

27. JUNI 2013

ODENSE LETBANE UDREDNINGSRAPPORT RESUME



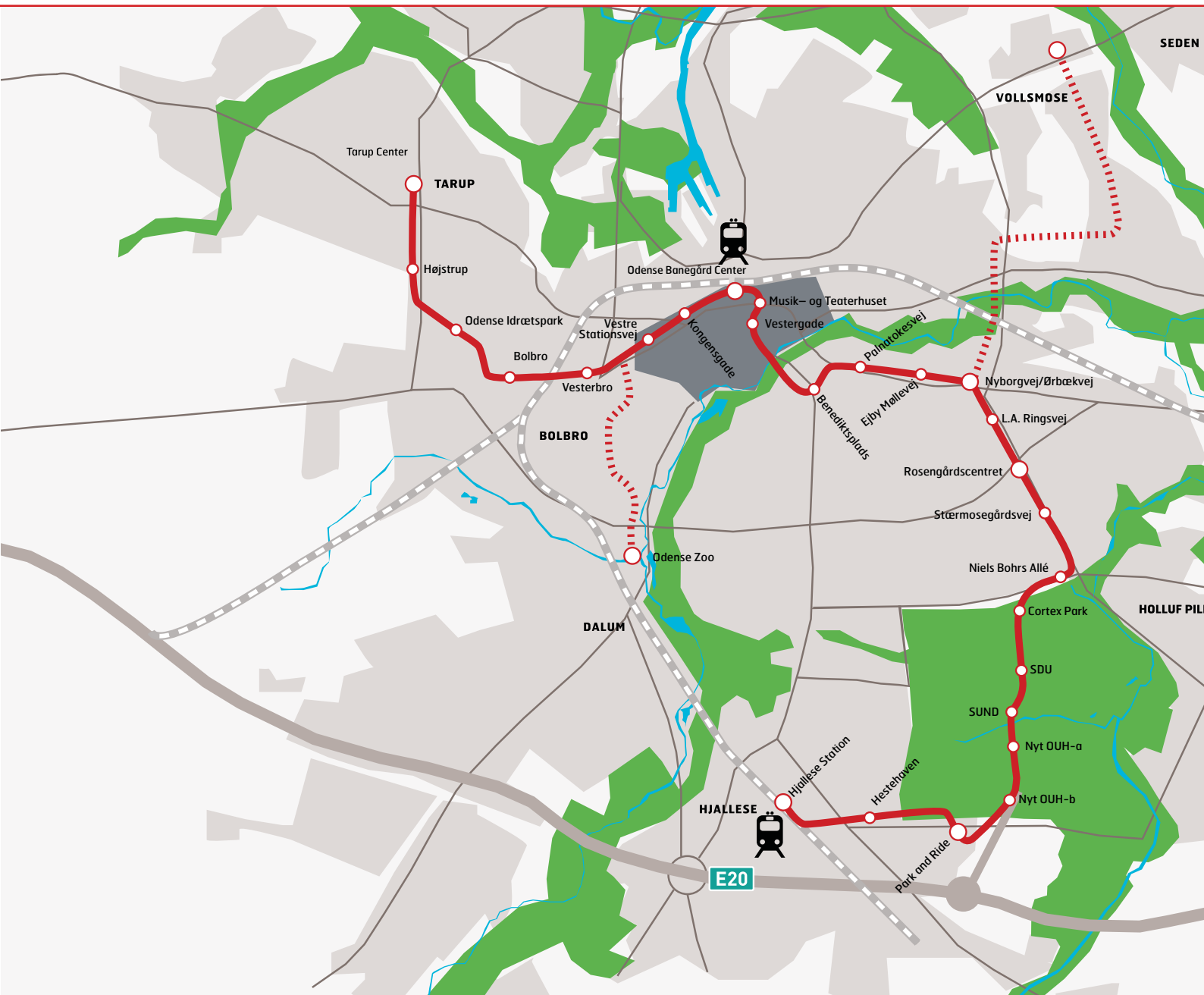


INDHOLD

- 1 Odense Letbane – binder byen sammen
- 2 Bedre kollektiv trafik og byudvikling
- 3 Et løft for trafikken i Odense
- 4 Sådan ser letbanen ud
- 5 Hvad koster letbanen – og hvad er den værd?
- 6 Sådan bliver letbanen til



Eksempel på mulig udformning af station på Odense Letbane.



