgivet af bøgehække med en træerække i. På pladsen ligger der i dag en pøl-sevogn.

Benediktsgade er på den sydøstlige side omgivet af bebyggelse, der varierer fra ældre byhuse til etagebebyggelse fra 1930-40'erne og til nyere bygninger. Bebyggelsen bindes sammen af træerækken i midterrabatten. Det opleves som gadens mest markante element. Benediktsgade er på den nordvestlige side afgrænset af Epidemihospitalet med en lav mur med kig til haveanlæg inde bag muren. Herefter er den nordvestlige side af Benediktsgade præget af store parkeringsarealer med træer, der afgrænses mod vejen af lave bøgehække.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Benedikts Plads fremstår som et velafgrænset og harmonisk byrum, hvor belægningen i brosten og chaussésten, og de brede fortove sammen med de store træer og hække tydeligt giver oplevelsen af et samlet byrum. Bebyggelsen omkring Benedikts Plads varierer fra middel



til stor skala. De store fuldkronede træer på den sydøstlige side af pladsen bidrager til at opbløde bebyggelsens hårde facadeudtryk og sammenbinder pladsen.

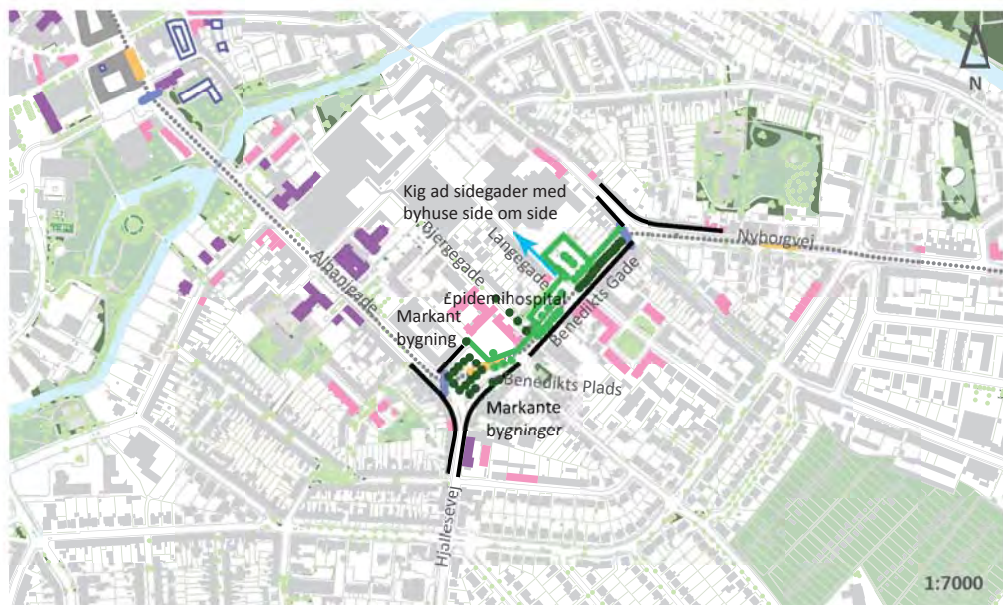
Benediktsgade fremstår med en tydelig og stram bykant på den sydøstlige side, hvor bebyggelsen trods stor variation fremstår som en tydelig afgrænsning. Gaderummet fremstår harmonisk og meget grønt, hvor den grønne midterrabat i vejen yderligere giver gaderummet karakter og struktur. Træerne placeret i den nordligste del af midterrabatten fremstår særligt værdifulde med tykke træstammer og store tætte trækroner.

På den nordvestlige side er gaderummet mere åbent med kig ad sidegaderne og over de parkeringsarealer, der grænser op til Benediktsgade, til de bagvedliggende industribygninger samt arbejderboliger. Her udgør træerækken langs Bjerregade en særlig visuel oplevelse. På trods af de åbne ubebyggede arealer fremstår vejrummet stadig velafgrænset på grund af de lave hække og træerækker.

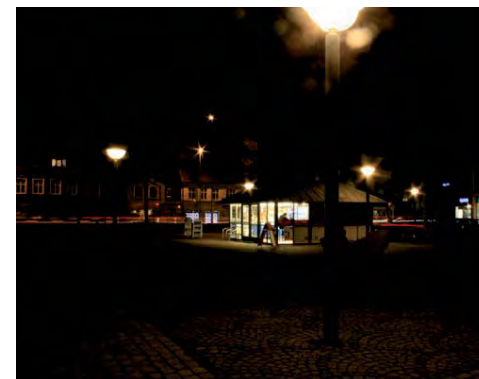
BELYSNING

Benedikts Plads er som den sydlige del af Albani-gade præget af facadelysene fra butikker i stueetagen. Pladsen er oplyst af lavere standerlamper.

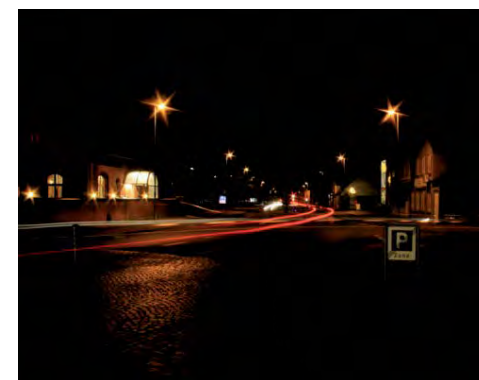
Benediktsgade er oplyst fra høje master på begge sider af vejen – hvilket medfører at træerækken i midten af vejen kaster en midterskygge. P-pladsen på den nordlige side af vejen er desuden oplyst, men ellers er der begrænset facadelys.



-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Station
-  Fredet bygning
-  Bevaringsværdi 3
-  Bevaringsværdi 4
-  Bykant
-  Beplantning
-  Værdifuldt træ
-  Trærækker
-  Enkeltstående træ
-  Grønne områder
-  Kig



Grilbaren centralt placeret på Benedikts Plads.



Kig fra Benedikts Plads ned ad Benedikts Gade.



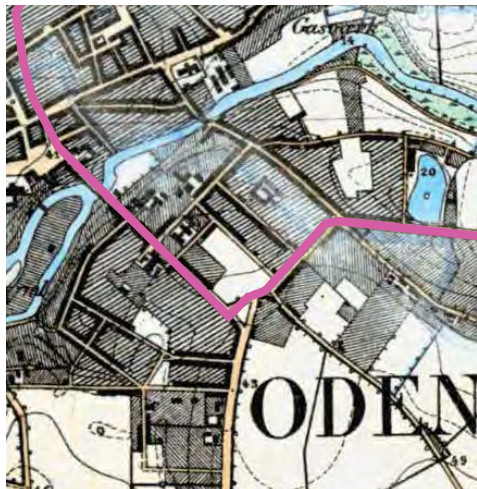
Benedikts Plads er brostens belagt med lave hække og træer. Etagebebyggelsen skaber en markant afgrænsning af pladsen.



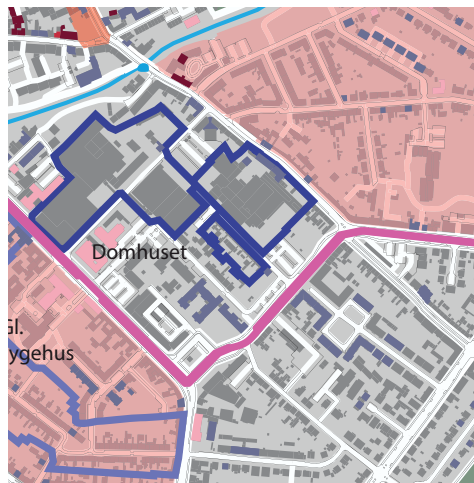
Kig til Bjerggade.



Store træer omkranser pladsen mod syd.



Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.



Udpegede kulturmiljøer.



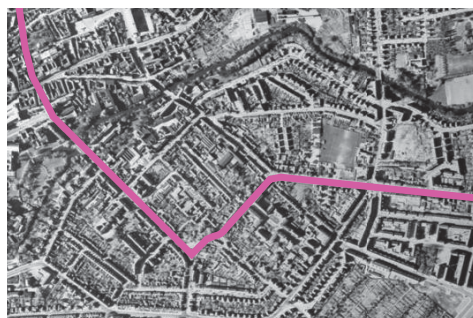
Benediktsgade med store træer i midterrabatten samt parkeringsplads afgrænset af lave hække.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Benediktsgade er anlagt næsten samtidig med Albanibro, og Albanigade er oprindeligt anlagt med facaderække mod både nord og syd. Som det ses af luftfotoet fra 1954 var der fortsat facaderække på begge sider af den vestlige ende af Benediktsgade. Den østlige ende af gaden var mod nord afgrænset af et grønt område og Benedikts Plads var ikke så meget en plads, men mere et trekantet midterareal imellem vejene Hjallesvej, Albanigade og Benediktsgade. Pladsen og dens omkransende højere bygninger er således af nyere karakter, og hvor man på Albanigade kan fornemme gaderummets oprindelige dimensioner i kraft af en række oprindelige bygninger, er dette lidt mere udflydende på Benediktsgade, hvor kun en enkelt bygning på nordsiden markerer gadens knæk og indikerer den oprindelige facadelinje. Selve vejens profil er dog uændret, selvom der ikke længere er to indrammende facader.

Der er fra gaden indkig til kulturmiljøet omkring bryggeriet og dets tilbageværende arbejderboliger langs Lange-gade samt til det gamle jernstøberi Tasso, der blev opført fra 1860 til 1930, og i dag primært anvendes til administration. Albanibryggeriet med arbejderboliger samt

Tasso blev i 2007 udpeget til nationalt industriminde af Kulturarvsstyrelsen. De fleste bygninger langs gadeprofilen er bevaringsværdige, mens det kun er bygninger på modsatte side af Albanigade ved Benedikts Plads, der er bevaringsværdige.



Luftfoto fra 1954.

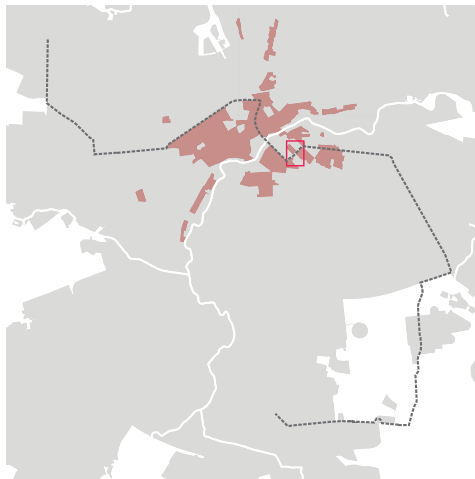
SÆRLIGE VÆRDFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Generelt er gaderummet i sin skala meget lig den tætte bymidte. Det er særligt karakteristisk for området og derfor sårbart for ændringer. Strækningen indeholder desuden flere værdifulde enkelt elementer og kulturhistoriske sammenhænge. Fra Benediktsgade er der kig til Lange-gade og Bjersegade med flere oprindelige arbejderboliger, bryggeriet samt Tasso, der formidler en bid af Odenses industrielle historie og bidrager til visuelle oplevelser på strækningen. Disse kig er derfor sårbare overfor forstyrrende elementer. Flere af bebyggelserne langs strækningen er i sig selv bevaringsværdige, og Epidemihospitalet er udpeget bevaringsværdigt.

Strækningen indeholder flere værdifulde træer og beplantninger. Særligt karaktergivende for gaderummet er trærækkerne i midterrabatten, og særligt træerne på den nordligste del af strækningen fremstår specielt værdifulde, idet de er store fuldkrønedes træer. Træerne omkring pladsen og på pladsen er ligeledes bærende for rummets karakter og grønne præg. Trærækken langs Bjersegade er værdifuld for oplevelsen af sidegaden. Vejrummet er sårbart overfor fældning af disse karaktergivende træer. Desuden udgør kantbeplantningen foran parkeringspladserne en vigtig grøn struktur, der markerer gaderummets forløb.



Kig ned af Benediktsgade mod Nyborgvej.



Vurdering Delstrækning 8 BENEDIKTS PLADS OG BENEDIKTSGADE

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Den tætte bymidtstruktur med flere bevaringsværdige bygninger.
- De værdifulde kig til Albani Bryggeriet og Tasso.
- Beplantningen i midterrabbatten og langs med strækningen.
- Beplantningen på Benedikts Plads.

INDPASNING AF LETBANEN

Letbanetracéet med standsningssted vil betyde en fældning af dele af den strukturgivende beplantning på Benedikts Plads, som består af lave hække med rækker af træer. Det eksisterende vejudlæg til kørende trafik fastholdes sydvest om pladsen, mens cykelstien forskydes ind mod bygningerne, der afgrænser pladsen. På den måde bibeholdes de store fuldkronede træer, der på fin vis opløser bygningernes meget stringente facader. Anlæg af letbanetracéet på Benediktsgade vil medføre et udvidet vejudlæg mod nord på størstedelen af strækningen. Det vil medføre fældning af sydvestlige midterrabbatbeplantning og den lave hæk samt træer, der afgrænser parkeringsarealet beliggende på den nordlige side af Benediktsgade.



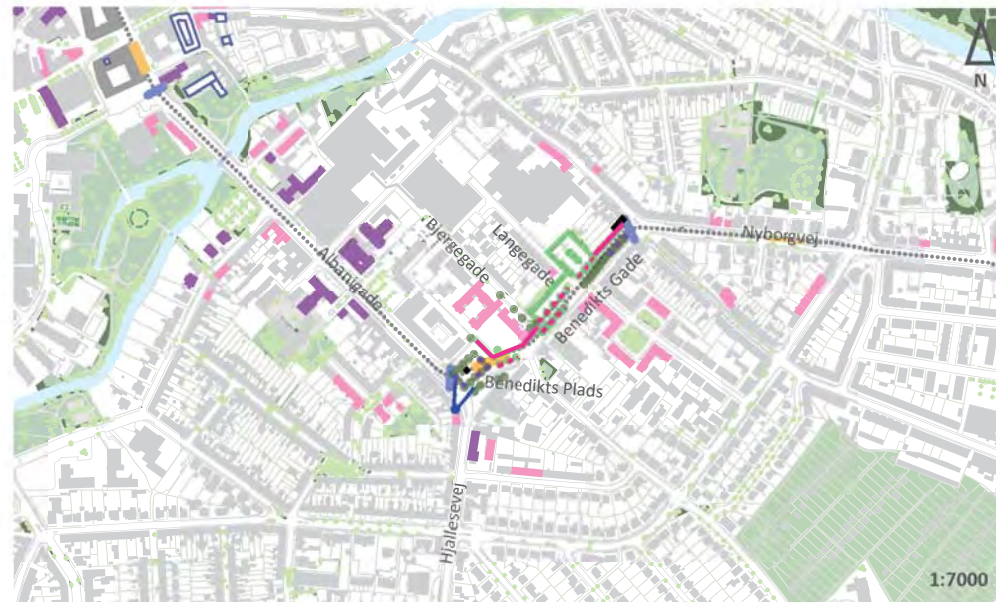
Letbanen forløber fra krydset mellem Albanigade og Benediktsgade henover Benedikts Plads til en placering i midten af Benediktsgade indtil krydset mellem Benediktsgade og Nyborgvej. Der etableres et standsningssted på Benedikts Plads.

Desuden forventes der nedrivning af byhuset beliggende nordvest i krydset mellem Benediktsgade og Nyborgvej, samt nedrivning af grillbaren beliggende centralt på Benedikts Plads.

På strækningen forløber letbanen på et græs eller på en fast belægning langs Benediktsgade, mens tracéets underlag vil være tilpasset den nye belægning på Benedikts Plads. Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Strækningens værdifulde kig til Albani Bryggeriet og Tasso fastholdes ved indpasning af letbanen, men vil blive forstyrret af letbanens kørestrømsmaster. Visualiseringen af Benedikts Plads viser at indpasning af letbanen på Benedikts Plads vil bryde pladsens struktur og tilføre en ny karakter til rummet. Standsningsstedet på Benedikts Plads har potentiale til at tilføre liv til pladsen samt give pladsen en ny struktur. Samtidig betyder lukning af trafikken nord om pladsen, som følge af anlæg af letbanen, at der skabes mulighed for udvidelse af pladsen. Fældning af træerne i den sydvestlige ende af vejen vil



ændre oplevelsen af det symmetriske og tætte vejrum, samt oplevelsen af vejens sammenhæng på langs. Dog opleves den sydvestlige træække, som lavere og med mindre tætte kroner end den nordlige træække. Fældning af hæk- og træbeplantning, der markerer gaderummet mod parkeringsarealerne mod nord, vil resultere i et bredere og mindre intimt vejrum. Kørestrømsmasterne vil tilføre strækningen et vist teknisk præg, som dog kan mindes ved etablering af træer, der kan danne ryg til masterne.

Nedrivning af byhuset ved Benediktsgade og Nyborgvej vil resultere i et mere bredt og dominerende vejkryds, men vurderes ikke at have særlig betydning for den visuelle oplevelse af strækningen. Byhuset er ikke registreret som bevaringsværdigt.

AFVÆRGEFORANSTALTNING

Der udarbejdes en samlet plan for Benedikts Plads, som forholder sig til standsningsstedets placering centralt på pladsen samt vejens afgrænsning mod nord. På strækningen vil der i det omfang, det er muligt etableres erstatningsbeplantning, med henblik på at vejen på sigt vil have den samme grønne karakter som i dag.



Dagens situation ved Benedikts Plads.

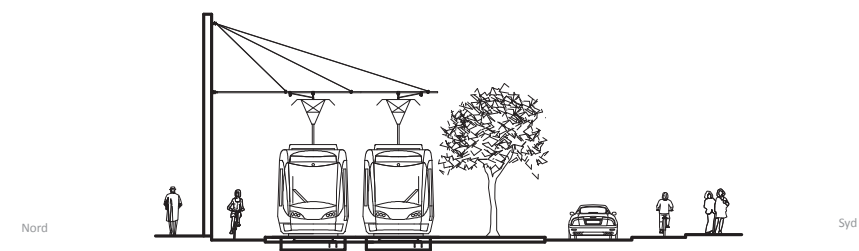


Visualisering af letbanen med standsningssted på Benedikts Plads.

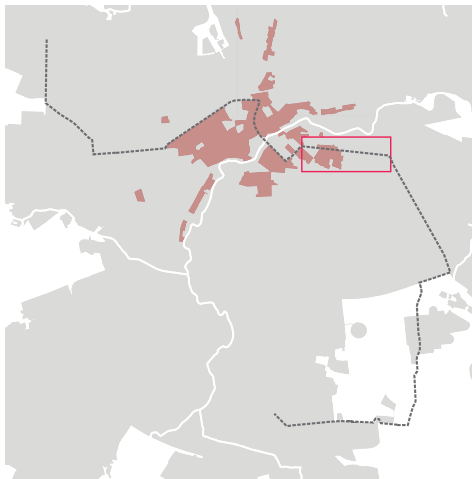
PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Letbanen vurderes samlet at få en moderat indflydelse på strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Benediktsgade og Benedikts Plads er med sin tætte bymidtstruktur med flere bevaringsværdige bygninger, værdifulde kig til Albani Bryggeriet og Tasso samt det veldefineret rum på Benedikts Plads en særlig oplevelsesrig strækning. Indpasning af letbanen sikrer i stort omfang disse træk. Dog brydes den strukturgivende hækbeplantning på Benedikts Plads ved anlæg af letbanen. Anlæg af letbanen på Benedikts Plads vil medføre lukning af kørende trafik rundt om pladsen. Det åbner mulighed for en udvidelse af pladsen samt skaber oplevelsen af en mere fredelig plads. Standsningsstedet centralt på pladsen har ligeledes potentiale til visuelt at åbne rummet samt tilføre liv til pladsen. Længs Benediktsgade fældes den sydlige midterrabatbeplantning og vejarealet udvides mod nord, hvilket betyder fældning af den lave hæk, der i dag afgrænser vejrummet. Der vil blive udarbejdet en plan for Benedikts Plads samt Benediktsgades nordlige afgrænsning, som forholder sig til standsningsstedet centralt på Benedikts Plads og etablere en ny rumlig afgrænsning mod nord.

