

ODENSE LETBANE P/S

ODENSE LETBANE ETAPE 2

FORHØRINGSNOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Baggrund	2
4	Projektbeskrivelse	5
4.1	Anlæg	5
4.1.1	Spor	5
4.1.2	Stationer	6
4.1.3	Ombygning af kryds og vejanlæg	6
4.1.4	Andre anlæg	7
4.1.5	Tilkøb	7
4.1.6	Udførelse af anlægsarbejder	7
4.2	Drift af letbanesystemet	8
5	Mulige miljøpåvirkninger	9
5.1	Trafik	9
5.2	Støj og vibrationer	9
5.3	Luftforurening og støv	10
5.4	Naturarealer, dyre- og planteliv	10
5.5	Fredninger	10
5.6	Vand	10
5.7	Landskab, byrum og visuelle forhold	11
5.8	Kulturmiljø	11
5.9	Klima	11
5.10	Jordhåndtering	11
5.11	Befolkningen og materielle goder	12
5.12	Affald og ressourcer	12
5.13	Kumulative virkninger	12
6	Idéer og forslag	13

PROJEKTNR.

A296314

DOKUMENTNR.

OL2-CW-ENV-TN-20002_Forhøringsnotat

VERSION

3.0

UDGIVELSES DATO

2025-12-09

BESKRIVELSE

Forhøringsnotat

UDARBEJDET

BOLN

KONTROLLERET

MIE

GODKENDT

MIE

1 Indledning

Dette notat er et oplæg til en indledende offentlig høring om en planlagt udbygning og fremtidig ny drift af Odense Letbane.

Byrådet i Odense vedtog som en del af budget 2025 at igangsætte forberedelserne for en udbygning af Odense Letbane ("Letbanen"). Efterfølgende, i marts 2025, besluttede byrådet at anmode Odense Letbane P/S ("Selskabet") om at være anlægsselskab for Letbanens etape 2.

Der skal etableres **to nye strækninger**, der udvider det eksisterende letbaneanlæg. Den ene går fra Seden via Vollsmose til Korsløkke. Den anden fra krydset mellem Vestre Stationsvej og Vesterbro til en ny station på Vesterbro, ud for Sukkerkogeriet.

Desuden skal der udarbejdes et **nyt koncept for driften** af letbanesystemet. Den nuværende **linje 1** mellem Tarup Centeret og Hjallese skal suppleres med en ny **linje 2** mellem Sukkerkogeriet og Seden og eventuelt med en ny **linje 3**, mellem Seden og Hjallese.

Desuden undersøges behov og muligheder for etablering af andre linjer.

I henhold til miljøvurderingsloven er Odense Kommune myndighed for miljøkonsekvensvurderingen. Kommunen skal sikre, at Selskabets miljøkonsekvensrapport er fyldestgørende, og kommunen har det overordnede ansvar for processen.

Som indledning til processen inviterer Odense Kommune offentligheden og berørte myndigheder til at fremsætte idéer og forslag, der ønskes belyst i det videre arbejde.

Dette notat er et oplæg til denne indledende høring. I notatet præsenteres projektet, der gives en oversigt over miljøemner, der ventes behandlet, og der lægges op til, at offentligheden og de berørte myndigheder kan komme med idéer og forslag til projektet eller til indholdet af miljøkonsekvensvurderingen.