- Odense Letbane (1. etape)
- Odense Letbane (2. etape)
- Skift til regional- og fjerntog

LETBANEN I TAL OG FAKTA

STYRKELSE AF INFRASTRUKTUREN

- Letbanen etableres fra 2016-2020
- 26 stationer i alt, fra Tarup i nord til Hjallese i syd
- 14 km spor
- Afgang hvert 10. minut fra alle stationer
- Rejsetid fra nord til syd tager ca. 42 minutter
- Sammenhæng til busnet og regionaltog

ODENSE LETBANE – BINDER BYEN SAMMEN

1



Letbaner er et udbredt transportmiddel i Europa og er kendetegnet ved korte rejsetider og hyppige afgang.

Odense Letbane vil give den kollektive trafik i Odense et stort løft. Med endestationer i Tarup og Hjallesø vil letbanen binde byen sammen og fremme byudviklingen i Odense.

Vækst i Odense

Odense er en by, der satser på vækst. I de kommende år blomstrer en lang række af nye ambitiøse byggeprojekter op i Odense. Byen skal ikke længere bare være en stor dansk by, men en dansk storby. For at gøre visionen til virkelighed er det vigtigt med de rette transportmuligheder, så de tusindvis af nye arbejdspladser, boliger og tilbud nemt kan betjenes af både borgere og erhvervsliv. Odenses nye letbane bliver rygraden, der skal binde udviklingen sammen og skabe synergi og sammenhæng.

Odense Letbane vil i sig selv være en generator for vækst og vil medvirke til, at Odense går fra at være en stor dansk by til en dansk storby.

26 stationer – 14 kilometer

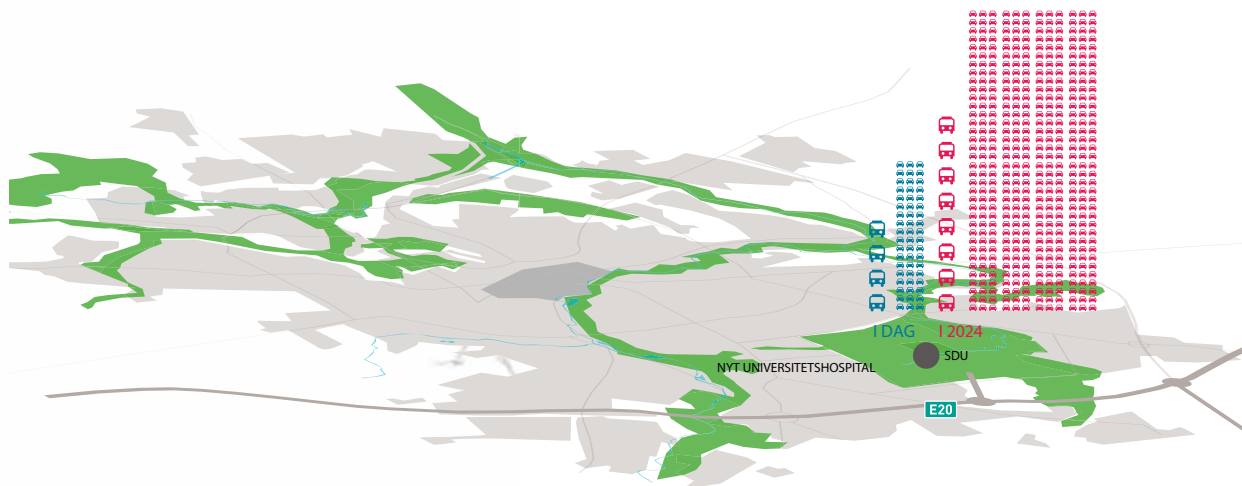
En letbane kan sammenlignes med en metro, der kører over jorden. Letbanen i Odense vil forløbe fra Tarup i nord via Odense Centrum og Nyt OUH til Hjallesø Station. Dermed vil letbanen binde byen sammen og samtidig give de rejsende i Odense et bæredygtigt, hurtigt og komfortabelt alternativ til bilen. Letbanens samlede længde er 14 km, og der vil blive etableret 26 stationer. Det forventes, at letbanen vil have ca. 35.600 påstignere på en hverdag.

Letbanen etableres hovedsageligt i eksisterende veje, hvor den generelt kører i sit eget spor, uafhængigt af den øvrige trafik. Dette sikrer, at letbanen kommer hurtigt frem og har en høj pålidelighed. Etableringen af letbanen betyder, at der skal gennemføres en række ombygninger af eksisterende veje. Letbanen vil blive etableret med et design, der er tilpasset Odense, og som samtidig giver letbanen sin egen identitet.

Hvad koster det?

Etableringen af letbanen forventes at koste 2.054 mio. kr., heraf er 474 mio. kr. til reserve. Derudover er der driftsrelaterede anlægsudgifter for 565 mio. kr. til indkøb af 12 togsæt, etablering af et vedligeholdelsescenter mm.