Letbanen er indpasset således, at den vil opfattes som en del af infrastrukturen.



Principsnit af Benediktsgade. Skala 1:200.



Delstrækning 9 NYBORGVEJ

Baneplacering og skel mellem strækninger
 Markering af delområder



BYTYPOLOGI

Nyborgvej er bytypologisk en sammensat strækning. Den er meget bymæssig og tæt i sin facaderække mod vest og mere åben med små mellemrum mellem bebyggelsen mod øst. På nordsiden er den præget af overvejende villabebyggelse. På sydsiden er den præget af to markante bystrukturer dels den tætte brokvarterbebyggelse og dels den stokbebyggelse.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra Benediktsgade i vest til krydset ved Ørbækvej, Ejbygade og Nyborgvej i øst. Karakteristisk for strækningen er det lange lige forløb med det varierede terræn og bebyggelsens karakter, der bliver mere og mere midtbypræget i retning af Benediktsgade. Nyborgvej er anlagt med to brede spor med cykelsti og fortov i begge sider samt kantparkering. Fra Benediktsgade til krydset ved Reventlowsvej er vejen opdelt af en midterrabat belagt med brosten, og kantparkeringen er markeret af grønne felter med træbeplantning, som tilfører vejen et grønt præg. Generelt er der elledninger mellem lygtepælene, hvilket giver strækningen et vist teknisk præg.

DELOMRÅDER

Fra Benediktsgade til Eriksgade er der på nordsiden en tæt og høj bebyggelse på det meste af strækningen med facadelinje parallelt med Nyborgvej. På sydsiden er der fra Benediktsgade til Reventlowsvej en mere blandet og opløst struktur af bolig- og erhvervsbebyggelse, som dog har facadelinje parallelt med Nyborgvej. Fra Palnatokesvej til Nansensgade er der på sydsiden en karakteristisk brokvarterbebyggelse. På nordsiden starter der efter Eriksgade en lav villabebyggelse, der fortsætter ud til tankstationen ved Ejbygadekrydset. Efter Nansensgade ændrer bebyggelsen markant karakter på sydsiden med en bebyggelse af stokke i op til 8 etager. Bebyggelsen ligger vinkelret på Nyborgvej med åbne grønne rum imellem. Byparken Munkedammen gennemskærer og opdeler stokbebyggelsen i to, og er en tydeligt større grøn åbning i den ellers forholdsvis tætte bebyggelse. I tilknytning til stokbebyggelsen er der en række formklippede rønnetræer på begge sider af vejen, som giver karakter til bebyggelsen. Inden krydset mod øst er der kig til et grønt område på den nordlige del af strækningen. Ved krydset længst mod øst åbner vejrummet sig op, og der

er hhv. tankstation og forplads til det lille center på sydsiden. På forpladsen står to store fuldkronede træer, som giver pladsen en værdifuld grøn karakter.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

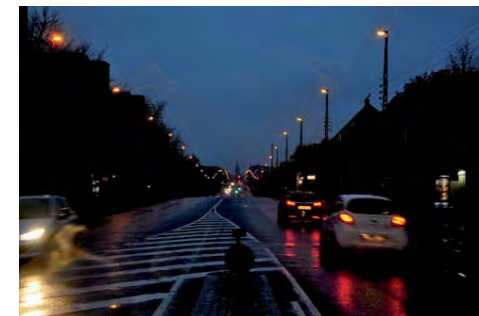
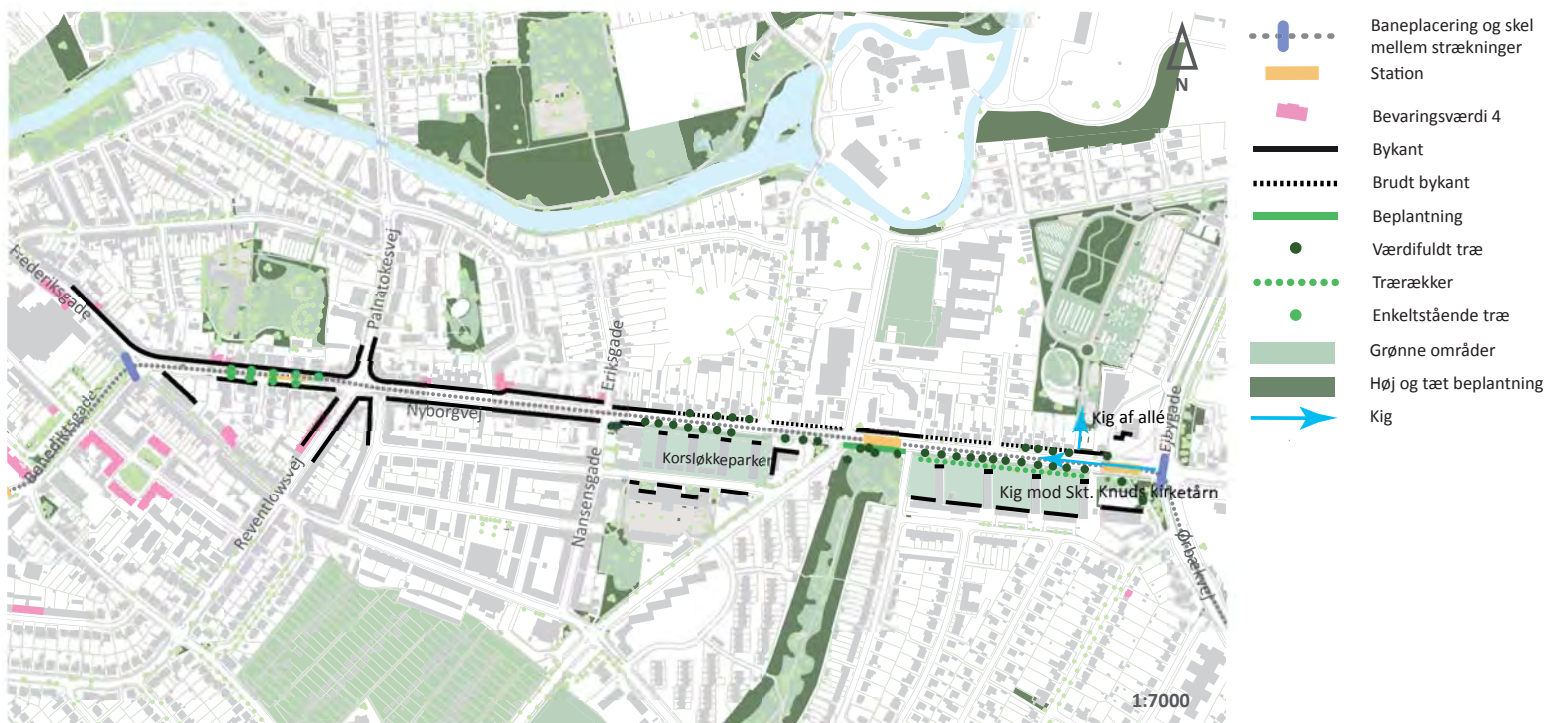
Bortset fra de enkelte huller i bygningsrækken er Nyborgvej generelt præget af facaderækker, der markerer vejforløbet. Dog varierer denne facaderække (også indenfor de førnævnte delområder) en del i bygningstypologi og højde, hvilket giver et meget sammensat indtryk af strækningen.

Det der binder Nyborgvej sammen er på mange måder den tydelige sigtelinje til Skt. Knuds Kirke, der kan opleves helt fra den anden side af Ejbygadekrydset og næsten helt ind til den vestligste ende af Nyborgvej. Munkedammen ligger på et plateau i terrænet, som varierer langs strækningen men med fald mod bymidten. Ved Korsløkkeparkens stokbebyggelse bindes vejen sammen på tværs af formklippede rønnetræer.

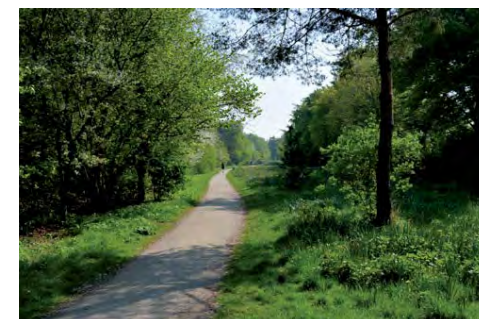
Der er en række svage punkter i den bymæssige struktur, hvor karakteren af gaderummet svækkes. Tættest på

krydset ved Benediktsgade opløses gaderummets kant på den sydlige side. I krydset til Bendiksgade fremstår Frederiksgade og det stramme gadeforløb som en kontrast til den opløsning af gaderummet, der sker på Nyborgvej. Den ellers fine sammenhængende brokvarterbebyggelse er svækket i sin struktur, hvor skalaen bliver brudt og en række lavere bygninger - bl.a. et supermarked laver et "hul" i facaderækken. Ligeledes sker der en opløsning af byrummet ved krydset med Ejbygade/Ørbækvej, hvor henholdsvis en tankstation og et lokalcenter beliggende tilbagetrukket fra vejen skaber et stort og svagt afgrænset vejkræds.

De stærke bymæssige punkter langs strækningen, som også er sårbare overfor ændringer i strukturen, er nogle af strækningens hjørnemarkeringer. Bl.a. hjørnebygningerne ved Eriksgade og Nansensgade hvoraf kun bygningen på nordsiden ved Eriksgade med hjørnetårnet er udpeget som bevaringsværdig. Herudover er krydset ved Palnatokesvej også fint indrammet af hjørnebygninger - på nordsiden tilbagetrukket, så der opstår en åbning og på sydsiden forskudt omkring de to stikveje med den lille pladsåbning imellem.



Lysforhold på den vestlige del af Nyborgvej.



En af Munkedammens stier.

BELYSNING

Nyborgvej er oplyst af høje standere langs begge sider af vejen. Belysningen er med til at understrege vejens terrænprægede forløb i den ellers rette akse ind mod Skt. Knuds Kirke.

Der er få butikker langs Nyborgvej med facadelys - bl.a. omkring Palnatokesvej og Nansensgade samt overfor den almene boligbebyggelse Korsløkkeparken. Der er desuden et diskret lys fra den tilbagetrukne facade i det lille center i krydset Ørbækvej og Nyborgvej.



Kig mod øst af Nyborgvej som mod på den vestlige del afgrænses af høje bygnigner på begge sider af vejen.



Formklippede rønnetræer danner sammenhæng på tværs af Nyborgvej.



Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.



Luftfoto fra 1954.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

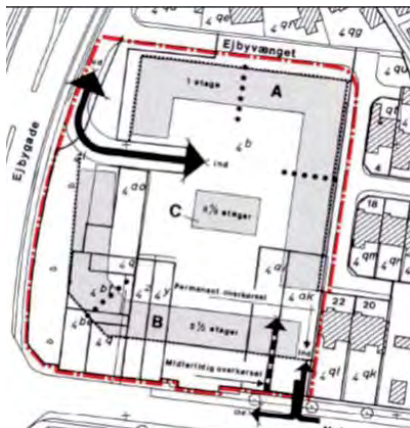
Nyborgvej er anlagt som et snorlige forløb pegende mod Skt. Knuds Kirke. Den visuelle akse er den mest betydende og sårbare kulturhistoriske værdi på denne strækning.

På Nyborgvej opleves byens successive udbygning fra de helt gamle bygninger inde omkring Benedikts Plads og ud til boligbebyggelsen Korsløkkeparken længst ude mod Ørbækvej fra efterkrigstiden.

Der er to områder langs Nyborgvej, der er udpeget som bevaringsværdige sammenhænge - det ene er området nord for Nyborgvej længst mod vest - et brokvarter der knyttede sig til industrierne i Frederiksgade og lå langs åen. Området fremtræder ikke fra Nyborgvej som bevaringsværdig sammenhæng da flere ejendomme herud imod er nyopførte og ikke som sådan afspejler den bagvedliggende bebyggelsesstruktur og udtryk. Det andet område ligger på sydsiden af Nyborgvej mellem Palnatokesvej og Nansensgade og er fra 1930'erne og 40'erne. Her aflæses byggestil, skala og områdets karakter ud i korridoren. Der er dog hul i facaderækken, hvor en række mindre bygninger bryder den ellers meget sammenhængende bebyggelses skala.



Kort over udpegede kulturmiljøer.



Lokalplan kort.

Der er ingen udpegede kulturmiljøer ud til denne del af strækningen og kun ganske få bevaringsværdige bygninger.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Lokalplan nr. 2-487 Område til boligformål og liberalt erhverv

Lokalplanområdet er beliggende nordøst for krydset Ejbygade og Nyborgvej. Lokalplanen er udarbejdet i 1993, og giver mulighed for at opføre bebyggelse til boligformål og til liberale erhverv i henholdsvis 1, 2½ og 3½ etager, hvor bebyggelsen, der grænser op til vejene kan etableres som en randbebyggelse i op til 2½ etager. I dag fremstår området ud mod Ejbygade med mindre beplantning i form af træer og buske og ud mod Nyborgvej ligger mindre byhuse i 2 etager. Lokalplanen giver mulighed for en bebyggelse, der går om hjørnet, og som henvender sig ud mod krydset. Bygningsvolumenet vil være i samme højde som i dag, men den grønne karakter ved Ejbygade vil forsvinde.



Grønt område i tilknytning til lokalcentret i krydset mellem Nyborgvej og Ørbækvej.

SÆRLIGE VÆRDFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

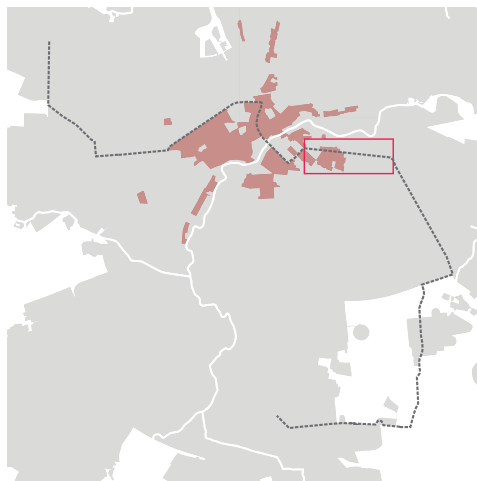
Nyborgvej er generelt en robust strækning, idet vejrummet fremtræder med en sammensat karakter og med et bredt gaderum. Endvidere opleves strækningen med et vist teknisk præg på grund af elledningerne, der er spændt ud mellem lygtepælene. Strækningen indeholder dog særlige værdifulde sammenhænge og enkeltelementer, som der skal værnes om ved ændringer i vejrummet.

Den visuelle akse til Skt. Knuds Kirke er sårbar overfor visuelt forstyrrende elementer i vejrummet. Herudover er de særlige urbane og markante hjørnebebyggelser omkring Eriksgade og Palnatokesvej særligt karakteristiske bystrukturer, der er sårbare overfor ændringer. Den sammenhængende brokvarters bebyggelse er ligeledes sårbar over for en svækkelse af de homogene træk i bebyggelsen.

De formklippede rønnetræer ved stokbebyggelsen er særligt værdifulde, idet de bidrager til at samle gaderummet på tværs af Nyborgvej.



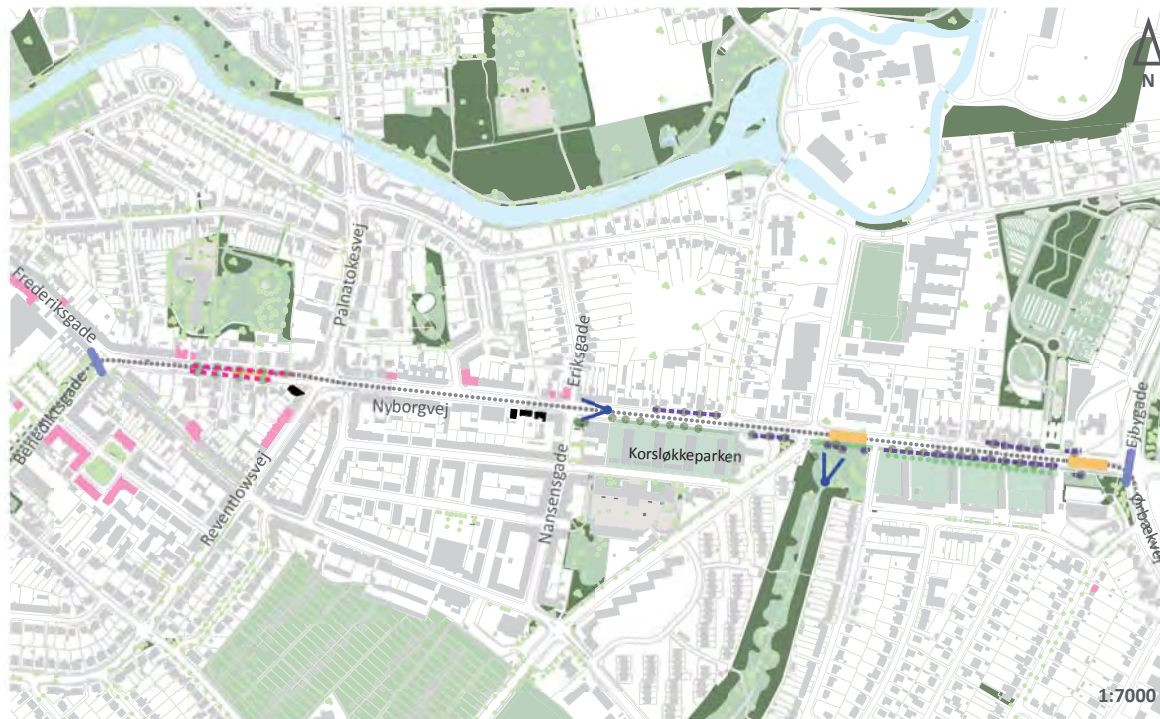
Kig til Skt. Knuds Kirke.



Vurdering Delstrækning 9 NYBORGVEJ

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Fældning af træække
- Fældning af visuelt værdifuldt træ
- Forventet nedrivning af bygning
- Fotostandpunkt

Letbanen forløber fra krydset mellem Benediktsgade og Nyborgvej i midten af vejen indtil krydset med Ørbækvej. På strækningen er der tre standsningssteder, hhv. et lige inden krydset mellem Nyborgvej og Palnatokesvej, et ud for Munkedammen samt et lige inden krydset med Ørbækvej.



KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens visuelle akse til Skt. Knuds Kirke
- De markante hjørnebebyggelser omkring Eriksgade og Palnatokesvej
- Brokvarterbebyggelsens homogenitet.
- De formklippede rønnetræer ved Korslækkeparkens stokbebyggelse.
- De værdifulde træer foran lokalcentret.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen vil på Nyborgvej medføre et øget vejudlæg på det meste af strækningen, hvilket er særligt gældende ved standsningssteder samt i veikrydsene. Det udvidede vejudlæg betyder fældning af beplantning, inddragelse af for- eller parkeringsareal samt nedrivning af bebyggelse. Der forventes nedrivning af etagebebyggelsen beliggende sydvest i krydset mellem Nyborgvej og Reventlowsvej/Palnatokesvej. Ligeledes forventes der nedrivning af tre boliger beliggende på den sydlige side lige inden krydset mellem Nyborgvej og Eriksgade.