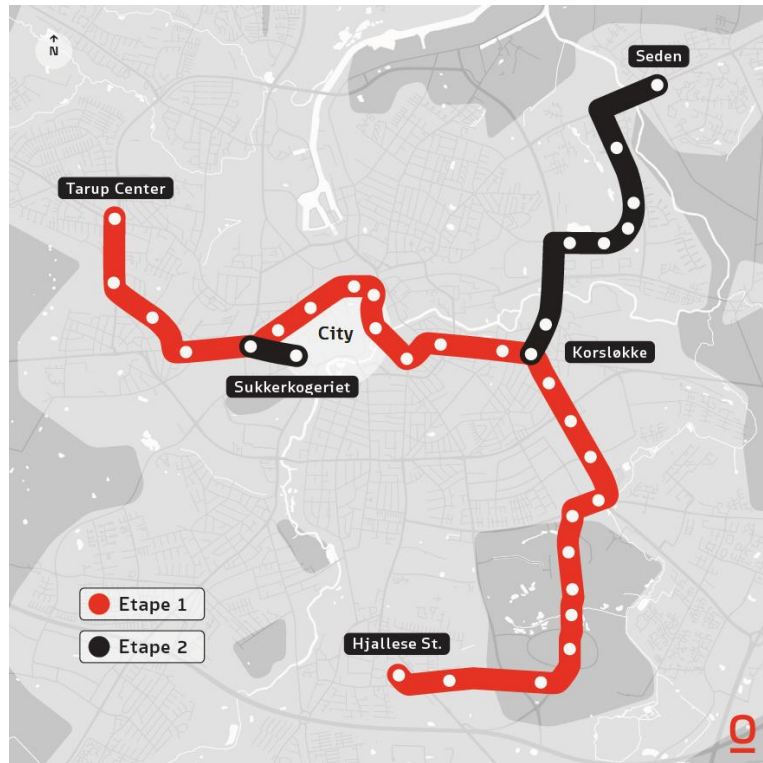
2 Baggrund

En udbygning af letbanesystemet med en etape 2 har længe været en vision for Odense Kommune. I 2019 iværksatte byrådet derfor en række forberedelser, og i 2020 og 2021 blev der udarbejdet et skitseprojekt og gennemført en række undersøgelser, herunder en miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Miljøkonsekvensvurderingen var i offentlig høring i 2021, hvorefter processen blev sat i bero. Kommentarer modtaget i 2021 fra offentligheden og myndighederne vil derfor indgå i det videre arbejde. I 2020/2021 blev der også arbejdet med muligheden for en forbindelse mellem Sukkerkogeriet og Odense Zoo. Denne mulighed blev dog fravalgt og indgår ikke i det projekt, der nu skal undersøges.

Etape 2 er afgrænset til at omfatte anlæg af nye spor fra Seden til Korsløkke og fra krydset Vestre Stationsvej / Vesterbro/ til en ny station på Vesterbro ud for Sukkerkogeriet, se Figur 2-1.

Desuden omfatter projektet et nyt driftskoncept med flere linjer, se Figur 2-2 og den efterfølgende oversigt. Med flere linjer vil der blive strækninger, der betjenes af mere end én linje, såkaldte fællesstrækninger.



Figur 2-1

De to etaper, der udgør det fremtidige letbanesystem: Etape 1 blev indviet i 2022. Etape 2 er den planlagte nye etape.



Figur 2-2

Den eksisterende linje 1, den kommende linje 2 og en mulig linje 3. Desuden er vist de tre fællesstrækninger. Behov og mulighed for andre linjer undersøges i det videre arbejde.

Oversigt over etaper og linjer i Odense Letbane

Etape 1 blev indviet den 28. maj 2022. Anlægget omfatter den eksisterende letbane fra Tarup Center via Bolbro, Odense Banegård, bymidten, Rosengårdcentret, SDU og det kommende Odense Universitetshospital til Hjallese Station.

Etape 2 er de planlagte nye anlæg. Der er tale om to nye strækninger. Den ene går fra Seden via Vollsmose til Korsløkke. Den anden fra krydset mellem Vestre Stationsvej og Vesterbro til en ny station på Vesterbro ud for Sukkerkogeriet.

Driftskonceptet er en samlet plan for de linjer, der betjener letbanens skinnenet.

Linje 1 er den nuværende linje, der går fra Tarup Center via bymidten til Hjallese Station.