I 2024 SKAL DER HVER DAG CA. 60.000 MENNESKER TIL CAMPUS



Odense

Udredningsrapporten

Denne publikation er et resumé af udredningsrapporten for Odense Letbane, som har til formål at skabe grundlag for en politisk aftale om at etablere en letbane i Odense, herunder vedtagelse af anlægslov og gennemførelse af VVM. Udredningen er udarbejdet af Odense Letbanesekretariat i dialog med projektets samarbejdspartnere. Udredningen kan læses i sin fulde længde på [Odense.dk/letbane](https://odense.dk/letbane).

1.1 HVAD ER EN LETBANE?

En letbane er en moderne sporvogn eller en metro, der kører på skinner over jorden, som kendes fra mange europæiske byer, blandt andet i Sverige og Norge. I Danmark er der – udover i Odense – planer om at etablere letbaner i Aarhus, Aalborg og i Hovedstadsområdet langs Ring 3-korridoren. Letbaner kombinerer det bedste fra tog (komfort, pålidelighed og tilgængelig) og busser (adgang til bymidten og centrum i forstæderne).

“Odense Kommunes strategi går ud på at udvikle Odense fra at være en stor dansk by til at blive en dansk storby, der kan fungere som vækstgenerator for regionen og for Danmark. Det er hensigten at transformere Odense fra industriby til videnby.”

Syddansk Universitet, som vil blive betjent af letbanen.

Letbanen er elektrisk. Derfor forurener den ikke gaderummet. Banen kører i sit eget spor, adskilt fra den øvrige trafik, hvilket medvirker til at sikre en pålidelig drift af hele den kollektive transport. I vejkryds er letbanen nødt til at køre det samme sted som den øvrige trafik. Her sikres rettidighed og korte køretider ved hjælp af trafiksignaler, hvor letbanen får prioritet.

Letbanetogene er 2,65 meter i bredden, ca. 3,5 meter høje og har en længde på ca. 42 meter. Letbanetogene får strøm fra luftledninger og kan også på kortere strækninger køre helt uden køreledninger. Ved letbanens stationer vil der være niveaufri ind- og udstigning, som gør det let for passagerer at komme ind og ud.

1.2 HVORFOR HAR ODENSE BRUG FOR EN LETBANE?

Letbanen vil være rygraden i den kollektive trafik i byen i mange år fremover. Letbanen vil binde Odenses mange udviklingsprojekter og hele byen sammen – fra Tarup Center og Bolbro gennem midtbyen til Campus og videre til Hjallesø Station.

Odense vil fremadrettet opleve en vækst i antallet af beboere og arbejdspladser. Dette betyder, at presset på vejnettet i Odense stiger, og at der opstår øgede trafikale udfordringer i byen.

Løser udfordringerne ved Campus

I 2020 vil mere end 60.000 studerende, patienter og pårørende have deres daglige gang i området omkring SDU og det nye universitetshospital. Letbanen er nødvendig for at sikre en effektiv transport til og fra området.

1.3 I TRÅD MED BYENS PLANER

I de kommende år planlægger Odense Kommune at gennemføre en lang række byudviklingsprojekter. Det gælder bl.a. udbygningen af campus-området med Forsker- og Videnparken Cortex Park samt universitetet og det nye supersygehus. Endelig omdannes hovedtrafikforbindelsen Thomas B. Thriges Gade, der i dag gennemskærer Odense Centrum og de gamle bydele. I fremtiden vil Thomas B. Thriges Gade være fri for biler og bliver omdannet til et visionært, bæredygtigt byområde med letbanen som hovedelement. Ved at forbinde de kommende udbygningsområder med andre dele af byen vil letbanen bidrage til at understøtte udviklingen af Odense som vækstdynamo.

Et effektivt kollektivt transportsystem er et godt alternativ til bilen i storbyen. Med Letbanen bliver der skabt grundlag for, at Odenses beboere og dem som arbejder og rejser i byen kan komme til og fra institutioner, kulturtilbud, arbejdspladser og boliger – vel at mærke med en højfrekvent og miljøvenlig transportforbindelse. Letbanen sikrer desuden, at der opnås gode forbindelser til vigtige trafikknudepunkter med tilslutning til det lokale, regionale samt nationale jernbane- og busnet.





BEDRE KOLLEKTIV TRAFIK OG BYUDVIKLING

2

2.1 SÅDAN KØRER LETBANEN

Letbanen vil køre hvert 10. minut i begge retninger fra kl. 05 om morgenen til kl. 01 om natten. Køretiden mellem Tarup Centret og Hjallesø er omkring 42 minutter.

Hurtigt og sikkert gennem byen

Letbanen vil have en maksimal hastighed på 70 km/t og en gennemsnitshastighed på ca. 20 km/t. Hastigheden vil af hensyn til sikkerheden være lavest i centrum og højere i områderne uden for centrum.