Fra krydset med Benediktsgade og Nyborgvej vil indpasning af tracéet betyde fældning af beplantningen, der markerer kantparkeringen. De formklippede rønnetræer ved Korslækkeparkens stokbebyggelse fældes ligeledes som følge af etablering af letbanen. Ved Munkedammen planlægges der for fældning af en mindre gruppe træer, og en del af det grønne parkanlæg foran lokalcentret ved krydset med Ørbækvej vil desuden blive inddraget som en del af vejudlægget.

På strækningen forløber letbanen på et græsunderlag eller på en fast belægning. Kørestrømsledninger forventes facade ophængt eller monteret på master. Placering af evt. master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Generelt er Nyborgvej karakteriseret ved en meget sammensat karakter, og det vurderes at såfremt letbanen etableres på et græs underlag, vil græstracéet som element tilføre vejrummet en ny karakter, der kan bidrage til en sammenbinding af vejrummet på langs af strækningen.

På visualiseringen ses det, at det værdifulde kig til Skt. Knuds Kirke vil bibeholdes, men ledningsophæng vil virke forstyrrende for oplevelsen. Hjørnebebyggelsen omkring Eriksgade vurderes ikke at blive påvirket af anlæg af letbanen, og oplevelsen af brokvarterbebyggelsens homogene udtryk fastholdes.

Den forventede nedrivning af etageboligbebyggelsen beliggende ved krydset mellem Nyborgvej og Reventlowsvej/Palnatokesvej vil præge oplevelsen af vejrummet. Etageboligbebyggelsen er en af de værdifulde hjørnebebyggelser som rumligt definerer krydset. En nedrivning af etageboligbebyggelsen i krydset vil visuelt opløse markeringen mod syd. Den forventede nedrivning af de tre boliger beliggende på den sydlige side af Nyborgvej inden krydset med Eriksgade vurderes at have en mindre betydning for oplevelsen af vejrummet. Boligerne fremstår med et slidt præg og er således i sig selv ikke særligt værdifulde for vejrummet. Rumligt er de dog væsentlige til afgrænsning af vejrummet mod syd.

Fældning af de formklippede rønnetræer ved Korslækkeparkens stokbebyggelse vurderes at have en omfattende

påvirkning af vejrummet på denne del af strækningen. Strækningen er her afgrænset af to vidt forskellige bebyggelsesstrukturer, henholdsvis tæt beliggende villaer og stokbebyggelsen, og rønnetræerne bidrager i dag til at samle vejrummet på tværs af vejen. Som vist på visualiseringen på side 72 vil etablering af letbane med perron samt fældning af få træer have en mindre lokal påvirkning af oplevelsen af vejen fra Munkedammen. Fældning af beplantningen foran lokalcentret ved krydset mellem Nyborgvej og Ørbækvej har en lokal negativ betydning for oplevelsen af krydset samt lokalcentret, idet det vil forværre den eksisterende svage afgrænsning af vejrummet. Ligeledes er træerne store og fuldkroneede træer, som højner det samlede indtryk af bebyggelsen.

AFVÆRGEFORANSTALTNING

Som afværgeforanstaltning for de forventede nedrivninger vil der gives mulighed for opførelse af ny randbebyggelse, der orienterer sig mod vejrummet og herved genetablere oplevelsen af Nyborgvejs forholdsvis tætte facaderække mod syd vest. En afværgeforanstaltning i krydset mellem Nyborgvej og Ørbækvej kan være en bebyggelses- og byrumsplan for området, der giver mulig-

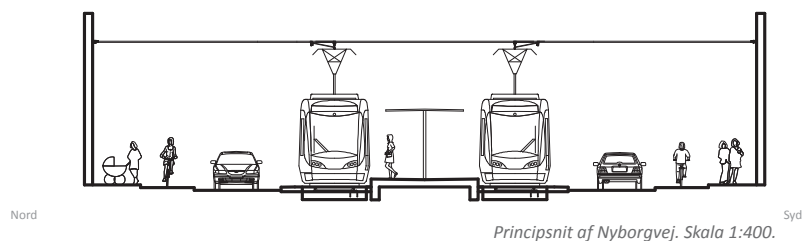


Dagens situation på Nyborgvej med kig til Skt. Knuds Kirke.



Visualisering af letbanen med facadeophængt kørestrømsledning og med letbanetracé i midten af Nyborgvej.

hed for opførsel af ny bebyggelse med facade mod den vestlige side af krydset. Dette vil resultere i en generel opstramning af vejrummet. Alternativt er en afværgeforanstaltning erstatningsbeplantning, der på sigt vil bidrage til at den sydvestlige del af krydset vil fremstå med et grønt præg. Ligeledes vil der om muligt etableres erstatningsbeplantning for de formklippede rønnetræer til sammenbinding af vejrummet.



PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vurderes samlet at medføre en omfattende påvirkning af strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Nyborgvej er karakteriseret ved en sammensat bebyggelse, som enkelte steder bindes sammen af rækker af formklippede rønnetræer. På strækningen er der et værdifuldt kig til Skt. Knuds Kirke og letbanen passerer Munkedammen, som er et rekreativt grønt område. Indpasning af letbanen sikrer kigget til kirken samt oplevelsen af Munkedammen. De formklippede rønnetræer samt værdifulde træer ved lokalcentret fældes som konsekvens af anlæg af letbanen. Ligeledes forårsager nedrivning af hjørnebebyggelsen i krydset med Reventlowsvej/Palnatokesvej en opløsning af det veldefinerede vejkræds.

Som afværgeforanstaltninger til reducere påvirkningen af letbanen, vil der gives mulighed for opførsel af ny bebyggelse orienteret mod Nyborgvej ved nedrivninger, og om muligt erstatningsbeplantning ved Korsløkkeparken. En afværgeforanstaltning vil desuden være en bebyggelses- og byrumsplan for krydset mellem Nyborgvej og Ejbygade/Ørbækvej.

Letbanen vurderes dog som struktur, særligt hvis den etableres på et underlag af græs, at have potentiale til at sammenbinde strækningen på langs af Nyborgvej og medføre et kvalitetsløft af vejrummet.

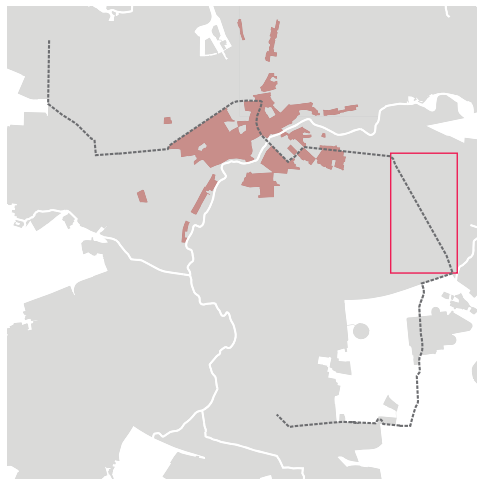
Letbanen er indpasset på strækningen således, at letbanen vil opleves som en naturlig del af infrastrukturen.



Kig til Nyborgvej fra Munkedammen.



Visualisering af letbanen med standsningssted set fra Munkedammen.



Delstrækning 10 ØRBÆKVEJ

BYTYPOLOGI

Ørbækvej er et storskala vejrum, både i forhold til selve vejens bredde, men også i forhold til de omkransende elementer - både store tætte grønne beplantninger, store boligblokke og ikke mindst de store butiksrum og parkeringsarealer.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra krydset ved Ørbækvej, Ejbygade og Nyborgvej i nord til krydset Ørbækvej og Niels Bohrs Allé i syd. Karakteristisk for strækningen er det meget brede vejprofil med 2x2 vejbaner, svingbaner, midterrabat med beplantning, cykelstier og fortove. Vejen krummer, og der er derfor ikke særlige langstrakte kig til trods for vejens bredde. Strækningen er en overvejende grøn korridor, specielt på den østlige side.

DELOMRÅDER

På den østlige side længst mod nord ligger Korsløkkeparkens stokbebyggelse. Stokbebyggelsen er afgrænset mod vejen af et tæt beplantningsbælte, dog er der et mindre åbent indkig til bygninger og grønne arealer på den nordligste halvdel. Den vestlige kant mellem Nyborgvej og Munkersvej er præget af en mere bymæssig

-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Markering af delområder

sig kant bestående af villabebyggelse længst mod nord og en tilbagetrukket stokbebyggelse parallelt med vejen mod syd.

Den vestlige kant kan derudover inddeles i hhv. Rosengårdcentret og aflastningscentrets område med BOX butikker længst mod syd. Rosengårdcentret fremstår med en lav grøn hæk beplantning ud mod vejrummet og aflastningscentret er afgrænset af en forholdsvis tæt randbeplantning, der afgrænser Ørbækvej fra parkeringsområderne.

På den østlige side af Ørbækvej er der mellem Munkersvej og Niels Bohrs Allé generelt en helt tæt grøn kant, med undtagelse af møbelforretningen ved krydset med Munkersvej og restauranten (Burger King) ved krydset mellem Ørbækvej og Niels Bohrs Allé, hvor der er en åbning i beplantningen.

RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Vejprofilen på Ørbækvej har en varierende grøn midterrabat - nogle steder bare en smal stribe græs og andre steder er der suppleret med vejtræer.





- Baneplacering og skel mellem strækninger
- Station
- Bykant
- Brudt bykant
- Beplantning
- Værdifuldt træ
- Trærækker
- Enkeltstående træ
- Grønne områder
- Høj og tæt beplantning



Lysforhold ved Rosengårdcenteret.



Lysforhold ved IKEA.

Vejrummet opleves ikke som specielt stramt, dels på grund af de fraværende rumskabende vægge i form af beplantning eller facader på dele af strækningen og dels fordi de store krydsninger betyder at vejens bredde skifter.

Generelt harmonerer vejrummets skala fint med de storskala elementer langs strækningen i form af de høje beplantningsbælter, aflastningscentrets og stokbebyggelses store volumener. Villabebyggelsen mod nord synes dog, at være i kontrast til den resterende skala.

De åbne parkeringsarealer med de tilbagetrukne facader svækker generelt præg af den meget grønne vejkorridor, hvor man stedvist bevæger sig gennem en bred grøn tunnel.

BELYSNING

Ørbækvej er oplyst af høje standere langs begge sider af vejen. Midderrabatten fremstår forholdsvis mørk. De høje standere er på østsiden af vejen stedvist dækket af beplantning.

På østsiden langs Korsløkkeparken boligområde er der yderligere belysning fra de lave standere, der står langs stien, der løber parallelt med Ørbækvej.

Den altdominerende belysning er dog aflastningscentrets oplyste p-arealer, reklamestandere og facadebelysning. Særligt dominerende fremstår Rosengårdcentrets "indgangstårne" i glas der er oplyst samt oplysningen af IKEA's facade. Der er desuden en række lysskilte helt ude langs Ørbækvej.



Kig ad Ørbækvej mod den tætte grønne afgrænsning mod øst.



Den grønne afgrænsning mod Ørbækvej i den sydlige del af området.



Kig til IKEA's parkeringsplads.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Ørbækvej er en oprindelig landevej, men intet af den oprindelige landbebyggelse er eksisterende langs vejen. Som det fremgår af det historiske kort fra slutningen af 1800 tallet har henholdsvis det almene boligområde Korsløkkeparken og Rosengårdcentret taget navne efter et par af de oprindelige gårde.

Af luftfotoet fra 1954 kan man se at byudviklingen kun lige tangerer Ørbækvej på det tidspunkt med det store udbyggede villaområde sydøst for Odense. Her er Munkevej også nyligt anlagt.

Der er ingen udpegede kulturmiljøer, bevaringsværdige sammenhænge og bevaringsværdige bygninger ud til denne del af strækningen.



Luftfoto fra 1954.



Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.

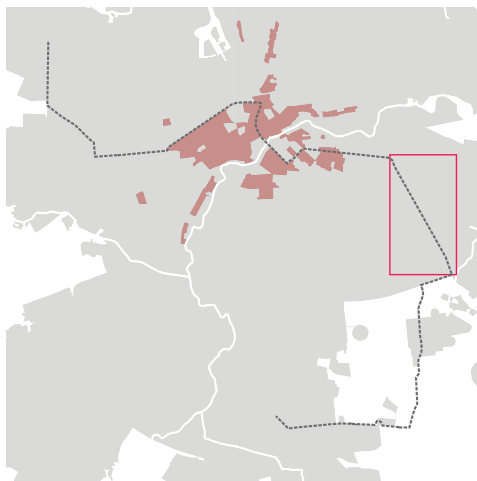
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Generelt opfattes Ørbækvej som robust overfor rumlig visuelle forandringer pga. vejens og bebyggelsernes overvejende store skala og grønne afgrænsninger mod øst. Strækningen indeholder ingen særlige bevaringsværdige bygninger, men den mindre skala villabebyggelse mod nordvest er placeret meget tæt på vejen. Villabebyggelsen er sårbar over en yderligere udvidelse af det trafikdominerede vejrum.

Den udprægede grønne karakter mod øst er værdifuld og karaktergivende for strækningen, og bør ikke svækkes. Ligeledes er beplantningen ved aflastningscentret mod syd særligt værdifuld, idet den markerer afgrænsningen af vejrummet og bidrager til den grønne karakter af vejrummet.



Kig ned ad den sydlige del af Ørbækvej.



Vurdering Delstrækning 10 ØRBÆKVEJ

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens grønne karakter

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen langs Ørbækvej vil medføre en mindre udvidelse af vejudlægget fra krydset mellem Nyborgvej og Ørbækvej til krydset mellem Ørbækvej og Munkersvej. Det betyder fældning af midterrabatbeplantningen samt en mindre del af et beplantningsbælte mod øst. Fra Munkersvej til krydset med Stærmosøgårdsvej er letbanen indpasset således, at vejens værdifulde grønne afgrænsninger mod øst fastholdes ved indpasning af letbanen på Rosengårdcentrets parkeringsareal. Fra Stærmosøgårdsvej til Niels Bohrs Allé vil anlæg af letbanen resultere i fældning af en del af det eksisterende beplantningsbælte, der markerer grænsen mellem vejrummet og Fynbyen, IKEA og Bilka.

På strækningen vil letbanen forløbe på et græs underlag eller på en fast belægning. Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser.

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Fældning af træække
- Delvis rydning af beplantningsbælte
- Fotostandpunkt

Fra Nyborgvej til krydset med Munkersvej forløber letbanetracéet i midten af vejen, herfra forløber letbanen i en bue ind på Rosengårdcentrets areal til en placering langs med Ørbækvej. På strækningen er der tre standsningssteder, hhv. et ved L.A. Ringsvej, et ud foran Rosengårdcentret og et ud foran IKEA.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Det vurderes, at anlæg af letbanen vil medføre en moderat påvirkning af strækningen, idet Ørbækvejs grønne karakter mod øst på størstedelen af strækningen bibeholdes. Fældning af dele af beplantningsbæltet mod Korsløkkeparken vil dog stedvis medføre kig ind til bebyggelsen. Som vist på visualiseringen vil fældning af en del af beplantningsbæltet, der rumligt afgrænser IKEA og Bilka fra Ørbækvej, skabe et udflydende vejrum. Ved anlæg af letbanen, bør der om muligt, etableres en erstatningsbeplantning, der rumligt understøtter afgrænsningen mod vejen samt understøtter vejens grønne karakter.

Såfremt letbanen vil forløbe på et græstracé på strækningen, vil letbanens græstracé i stort omfang erstatte midterrabattens grønne flade. Det skyldes, at den eksisterende træbeplantning i midterrabatten, hverken er værdifuld eller specielt rumdannende, da træerne fremstår lave med tynde kroner.

Kørestrømsanlægget vurderes ikke at blive forstyrrende for oplevelsen af det trafikdominerende vejrum. Fra Munkersvej til Stærmosøgårdsvej vurderes det, at kørestrømsmasterne rumligt har potentiale til at bidrage til en opstramning af vejrummet mod vest.





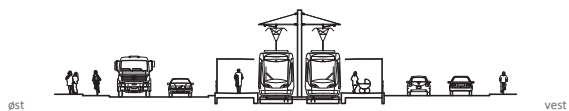
Dagens situation i krydset mellem Ørbækvej og Stærmosevej.



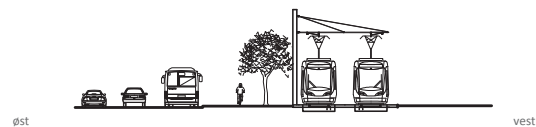
Visualisering af krydset mellem Ørbækvej og Stærmosevej med standsningssted og letbanetracé.

AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Ved anlæg af letbanen vil der i videst muligt omfang blive etableret erstatningsbeplantning, der rumligt sikrer en grøn afgrænsning mod Fynbyen, IKEA og Bilka. Desuden vil der udarbejdes en beplantningsplan for afgrænsningen mod Korsløgkeparken, med henblik på at genetablere en tæt grøn afgrænsning mod Ørbækvej.



Principsnit gennem den nordlige del af Ørbækvej. Skala 1:400.



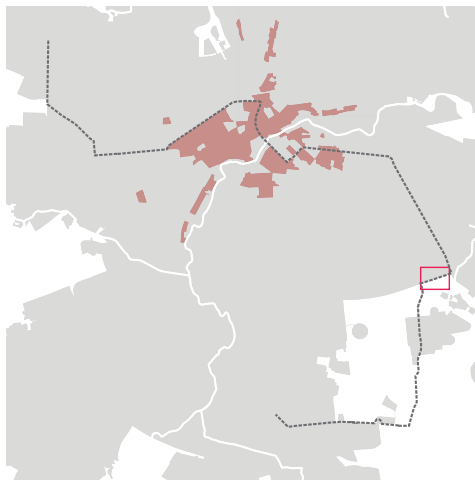
Principsnit gennem den sydlige del af Ørbækvej. Skala 1:400.

PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Letbanen vurderes at medføre en moderat påvirkning på strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Strækningen Ørbækvej er karakteriseret ved sin tætte grønne afgrænsning mod øst samt de store parkeringsarealer og butikscentre mod vest. Ved indpasning af letbanen fastholdes den grønne afgrænsning i stort omfang mod øst og letbanens køremaster bidrager til en opstramning af vejrummet ved Rosengårdcentret. På den sydlige del af strækningen ved IKEA og Bilka fældes en del af beplantningsbæltet, der afgrænser vejen fra parkeringsarealet.

I videst mulig omfang vil der blive etableret erstatningsbeplantning, der sikrer en rumlig afgrænsning mod Fynbyen, IKEA og Bilka. Ligeledes vil der udarbejdes en beplantningsplan for afgrænsningen mod Korsløgkeparken, med henblik på at genetablere en tæt grøn afgrænsning mod Ørbækvej.

På den nordlige del af strækningen vil letbanen opleves som en integreret del af det trafikdominerende vejrum. På den sydlige del af strækningen vil letbanen opfattes som en naturlig afgrænsning af parkeringsarealet.



Delstrækning 11 NIELS BOHRS ALLÉ

BYTYPOLOGI

Niels Bohrs Allé er et storskala vejrum, med store omkransende bygninger i form af store butiksvolumener og den nye bebyggelse forsker- og videnparken, Scandinavian Cortex Park.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra krydset med Ørbækvej og Niels Bohrs Allé til indkørslen til Scandinavian Cortex Park. Karakteristisk for strækningen er det meget brede vejprofil med 4 spor med træækker på begge sider af vejen med midterrabatbeplantning. Strækningen er omgivet af store bygningsvolumener afgrænset mod vejen af beplantning.