Linje 2 er den planlagte nye linje fra Sukkerkogeriet via bymidten og Vollsmose til Seden. Fra Sukkerkogeriet er der en kort, nyanlagt strækning ad Vesterbro til krydset med Vestre Stationsvej. Herfra går linjen af de eksisterende spor til Korsløkke. Fra Korsløkke følger linjen de nye spor via Vollsmose til Seden.

Linje 3 er en mulig ny linje, der overvejes fra Seden til Hjallese Station. Ved Købkesvej skal der i givet fald anlægges en ny station.

Andre linjer undersøges. Det undersøges, om der kan være behov og muligheder for yderligere linjer.

Fællesstrækninger er strækninger, der betjenes af mere end én linje, se Figur 2-2. Det drejer sig om:

- Fællesstrækning linje 1 + 2 mellem Vesterbro og Korsløkke
- Fællesstrækning linje 2 + 3 mellem Seden og Korsløkke
- Fællesstrækning linje 1 + 3 mellem Korsløkke og Hjallese St.

3 Myndighedsbehandling

En miljøkonsekvensvurdering skal gennemføres som anvist i miljøvurderingsloven. Der skal undersøges en række miljømærker, som skal behandles i en miljøkonsekvensrapport.

Rapporten skal belyse projektet og dets mulige positive og negative miljøpåvirkninger. Desuden skal rapporten beskrive de foranstaltninger, der påtænkes iværksat for at undgå, forebygge, begrænse eller neutralisere forventelige, væsentlige skadelige virkninger på miljøet.

Desuden skal processen sikre oplysning og inddragelse af offentligheden.

Som nævnt er Odense Kommune myndighed for processen, der har følgende trin:

- 1 **Første offentlighedsfase:** En indledende høring om projektet, hvor offentligheden og berørte myndigheder inviteres til at bidrage med idéer og forslag til den kommende miljøkonsekvensvurdering. Det kan f.eks. være forslag til

alternative løsninger eller til særlige undersøgelser. Dette notat er et oplæg til denne høring.

- 2 **Afgrænsningsudtalelse:** Odense Kommune samler og vurderer de indkomne idéer og forslag og fremsætter derefter en såkaldt afgrænsningsudtalelse, der fastlægger, hvad indholdet skal være i den kommende miljøkonsekvensvurdering
- 3 **Miljøkonsekvensrapport.** Selskabet udarbejder en miljøkonsekvensrapport over de udførte undersøgelser og vurderinger af miljøpåvirkninger. Rapporten skal behandles og godkendes af Odense Kommune.
- 4 **Forslag til § 25-tilladelse:** Odense Kommune skriver et forslag til § 25-tilladelse efter miljøvurderingsloven med betingelser eller vilkår for anlæg og drift. Tilladelsen kaldes ofte for en "§ 25-tilladelse".
- 5 **Anden offentlighedsfase:** Odense Kommune sender Selskabets miljøkonsekvensrapport og udkastet til en § 25-tilladelse i høring, hvor offentligheden og berørte myndigheder igen kan indsende kommentarer.
- 6 **Sammenfatning og beslutning ved byrådet.** På grundlag af kommentarer fra den anden høring behandles sagen endeligt i kommunen, hvor byrådet beslutter, om projektet skal gives en § 25-tilladelse. Tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.
- 7 **Plangrundlag.** En § 25-tilladelse skal stemme overens med kommuneplanen og med lokalplaner for Odense. Derfor gennemfører kommunen samtidig en proces for plangrundlaget. Miljøvurderingen og planlægningen er to forskellige processer, der foregår samtidigt.

4 Projektbeskrivelse

Som nævnt består det planlagte projekt af nye anlæg for etape 2 og et nyt samlet driftskoncept for betjening af letbanesystemet.

4.1 Anlæg

På de to nye strækninger, fra Seden til Korsløkke og fra krydset mellem Vestre Stationsvej og Vesterbro frem til Sukkerkogeriet, anlægges der nye spor og stationer, der ombygges veje og opsættes kørestrøm og udstyr til letbanen.