Masser af kapacitet og komfort

En letbanevogn har med sine 2,65 meter i bredden og 42 meter i længden plads til 250 passagerer. Med 12 letbanevogne som opererer på ruten, svarer det til en samlet kapacitet på knapt 3.000 passagerer i timen – eller 60 busser.

2.2 TAG CYKLEN MED

I togene vil der være såkaldte flexområder, det vil sige områder som er forbeholdt barnevogne, kørestole og cykler som det kendes fra togene. Letbanevognenes præcise design og indretning bliver afklaret senere i processen.

	TARUP CENTER	ODENSE BANEGRÅRD CENTER	EJBY	ROSEGRÅRD CENTRET	SYDDANSK UNIVERSITET NORD	NYT OUH NORD	HJALLESE
TARUP CENTER		13	22	25	32	34	42
ODENSE BANEGRÅRD CENTER	13		9	12	19	21	29
Ejby	23	10		3	10	12	20
ROSEGRÅRD CENTRET	26	13	3		7	9	17
SYDDANSK UNIVERSITET NORD	31	18	8	5		2	10
NYT OUH NORD	34	21	11	8	3		8
HJALLESE	42	29	19	16	11	8	

De forventede køretider i minutter med letbanen mellem knudepunkterne.

Eksempel på mulig udformning af station på Odense Letbane.



ET LØFT FOR TRAFIKKEN I ODENSE

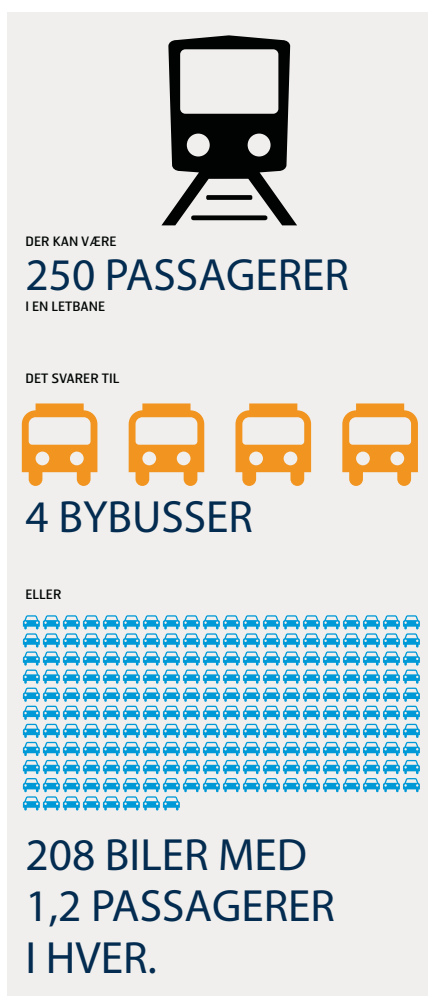
3

3.1 OVER 35.000 PASSAGERER HVER DAG

Letbanen forventes at have cirka 35.600 påstigere pr. hverdag i 2024 – eller ca. 10-11 mio. passagerer årligt. Samlet fordobles antallet af påstigere i den kollektive trafik i Odense – bus, tog og letbane – i forhold til i dag.

De mest benyttede stationer på letbanestrækningen vil være Syddansk Universitet, Odense Banegård Center, Hjallese Station og Park & Ride. Tilsammen vil disse fem stationer betjene ca. halvdelen af påstigerne. Odense Banegård Center og Syddansk Universitet forventes at være de største skiftestationer.

Mellem Odense Banegård Center og Forskerparken vil der være over 7.000 passagerer pr. retning på en hverdag. Den mest belastede strækning vil være mellem Ejby og L.A. Rings Vej, hvor der på en hverdag vil være cirka 10.000 passagerer i hver retning.



STATION	PASSAGERER PR. HVERDAG
Odense Banegård Center	9.500
SDU Nord	9.300
Hjallese	4.400
Park & Ride	3.900
Forskerparken	3.700
Rådhuset	3.500

Passagertallet består af det samlede antal påstigere og afstigere på stationen pr. hverdag.



Tegningen viser et eksempel på, hvordan letbanesporene kan føres gennem et kryds.

3.2 ET LØFT FOR DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

Odense Letbane vil udgøre rygraden i den kollektive trafik i Odense. Der er derfor også i planlægningen af letbanen lagt stor vægt på sammenhængen med den øvrige kollektive trafik. Det gælder både for arbejdet med at bestemme den rigtige linjeføring og med placeringen af stationer.