DELOMRÅDER

På den nordlige side skimtes Bilka's bygninger gennem træækker og på den sydlige side ligger Scandinavian Cortex Park, der forventes fuldt udbygget i 2024. Scandinavian Cortex Park vil have en varierende facadelinje af forholdsvis høje bygninger, som vil være afgrænset af en træække ud mod Niels Bohrs Allé.

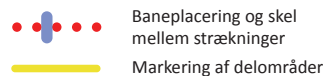
RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Strækningen opleves med et meget grønt præg med kig til storskala bebyggelser. I midterrabatten er der fra Folkebo til Blangstedgård beplantet med træer, som yderligere understreger vejrummets grønne karakter, og samtidig bidrager til en rumlig opdeling. Korridoren åbner op i krydset med indkørsler til Bilka og Scandinavian Cortex Park. Scandinavian Cortex Parks varierende facadelinje kan fornemmes gennem træækken. Bygningshøjderne varierer, men er højest ved indkørslen ad Campusvej, hvilket bidrager til en markering af indgangen til hele campusområdet.

Indkørslen til Bilka giver ikke noget kig til selve Bilka, og der er kun diskret skiltning i krydset.

BELYSNING

Niels Bohrs Allé er ligesom Ørbækstrækningen oplyst af høje standere, men vejen fremstår dog her kraftigere oplyst. De høje og forholdsvis tætte træækker ind mod Bilka mod nord betyder, at belysningen fra butikscentret ikke dominerer her.



KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Området omkring Niels Bohrs Allé er først anlagt inden for den sidste halvdel af 1900-tallet, og rummer derfor ingen nævneværdige kulturhistoriske værdier. Der er ingen udpegede kulturmiljøer, bevaringsværdige sammenhænge og bevaringsværdige bygninger ud til denne del af strækningen.

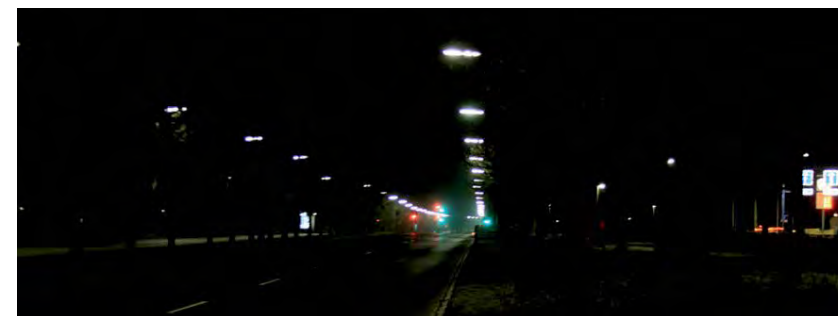
Nogle hundrede meter syd for Niels Bohrs Allé ligger den bevaringsværdige landsby Killerup med en meget intakt bebyggelsesstruktur og byafgrænsning. Den skovmæssige afgrænsning af landsbyen er en del af det grønne træk, der strækker sig helt op til Niels Bohrs Allé.



Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.



-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Station
-  Bykant
-  Beplantning
-  Trærækker
-  Enkeltstående træ
-  Grønne områder
-  Høj og tæt beplantning



Lysforhold på Niels Bohrs Allé.



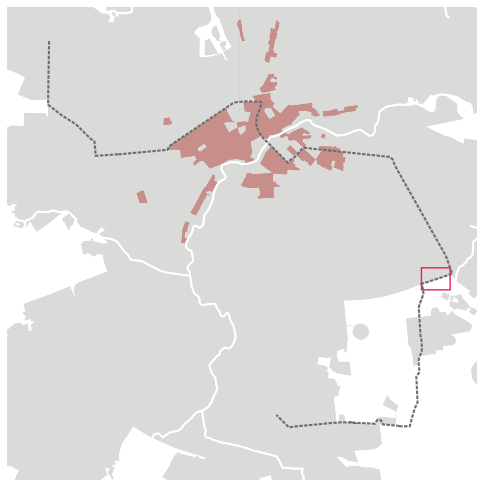
Det grønne vejrum afgrænset af trærækker og med grøn midterrabatbeplantning.



Bilkas bygninger kan anes mellem trærækkerne.

SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Generelt opfattes Niels Bohrs Allé som robust overfor ændringer i vejrummet pga. den omkringliggende bebyggelses overvejende store skala og markante grønne afgrænsninger. Den udprægede grønne karakter af vejrummet er dog særlig værdifuld. Denne er sårbar overfor svækkelse, idet den er karaktergivende for oplevelsen af strækningen. Særligt er træerne helt ud mod Niels Bohrs Allé samt træerne i midterrabatten værdifulde for opretholdelsen af vejens karakter.



Vurdering Delstrækning 11 NIELS BOHRS ALLÉ

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens markante grønne afgrænsninger og beplantningen i midterrabatten.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen på strækningen medfører kun få ændringer af det eksisterende vejudlæg, idet letbanetracéet forløber på Bilka's parkeringsareal. Det betyder, at der kun ryddes beplantning i randen af Bilka's parkeringsareal.

På strækningen vil letbanen enten forløbe på en fast belægning eller et på græs underlag. Kørestrømsledninger forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser.

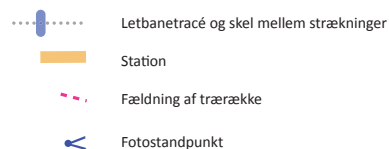
RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Det vurderes, at anlæg af letbanen medfører en ubetydelig påvirkning af strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Et evt. græstracé vil spille fint sammen med beplantningsbæltet, der afgrænser centret fra Niels Bohrs Allé. Kørestrømsmasterne vil være synlige fra vejen og fra centret, men vil ikke komme til at dominere

vejrummet pga. beplantningsbæltet samt de eksisterende lygtepæle og skilte.

AFVÆRGEFORANSTALTNING

Ved anlæg af letbanen vil der i videst muligt omfang blive etableret erstatningsbeplantning, hvor det vil medføre kvalitet til byrummet. Der vil i projektets senere faser blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning.



Letbanetracéet vil på strækningen forløbe fra krydset mellem Ørbækvej og Niels Bohrs Allé til krydset mellem Niels Bohrs Allé og Campusvej på Rosengårdcentrets parkeringsareal. Ved krydset mellem Niels Bohrs Allé og Campusvej forløber letbanen i et buet forløb til en placering i midten af Campusvej. På strækningen er der standsningssted ud foran Bilka.



PÅVIRKNING AF STRÆKNINGENS SÆRLIGE VÆRDFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vurderes at få en ubetydelig indflydelse på strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Niels Bohrs Allé er et grønt vejrum med rækker af træer på begge sider af vejen samt midterrabatbeplantning. Indpasning af letbanen sikrer fastholdelsen af den grønne karakter. Såfremt letbanen etableres på et underlag af græs, vil letbanen fra Bilka opleves som en del af beplantningsbæltet.

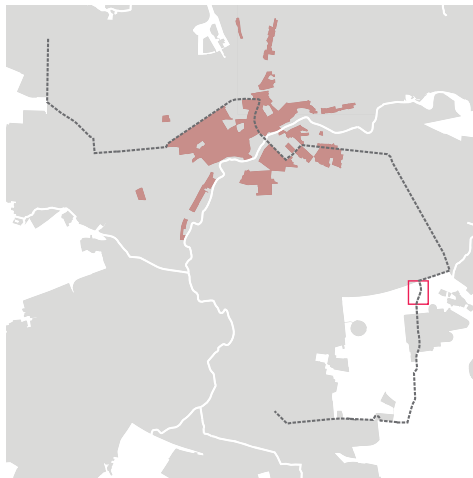
Letbanen er indpasset på strækningen således, at letbanen vil opleves som en naturlig afgrænsning af parkeringsarealet mod Niels Bohrs Allé.



Dagens situation på Niels Bohrs Allé.



Visualisering af standsningssted og letbane langs Niels Bohrs Allé. Letbanetracé og standsningsted er indpasset således, at der fastholdes en grøn afgrænsning mod Niels Bohrs Allé.



Delstrækning 12 FORSKER-OG VIDENPARKEN

BYTYPOLOGI

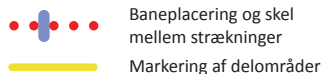
Den planlagte, men endnu ikke opførte forsker- og videncenter, Scandinavian Cortex Park kommer til at ligge som en selvstændig enklave i Campusområdet indrammet af grønne strukturer. Området vil være karakteriseret ved en tæt bymæssig gade- og byrumsstruktur af fortrinsvis høje etagehuse.

PROJEKTET

Der er blevet udarbejdet en strukturplan for Scandinavian Cortex Park samt en lokalplan nr. 4-703 for en del af dette areal. Området er desuden omfattet af helhedsplanen for hele Campusområdet 'Grøn blå rekreativ plan' for Campusområdet omkring Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Scandinavian Cortex Park udarbejdet i 2010.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber ad Campusvej fra krydset med Niels Bohrs Allé i nord til Moseskovens skovbryn i syd. Karakteristisk for strækningen er allé træerne og den stramme facadelinje som står i kontrast til de åbne kig udover landskabet mod syd.



DELOMRÅDER

Den nordlige del af strækningen er afgrænset mod Campusvej af høje karrébebyggelser, der ligger med facadelinje parallelt med Campusvej, og hvor der foran bebyggelsen er en række træer, der bryder den stramme facade. Herefter ligger en plads, der forbinder på tværs af vejen, hvilket tydeligt ses i belægningsskift og i åbningerne mellem bygningerne. Pladsen afgrænses mod syd af karrébebyggelser, som ligesom nord for ligger parallelt med Campusvej ligeledes med træerækker ud mod vejen. Efter karrébebyggelserne er der frit udsyn til det åbne land mod øst og vest.

PROJEKTETS RUMMELIGE VISUELLE FORHOLD

Scandinavian Cortex Park vil fra Niels Bohrs Allé blive opfattet som en tæt byklave, hvor adgangsvejen Campusvej, vil udgøre det urbane indrammede vejforløb. Midt i Scandinavian Cortex Park ligger en central pladsdannelse, som muliggør indkig til bebyggelsens indre gadestruktur og mindre pladsdannelse. Mod syd er der kig ud over det åbne land.

Grøn blå rekreativ plan for Campusområdet omkring Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Scandinavian Cortex Park.



Projektet er en del af en større byudvikling i området mellem Niels Bohrs Allé og Hestehaven og mellem Munkebjergvej og Odense Golfklub. Området skal, når det står færdigt, både indeholde Scandinavian Cortex Park, Nyt Odense Universitetshospital, Syddansk Universitet og Campusområdet. Området har også en rekreativ værdi for de mange beboere i nærheden og bruges aktivt af flere klubber og foreninger. Her er desuden fundet flere værdifulde biotoper for sjældne og truede dyre- og plantearter. Biotoperne er Moseskov, Killerup Fællesskov længere mod syd, enkelte søer og Lindved Å.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

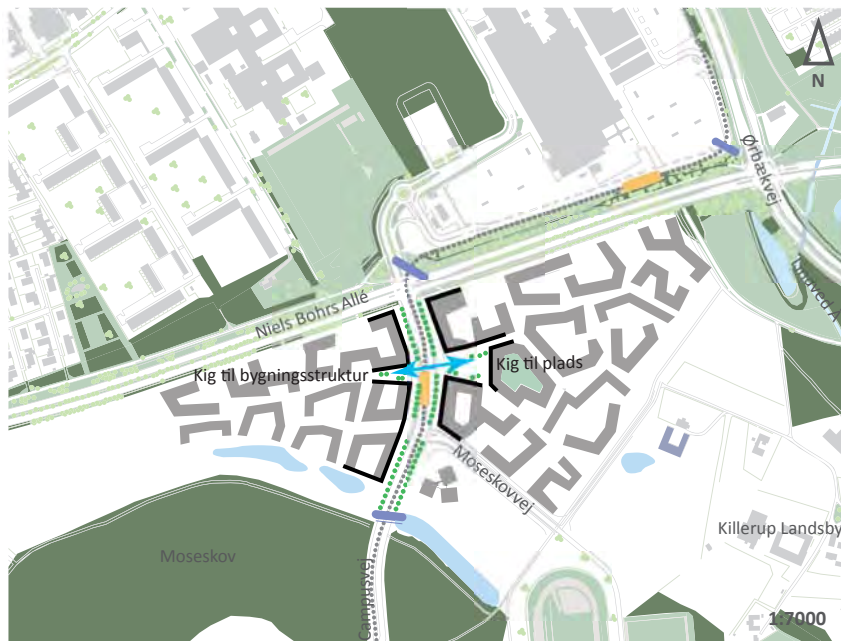
Strukturplan for Forsker- og Videnparken, Scandinavian Cortex Park

Området er beliggende syd for Niels Bohrs Allé og ligger på hver side af Campusvej. Strukturplanen fastlægger områdets overordnede disponering, hvor der sikres synergi med omgivelserne, den overordnede landskabsbearbejdning og placering af bebyggelse samt dennes organisering. Strukturplanens vision er at skabe den tætte, bæredygtige og differentierede by, der understøtter udveksling mellem områdets funktioner og "brugere". Det gælder om at skabe varierede rumligheder, som appel-

lerer til ophold, uformelle møder og videndeling samt understøtte en tryk, levende og social adfærd. Scandinavian Cortex Park skal sammen med Syddansk Universitet og Nyt Odense Universitetshospital virke som et stærkt brand for Odense. Strukturplanen er udformet som en "tæt by på landet", hvor arealforbruget til bebyggelse minimeres, og stedets særlige kvaliteter i form af det åbne landskab bevares og udvikles vest for bebyggelsen. Mod sydøst ligger Killerup Landsby, mod vest ligger en eksisterende skov, mod nord ligger Niels Bohrs Allé, og mod syd ligger et skovbryn imellem Forsker- og Videnpark, Scandinavian Cortex Park og Universitetet og det nye Universitetshospital.

Lokalplan nr. 4-703 1. etape Forsker- og Videnparken, Cortex Park

Lokalplanen er udarbejdet, da den eksisterende forskerpark, der ligger ca. 1 km sydvest for lokalplanområdet ønskes udvidet. Lokalplan nr. 4-703 udarbejdet i 2010 muliggør opførelsen af første fase af en ny bydel mellem Niels Bohrs Allé, Campusvej og Moseskovvej. Dvs. at lokalplanen udelukkende muliggør udførelse af byggeri øst for Campusvej, og derfor skal der udarbejdes en ny lokalplan, for at realisere bebyggelsen vest for Campusvej,



- Baneplacering og skel mellem strækninger
- Station
- Bykant
- Trærækker
- Enkelstående træ
- Grønne områder
- Høj og tæt beplantning
- ➔ Kig



Lokalplankort for den østlige del af området

som skitseret i strukturplanen. Med den foreliggende lokalplan er det muligt at opføre byggeri, der spænder fra bebyggelse i 3 etager op til 12 etager. Mod Nils Bohrs Allé står en eksisterende beplantning, som bevares med lokalplanen.

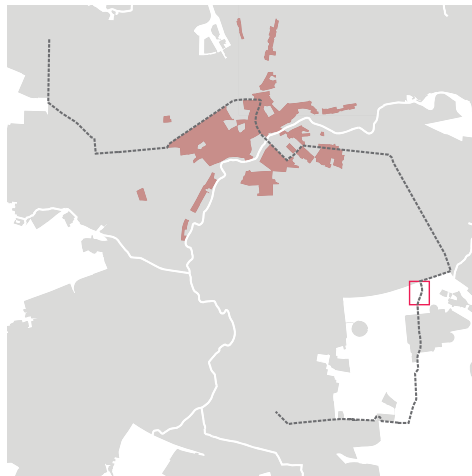
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Vejstrækningen fra Nils Bohrs Allé og mod Syddansk Universitetet opfattes generelt som robust ift. indpasning af nye elementer.

Den centrale byplads i bebyggelsen, Scandinavian Cortex Park, der er beliggende på tværs af korridoren er vigtig at fastholde som én sammenhængende plads, der binder bydelen sammen



Bebbyggelsens centrale pladsdannelse.



Vurdering Delstrækning 12 FORSKER- OG VIDENPARKEN

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Den sammenhængende centrale plads, der krydser på tværs af Campusvej.
- Moseskovens skarpe skovbryn.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen på strækningen medfører et øget vejudlæg på hele strækningen. Dette har dog ingen indflydelse på vejrummets rumlige afgrænsninger.

Letbanetracéet forløber på hele strækningen på et underlag af græs eller asfalt, på nær ved den sammenhængende plads på tværs af Campusvej. Her underordner letbanen sig pladsens belægning. Kørestrømsledninger forventes facade ophængt eller monteret på master. Placering af evt. master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Letbanen er på strækningen indpasset således, at den vil opleves som en integreret del af bebyggelsen og infra-

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Mulig fældning af trærække

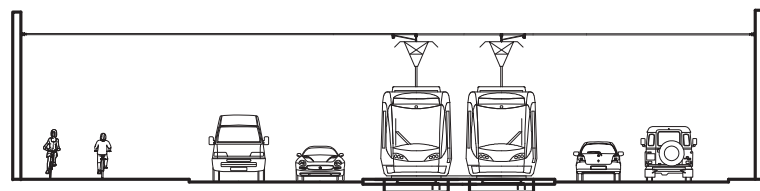
Letbanen vil på strækningen forløbe i midten af vejen fra krydset mellem Niels Bohrs Allé og Campusvej til Moseskovens skovbryn. På strækningen er der standsningssted på den centrale plads i Forsker- og Videnparken, Scandinavian Cortex Park.



PÅVIRKNING AF DE SÆRLIGE VÆRDFULDE OG SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vurderes at medføre en ubetydelig påvirkning på strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. På strækningen vil letbanen opleves som en integreret del af området. Standsningsstedet ved den tværgående plads, har potentiale til at understrege pladsen som bindeled i Scandinavian Cortex Parks bebyggelse.

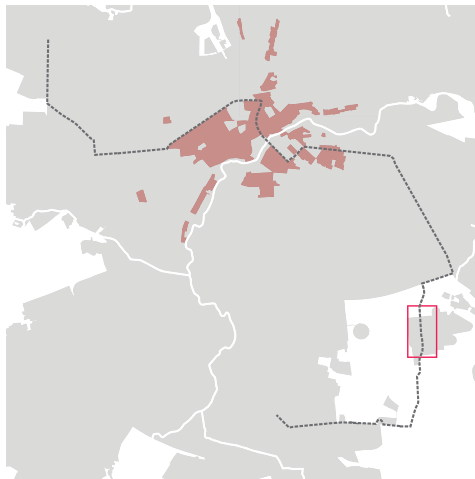
Letbanen vil på strækningen opfattes som en naturlig del af infrastrukturen og understrege Scandinavian Cortex Parks særlige bebyggelsesstruktur.



øst

vest

Principsnit gennem Campusvej ved Scandinavian Cortex Park.