4.1.1 Spor

De nye strækninger fremgår af Figur 2-1.

Den ene strækning omfatter ca. 4,9 kilometer nye dobbeltspor mellem Seden og Korsløkke. Fra Seden følger strækningen Kertemindevej mod vest. Den krydser Odense Å på en ny banebro. Ved Vollsmose Allé drejer sporene mod syd og fortsætter i vejens østlige side.

Et stykke nede af Vollsmose Allé krydser banen over vejen, forlader vejen og fortsætter i sit eget spor til Vollsmose Torv. Forløbet af de nye spor koordineres med

byudviklingsprojektet i Vollsmose, bl.a. med indretningen af torvet og etableringen af en ny bygade.

Fra torvet fortsætter banen mod vest langs Risingsvej til Ejbygade. Her svinger den mod syd og følger Ejbygade i vejens østlige side frem til Åsumvej. Herfra ligger banen langs vejens midte frem til Vor Frelser Kirke, hvor den krydser til den vestlige side frem til Nyborgvej og Korsløkke, hvor den tilsluttes den eksisterende letbanestrækning.

Den anden strækning udgør ca. 140 m nye dobbeltspor, der starter ved krydset mellem Vestre Stationsvej og Vesterbro og følger Vesterbro mod øst til en ny station ud for Sukkerkogeriet.

Med de ca. 5 km nye strækninger vil Odense Letbane have i alt ca. 19 kilometer letbanestrækninger i byen. De nye spor anlægges generelt som grønne spor – dvs. med græs mellem og omkring skinnerne – undtagen i vejkryds og andre steder, hvor det er nødvendigt med faste belægninger.

4.1.2 Stationer

Der forventes etableret i alt otte nye stationer på etape 2.

På strækningen fra Seden til Korsløkke arbejdes der med nye stationer ved:

- > Seden
- > Birkeparken
- > Egeparken
- > Vollsmose Torv
- > Lærkeparken
- > Granparken
- > Vor Frelser Kirke.

På delstrækningen gennem Vollsmose vil placeringen blive koordineret med det igangværende byudviklingsprojekt og en ny bygade gennem en del af Vollsmose.

På strækningen fra krydset mellem Vestre Stationsvej og Vesterbro til Sukkerkogeriet arbejdes der med en ny station ved:

- > Sukkerkogeriet

Den kommende linje 2 vil forbinde disse otte nye stationer med de ni eksisterende stationer mellem Korsløkke og Vesterbro.

Hvis det fremtidige driftskoncept omfatter en mulig linje 3, vil det være nødvendigt at anlægge yderligere en station ved krydset Ørbækvej/Købkesvej.

4.1.3 Ombygning af kryds og vejanlæg

For at skabe plads og sikre trafikafvikling vil der ske flytninger af vejbaner, cykelstier og fortove. Ombygninger planlægges, sådan at trafikken, efter anlæg af de to nye strækninger, i almindelighed opretholdes med en kapacitet svarende til i dag.

Vejstrækninger vil f.eks. have samme antal kørebaner som i dag. En række kryds ombygges, enkelte kryds til sideveje lukkes, nogle steder indføres delvis adgangsbegrænsning som "højre ind-højre ud-adgang", f.eks. hvor letbanen ligger midt i en vej, så der ikke kan foretages venstresving på tværs af banen.

4.1.4 Andre anlæg

På grund af anlæg af de to nye strækninger vil der også være andre anlægsarbejder. Det drejer sig om:

- > Ledningsomlægninger. Nogle steder, hvor de nye anlæg skal etableres, vil der være behov for at omlægge ledninger til vandforsyning, gas, regnvand, spildevand, fjernvarme, elektricitet, kommunikation mv.
- > En ny bro til letbanen ved krydsningen af Odense Å ved Kertemindevej.
- > Master og ledninger langs sporene.
- > Transformerstationer. En transformerstation indeholder komponenter, der omformer strømmen til letbanens ledninger. Det drejer sig om bygninger med en størrelse på 90-170 m².
- > Chaufførstuer til letbanens personale.
- > Inden for det eksisterende kontrol- og vedligeholdelsescenter udbygges spor og værksteder til servicering af de ekstra tog.
- > Midlertidige arbejdsarealer.

