

# Thomas B. Thriges Gade: Fra firesporet vej til levende bydel

I 1970'erne blev Odenses historiske middelalderbydel delt i to af anlægningen af Thomas B. Thriges Gade, hvor omkring 24.000 biler dagligt passerede. Fire årtier senere tog man den store og vigtige beslutning at lukke byens åbne sår, men ikke uden betydelige udfordringer undervejs.



Af afdelingsleder  
**Karin Niemann-Christensen**,  
Byudvikling, Odense  
Kommune

**D**et er svært at forestille sig, at Thomas B. Thriges Gade for blot et årti siden var en af Danmarks mest trafikerede veje med hele 24.000 biler om dagen. Gaden, med sine fire spor, delte Odenses gamle bymidte i to, hvilket har været en torn i øjnene for mange odenseanere siden dens opførelse i begyndelsen af 1970'erne.

I dag har transformationen af strækningen resulteret i nye byrum, hvor bilerne er henvist til en underjordisk parkeringskælder med plads til 990 biler.

På overfladen domineres området nu af letbanen, fodgængere og cyklister, hvilket har skabt en helt ny bydel. Denne omdannelse blev anerkendt, da Odense modtog Building Awards' projektudviklingspris i 2022. Projektet 'Fra gade til by' er desuden nomineret til Byplanprisen 2024. I 2023 blev Odense optaget på New York Times' liste over verdens mest interessante rejsemål – et tydeligt tegn på, at byomdannelsen allerede har haft stor betydning, og at man i høj grad er lykkedes med transformeringen.



Før

Thomas B. Thriges Gade blev anlagt i 70'erne, en tid hvor bilen blev betragtet som det primære transportmiddel. På Odenses havn var der mange arbejdspladser, hvorfor byen oplevede massive trafikpropper hver morgen og eftermiddag. For at løse dette problem besluttede man at rydde store dele af det gamle Nørrebrokvarter og anlægge en firesporet vej gennem Odense. Målet var at skabe plads til fremtidens biler, men inden længe blev det klart, at mange af bilerne blot passerede igennem byen uden at have et ærinde i bymidten eller på havnen. Dette førte hurtigt til overvejelser om, hvordan man kunne ændre den massive vej gennem Odense.

### Mange tilløb

Gennem 1980'erne og 90'erne blev der afholdt flere arkitektkonkurrencer for at finde en løsning på problemet, men selvom vindere blev kåret, blev ingen af projekterne realiseret. Måske var tiden ikke moden, eller måske var modstanden for stor. I slutningen af 00'erne besluttede et visionært byråd imidlertid, at noget måtte gøres. Odense havde oplevet stilstand i mange år, mens byer som København og Aarhus moderniserede deres centrale bydele.

Odenses byplanlæggere udarbejdede en 'mellemformsplan', som indeholdt ideer til udviklingen af området mellem bymidten og havnen. Formålet var at skabe bedre sammenhæng og forbindelser for fodgængere og cyklister. Planen omfattede også

nye byområder i de gamle industriområder og en ny stibro over jernbanen – alt sammen med henblik på at genforene byen ved Thomas B. Thriges Gade.

Behovet for at genforene Odenses centrale byområder og skabe et miljø, der var bedre egnet til mennesker og byliv, blev tydeligt. Realdania var interesseret i projektet, men det krævede finansiering fra Odense Kommune og politisk vilje til at træffe en beslutning, der ville være upopulær blandt nogle borgere. I mange år havde man været vant til en bilvenlig bymidte, og selv i 1980'erne kunne man parkere foran Odenses rådhus. Odense Kommune og Realdania blev enige om at bidrage med hver 255 millioner kroner, og et partnerskab blev etableret, hvor resten af finansieringen skulle komme fra salg af byggeretter og parkeringskælderer.

I 2014 blev Thomas B. Thriges Gade lukket for biltrafik. Først gennemførte man en omfattende analyse af Odenses vejnet for at sikre, at de 24.000 biler, som tidligere kørte på vejen, kunne ledes andre steder hen. Analysen afslørede, at de fleste biler blot passerede gennem byen. Dette gjorde det nødvendigt at færdiggøre ring 2 og bygge Odins Bro nord for bymidten for at omdirigere den gennemkørende trafik.

Arkitektfirmaet Entasis og rådgivningsfirmaet Sweco vandt i 2010 konkurrencen om området, og deres forslag blev grundlaget for helhedsplanen.