Letbanen kommer naturligvis forbi Odense Banegård Center. Her er der mulighed for at skifte til fjern- og regionaltog, regionalbusser og bybusser. Letbanen betjener også Hjallose Station, hvor der er skiftemuligheder til tog mod Ringø.

På de fleste letbanestationer kan man skifte til busruter. Nogle stationer vil udgøre egentlige bus hubs, hvor den kollektive trafik integreres. Her bliver det særlig let at skifte mellem forskellige kollektive transportmidler. Ved alle letbanestationer er der arbejdet for, at skift mellem kollektive transportmidler kan foregå så nemt som muligt og med så korte gangveje som muligt.



3.3 VEJTRAFIKKEN ÆNDRES

Odense Letbane etableres på hovedparten af strækningen, der hvor der i dag er vej. Det har selvfølgelig nogle konsekvenser for vejtrafikken, ikke mindst biltrafikken.

Det er som udgangspunkt tilstræbt at fastholde kapaciteten på vejnettet, når letbanen er etableret. Nogle steder er det dog nødvendigt at omlægge trafikken, både af hensyn til letbanens fremkommelighed og af hensyn til trafikanternes sikkerhed. Særligt i kryds kan det betyde, at trafikken ændres. For at sikre en hurtig og stabil drift med letbanen vil den få prioritet i kryds. Det betyder, at trafikken styres med signalregulering, som tillader letbanen at komme hurtigt af sted. Fodgængere skal som udgangspunkt krydse sporene i signalregulerede fodgængerfelter af hensyn til sikkerheden.

I anlægsperioden vil der blive arbejdet for, at vejtrafikken kan afvikles, selvom de berørte strækninger vil være præget af anlægsarbejder. Odense Kommune vil løbende informere om anlægsarbejder og foreslåede alternative ruter.

Letbanen etableres under hensyntagen til vejtrafikken og omgivelserne. På Nyborgvej vil sigtelinien mod Domkirken blive bevaret.

3.4 FOKUS PÅ SIKKERHEDEN

Odense Letbane skal sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen, inden den kan tages i brug. Det er samtidig et krav, at både infrastruktur og letbanetog skal underkastes en række risikoanalyser, og at sikkerheden er optimal, inden letbanen godkendes. Alle vejanlæg skal godkendes af vejmyndighederne efter vejlovgivningen.

Ikke mindst fodgængere i Odense vil blive påvirket af letbanen, når de færdes i trafikken. Fodgængerpassage af letbaneområdet vil ske i overgange, hvor der er taget særligt hensyn til fodgængernes sikkerhed, for eksempel i form af lysregulering eller såkaldte Z-overgange, hvor fodgængerne automatisk ser i retning af toget. I Thomas B. Thriges Gade, som bliver omdannet, vil letbanen køre i et fælles areal med fodgængerne, som det kendes fra andre europæiske byer.