De miljømæssige konsekvenser af ovenstående vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

4.1.5 Tilkøb

I forbindelse med projektet undersøges en række mulige tilkøb, dvs. ekstra anlægsarbejder til indpasning af letbanen i byen. Der udarbejdes et katalog over de mulige tilkøb ("tilkøbskatalog"). Der tages politisk stilling til, hvilke tilkøb der skal indgå i projektet.

Aktuelt overvejes følgende typer af tilkøb:

- > Pladsdannelser og gode adgangsforhold ved stationer
- > Styrkelse af knudepunkter/omstigning til kollektiv trafik
- > Parker- og rejs-anlæg
- > Styrkelse af koblingen til grønne områder.

De miljømæssige konsekvenser af de tilkøb, der vælges til, vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

4.1.6 Udførelse af anlægsarbejder

Der skal udføres en række forskellige arbejder. Omfanget og koordineringen af de forskellige entrepriser vil i store træk være sammenlignelige med anlæg af etape 1.

Arbejderne gennemføres i hovedtræk som følger:

- > Forberedende arbejder, herunder flytning og sikring af ledninger i forhold til letbanens sporanlæg.
- > Ombygning af en række kryds og vejstrækninger, inkl. nye trafikskilte og trafiksignaler.
- > Spor, stationer, køreledninger, transformerstationer samt antenner til signalsystemer.
- > Testkørsel.
- > Afsluttende arbejder.

Når der er givet tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25 (den såkaldte "§ 25-tilladelse"), og der er vedtaget en anlægslov for projektet, forventes etableringen af etape 2 at tage cirka syv år. De første ca. tre år bruges til detailprojektering, ekspropriation og forberedende arbejder. Derefter følger de egentlige anlægsarbejder med veje og nye spor, stationer og banens udstyr samt testkørsel. Dette tager ca. 4 år. Der vil være overlap mellem de forskellige faser af projektet.

Arbejderne vil blive udført på forskellige delstrækninger og tidspunkter efter en plan, der søger at tage højde for trafikafvikling og fremkommelighed samt sikkerhed og tryghed på vejene i de berørte bydele. Der koordineres i perioden med udførelsen af andre arbejder, bl.a. byudviklingsprojektet i Vollsmose.

I anlægsfasen bliver der behov for arbejdsarealer, hvor entreprenørerne kan oplagre materialer, opstille skurby og have plads til maskiner og udstyr mv. Arbejdspladserne vil være i brug gennem hele anlægsfasen.

Når placeringen af arbejdspladserne vælges, indgår hensyn til naboer, trafikafvikling og andre forhold mv., så gener kan minimeres.

Arbejdspladser og deres virkninger på omgivelserne vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

4.2 Drift af letbanesystemet

Som det fremgår af Figur 2-2, omfatter det fremtidige driftskoncept den eksisterende **linje 1**, en ny **linje 2** og en mulig **linje 3**. Desuden undersøges behov og muligheder for andre linjer.

Flere linjer betyder som tidligere nævnt, at der bliver letbanestrækninger, der betjenes af mere end én linje. Disse strækninger betegnes fællesstrækninger, se Figur 2-2.

Der vil i de kommende undersøgelser blive set på forskellig drift på forskellige tidspunkter af døgnet.

Samlet set skal driftskonceptet optimere betjeningen af borgere, erhvervsliv, institutioner, kulturelle tilbud mv. i de forskellige bydele. I undersøgelserne indgår vurderinger af trafikafviklingen, herunder fremkommelighed, sikkerhed og tryghed.