Delstrækning 13 SYDDANSK UNIVERSITET

BYTYPOLOGI

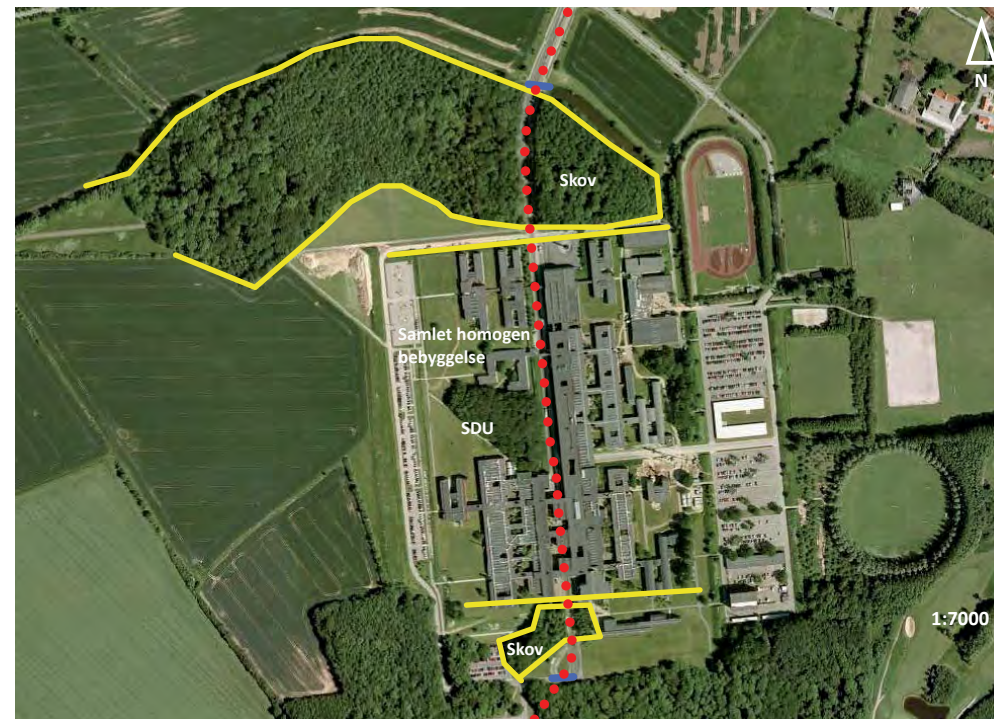
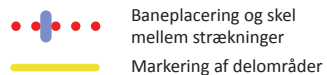
SDU er en tæt bebyggelse omgivet af skov og åbne marker.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra Moseskov nord for Syddansk Universitet (SDU) til grænsen mellem SDU og den sydfor-liggende skov 'Killerup fællesskov'. Karakteristisk for strækningen er den meget lukkede afgrænsning af en forholdsvis smal vejprofil gennem skoven og universitetsområdet.

DELOMRÅDER

Nordligst er delstrækningen omgivet af Moseskoven på begge sider af vejen. På den østlige side, længst mod nord, ligger den eneste pladsåbning - ankomsplassen til SDU. Videre syd på, af den østlige kant, er en meget tæt og bymæssig bygningsfacade, der på den sydligste del har en kolonnade under bygningsudkrænkningen. På modsatte side er en udpræget grøn væg i form af en grøn vold. Herefter kommer en overdækket strækning af korridoren. Sydligst åbner rummet sig op igen, hvor der særligt mod øst er en mere åben beplantningsstruktur.



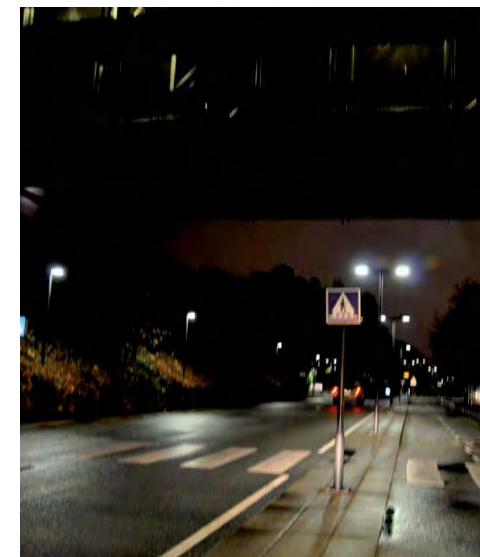
RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Skovene nord og syd for universitetet tjener som en indramning af området og får området til at fremstå som en selvstændig enklave eller bymæssig lomme i landskabet. Ankomsten til SDU fra nord foregår således gennem skoven, hvor universitetsbyggeriet dukker op, som man kommer rundt i svinget. Moseskoven har nogle karakteristiske og meget fine kompakte skovbryn, der gør skoven til et meget klart afgrænset volumen.

Selve universitetskomplekset fremstår homogen og kompakt, hvilket skaber oplevelsen af et intimt vejrum. Ankomstpladsen med universitetets hovedindgang er et fint kontrasterende element til det ellers snævre korridorforløb. Dette understreger pladsens betydning som det primære byrum med adgang til en række centrale faciliteter på universitetet. Den lige vejstrækning gennem universitetet bliver underopdelt af gangbroer og en større overdækning af vejen.

BELYSNING

I den forholdsvis snævre passage mellem SDU's bygninger er vejen oplyst dels af en række lave standere og dels af de spotlys, der er opsat under bygningernes udhæng, så der skabes oplyste arkader.



Lysforhold ved universitetet.



Moseskovens markante skovbryn skaber en tunnelligende oplevelse.



Pladsdannelse ved universitetet.



Grøn vold langs Campusvej.



Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.



Luftfoto af universitetet.



Lokalplan kort der viser de planlagte udbygningsmuligheder.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

SDU er indrammet af bondeskove fra 1800-tallet. Disse skovstrukturer er nænsomt bevaret i vid udstrækning i forbindelse med opførelse af universitetet.

Universitet er påbegyndt opført omkring 1970 på det, der dengang var en bar mark nord for Herregårdslandskabet omkring Hollufgård.

Universitet er opført i en meget tidstypisk arkitektur og er som sådan et monument over sin tid med det industriarkitektoniske materialevalg i form af beton og cortenstål - men også et monument over velfærdsstatens store byggerier, der fra statens side er blevet styret, så der er opnået en sammenhængende udbygningsplan og en homogen arkitektonisk stil.

Universitetet har fået tilnavnet Rustenborg takket være materialevalg og den fæstning/middelalderborg-lignende struktur med bygninger med små vinduer omkranset af høje volde.

Der er ingen udpegede kulturmiljøer, bevaringsværdige sammenhænge og bevaringsværdige bygninger ud til denne del af strækningen.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Grøn blå rekreativ plan for Campusområdet omkring Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Scandinavian Cortex Park. Se beskrivelse af strukturplanen for hele campus området ovenfor under delstrækningen Scandinavian Cortex Park.

Lokalplan nr. 4-685 Udvidelse af SDU

Lokalplanområdet er beliggende omkring Campusvej i Odense Syd i det store grønne område mellem Niels Bohrs Allé og Hestehaven og mellem Munkebjergvej og golfbanen. Lokalplanen er udarbejdet i 2009, og giver mulighed for at sikre Syddansk Universitet Odense udvidelsesmuligheder. Lokalplanen muliggør en fortætning af byggeriet indenfor det eksisterende universitetsområde med et centralt placeret 10 etagers tårn. Øst for den eksisterende bebyggelse kan der opføres ny bebyggelse i samme højde som den eksisterende, som er 2-3 etager.

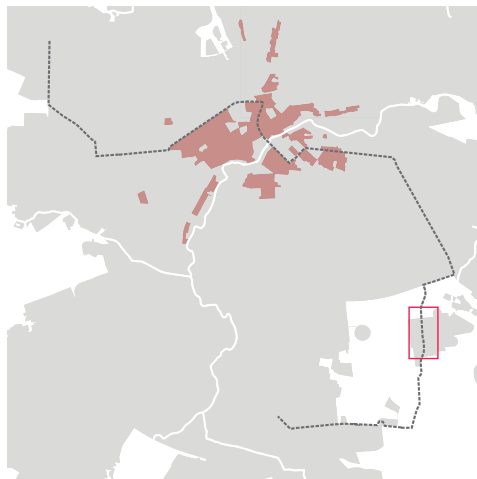
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Strækningen indeholder flere værdifulde sammenhænge, der skal værnes om ved ændringer i vejrummet. Strækningens bærende karaktertræk er dens homogenitet og kompakte struktur. Bebyggelsen er derfor sårbar overfor rumlige visuelle elementer, der slører bebyggelsens homogenitet og sammenhæng på tværs af vejen.

Moseskoven er en særlig værdifuld grøn struktur med sine markante skovbryn, som markerer overgangen mellem forsker- og videnparken, Scandinavian Cortex Park og universitetet. Skovbrynene er særligt sårbare overfor fældning,



Kompakt og homogen bygningskompleks med gangbroer.



Vurdering Delstrækning 13 SYDDANSK UNIVERSITET

KRITERIER FOR INDPASNING

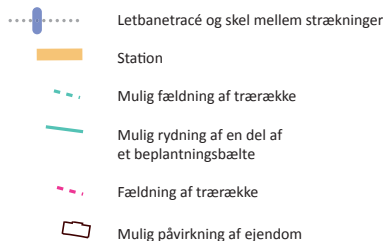
En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens kompakte og homogene bebyggelsesstruktur med broer på tværs af det snævre vejrum.
- Moseskovens skovbryn.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen på strækningen medfører et øget vejudlæg gennem Moseskoven, som resulterer i fældning af en række træer. Ved anlæg af letbanen ved SDU vil Campusvej på strækningen blive lukket for biltrafik, hvilket betyder at letbanen kun vil få en ubetydelig påvirkning på vejens afgrænsninger gennem universitetskomplekset. Ved standsningsstederne vil der dog være en mindre påvirkning af den beplantede jordvold mod vest, samt beplantningen vest for det sydlige standsningssted.

Letbanen vil forløbe på et underlag af græs eller på en fast belægning på strækningen. På strækningen er kørestrømsledninger enten facadeophængt eller monteret på master. Placering af eventuelle master fastlægges i senere faser.



Letbanen vil på strækningen forløbe gennem Moseskoven i midten af vejen med videre forløb gennem Syddansk Universitet (SDU) i den vestlige side af Campusvej. Lige inden bebyggelsens overdækning, der forbinder på tværs af Campusvej, forløber letbanen i et let buet forløb til en placering i midten af vejen. Lige syd for bygningen slår letbanen et knæk i en mere vestlig retning og fortsætter ind i Killerup Fællesskov. På strækningen er der to standsningssteder, hhv. et i den nordlige del af universitetsområdet og et i den sydlige del af universitetsområdet.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Anlæg af letbanen vil medføre en moderat påvirkning af den rumlige visuelle oplevelse af strækningen, idet letbanens kørestrømsmaster vil tilføre strækningen et teknisk præg. Som vist på visualiseringen vil standsningsstederne præge oplevelsen af det snævre gaderum, idet de yderlige vil forstærke strækningens kompakte karakter. Standsningsstedet i nord vurderes dog at have potentiale til at styrke pladسدannelsens karakter som ankomstpunkt.

Fældningen af træer ved Moseskoven vil få en mindre betydning for oplevelsen af skoven som et afgrænsende volumen, idet skoven stadig rumligt vil afgrænse forsker- og videnparken, Scandinavian Cortex Park fra universitetet.

Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs, vil græstracéet tilføre rummet en ny grøn struktur, der vil spille fint sammen med den beplantede jordvold mod vest. Strækningen vil således få styrket sit grønne præg, idet vejrummet mod vest vil få en parkagtig karakter.



AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Ved anlæg af letbanen vil der i videst muligt omfang blive etableret erstatningsbeplantning i tilknytning til Moseskoven. Der vil i projektets senere faser blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning.



Dagens situation på Campusvej med kig til Moseskoven i nord.

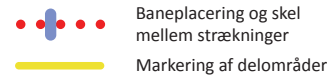
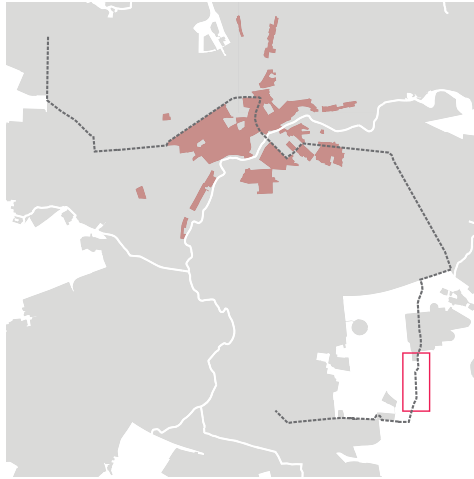


Visualisering af det nordlige standsningssted ved SDU med samspil til ankomstpladsen.

PÅVIRKNING AF SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Letbanen vurderes at medføre en moderat påvirkning af strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Strækningen er særligt kendetegnet ved en kompakt og homogen struktur af skov og bebyggelse. Ved anlæg af letbanen lukkes Campusvej gennem universitetet, hvilket betyder at letbanen kan indpasses på strækningen uden nævneværdig påvirkning af bebyggelsen. Letbanens forløb gennem Moseskoven vil betyde en udvidelse af vejrummet, men vil ikke få betydning for oplevelsen af skovens tætsluttende funktion. Anlæg af letbanen har potentiale til at styrke den nordlige plads' funktion, som centralt ankomstpunkt. Såfremt letbanen etableres på et underlag af græs vil det tilføre strækningen en parkagtig karakter, der vil spille meget fint sammen med bebyggelsen.

Letbanen er på strækningen indpasset således, at den vil opleves som en naturlig del af områdets infrastruktur.



Delstrækning 14 NYT ODENSE UNIVERSITETSHOSPITAL

TYPOLOGI

Nyt OUH og udbygningen af SDU er en meget tæt bebyggelse, der i strukturen forholder sig til det omkringliggende værdifulde landskab af henholdsvis skov og vådområde.

PROJEKTET

Udvidelse af Syddansk Universitet og Nyt Odense Universitetshospital

Over de næste 20 år vil området ved Syddansk Universitet blive udviklet til et centrum for forskning, uddannelse og sundhed ved udvidelsen af Syddansk Universitet på ca. 70.000 m². For at sikre sammenhængskraft og tilgængelighed til området skal Munkebjergvej forlænges og tilsluttes motorvej E20. Hospitalet får vejadgang til Munkebjergvej.

Udbygningen af SDU med et nyt Sundhedsvidenskabeligt Fakultet (Nyt SUND) tager udgangspunkt i en videreførelse af SDUs klare bygningsstruktur og arkitektoniske formsprog. En bred bygningskrop placeres i forlængelse af den eksisterende i niveau med SDUs stueniveau. Bygningen kommer ved dette greb til at "svæve" en etage over terræn, hvilket giver mulighed for en krydsning af

vandløbet Killerup Rende, der griber mindst muligt ind i naturen og i øvrigt tillader uhindret passage under bygningen i store dele af dens udstrækning. Dette giver ligeledes mulighed for en rekreativ brug af arealerne omkring Killerup Rende. Der etableres en ny hovedindgang til byggeriet umiddelbart syd for eksisterende SDU. Fra den nye forplads ved hovedindgangen ankommer man til en høj bygning i flere etager.

Region Syddanmark har besluttet, at den eksisterende Odense Universitetshospital skal erstattes af et helt nyt hospital på ca. 234.000 m². Det nye hospital placeres på bar mark umiddelbart syd for Syddansk Universitet. Bebyggelsen placeres i klynger, der grupperer sig i fire kvadranter omkring vidensaksen, som forløber nord-syd, og binder Nyt SUND sammen med Nyt OUH. Behandlingsbygningerne forløber øst-vest i strukturen. Konkurrenceforslaget anvender et kompakt bymæssigt hovedgreb med et nybygget brokvarter som forbillede. Den tætte struktur er opbygget omkring et belagt urbant hovedstrøg, hvor også letbanen placeres. Biltrafikken føres rundt om bebyggelsen i en oval form. Strøget åbner sig i den ene ende mod syd mens den gradvist fortættes mod nord for at kulminere i en karakterfuld pladssdannelse



som forbinder til Nyt SUND. Den kompakte bystruktur har stedvist åbninger mod øst og vest med kig til det omkringliggende landskab. Det vestlige rum sikres en dominerende grøn karakter. Det østlige rum gives et mere urbant præg, hvor letbanen også vil passere igennem.

Det realiserede supersygehus byggeri samt udbygningen af SDU, tager udgangspunkt i det byggeprogram der foreligger ultimo december 2012.

Den rivende udvikling omkring Campusområdet i Odense med opførelse af Nyt OUH, Forsker- og Vidensparken og en udvidelse af SDU, betyder flere medarbejdere, studerende og besøgende til området og dermed mere trafik. For at skabe mere plads til den fremtidige trafik er det vedtaget at Munkebjergvej forlænges ud til motorvejen, hvorved der etableres en direkte forbindelse

mellem motorvejen og det nye campusområde. Projektet Munkebjergvejs forlængelse er beskrevet i en VVM-redegørelse af december 2011.

STRÆKNINGSKARAKTER

Karakteristisk for strækningen er den meget tætte homogene struktur med et forholdsvis smalt vejrum, som letbanetracéet vil forløbe igennem. Dog er der i nord og syd kig til det åbne landskab, hvilket står i kontrast til strækningens ellers lukkede karakter.

DELOMRÅDER

I nord forløber strækningen igennem en skov, som er karakteriseret ved markante skovbryn og en generel tæt struktur. Herefter ligger det smalle vandløb Killerup Rende med et nyetableret vådområde, der har til formål at håndtere tag- og overfladevand fra Nyt OUH. Mod vest



er der samtidig kig til SDU's tilbygning, der udgør videnaksen, og som hæver sig 1 etage over jorden. Herefter er rummet på begge sider af vejen stramt afgrænset af facadelinjer i overvejende 2-3 etager, beliggende parallelt med vejen. Længere mod syd ligger en parkeringsplads og en plads markeret af en høj bygning. Helt mod syd er der parkeringspladser på begge sider af vejen, samt kig til en helikopterlandingsplads, som hæver sig markant over terrænet. Derefter er strækningen igen afgrænset af skov, som dog fremstår mindre tæt end skoven mod nord.

PROJEKTETS RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Strækningen opleves som meget tæt og homogen, skabt af en kompakt og homogen bebyggelsesstruktur samt af skovene og vådområdet.

Skovene nord og syd for Nyt SUND og Nyt OUH markerer på fin vis områdets afgrænsning, og tjener som en

indramning af området. Ankomsten til Nyt OUH foregår gennem den snævre passage gennem skoven, hvor SDU's nye bygninger samt Nyt OUH ligger i synsaksen. Skoven er ligesom de stramme facadelinjer på begge sider af vejen meget velafgrænsede, og giver en næsten tunnelligende fornemmelse. De tværgående broer understreger rummets markante afgrænsninger samt tunnelligende karakter.

Killerup Rende med vådområdet står i kontrast til den generelt velafgrænsede strækning. Her er der lange kig udover det åbne vådområde med vandløb samt mod golfbanen længere mod øst. Ligeledes er der ved ankomstpladsen i nord en åbning i bygningsstrukturen, hvilket fungerer som et fint kontrasterende element, og desuden markerer pladsens betydning som primære ankomstpunkt. Ved parkeringspladserne åbnes rummet

igen og opleves let udflydende med lange kig til skovbrynet mod syd. Helikopterlandepladsen opleves som et meget markant landskabelement på den sydlige strækning.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Grøn Blå rekreativ plan for Campusområdet omkring Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Scandinavian Cortex Park.