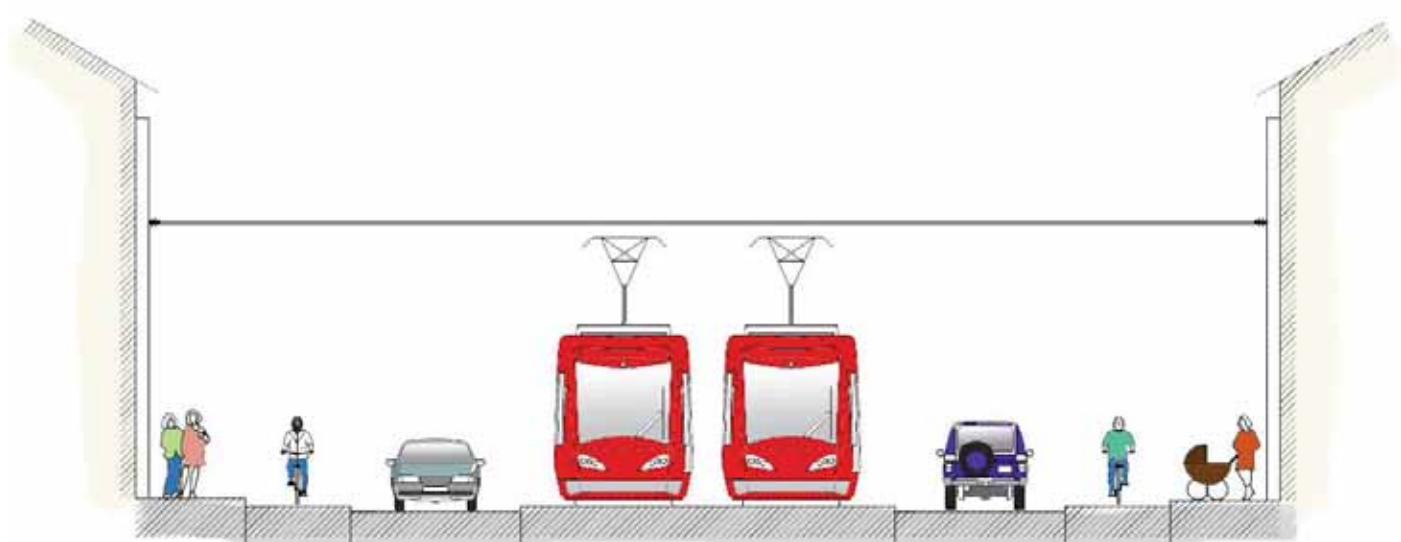
4.1 PÅ SPORET AF LETBANENS TRACÉ

Et letbanespor kaldes et tracé. Der er forskellige muligheder for at placere letbanens tracé. Der arbejdes generelt med tre forskellige tracéformer:

1. Delt tracé: Letbanens trafik er blandet med øvrig trafik
2. Reserveret tracé: Letbanen har sit eget adskilte spor, men uden særlig afskærmning
3. Selvstændigt tracé: Letbanen har sit eget, afskærmede spor.

På hovedparten af strækningen kommer Odense Letbane til at køre på eksisterende veje, og på hovedparten af disse strækninger får letbanen sit eget tracé. Denne løsning giver den bedste fremkommelighed og sikkerhed for både letbanen og den øvrige trafik, samtidig med at letbanen ikke kommer til at virke som en barriere i bybilledet. I Thomas B. Thriges Gade vil letbanen blive etableret i delt tracé, hvor letbanen er blandet med den øvrige trafik.

Letbanen er eldrevet, og der vil derfor på hovedparten af strækningen blive opsat køreledninger. Gennem Thomas B. Thriges Gade og ved Syddansk Universitet og Nyt OUH er det dog muligt, at letbanen kommer til at køre på batteri.



Eksempel på strækning, hvor letbanen kører i reserveret tracé.



4.2 EN GENKENDELIG IDENTITET

I planlægningen af Odense Letbane er der lagt vægt på, at baneanlæg og stationer har en sammenhængende identitet og er indpasset i de forskellige typer byrum. Identiteten skal sikre, at brugerne får nemt ved at genkende stationerne og orientere sig, når de skal med letbanen. Der arbejdes netop nu på et designprogram for Odense Letbane.

4.3 DE 26 STATIONER

Odense Letbane får 26 stationer i etape 1, og der er forberedt til, at yderligere en station kan etableres. De fleste stationer bliver etableret som side-perroner.

Stationerne etableres, så adgangs- og skifteforholdene for passagererne er så gode og sikre som muligt. Det betyder, at fodgængerne får direkte og sikre adgangsveje til perronerne, og cyklister vil kunne parkere cyklen tæt på perronen.

Perronerne indrettes, så der er adgang via en rampe for kørestolsbrugere, barnevogne mv. Gabet mellem perron og letbanetog blive gjort så smalt som muligt, og fra perronen vil der være niveaufri indstigning til letbanetogene.

4.4 LETBANENS HOVEDKVARTER

Kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) får til opgave at gennemføre den sikre drift af letbanen, og personalet til letbanens forskellige funktioner møder her. KVC vil bl.a. være stedet, hvor letbanetogene står, når de ikke er i brug, og hvor de bliver vedligeholdt. Et kontrolrum får ansvaret for at overvåge og styre letbanedriften og sørge for information til passagererne.

Kontrol- og vedligeholdelsescentret er pladskrævende, og det placeres derfor i industrikvarteret ved Hestehaven og Munkebjergvejs forlængelse.

4.5 VEJE OG KRYDS SKAL BYGGES OM

Letbanen i Odense kommer hovedsageligt til at køre på eksisterende veje. Det medfører, at de veje skal bygges om, og det sker under hensyntagen til trafikken. Der bliver etableret gode og sikre krydsninger af letbanesporene for andre trafikanter.

I krydsene vil letbanens etablering også medføre ombygninger. Letbanen får prioritet i forhold til den øvrige trafik, og der skal gennemføres ombygninger, så fremkommelighed og sikkerhed sikres for alle trafikanter.

STATIONER PÅ ODENSE LETBANE

Tarup	2 stationer
Bolbro	2 stationer
Odense Centrum	7 stationer
Nyborgvej	3 stationer
Ørbækvej	4 stationer
SDU	3 stationer
Nyt OUH	2 stationer
Hjallese	3 stationer



Eksempel på mulig udformning af station på Odense Letbane.

Letbanen i Odense føres gennem det tætte byrum.



HVAD KOSTER LETBANEN – OG HVAD ER DEN VÆRD?