Endelig har det fremtidige driftskoncept betydning for støj og vibrationer og andre miljøforhold, særligt på fællesstrækningerne, hvor flere linjer betjener samme strækning.

Disse forhold vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5 Mulige miljøpåvirkninger

I de kommende undersøgelser inddrages erfaringer fra anlæg og drift af det eksisterende letbanesystem sammen med ny viden. Her præsenteres en oversigt over miljøemner, der på forhånd ventes behandlet i miljøkonsekvensvurderingen. Andre emner kan komme til, bl.a. som følge af idéer og forslag i den offentlige høring. Efter høringen afgrænser Odense Kommune hvilke emner der skal behandles og hvordan.

Afgrænsningen vil tage højde for potentielle miljøpåvirkninger i anlægs- og i driftsfasen. Hvis der konstateres mulighed for væsentlige virkninger, vil der også indgå undersøgelser af muligheden for at afværge eller begrænse disse.

5.1 Trafik

Trafikken i byen består af persontransport - dvs. biler, busser, cykler og fodgængere - og vare- og lastbiltrafik, som på forskellige måder kan blive påvirket både under anlægsarbejdet og under den efterfølgende drift af letbanen.

I anlægsfasen vil der i perioder være arbejder på vejstrækninger langs anlægget og således mindre plads. Der vil desuden være anlægstrafik i forbindelse med bortkørsel af jord og levering af materialer, udstyr mv.

Når letbanen er i drift, vil der være udført ændringer af veje og fortove i forhold til i dag. Det vil give ændringer af trafikafviklingen, især for bil- og bustrafikken.

Målet er dog, at fremkommelighed, trafiksikkerhed og tryghed i trafikken søges opretholdt som i dag.

De trafikale påvirkninger ventes at indgå miljøkonsekvensvurderingen.

5.2 Støj og vibrationer

I anlægsperioden kan der på strækninger, hvor arbejdet udføres, opstå støj- og vibrationer. Vurderingen af disse forhold tager udgangspunkt i erfaringer fra anlæg af letbanens etape 1.

Efter idriftsættelsen af linje 1 er der erfaringer med støj og vibrationer fra både letbanen og den øvrige trafik. Disse erfaringer indgår i de kommende undersøgelser.

Som tidligere beskrevet vil der i letbanesystemet fremover være fællesstrækninger, der betjenes af flere linjer med flere togpassager. Dette indgår i undersøgelserne, særligt for trafik, støj og vibrationer.

Der ventes gennemført nye undersøgelser og vurderinger af støj- og vibrationspåvirkninger, både fra anlægsarbejder og fra drift. Desuden ses på muligheder for tiltag, der kan begrænse omfang og gener fra støj og vibrationer.

Disse forhold ventes at indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5.3 Luftforurening og støv

I anlægsfasen kan der forekomme luftforurening fra trafik og maskiner, der anvendes til etablering af letbanens etape 2, ligesom der kan være støvgener. Vurderingen af disse påvirkninger sker bl.a. på baggrund af erfaringer fra anlæg af etape 1. Vurderingen skal desuden afdække muligheder for begrænsende foranstaltninger.

Disse forhold ventes at indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5.4 Naturarealer, dyre- og planteliv

Letbanens etape 2 kan påvirke dyr og planter, også i byområder. Derfor undersøges naturindholdet på arealerne langs de nye anlæg. Kendt viden lægges til grund og suppleres med undersøgelser af naturindholdet i vandhuller, vådområder, grønne enge og andre typer af natur, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Desuden ses der på forekomsten af beskyttede og fredede arter, bl.a. padder i vandhuller, flagermus, der kan holde til i træerne, og fugle på og i nærheden af de nye strækninger.