Der er udarbejdet en grøn blå rekreativ plan for Campusområdet omkring SDU, Nyt OUH og Scandinavian Cortex Park i 2010, for at sikre de landskabelige og rekreative kvaliteter i området. Med planen er det målet, at landskabet skal blive et endnu større aktiv, end det er i dag. Samtidig skal det sikres, at den fremtidige bydelsudvikling medvirker til at øge områdets generelle naturindhold, biodiversitet og oplevelsesværdi. Planen er blevet

udarbejdet for at sikre synergi mellem Syddansk Universitet, nyt Odense Universitetshospital, Scandinavian Cortex Park, Odense Golfbane, Killerup Landsby samt kommende rekreative områder. Odense Kommune ønsker at udvikle en bæredygtig bydel, hvor den grønne struktur og biodiversiteten styrkes. Desuden håndteres overfladevand og overskydende jord efter byggemodningen samtidig med at området byudvikles. Planen fastlægger på et overordnet niveau, hvor der skal placeres infrastrukturanlæg i form af veje, stier og tracé til letbanen, byggefelt til bebyggelse, og hvor der ønskes friholdt areal, så naturen kan videreudvikles. Den gennemgående trafikåre til Campusområdet vil ske via Campusvej, hvor bebyggelsen klaverne lægger sig omkring. Moseskov adskiller Scandinavian Cortex Park og Syddansk Universitet. Killerup Rende bliver det landskabelige element, der adskiller SDU og Nyt OUH. Killerup Rende, der er et



Visualisering af nyt OUH.

lille beskyttet vandløb afvander til Natura 2000 området Lindved Å ca. 500 øst for. Killerup Rende er beliggende i en lavning i terrænet langs med den østvest-gående stiforbindelse. Langs med Munkebjergvejs forlængelse fastholdes en tæt skovbeplantning.

Lokalplan nr. 4-685 Udvidelse af SDU

Lokalplanområdet er beliggende omkring Campusvej i Odense Syd i det store grønne område mellem Niels Bohrs Allé og Hestehaven og mellem Munkebjergvej og golfbanen. Lokalplanen er udarbejdet i 2009, og giver mulighed for at sikre Syddansk Universitet Odense udvidelsesmuligheder. Lokalplanen muliggør en fortætning af byggeriet indenfor det eksisterende universitetsområde med et centralt placeret 10 etagers tårn. Øst for den eksisterende bebyggelse kan der opføres ny bebyggelse i samme højde som den eksisterende, som er 2-3 etager.

VVM for Munkebjergvejs forlængelse

Der er udarbejdet en VVM-redegørelse for Munkebjergvejs forlængelse i december 2011, som en del af det planmæssige grundlag for anlæg af vejen. Formålet er at etablere en vej, der forbinder Niels Bohrs Allé med motorvejen og videre ud til Svendborgvej for at skabe mere

plads til den fremtidige trafik, der forventes som følge af den kraftige udbygning af Campusområdet med Scandinavian Cortex Park, Nyt SUND og Nyt OUH. Vejen vil bidrage til at sikre udrykningskørsel og medarbejdere god tilgængelighed, men også for at aflaste det eksisterende vejnet, hvor her især tænkes på Svendborgvej. Vejen kommer til at ligge imellem den eksisterende bymasse mod vest og det nye byomdannelses- og rekreative område mod øst, som skal rumme Scandinavian Cortex Park, udvidelsen af Syddansk Universitet og Nyt OUH.

Med realiseringen af de nævnte projekter vil området fremstå som Fyns absolut mest videnstunge område, der vil være en generator for den kommende storbyudvikling i Odense. Området er derfor højt prioriteret i kommunens strategiske udviklingsprojekter.



Visualisering af nyt OUH.

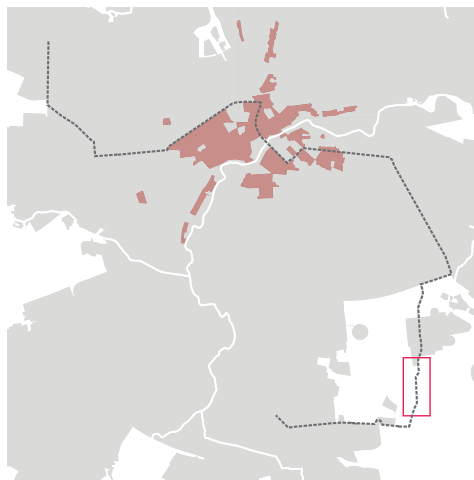
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Området vil med udvidelsen af Syddansk Universitet Nyt SUND og Nyt OUH skifte karakter - fra et stort og åbent landskab til et tæt bymæssigt landskab med punktvis høj bebyggelse.

Strækningen er generelt robust i forhold til indplacering af letbanen. Dog er landskabet omkring Killerup Rende med det sydfor-liggende vådområde sårbart overfor nye anlæg, som vil bryde med landskabets åbne karakter. Endvidere er bygningsstrukturen som helhed sårbar overfor elementer, der vil sløre bebyggelsens homogene udtryk.



Eksisterende mark hvor nyt OUH kommer til at ligge.



Vurdering Delstrækning 14 NYT ODENSE UNIVERSITETSHOSPITAL

KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Strækningens homogene og kompakte struktur af bygninger, samt skov.
- Vådområdet i nord med Killerup Rende

INDPASNING AF LETBANEN

Etablering af letbanen på strækningen vil betyde fældning af en mindre del af Killerup Fællesskov, og krydsningen af Killerup Rende vil kræve et broanlæg på tværs af renden. Desuden vil anlæg af letbanen betyde fældning af træer langs tracéet i Hjallese Skov. På den øvrige del af strækningen har letbanen ingen indvirkning på strækningens rumlige afgrænsninger.

På strækningen vil letbanen forløbe på enten en fast belægning eller på et græsunderlag. På strækningen vil letbanens kørestrømsledninger være facadeophængt eller være monteret på master. Placering af eventuelle master fastlægges i senere faser.

RUMLIGE VISUEL PÅVIRKNING

Letbanen vil ikke påvirke oplevelsen af strækningens ho-

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Fældning af træække
- Fotostandpunkt

Letbanen vil på strækningen forløbe over vandløbet Killerup Rende og til det nye universitetshospitals (Nyt OUH) nordlige forplads. Herefter vil letbanetracéet forløbe gennem Nyt OUH's centrale passage med standsningssted ved pladsen i nord samt et standsningssted i den helt sydlige del af Nyt OUH.

mogene og kompakte struktur af bygninger samt skov. Fældning af træer i Killerup Fællesskov har en mindre betydning for oplevelsen af strækningen, idet skoven i forvejen brydes af udvidelsen af SDU. Fældning af træer i Hjallese Skov har som vist på visualiseringen ingen betydning for oplevelsen af skoven som et kompakt afgrænsende volumen.

Letbanens forløb over Killerup Rende vil præge oplevelsen af det nyetablerede vådområde, idet broen stedvis vil blokere for kiggene langs renden. Letbanen vil desuden opleves som en barriere i det rekreative landskab. Samtidig vil det nordlige standsningssted delvis forstyrre oplevelsen af vådområdets sammenhæng på tværs. Kørestrømsmaster vil generelt tilføre strækningen et vist teknisk præg, men i den sydlige del af området vil det kun medføre en mindre påvirkning, idet området i forvejen har et vist teknisk præg med vejanlæg, parkeringsarealer samt helikopterlandingsplads.

Standningsstedet i tilknytning til den sydlige pladsdannelse vurderes at blive et positivt tilskud til pladsen, idet den vil styrke pladsens karakter som ankomstpunkt. Ligeledes vil standsningsstedet opleves som en integreret del af pladsen.

AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Ved Killerup Rende vil broprofilen udføres med så lav en sideafskærmning som mulig for at minimere broens barriereskabende effekt. Der vil desuden så vidt muligt etableres erstatningstræer i tilknytning til Killerup Fællesskov samt Hjallese Skov. Der vil i projektets senere faser blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning.



PÅVIRKNING AF SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vurderes samlet at medføre en moderat påvirkning af strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Strækningen Nyt Odense Universitets Hospital er karakteriseret ved et åbent vådområde i nord og en kompakt og homogen bebyggelsesstruktur afgrænset af skov mod syd. Letbanen vil på strækningen opleves som en integreret del af bebyggelsen og mod syd vil standsningsstedet have potentiale til at styrke pladsen. Krydsningen af Killerup Rende nødvendiggør etablering af en bro, der stedvis vil sløre oplevelsen på langs af Killerup Rende. For at mindske påvirkningen af broen, vil den udføres med så lav en sideafskærmning, som det er muligt. Letbanen vil desuden tilføre området et teknisk præg, som vil opleves særligt forstyrrende i det lysåbne landskab i nord.

Letbanen er indpasset på strækningen således, at den vil opleves som en naturlig del af infrastrukturen.



Visualisering af den planlagte opførsel af Nyt OUH.



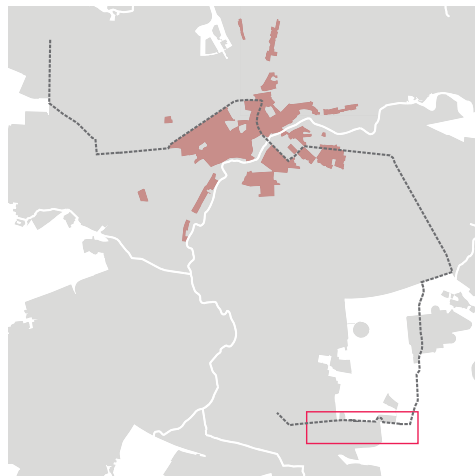
Visualiseringen viser den planlagte opførsel af Nyt OUH og vådområdet i nord. Letbanens forløb gennem området vil være barriere-dannende for oplevelsen af det sammenhængende rekreative vådområde.



Visualisering der viser området syd for Nyt OUH med den planlagte parkeringsplads og helikopterlandingsplads.



Visualisering der viser det ny anlagte parkeringsareal samt helikopter landingsbane på den sydlige del af Nyt OUH, som letbanen vil forløbe igennem. Letbanen vil ikke påvirke området samt skoven som afgrænsende volumen.



Delstrækning 15 HESTEHAVEN

BYTYPOLOGI

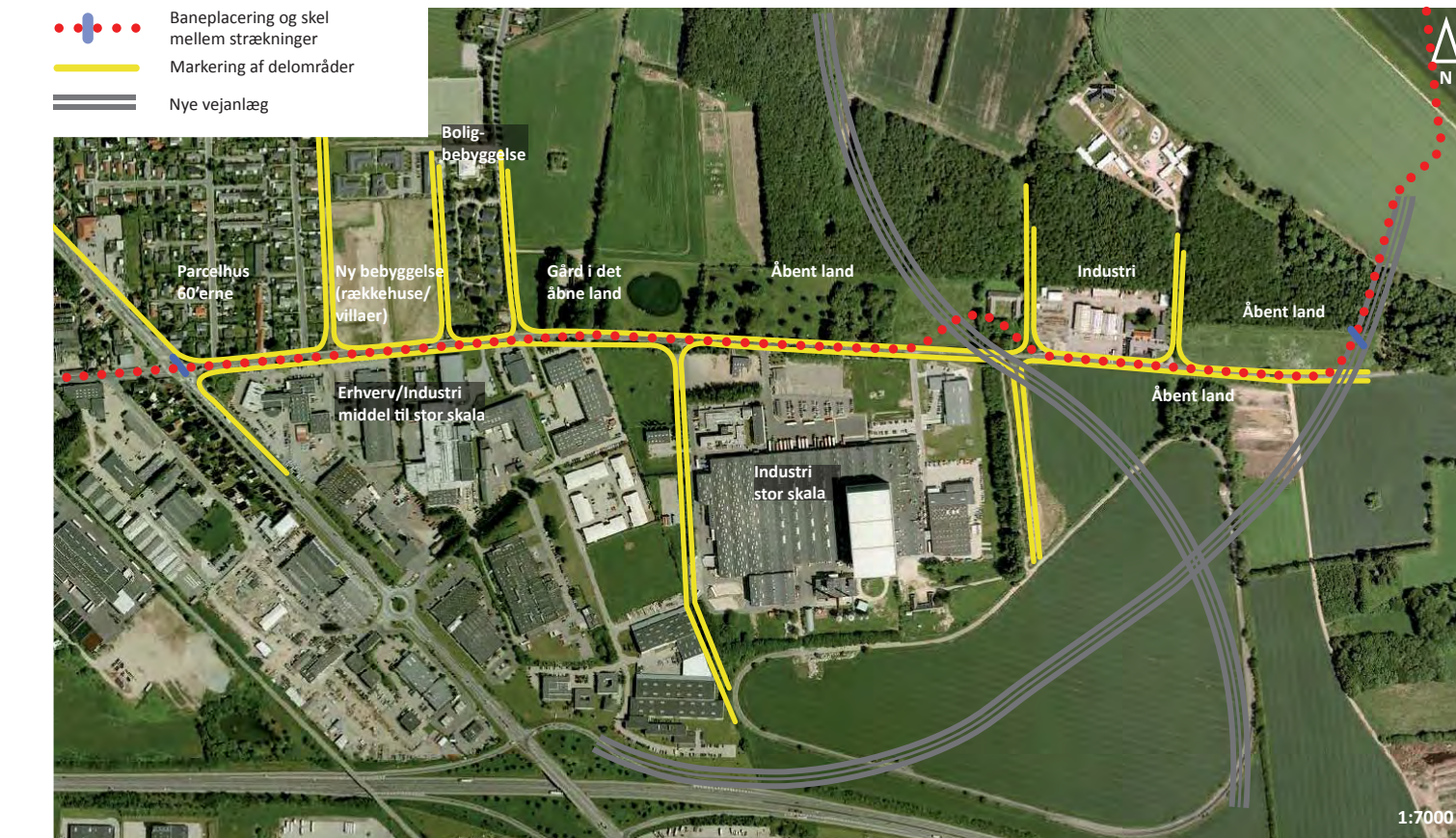
Hestehaven er i særlig grad præget af sin beliggenhed i byranden. Blandingen af forstadsboligbebyggelse, tung industri og åbent land med markant infrastruktur giver strækningen en sammensat karakter.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra Hjallesø Skov til krydset mellem Hestehaven og Svendborgvej. Karakteristisk for delstrækningen er den smalle landevej med 1 spor i hver retning, ingen cykelstier og generelt indrammet af beplantning. Vejrummet præges af kig til industri og markante infrastruktur-anlæg i syd samt åbent land i nord. Vejrummet fremstår ligeledes med et vist teknisk præg, idet der er el-ledninger udspændt mellem lygtepælene.

DELOMRÅDER

Længst mod øst forløber delstrækningen fra Hjallesø Skov. Herfra er der udsigt til det åbne land mod syd. Landskabet præges af den nyetablerede Munkebjergvejs forlængelse, af en mindre skov samt af en markant jordvold, der afgrænser det åbne landskabsrum mod vest. Mod nord afgrænses vejen af skovbryn. Lige efter skovbrynet,



på nordsiden, ligger et industriareal med udendørs oplag helt ud mod vejen. Ved siden af industriarealet ligger en gård gemt bag en mindre skovparcel. Munkebjergvejs forlængelse forløber lige sydvest om gården. Herefter er nordsiden karakteriseret ved en åben, grøn strækning med en enkelt sø, samt hegnstrukturer diagonalt på vejen. Mod syd afløses det åbne land af lagerbygninger i stor skala. På den vestligste halvdel af sydsiden ligger et erhvervsområde med bl.a. bilforhandlere. På den nordlige side af strækningen længst mod vest ligger villa- og rækkehusbebyggelse. Rækkehusbebyggelsen er afgrænset mod vejen af hegn beplantet med enkelte træer, og villaerne er afgrænset mod vejen af et tæt beplantningsbælte.

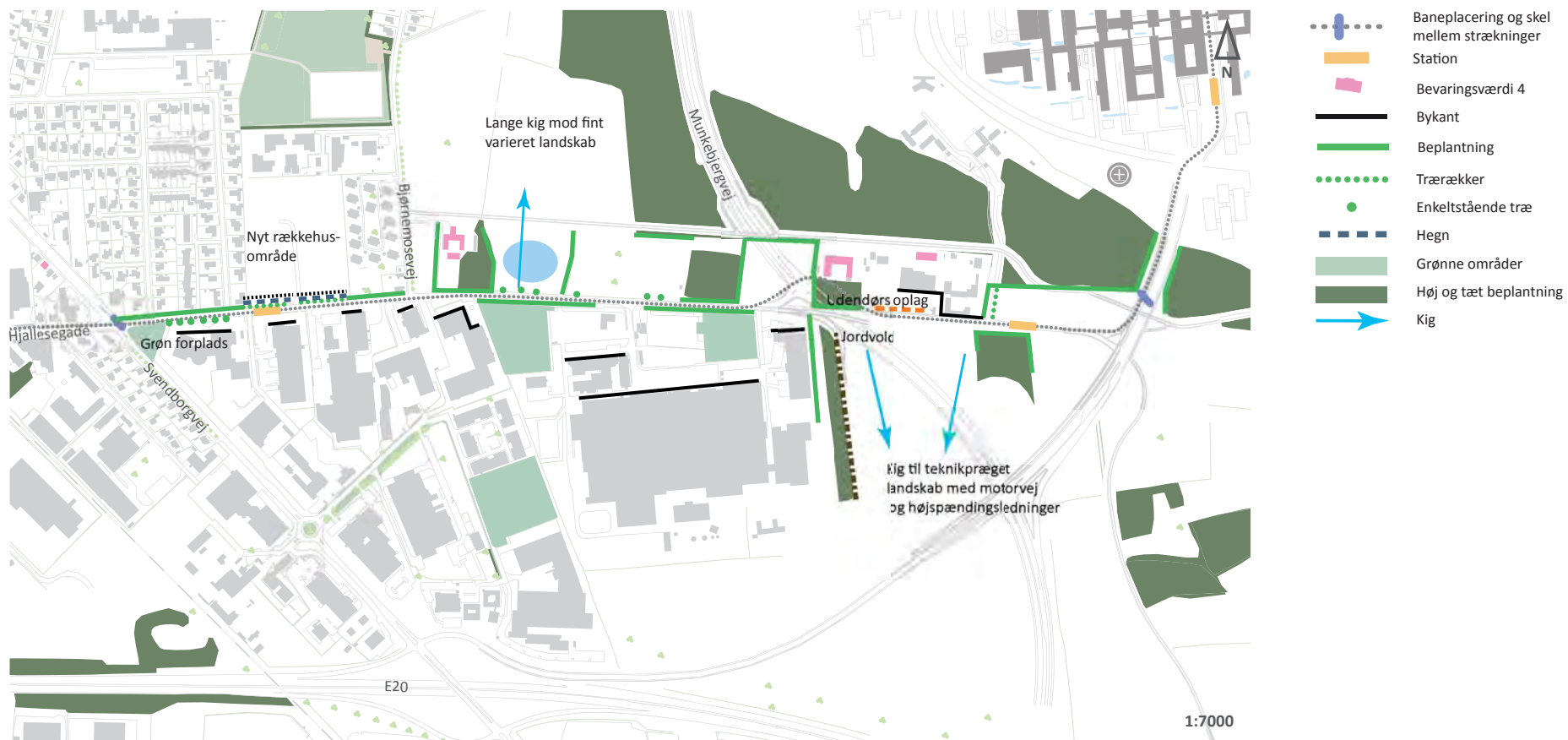
RUMLIGE VISUELLE FORHOLD

Strækningen fra Hjallesø Skoven og indtil rækkehusbebyggelsen opleves som et overvejende åbent rum med flere kig udover landskabet. Det store åbne areal sydøst for Hestehaven er præget af Munkebjergvejs forlængelse, stedvis kig til motorvejen samt højspændingsledninger syd for motorvejen. Enkelte steder kan man stadig ane hegnstrukturerne, som er en rest af herregårdslandskabet omkring Hollufgård. Fra rækkehusbebyggelsen opleves strækningen mere lukket og med en mere bymæssig karakter.

Den grønne indramning af den nordlige side af vejen er et fint træk, der rummer kig til større og mindre landskabs-

rum indrammet af skovene ved Campusområdet. Der er ligeledes lange kig på den sydøstlige del af strækningen.

Den varierende bebyggelse, de tekniske anlæg samt udendørs oplæg bidrager til en sammensat og rodet karakter, som dog delvis bindes sammen af vejrums beplantninger.