5

5.1 PRISEN FOR EN LETBANE

Odense Letbane koster 2.054 mio. kr., inkl. en reserve på 30 %. Dertil skal der lægges driftsrelaterede udgifter på 565 mio. kr. til letbanetog, kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) mv., inkl. en reserve på 10 %.

Prissætningen har taget udgangspunkt i de bedst mulige anlægs- og sikkerhedsmæssige løsninger, når der tages hensyn til prisen.

BUDGETPOST	UDGIFT I MIO. KR.
Basisoverslag	1.580
30 % korrektionsreserve	474
Samlet anlægsoverslag inkl. 30 % korrektionsreserve	2.054

Anlægsoverslag for Odense Letbane.

BUDGETPOST	UDGIFT I MIO. KR.
Driftsrelateret basisoverslag	514
10 % korrektionsreserve	51
Samlet driftsrelateret anlægsoverslag inkl. 10 % korrektionsreserve	565

Overslag over driftsrelaterede udgifter for Odense Letbane.



Benediktsgade vil blive betjent af letbanen.

5.2 FINANSIERING

Økonomien i udredningsrapporten er baseret på, at der indgås en politisk aftale om Odense Letbane, hvor finansieringen af anlægsomkostningerne fordeles mellem Odense Kommune, staten og Region Syddanmark.

Når der er indgået en politisk aftale opretter Odense Kommune et anlægsselskab som et interessentskab med deltagelse fra Odense Kommune og Transportministeriet. Staten har ikke taget endelig stilling til projektet.

5.3 DRIFTSOMKOSTNINGER

Letbanens driftsomkostninger vil være cirka 73 mio. kr. om året, ekskl. forrentning og afskrivninger af tog og depot. Driftsomkostningerne udgøres af løn, vedligehold af infrastruktur og materiel samt udgifter til billettering, marketing, husleje mv.



5.4 LETBANENS SAMFUNDSØKONOMISKE BETYDNING

Odense Letbane skal den give kollektive trafik et markant løft og forhindre trængsel i Odense. Samtidig skal letbanen understøtte den markante byudvikling i Odense.

Den samfundsøkonomiske redegørelse viser at letbanen giver en samfundsøkonomisk intern rente på 0,8%.

Dertil kommer en forventet samfundsmæssig effekt af strategisk arbejde med letbanen som en byudviklingsløftestang. Disse effekter er opgjort til:

- › Værdi af stationsnærhed: 250 mio. kr.
- › Værdi af mangfoldigt handelssliv: 200 mio. kr.
- › Værdi af det grønne aspekt: 100 mio. kr.
- › Herlighedsværdi for øvrige borgere i Odense: 850 mio. kr.

5.5 FÆRRE BILER OG BEDRE MILJØ

Odense Letbane forbedrer den kollektive trafikbetjening i byen væsentligt og vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Det betyder, at flere vil skifte fra biltrafik til letbanen – og det har en positiv effekt på klimaet og miljøet. Letbanen er eldrevet og erstatter dieselbusser. Det medvirker også til at reducere den lokale luftforurening i Odense.

Under anlægsprocessen kan miljøet blive påvirket negativt. I VVM-redegørelsen vil effekter som luftforurening, klima og støj derfor blive belyst.



6.1 HVAD SKAL DER SKE?

Inden Odense Letbane kan etableres, er der en række opgaver, der skal gennemføres. Bl.a. skal der laves en VVM-redegørelse, som kortlægger projektets effekter på miljøet. Der skal også udarbejdes en politisk aftale, som vil danne grundlaget for den endelige Lov om Odense Letbane.

Når Lov om Odense Letbane er vedtaget, kan selve anlægsarbejdet sættes i gang. I perioden op til anlægsarbejdets start skal der gennemføres en del planlægning. Bl.a. vil der blive gennemført udbud af anlægsarbejder mv., afholdt møder med berørte borgere og virksomheder, ligesom Odense Kommune vil informere bredt om den kommende proces med anlæg af letbanen.

6.2 OMLÆGNING AF LEDNINGER

I forbindelse med etableringen af Odense Letbane skal der omlægges en del ledninger – både af hensyn til letbanen og ledningsejernes adgangsforhold. Her er der fokus på at minimere konsekvenserne for ledningsejerne. Men fordi letbanen løber gennem flere bebyggede områder, er det ikke muligt helt at undgå ledningsomlægninger. I dialog med ledningsejerne vil Odense Letbane planlægge, koordinere og igangsætte de nødvendige omlægninger.