Arterne kan være beskyttet enten efter EU's Habitatdirektiv eller EU's Fuglebeskyttelsesdirektiv. Desuden er der dyre- og plantearter, der er fredet efter dansk lovgivning.

Odense Å er et Natura 2000-område (nr. 114 Odense Å med Hagerup Å, Sallinge Å og Lindved Å). Åen løber ud i Odense Fjord. Fjorden er også et Natura 2000-område (nr. 110 Odense Fjord). Natura 2000-områder er udpeget for at beskytte bestemte arter og naturtyper.

Det vurderes, om de nye strækninger kan påvirke de arter eller de naturtyper, der er grundlag for udpegningen. Der udføres en såkaldt Natura 2000-væsentligheds-vurdering af mulige påvirkninger fra projektet, herunder fra letbanens krydsninger af Odense Å samt fra eventuel udledning af overfladevand, både under anlægsarbejdet og i driftsfasen.

De nævnte forhold ventes at indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5.5 Fredninger

Odense Å og dens nærmeste omgivelser er omfattet af en landskabsfredning. Etape 2 vil krydse fredningen to steder - ved Ejbygade og ved Kertemindevej. Det undersøges i det videre arbejde med design og miljøkonsekvensvurdering, hvordan arbejdet bedst udføres, og hvordan letbanens etape 2 bedst indpasses i omgivelserne, og disse forhold ventes at indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5.6 Vand

I miljøkonsekvensvurderingen indgår undersøgelser for grundvand og overfladevand.

For anlægsfasen undersøges, hvorvidt der bliver behov for midlertidige grundvandssænkninger, og om dette kan påvirke grundvandet.

Det undersøges også, om der vil være behov for udledning og mulighed for udledning af regnvand.

For driftsfasen undersøges, om der kan ske påvirkning af grundvandet, eller om udledning af regnvand fra anlægget eventuelt kan påvirke Odense Å eller Odense Fjord, som vil modtage dette regnvand.

5.7 Landskab, byrum og visuelle forhold

Kørestrømsanlæg, stationer, transformerstationer, radiomaster, letbanetog mv. vil være synlige fra de nærmeste naboer og for de mennesker, der færdes i Odense.

I miljøkonsekvensvurderingen forventes der derfor at indgå vurderinger af anlæggenes mulige påvirkninger af de nye anlægs indpasning i bymiljøet og deres mulige påvirkning af visuelle forhold oplevelsen af byen og i forhold til tryk, fremkommelighed og byens funktioner.

5.8 Kulturmiljø

I forbindelse med anlæggelsen af letbanens etape 1 blev der foretaget arkæologiske udgravninger i Odense midtby, hvor der blev gjort flere interessante kulturhistoriske fund. Det undersøges, om der er arkæologiske forhold at iagttage i forbindelse med den kommende anlægsaktivitet for etape 2.

Derudover kan ændringer i byens struktur og sammenhæng, med de nye strækninger og stationer, bygninger, veje og pladser langs letbaneanlægget eventuelt påvirke kulturværdier eller oplevelsen af kulturmiljøet i forskellige byområder.

Indpasningen af letbanen i forhold til byens kulturarv og oplevelsen af byen ventes derfor også at indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5.9 Klima

Projektet kan påvirke klimaet ved at ændre på udledningen af CO₂. Der ses på udledning af CO₂ i anlægsfasen, herunder muligheden for at begrænse denne gennem valg af materialer, maskiner mv. Desuden er der fokus på de mulige udledningsbesparelser, der kan forventes i driftsfasen f.eks. som følge af reduceret bus- og bilkørsel.

Klimaforandringer, herunder forøget nedbør, kan påvirke letbanen og omgivelserne. Nye befæstede arealer og nye udledninger kan eventuelt medføre en øget risiko for oversvømmelser ved ekstreme nedbørshændelser.

Disse forhold ventes belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

5.10 Jordhåndtering

Størstedelen af projektområdet ligger i byzone, hvor jorden generelt regnes for lettere forurenet. Eventuelt vil der skulle graves i områder med særlig jordforurening.