BELYSNING

Hestehaven er oplyst af høje standere langs den nordlige side af vejen.

Den kraftigste lyskilde er projektoroplysningen af COOP's arealer i den østlige ende af Hestehaven. I den vestlige ende er der desuden facadelys fra bilforhandlerne på sydsiden.



En grøn lomme langs den nordlige del strækningen.



Kig til jordvold, højspændingsledninger samt motorvej mod syd. Munkebjergvejs forlængelse vil ligeledes være synlig herfra, når den er etableret.



Rækkehusbebyggelsen er afgrænset mod vejen af et hegn samt en træække.



Historisk kort fra slutnigen af 1800 tallet.



Lysforhold på den vestlige del af strækningen.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Hestehaven eller Hjallesø Hestehave er dels betegnelsen på skoven der ligger mellem vejen Hestehaven og Campusområdet. Det er oprindeligt en række udflyttergårde fra Hjallesø hvoraf få af gårdene stadig eksisterer og er udpeget som bevaringsværdige. Gården beliggende lige øst for Munkebjergvejs forlængelse, fremstår dog meget forfalden.

Den resterende bebyggelse omkring Hestehaven er opført fra ca. 1960 og frem. Mest interessant er Roulunds fabrikker, der nu huser COOPs store centrallager bag nogle af de oprindelige industribygninger fra 60'erne. Der er ingen udpegede kulturmiljøer og bevaringsværdige sammenhænge ud til denne del af strækningen.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Hestehaven er i 2024 gennemskåret af Munkebjergvejs forlængelse, der omfatter en ny stor indfaldsvej til Odense og adgangsvej til Nyt OUH.

Lokalplan nr. 5-688.

Lokalplanområdet er beliggende nord for Hestehaven

omgivet af eksisterende boliger. Lokalplanen er udarbejdet i 2010 og giver mulighed for at etablere et attraktivt boligområde i form af rækkehuse, som må opføres i 1½ og 2 etager og max 8,5 meter højt. Mod Hestehaven etableres et beplantningsbælte.

VVM for Munkebjergvejs forlængelse

Der er udarbejdet en VVM-redegørelse for Munkebjergvejs forlængelse i december 2011, som en del af det planmæssige grundlag for anlæg af vejen. Formålet er at etablere en vej, der forbinder Niels Bohrs Allé med motorvejen og videre ud til Svendborgvej for at skabe mere plads til den fremtidige trafik, der forventes som følge af den kraftige udbygning af Campusområdet med Forsker- og Videnparken, Nyt SUND og Nyt OUH. Vejen vil bidrage til at sikre udrykningskørsel og medarbejdere god tilgængelighed, men også for at aflaste det eksisterende vejnet, hvor her især tænkes på Svendborgvej. Vejen kommer til at ligge imellem den eksisterende bymasse mod vest og det nye byomdannelses- og rekreative område mod øst, som skal rumme Forsker- og Videnparken, Cortex Park, udvidelsen af Syddansk Universitet og Nyt OUH.

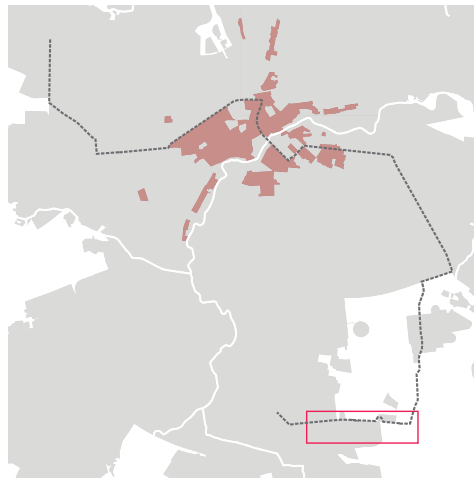
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Strækningen opfattes generelt robust overfor ændringer pga. den sammensatte karakter af industribygninger, beboelse og åbent landskab. Strækningen indeholder dog flere værdifulde træk, der skal tages hensyn til ved ny anlæg. Fra strækningen er der fine kig mod det åbne og varierede landskab mod nord. Kiggene er sårbare overfor skærmende elementer og nye anlæg som vil forringe oplevelsen af landskabet.

Den generelt grønne karakter af vejforløbet er særlig karakteristisk og værdifuld. De forskudte beplantninger og skovbryn, der danner mindre grønne lommer på nordsiden af Hestehaven, er ligeledes et fint og sårbart grønt træk.



Hjallesevej opleves som et overvejende grønt vejrum.



Vurdering Delstrækning 15 HESTEHAVEN

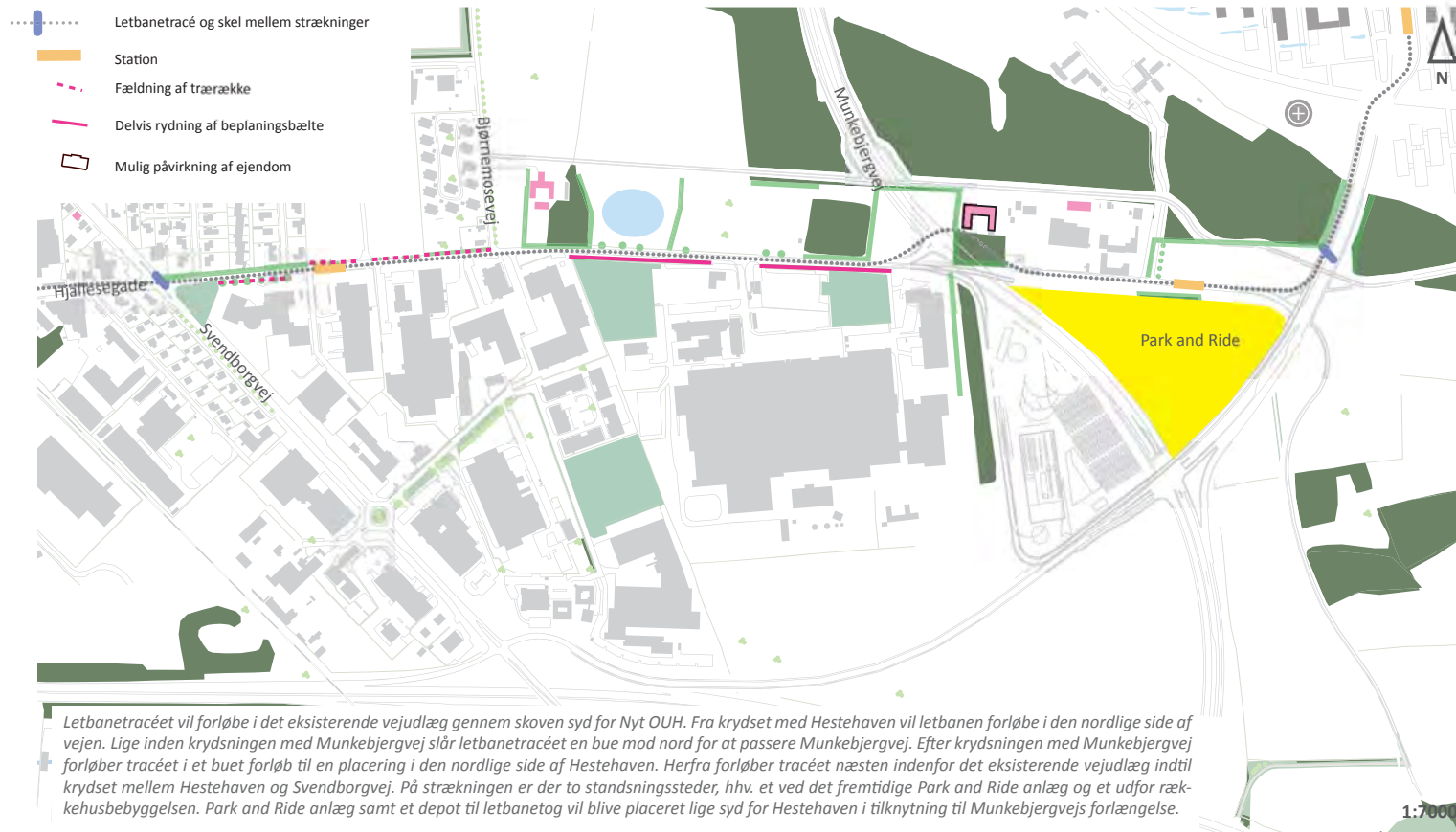
KRITERIER FOR INDPASNING

En vellykket indpasning af letbanen skal tage hensyn til:

- Kig til det åbne og varierede landskab mod nord.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen betyder, at Hestehaven lukkes for kørende trafik fra rækkehusbebyggelsen til Svendborgvej. Derfor inddrages der kun et lille areal til letbanen på denne del af strækningen. Der inddrages areal til et øget vejudlæg på den sydlige side af Hestehaven fra skoven til rækkehusbebyggelsen, men det øgede vejudlæg vil ikke medføre nedrivning af bygninger eller nævneværdig fældning af beplantning. Anlæg af Park and Ride anlægget, vedligeholdelsescenter og depot betyder en omdannelse af det eksisterende åbne areal ved Munkebjergvejs forlængelse. Endvidere vil letbanetracéet påvirke skovparcellen syd for den bevaringsværdige gård beliggende vest for industriområdet mod nord. Det er usikkert hvorvidt anlæg af letbanen eller etablering af Munkebjergvejs forlængelse vil medføre nedrivning af den bevaringsværdige gård markeret på kortet. Gården er i meget kraftig forfald og kan alene af den grund ikke forventes bevaret.



Letbanen vil på strækningen forløbe på et græsunderlag eller på en fast belægning. Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser. Park and Ride anlægget vil resultere i etablering af et parkeringsareal, et vedligeholdelsescenter samt et større depot med en forventet højde på ca. 10m.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Strækningens værdifulde kig vurderes ikke at blive påvirket af anlæg af letbanen, idet kiggene til det åbne og varierede landskab i nord bibeholdes. Kørestrømsmasterne vil dog bidrage til at forstærke områdets tekniske præg.

Rydning af skovparcellen foran den udpegede bevaringsværdige gård har dog betydning for strækningens karakter

mod nord med en rytme af lukkede og åbne landskabsrum.

Park and Ride anlægget og depotet samt rydning af skovparcellen mod syd er visuelt de største påvirkninger af strækningen, idet de vil forandre oplevelsen af det åbne landskab mod syd. Det eksisterende landskab er karakteriseret ved et teknisk præget landskab med Munkebjergvejen, jordvold, kig til motorvej samt højspændingsanlæg. Park and Ride anlægget, depotet og vedligeholdelsescenteret kan derfor, alt afhængig af udformning, tilføre landskabet en ny samlet karakter.

Såfremt letbanen anlægges på et græsunderlag vurderes det, at græstracéet vil kunne tilføre en ny grøn struktur til strækningen, som vil understøtte strækningens

grønne karakter. Samtidig har en ændret vejprofil, som følge af anlæg af letbanen, potentiale til at bidrage til en rehabilitering af vejstrækningens lettere slidte præg.

AFVÆRGEFORANSTALTNING

For at fastholde strækningens grønne karakter tilstræbes det at Park and Ride anlægget får et grønt udtryk.

Ved anlæg af letbanen vil der i videst muligt omfang blive etableret erstatningsbeplantning i tilknytning til strækningen. Erstatningsbeplantningen vil etableres hvor det vil tilføre kvalitet til byrummet. Der vil i projektets senere faser blive fastlagt nærmere principper for erstatningsbeplantning.



Dagens situation set fra Motorvej E20.

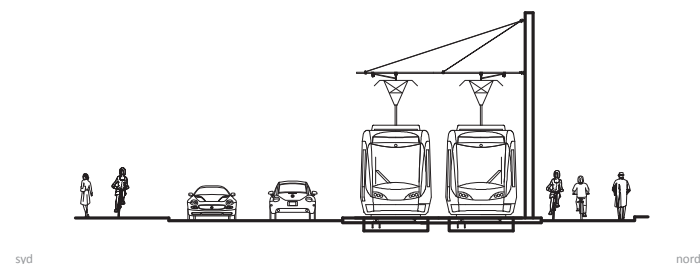


Visualisering af depot set fra Motorvej E20. Depotet præger ikke oplevelsen af landskabet, idet det i forvejen er domineret af industri- og lagerbygninger.

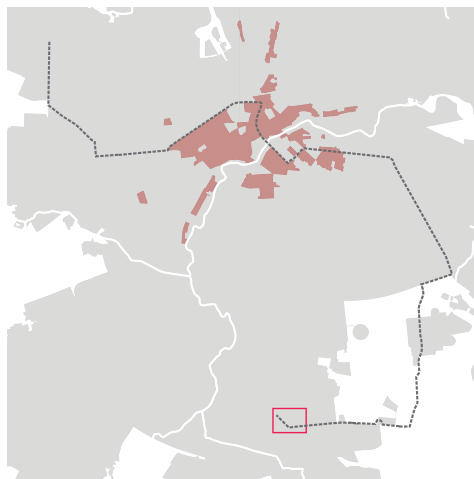
PÅVIRKNING AF STRÆKNINGENS SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vurderes samlet at medføre en mindre påvirkning af strækningens karaktergivende og værdifulde forhold. Hestehaven har værdifulde kig til det åbne landskab i nord, samt industri og et åbent landskab forstyrret af tekniske anlæg mod syd. Indpasning af letbanen på strækningen tager særligt hensyn til landskabet mod nord. Desuden sikres en landskabsarkitektonisk bearbejdning af landskabet mod syd ved etablering af Park and Ride anlæg, vedligeholdelsescenter samt depot. Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs vil letbanen styrke områdets grønne karakter

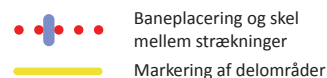
Letbanen samt Park and Ride anlæg er på strækningen indpasset således at de vil opfattes som en naturlig del af infrastrukturen.



Principsnit gennem Hestehaven. Skala 1:200.



Delstrækning 16 HJALLESE



BYTYPOLOGI

Området har en bymæssig forstadskarakter og fremstår uden et særligt center.

STRÆKNINGSKARAKTER

Strækningen forløber fra krydset ved Hjallesøgade og Svendborgvej til den eksisterende Hjallesø Station. Karakteristisk for strækningen er det smalle vejrum samt bagsideareal, som forløber gennem et område med en meget sammensat karakter, med industri- og erhvervspræg i middel skala og med få grønne træk. Terrænet er overvejende jævnt på hele strækningen. Strækningen fremstår med et vist teknisk præg, idet der fra lygtepælene er udsendt el-ledninger og banestrækningen er afgrænset med hegn.

DELOMRÅDER

Tættest på Svendborgvej på nordsiden af Hjallesøgade ligger en tankstation. Længere mod vest ligger en byggetomt, hvor jernstøberiet Tasso tidligere har ligget. På sydsiden af Hjallesøgade ligger et sammenhængende

boligområde med ens huse fra omkring 1950'erne. Dette boligområde orienterer sig mod Svendborgvej. Beplantningerne i tilknytning til boligområdet giver Hjallesøgade et grønt præg. På sydsiden af Hjallesøgade ligger et butiksbyggeri i 2 etager og længere mod vest før jernbanen findes et p-areal, som rumligt afgrænses af en skovparcel. Ved jernbaneoverskæringen slår strækningen et knæk ind på en cykelsti. Vest for cykelstien ligger jernbanen med Hjallesø Station, som er afgrænset af beplantning, samt bagsiden af en erhvervsbygning. Mod øst er der hegn ind mod den tomme byggegrund (Tasso), og herefter er der et blandet erhvervsområde i mellem skala med træerækker foran bebyggelsen.

RUMLIG VISUELLE FORHOLD

Strækningens omgivende bebyggelse fremstår kompleks og er sammensat af mange forskellige typer af bygninger fra flere perioder. Langs Hjallesøgade er vejrummets rumlige afgrænsning desuden meget varieret. Flere steder, som ved tankstationen, den tomme byggegrund og p-areal flyder vejrummet ud.

Området fremstår således uden tydelige mønstre i bebyggelsen. Selve gaderummet er derfor områdets sammenbindende element på den første del af strækningen.

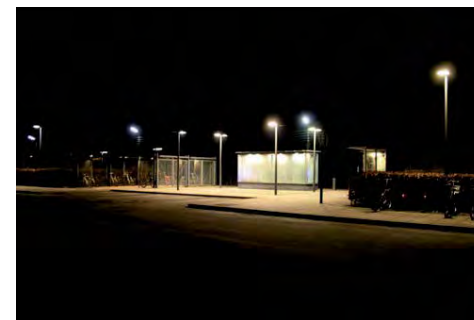
Strækningen langs den eksisterende jernbane har karakter af bagside, da bebyggelserne mod vest overvejende vender ryggen til banestrækningen. Langs banestrækningens østlige side er afgrænsningen af rummet diffus og varieret pga. den tomme byggegrund og bebyggelsens varierede vinkling på vejen.

BELYSNING

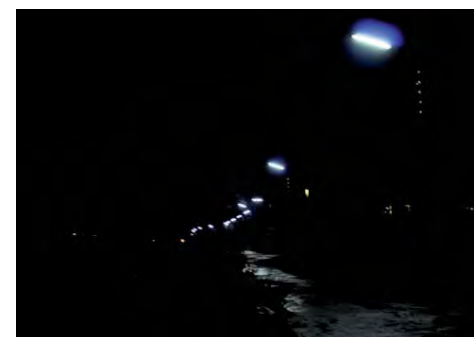
Langs Hjallesøgade er opstillet nyere høje master i den sydlige side af vejbanen til oplysning af hele vejrummet. Langs banen er der opstillet en ældre lavere mast i den østlige side af den lukkede vej, og banen har generelt en kraftigere belysning end langs Hjallesøgade. Der er ikke dominerende facadelys eller større belyste funktioner langs strækningen.



-  Baneplacering og skel mellem strækninger
-  Station
-  Bykant
-  Beplantning
-  Trærækker
-  Enkeltstående træ
-  Grønne områder
-  Høj og tæt beplantning
-  Kig



Nuværende belysning ved Hjallesø Station.



Nuværende belysning langs banen.



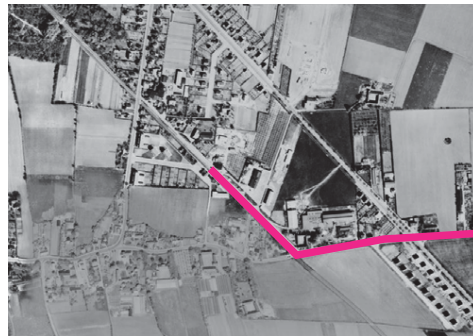
Kig ned ad Hjallesøgade.



TASSO grunden.



Historisk kort fra slutningen af 1800 tallet.



Luftfoto fra 1954.



Den eksisterende jernbane.

KULTURHISTORISKE VÆRDIER

Det oprindelige Hjallesse udgøres af landsbyen Hjallesse, der har ligget som en vejby på begge sider af Hjallessegade - dog ikke på den strækning af Hjallesegade, hvor letbanen planlægges etableret.

Til trods for at der har ligget en station i Hjallesse helt tilbage til starten af 1900-tallet, er det først efter 1954 at der opføres boliger, der binder den oprindelige vejlandsby sammen med stationen.

Letbanestrækningen kommer således ikke til at forløbe igennem hverken et historisk eller nuværende bymæssigt centrum. Men letbanen forløber langs de infrastrukturer, banestrækningen med stationen og Hjallesegade, som er oprindelige historiske strukturer i området.

Der er ingen udpegede bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer eller bevaringsværdige sammenhænge ud til denne del af letbanestrækningen.