6.3 DE ARKÆOLOGISKE UNDERSØGELSER – HVAD GEMMER UNDERGRUNDEN PÅ?

Det er lovpligtigt at gennemføre arkæologiske undersøgelser i forbindelse med jord- og anlægsarbejder. Hovedparten af letbanestrækningen løber gennem bebygget område, hvor steder af arkæologisk interesse er registreret. Centrum af Odense By er yderligere udpeget som kulturarvsareal. Omfanget af de arkæologiske undersøgelser vil i den videre proces blive fastlagt i samarbejde med Odense Bys Museer.

6.4 HVORDAN BLIVER DER PLADS TIL LETBANEN?

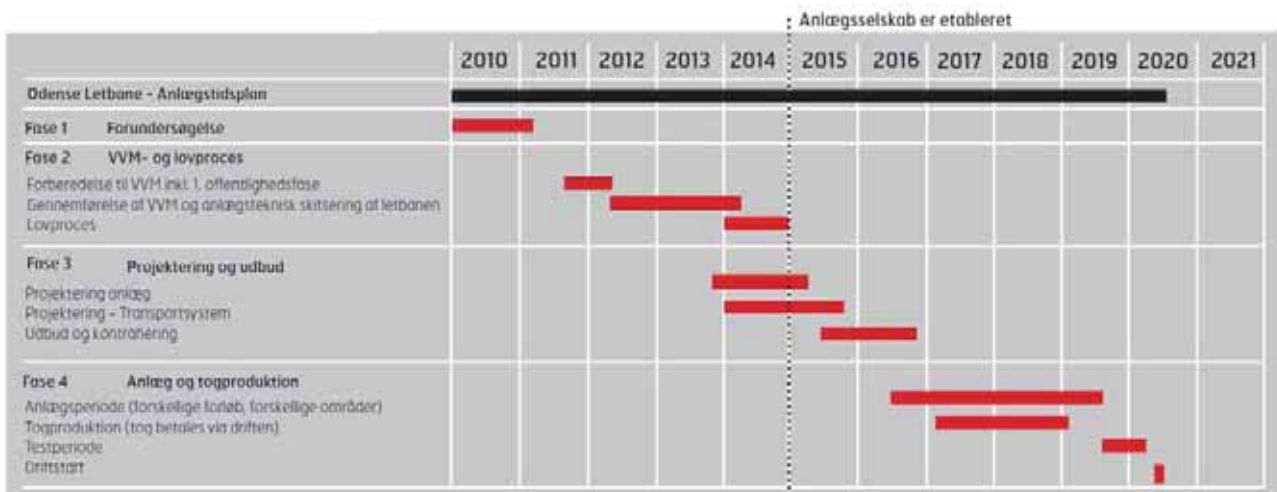
For at gøre plads til letbanen vil det være nødvendigt for nogle beboere og virksomheder at flytte, fordi deres ejendomme skal eksproprieres. Odense Letbane er planlagt, så ekspropriationer i videst muligt omfang undgås. I projekter af denne størrelse kan det dog ikke helt undgås, at der skal gennemføres hel eller delvis ekspropriation enkelte steder. Andre steder vil adgangsforholdene blive ændret, ligesom der kan blive behov for at fastgøre kørestrømsanlægget til bygningsmure på nogle strækninger.



Alle ekspropriationer vil blive gennemført i henhold til ekspropriationsprocesloven. Der vil blive nedsat en uafhængig ekspropriationskommission, som håndterer beslutninger om ekspropriation og erstatning. Ekspropriationskommissionens arbejde forventes at blive igangsat, efter at anlægsloven for Odense Letbane er vedtaget.

6.5 BORGERNE BLIVER HØRT

Odense Letbane vil give den kollektive trafik i Odense et væsentligt løft og medføre fordele for mange beboere og besøgende. I anlægsperioden kan det dog ikke undgås, at en del beboere vil blive påvirket af anlægsarbejdet. For at sikre at byens borgere er informeret om processen og konsekvenserne, vil Odense Letbane løbende informere og holde dialog med borgerne. Der vil blive afholdt møder for beboere og virksomheder langs linjeføringen og for interesserede i øvrigt. Der vil i gennemførelsen af processen blive lagt stor vægt på, at de berørte parter bliver informeret grundigt forud for nye tiltag.



Tidsplan for anlæg af Odense Letbane.

Etablering af Odense Letbane medfører krydsombygninger, her på Rismarksvej, hvor letbanen skal køre i vejens midte.

Læs mere om letbanen i Odense på
www.odense.dk/letbane

UDARBEJDET AF
Odense Letbanesekretariat,
Odense Kommune

KONTAKT
Odense Letbane
Odense Kommune
Flakhaven 2
5000 Odense C
telefon: 66 13 13 72
telefax: 66 14 92 86
e-mail: letbane@odense.dk
www.odense.dk/letbane