Også jordforurening ventes at indgå i miljøkonsekvensvurderingen, hvor det vil undersøges, om anlægsarbejdet kan berøre områder med særlig jordforurening, herunder hvordan overskudsjord bedst håndteres i forhold til genanvendelse og bortskaffelse. Erfaringer fra etape 1 vil indgå.

5.11 Befolkningen og materielle goder

Byen rummer mange funktioner, der er vigtige for udøvelsen af erhverv, driften af samfundet, borgernes velfærd - herunder rekreation og fritid. Letbanen kan påvirke attraktiviteten af boliger eller muligheden for at anvende en ejendom. Letbanen kan også have indvirkning på mulighederne for fritidsliv – f.eks. sportspladser, grønne områder, byrum og rekreative opholdsarealer – samt betydning for erhvervsliv, detailhandel, kundegrundlag mv.

Disse forhold ventes belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

5.12 Affald og ressourcer

I forbindelse med anlægsarbejdet vil der være et forbrug af ressourcer som beton, stål og grus, ligesom en mængde affald skal bortskaffes.

Ressourceforbrug og affald ventes at indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

5.13 Kumulative virkninger

Hvis der i samme område og på samme tid er planer eller projekter, der kan udvirke miljøpåvirkninger i kombination med hinanden, skal der i en miljøkonsekvensvurdering også ses på den kombinerede virkning; den såkaldte kumulative virkning. Sådanne kumulative virkninger skal indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Aktuelt er der fokus på følgende projekter:

- > Byudviklingsprojektet i Vollsmose: Arealer omkring letbanetracéet er udlagt til byomdannelsesområde i kommuneplanen, og den nærmere planlægning er igangsat.
- > Passage under jernbanebroen i Ejbygade. Det undersøges, om eventuelle anlægsprojekter på jernbanen vil kunne medføre miljøvirkninger i kombination med letbaneprojektet.
- > Mulig udvidelse af Kertemindevej til fire vejbaner.
- > Evt. fremtidige cykelstier udlagt i Odense Kommuneplan 2024-2036.

6 Idéer og forslag

Har du idéer og forslag, kan du sende dem til Odense Kommune frem til den 7. februar 2026

Odense Kommune er myndighed for MKV-processen, som starter med den første indledende høring. På kommunens hjemmeside [Forside - HØRINGSPORTAL - Odense Kommune](#) er der mere om processen.

Har du idéer og forslag til, hvad der skal miljøvurderes, kan du indsende dine forslag mv. via kommunens hjemmeside, [Forside - HØRINGSPORTAL - Odense Kommune](#). Har du spørgsmål, er du velkommen til at kontakte Palle Anker Matzen i Klima- og Miljøforvaltningen på telefon 65 51 24 89.

Det videre forløb

Odense Kommune er myndighed for miljøkonsekvensvurderingen.

Efter denne indledende **første høring** fastlægger kommunen, hvad der skal indgå i vurderingen.

Efter kommunens afgrænsning udarbejder Odense Letbane P/S et udkast til en miljøkonsekvensrapport for projektet.

Udkastet skal godkendes af kommunen, og kommunen udarbejder et udkast til § 25-tilladelse. I tilladelsen kan der fastsættes vilkår, der skal mindske miljøvirkninger.

Rapporten om miljøkonsekvensvurderingen og udkastet til en tilladelse fremlægges i en **anden høring**. Her kan du igen kommentere rapportens vurderinger og de foreslåede vilkår i tilladelsen.

Kommentarer fra anden høring vil indgå i den politiske behandling af projektet, hvor byrådet beslutter, om projektet skal gives en tilladelse efter miljøvurderingslovens §25.

Der er desuden igangsat kommune- og lokalplanlægning for projektet. Denne planlægning vil også indgå i den politiske behandling.