**Thomas B. Thriges Gade var før omlægningen een af Danmarks mest trafikerede gader. Og nu en grøn bydel.**

FOTOS: ODENSE KOMMUNE



Efter

Samtidig blev der udarbejdet VVM-redegørelser og en rammelokalplan, der åbnede op for nye byrum, byggefelter og en underjordisk parkeringskælder med næsten 1000 pladser. Odense Kommune begyndte derefter at sælge grunde og planlægge området i etaper, hvilket resulterede i, at de første bygninger begyndte at skyde op.

### Ambitiøst og komplekst

Projektet var det mest ambitiøse, Odense nogensinde har set. Ikke alene skulle en af Danmarks mest trafikerede gader lukkes for biler, men samtidig skulle der opføres store bygninger, byrum, parkeringskælder og en letbane. Når man ser på det færdige projekt, kan man nemt glemme den enorme infrastruktur, der ligger bag. For eksempel er der etableret et affaldssug, der transporterer affaldet til en sugecentral ved jernbanen, hvor det sorteres. En supercykelsti sikrer god og sikker transport for byens mange cyklister. Også vandhåndteringen har været en udfordring. Under Rosenparken er der anlagt en faskine, der kan opsamle regnvand, mens cykelstien er udstyret med rør, der kan lede vandet væk ved ekstremregn.

Hvis man ser på varmeudviklingen i området, viser heat maps, at de mange planter og lyse overflader hjælper med at holde temperaturen nede på varme sommerdage. Det er særligt positivt i forhold til klimaforandringerne.

Den 28. maj 2022 åbnede letbanen for passagerer, og stationerne på den tidligere Thomas B. Thriges Gade er nu blevet vigtige knudepunkter, hvor man nemt kan komme til byens centrum og dets mange kulturtilbud, butikker og restauranter.

### En grøn storby

Odense Kommune har i mange år haft som mål at blive Danmarks grønneste storby. Denne ambition ses tydeligt i det nye kvarter på den tidligere Thomas B. Thriges Gade, som er kendetegnet ved åbne rum, fællesarealer og grønne områder. Over 100 træer er plantet i området, hvoraf mange står i jord placeret oven på parkeringskælderens søjler. Desuden er der skabt grønne kantzoner, tage og facader, der understøtter byens grønne profil.

Det nye H.C. Andersens Hus, tegnet af den japanske arkitekt Kengo Kuma, er et centralt element i den nye bydel. Med sine runde, varme facader og en grøn have i flere niveauer understreger museet bydelens grønne præg. Da projektet begyndte, var det allerede besluttet, at et nyt museum skulle bygges, men det var et separat projekt, hvilket krævede særlige hensyn, når flere store projekter skulle udføres samtidig.

### Egen identitet

Byens nye byrum er præget af tegl i forskellige farver og mønstre, der refererer til Odenses tradition for teglbelægning, hvor gamle Hasle-klinker stadig genbruges, når de tages op rundt omkring.

Omlægningen  
Thomas B.  
Thriges Gade er  
et af de største  
infrastruktur-  
projekter i byen  
med vejlukning,  
etablering af  
letbane m.m.

FOTOS: ODENSE  
KOMMUNE



Hele 28 forskellige stentyper og -størrelser er anvendt i området. I Overgade og Vestergade er belægningen valgt, så den ligner brosten, hvilket skaber en klar reference til Odenses middelalderlige fortid. Granitbelægninger er primært brugt i de historiske byrum, der er blevet genskabt. Entasis og Sweco har lagt stor vægt på at give hvert byrum sin egen identitet, hvilket ses i skiftende belægninger, mønstre og farver. Der er også skabt unikke møbler og belysning, der gør det muligt at opholde sig i byrummene, uanset om man bor der eller ej.

Projektet har krævet stor dedikation, viden, mod og fremsynethed. Det er glædeligt, at en filantropisk organisation som Realdania har valgt at være en del af en byomdannelse af denne kaliber.

### Flere projekter på vej

Odense har flere store projekter på tegnebrættet, der kræver samme mod, visioner og udholdenhed. Eksempler herpå er den ambitiøse plan for Volls-mose, transformation af det nuværende OUH og udviklingen af Odense indre havn. Alle projekter bliver de kommende år blandt Danmarks største byudviklingsprojekter. Opgaven er nu at leve op til den høje kvalitet, som Odense har lagt for dagen med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade, og derfor er det så vigtigt, at projektet er blevet så vellykket, at vi også i fremtiden kan bruge det som reference til at løfte de beslutninger, der vil blive behov for.

Opgaven er nu at leve op til den høje kvalitet, som Odense har lagt for dagen med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade, og derfor er det så vigtigt, at projektet er blevet så vellykket