PLANLAGTE ÆNDRINGER

Byomdannelsesområde Tasso

Tasso-grunden er udpeget som byomdannelsesområde i et tematillæg til kommuneplanen, da man ønsker at opføre boliger på dette sted, men der er endnu ikke udarbejdet en lokalplan for området. Tasso-grunden består i dag af en tom byggegrund, da den eksisterende bebyggelse på grunden er revet ned. Det er intentionen, at der skal opføres række- og klyngehuse i en relativ tæt bebyggelse eller som etagehuse. Der vil fortsat være mulighed for lettere erhverv i området. Med en bebyggelsesprocent på 50 vil det være muligt at opføre knap 8.000 m² ny bebyggelse og omdanne ca. 80.000 m² bebyggelse.

Med de nye planer for området vil det være muligt at forandre områdets bagsidekarakter, da byomdannelsesområdet ligger lige ud til letbanekorridoren.

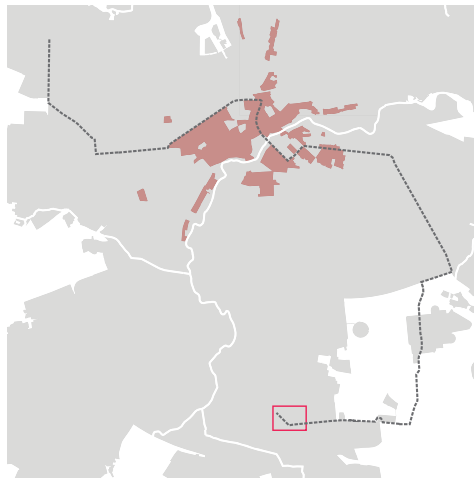
SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Strækningen er generelt robust overfor ændringer, da strækningen ikke indeholder særlige visuelle værdier, vigtige strukturer eller beplantninger. Bebyggelsen i området har desuden generelt et meget varieret og noget slidt udtryk.

Der er således ingen sårbare enkeltelementer eller strukturer, der grænser op til strækningen.



Vejrummet ved den eksisterende jernbane har bagside karakter.



Vurdering Delstrækning 16 HJALLESE

KRITERIER FOR INDPASNING

Strækningen fremstår uden klare karaktergivende elementer. En god arkitektonisk indpasning af letbanen har således her potentiale til at tilføre området en ny sammenhæng og struktur.

INDPASNING AF LETBANEN

Anlæg af letbanen vil medføre en udvidelse af det eksisterende vejareal på strækningen langs Hjallesøgade. Udvidelsen af vejarealet langs Hjallesøgade betyder, at der inddrages areal på den nordlige side af vejen, henholdsvis forareal til tankstationen ved krydset samt areal fra den tidligere virksomhed Tassos nu tomme grund. Langs Egelundsvej og den eksisterende jernbane vil indpasning af letbanen medføre fældning af et lavt buskads på den sydlige del af strækningen.

Letbanen vil forløbe på et underlag af græs eller på en fast belægning på hele strækningen. Kørestrømsledningerne forventes monteret på master. Placering af master fastlægges i senere faser.

RUMLIG VISUEL PÅVIRKNING

Anlæg af letbanen vil ikke påvirke vejrummet på Hjal-

- Letbanetracé og skel mellem strækninger
- Station
- Fældning af træække

Letbanetracéet forløber langs Hjallesøgade på den nordlige side af vejen. Lige inden jernbaneoverskæringen forløber letbanen ad Egelundsvej til et forløb parallelt med den eksisterende jernbane. På strækningen er der et standsningssted ved Hjallesø Station.

lesegade. Kørestrømsanlægget vil dog tilføre vejrummet et vist teknisk præg. Den sidste del af strækningen, som forløber dels på Egelundsvej og dels langs det eksisterende jernbanetracé har i dag en bagside-karakter. Her vurderes det, at anlæg af letbanen vil bidrage til en rehabilitering af vejrummet, hvilket har potentiale til at løfte området fra bagside til forside, med standsningsstedet som nyt knudepunkt. Letbanen kan ligeledes, i samspil med byomdannelsen på Tasso-grunden, tilføre nyt liv til området samt bidrage til et urbant præg, der generelt vil betyde en forskønnelse af Hjallesø.

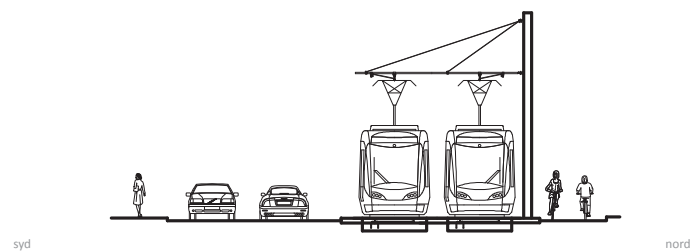
Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs vil græstracéet tilføre vejstrækningen en ny grøn karakter.



PÅVIRKNING AF STRÆKNINGENS SÆRLIGE VÆRDIFULDE ELLER SÅRBARE FORHOLD

Anlæg af letbanen vil medføre en ubetydelig påvirkning af strækningens værdifulde forhold. Strækningen Hjallesø fremstår uden værdifulde strukturer. Her vil letbanen kunne bidrage til en opgradering af området, som i samspil med byomdannelsen på Tasso-grunden har potentiale til at vende området fra bagside til forside samt styrke Hjallesø som helhed.

Letbanen er på strækningen indpasset således at den fremstår som en naturlig del af infrastrukturen og et positivt tilskud til byomdannelsen på Tasso-grunden.



Principalsnit gennem Hjallesgade. Skala 1:200.

4. IKKE TEKNISK RESUMÉ

LETBANENS INDPASNING I BYRUM OG LANDSKAB

Letbanen vil blive et markant nyt arkitektonisk element i Odense. Standsningsstederne vil få et ensartet og let genkendeligt udtryk, der visuelt vil blive et stærkt ikon for letbanen i Odense. Letbanens sporareal vil i flere af byrummene blive anlagt i samme materiale som den eksisterende belægning, for at integrere letbanen i byrummet. På andre strækninger tænkes sporarealet udført som et græsunderlag, hvilket vil give et positivt grønt bidrag til byen, og som understøtter den overvejende grønne karakter af Odenses vejrum. Køreledningsanlæg og placering af master vil blive besluttet i projektets senere faser. Letbanen vil generelt være et positivt bidrag i bybilledet og opleves som en naturlig del af infrastrukturen.

Letbanen vil i stort omfang blive indpasset i de eksisterende byrum i Odense. Ved Thomas B. Thriges Gade, Scandinavian Cortex Park og Nyt Odense Universitets Hospital vil letbanen være et væsentligt element i den foreslåede byomdannelse. I Hjallesø har letbanen desuden potentiale til at igangsætte byomdannelse af Tasso-grunden samt initiere en byomdannelse af den østlige side af stationen. Ved Hestehaven vil der som følge af letbanen blive anlagt et Park and Ride anlæg, et vedligeholdelsescenter og et depot, hvorved landskabets karakter som åbent land vil blive ændret. I dag er landskabet mod syd forstyrret af tekniske anlæg, og anlæg af letbanen vil bidrage til at skabe en samlet karakter af området.

Som følge af anlæg af letbanen planlægges der nedrivning af en række bygninger. Ingen af disse bygninger er udpeget som bevaringsværdige. Enkelte af bygningerne er dog væsentlige i forhold til at fastholde en stram bykant. Som afværgeforanstaltning vil der gives mulighed for opførsel af ny bebyggelse.

Letbanen er på strækningen forsøgt indpasset således, at den grønne karakter af vejrummet bibeholdes. Anlæg af letbanen vil dog medføre fældning af beplantning langs letbanekorridoren, og enkelte steder omfatter fældningen værdifulde træer. Fældning af træer som følge af letbanen og dens ledningsanlæg vil blive erstattet i forholdet 1:2, dvs. at der plantes to nye træer for hvert træ, der fældes. Træerne vil så vidt muligt forsøges indpasset i letbanekorridoren, hvor den kan tilføre ny kvali-

tet. Langt størstedelen af strækningen vil således på sigt fremstå med en tilsvarende grøn karakter.

Letbanestrækningen er inddelt i 16 homogene delstrækninger, og på baggrund af en kortlægning af delstrækningernes særlige værdifulde og sårbare forhold, er der for hver delstrækning opstillet kriterier for en vellykket indpasning. Indpasningen af letbanen på delstrækningerne er gennemført på baggrund af disse kriterier. Kriterierne omfatter fx. indpasning af linjeføringen, så der sker mindst mulig påvirkning af bygninger, beplantninger herunder værdifulde og karaktergivende træer, kulturhistoriske træk, fredede/bevaringsværdige bygninger og/eller værdifulde kig.

PÅVIRKNING AF DE ENKELTE DELSTRÆKNINGER

På strækningen *Rismarksvej* vil letbanetracéet med sit næsten retlinede forløb, understrege vejforløbet og bidrage til en rehabilitering af vejen. Rismarksvejs grønne afgrænsninger vil blive påvirket ved indpasning af letbanen. Der vil så vidt muligt blive etableret erstatningsbeplantning, så vejen på sigt vil have den samme grønne karakter. Anlæg af standsningsstedet ved Tarup Centret har potentiale til at skabe en pladsdannelse som vil forbinde til den kollektive trafik samt understøtte Tarup Centrets lokalcenterfunktion. Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs, vil græstracéet ligeledes understøtte vejens grønne karakter.

Højstrupvej er med det brede vejprofil, grønne afgrænsninger og store grønne rundkørsler et særlig karakteristisk vejrum, som delvis brydes ved indpasning af letbanen. Der vil blive etableret erstatningsbeplantning på strækningen, som på sigt vil sikre, at vejrummet vil fremstå med den samme grønne karakter, som det gør i dag. Anlæg af letbanen på et underlag af græs vil tilføre strækningen et parkagtigt præg og spille fint sammen med strækningens grønne karakter.

Strækningen *Bolbro* er særligt karakteriseret ved den homogene og helt symmetriske bebyggelse og beplantning på Middelfartvej. Indpasning af letbanen sikrer tilnærmelsesvist vejrummets værdifulde træk, med tracé og standsningssted placeret omtrent i midten af vejen. Ligeledes vil kigget til Skt. Knuds Kirke fastholdes ved indpasning af letbanen. På Stadionvej vil ensretning af vejen, som følge af anlæg af letbanen, bidrage til ople-

velsen af en mere rolig vej, som forholder sig til vejrummets karakter med villabebyggelser samt institution. Et eventuelt græstracé på Stadionvej vil understrege vejrummets mere rolige karakter og spille fint sammen med de overvejende grønne forhaver.

På strækningen *Middelfartvej* vil indpasning af letbanen betyde en opgradering af vejrummet, som ved standsningsstedet har potentiale til at styrke områdets karakter ved at tilføje et urbant præg. Kigget til Skt. Knuds Kirke vil ligeledes bevares ved anlæg af letbanen. Forpladsen til Sukkerkøgeriet vil blive bearbejdet landskabsarkitektonisk for at imødekomme påvirkningen af den værdifulde bygning.

Strækningen *Vestre- og Østre Stationsvej* er karakteriseret ved en særlig rytme af tæt brokvarter- og midtbybebyggelse på den sydlige side af vejen og mere spredte større beliggende bebyggelser på den nordlige side af vejen. På strækningen findes flere særlige værdifulde bygninger i form af Toldkammeret, de gamle banegårdsbygninger, Odense Slot samt bebyggelsen mellem Kongensgade og Jernbanegade. Ligeledes rummer strækningen værdifulde akser, herunder kig til Kongens Have og Odense Slot, kig til Stibroen samt kig til Kongensgade. Indpasning af letbanen sikrer strækningens værdifulde bygninger og de visuelle sammenhænge, som dog delvist vil blive forstyrret af ledningsanlæg. Fældning af gadetræerne på Vestre- og Østre Stationsvej vil medføre en påvirkning af gaderummets grønne karakter. På strækningen vil der så vidt muligt etableres erstatningsbeplantning. På strækningen forventes der to nedrivninger. Ingen af bygningerne er bevaringsværdige, men er væsentlige i forhold til markering af vejrummet. Ved nedrivningerne gives der mulighed for opførsel af ny randbebyggelse. Som et alternativ til opførsel af en bygning kan der ved institutionen være potentiale til en lokal pladsdannelse eller lomme-park, som vil styrke området omkring kirken samt blive en plads for rejsende med letbanen.

Standsningsstedet ved Odense Banegård Center samt en tydelig adskillelse af biltrafikken fra banegårdens forplads vil forstærke pladsens karakter som centralt knudepunkt for offentlig transport og styrke pladsens rekreative kvaliteter.

På strækningen *Thomas B. Thriges Gade* vil letbanen opleves som en integreret del af den nye fodgængervenlige bydel. Samtidig bevares de genskabte kig i middelalderbyen ved indpasning af letbanen. Kørestrømsledningerne tilfører dog strækningen et vist teknisk præg, og ved Sct. Albani Kirke vil kørestrømsledningerne påvirke oplevelsen af den værdifulde bygning markant.

Albanigades midtby præg med tæt bebyggelse og særlige kulturhistorisk fortælling i form af Albanibryggeriet er særlige værdifulde strukturer, som der ved indpasning af letbanen er taget hensyn til. Letbanens kørestrømsledninger og evt. master vil forstyrre oplevelsen af strækningens værdifulde bygninger som Albanibryggeriet, Domhuset og det gamle sygehus. Desuden vil kørestrømsanlægget påvirke strækningens værdifulde kig til arbejderboligerne, Sct. Albani Kirke samt Odense Å.

Benediktsgade og Benedikts Plads er med sin tætte bymidtestruktur med flere bevaringsværdige bygninger, værdifulde kig til Albani Bryggeriet og Tasso samt det veldefineret rum på Benedikts Plads en særlig oplevelsesrig strækning. Indpasning af letbanen sikrer i stort omfang disse træk. Dog brydes den strukturgivende hækbeplantning på Benedikts Plads ved anlæg af letbanen. Anlæg af letbanen på Benedikts Plads vil medføre lukning for kørende trafik rundt om pladsen. Det åbner mulighed for en udvidelse af pladsen, og vil skabe oplevelsen af en mere fredelig plads. Standsningsstedet centralt på pladsen har ligeledes potentiale til visuelt at åbne rummet samt tilføre liv til pladsen. Langs Benediktsgade fældes den sydlige midterrabatbeplantning og vejarealet udvides mod nord, hvilket betyder fældning af den lave hæk, der i dag afgrænser vejrummet. Der vil blive udarbejdet en plan for Benedikts Plads samt Benediktsgades nordlige afgrænsning, som vil forholde sig til standsningsstedet centralt på pladsen og etablere en ny rumlig afgrænsning mod nord.

Nyborgvej er særligt karakteriseret ved en sammensat bebyggelse, som enkelte steder bindes sammen af rækker af formklippede rønnetræer. På strækningen er der et værdifuldt kig til Skt. Knuds Kirke og letbanen passerer Munkedammen, som er et rekreativt grønt område. Indpasning af letbanen sikrer kigget til kirken samt oplevelsen af Munkedammen. Letbanen vurderes som struktur, særligt hvis den etableres på et underlag af græs, at have

potentiale til at sammenbinde strækningen på langs af Nyborgvej og medføre en rehabilitering af vejrummet. De formklippede rønnetræer samt værdifulde træer ved lokalcentret ved Ejby fældes som konsekvens af anlæg af letbanen. Ligeledes forårsager nedrivning af hjørnebebyggelsen i krydset med Reventlowsvej/Palnatokesvej en opløsning af det veldefinerede vejkrud. Som afværgeforanstaltninger for nedrivninger, vil der gives mulighed for opførsel af ny bebyggelse orienteret mod Nyborgvej og erstatningsbeplantning ved Korsløkkeparken. Desuden vil der blive udarbejdet en bebyggelses- og byrumsplan for krydset mellem Nyborgvej og Ejbygade/Ørbækvej.

Strækningen *Ørbækvej* er karakteriseret ved sin tætte grønne afgrænsning mod øst samt store parkeringsarealer samt center og butiksareal mod vest. Ved indpasning af letbanen fastholdes den grønne afgrænsning mod øst og letbanens køremaster bidrager til en opstramning af vejrummet ved Rosengårdcentret. På den sydlige del af strækningen ved IKEA og Bilka fældes en del af beplantningsbæltet, der afgrænser vejen fra parkeringsarealet. I videst mulig omfang vil der blive etableret erstatningsbeplantning, der sikrer en rumlig afgrænsning mod Fynbyen, IKEA og Bilka. Ligeledes vil der udarbejdes en beplantningsplan for afgrænsningens mod Korsløkkeparken, med henblik på at genetablere en tæt grøn afgrænsning mod Ørbækvej.

Niels Bohrs Allé opleves som et meget grønt vejrum med grønne rækker af træer på begge sider af vejen samt midterrabatbeplantning. Den grønne karakter af vejrummet sikres i høj grad ved indpasning af letbanen med standsningssted på Bilkas sydlige parkeringsareal. Såfremt letbanen etableres på et underlag af græs, vil letbanen fra Bilka opleves som et grønt tilskud til parkeringspladsen.

På strækningen *forsker- og videnparken, Scandinavian Cortex Park* opleves letbanen som en integreret del af bebyggelsen. Standsningsstedet centralt på den tværgående plads, har potentiale til at understrege pladsen som bindeled for området.

Strækningen *Syddansk Universitet* er særligt kendetegnet ved en kompakt struktur af skov og bebyggelse. Ved

anlæg af letbanen lukkes Campusvej gennem universitetet, hvilket betyder at letbanen kan indpasses på strækningen uden nævneværdig påvirkning af bebyggelsen. Letbanens forløb gennem Moseskoven vil betyde en udvidelse af vejrummet, men vil ikke have særlig betydning for skovens funktion som afgrænsende volumen. Anlæg af letbanen har potentiale til at styrke den nordlige plads som centralt ankomstpunkt. Såfremt letbanen etableres på et underlag af græs vil det tilføre strækningen en parkagtig karakter, der vil spille meget fint sammen med bebyggelsen.

Letbanen forløber på strækningen *Nyt Odense Universitets Hospital* gennem et åbent vådområde i nord og en kompakt og homogen bebyggelsesstruktur mod syd. Letbanen vil på strækningen opleves som en integreret del af bebyggelsen og mod syd vil standsningsstedet have potentiale til at styrke pladsens karakter som centralt ankomstpunkt. Krydsningen af Killerup Rende stiller krav til etablering af en bro. Broprofilen etableres så vidt muligt med en lav sideafskærmning, for at mindske påvirkningen af kig på langs med vandløbet. Letbanen vil desuden tilføre området et teknisk præg, som vil opleves særligt forstyrrende i det lysåbne landskab i nord.

Hestehaven har en sammensat karakter af industri og åbent land med værdifulde kig til det åbne landskab i nord samt industri og et åbent landskab forstyrret af tekniske anlæg mod syd. Indpasning af letbanen på strækningen tager særligt hensyn til landskabet mod nord samt sikrer en landskabsarkitektonisk bearbejdning af landskabet mod syd ved etablering af Park and Ride anlæg, vedligeholdelsescenter samt depot. Såfremt letbanen anlægges på et underlag af græs, vil letbanen styrke områdets grønne karakter.

Strækningen *Hjallese* fremstår uden værdifulde strukturer. Her vil letbanen bidrage til et kvalitetsløft af området, som i samspil med byudviklingen på Tasso-grunden har potentiale til at vende området fra bagside til forside samt styrke Hjallese som helhed.



Forslag til design af lys samt information på standsningsstederne. (PLH)

Flakhaven 2
DK-5000 Odense C
Phone +45 66 13 13 72
odense.dk/letbane