

LETBANEN i Østjylland

NYHEDSBREV

LETBANEN I ØSTJYLLAND // NR. 2 - DECEMBER 2009

INDHOLD

STATSLIG DELTAGELSE I LETBANENS ETABLERING **SIDE 2**

Staten er parat til at deltage i arbejdet med at få etableret 1. etape af letbanen i Østjylland!

EN LETBANE FOR HELE ØSTJYLLAND **SIDE 4**

Letbanesekretariatet har taget en snak med borgmester Anders G. Christensen om letbanens betydning for Østjylland og byudviklingen i Favrskov Kommune.

'BYBANEN' KOMMER TIL NORGE **SIDE 8**

Sommeren 2010 forventes letbanetogene at rulle ud fra stationerne i første etape af Bergens helt nye letbane, Bybanen.

LANGS MED BANEN **SIDE 11**

I 'Langs med banen' samler vi en række af de små og store nyheder, der på den ene eller anden måde har relation til det østjyske letbaneprojekt.

VIDSTE DU... **SIDE 12**

I 'Vidste du' har vi denne gang fokus på letbanens miljøfordele.



STATSLIG DELTAGELSE I LETBANENS ETABLERING

Staten er klar til at deltage i arbejdet med etablering af letbanens 1. etape. Det vækker glæde hos lokalpolitikerne i Letbanesamarbejdet. Nu kan arbejdet for alvor gå i gang.

Transportminister Lars Barfoed (K) har nu meldt ud, at staten går aktivt ind i letbaneprojektet. Det blev bekræftet på et møde mellem transportministeren og ledende lokalpolitikere i Region Midtjylland den 29. oktober 2009.

På mødet deltog bl.a. bestyrelsesformand Poul Vesterbæk (Midttrafik), rådmand Peter Thyssen (Århus Kommune) og borgmester Anders G. Christensen (Favrskov Kommune) for Letbanesamarbejdet samt borgmester Nicolai Wammen (Århus Kommune) og regionsformand Bent Hansen (Region Midtjylland). Mødet omhandlede statens deltagelse i den fremtidige letbaneorganisation i Østjylland, hvor de lokale parter gav udtryk for deres ønske om et stærkt statsligt engagement i udbygningen af letbaner i Østjylland.

Efter mødet udtalte Lars Barfoed følgende til TV2 Østjylland om letbaneprojektet:

- Jeg synes, det er visionært, og det er jo et bud på, at den kollektive trafik skal løfte stigningen i trafikken i landet fremover.



Visualisering af letbanen med wireophæng i krydset Nørreport-Nørrebrogade (Kilde: Arkitektfirmaet C.F. Møller)

Ja til samarbejde om anlæg af etape 1

Statens opbakning til projektet vækker glæde hos Peter Thyssen (R):

- Det ser jeg faktisk som en meget, meget stor succes, så jeg har svært ved at få armene ned, udtaler Peter Thyssen til TV2 Østjylland.

Transportministeren er indstillet på, at staten deltager i anlægsorganisationen for etape 1 på baggrund af, at staten forventes at indskyde Grenaabanen i selskabet, og fordi der er tale om opbygning af et nyt kollektivt system i Danmark.

- Vi har Grenaabanen, og vi stiller med de 500 mio. kr., så derfor stiller vi også meget gerne op og er med og bidrager også på anden vis, styringsmæssigt osv., til at det her kan komme godt i gang, har Lars Barfoed udtalt til TV2 Østjylland.

Peter Thyssen mener ligeledes, at statens deltagelse er en nødvendighed, hvis arbejdet med letbanen skal forløbe glidende frem til driftsstart i 2015.

- På alle måder er det vigtigt, at staten er med ved bordet for at sikre en hurtig og smidig koordinering af de ting, der skal besluttes, siger Peter Thyssen til TV2 Østjylland.



Vignet af letbanetracé ved Nørreport, Nørrebrogade og Randersvej (Arkitektfirmaet C.F. Møller)

Staten vil dog trække sig ud af organisationen, når letbanen idriftsættes, idet et driftsmæssigt engagement i Århus efter ministerens opfattelse vil kunne føre til, at staten skal påtage sig ansvaret for lokal og regional trafik i en række danske byer. Dette vil ifølge ministeren ikke være i overensstemmelse med den eksisterende rollefordeling omkring ansvaret for lokal og regional kollektiv trafik.

- Jeg ser ikke statens rolle som særlig naturlig i kommunale trafikselskaber rundt omkring. Der må kommunerne selv stå for driften, siger Lars Barfoed til TV2 Østjylland.

Det var ligeledes ministerens opfattelse, at der bør laves ét samlet selskab, og at letbanedriften skal planlægges og markedsføres under ét sammen med regional og lokal busstrafik.

Mulighed for yderligere statslig deltagelse

Transportministeren var ikke helt afvisende over for statslig deltagelse i yderligere etaper. Han vil afvente de undersøgelser, der skal gennemføres jf. aftalen om en Grøn Transportpolitik om udbygning af trafikken i Østjylland. Ministeren lagde meget vægt på, at en forudsætning for statslig deltagelse i en udbygning under alle omstændigheder vil kræve, at projekterne kan dokumentere en tilfredsstillende samfundsøkonomi.

Udmeldingen fra ministeren ligger her på linje med udmeldingen i regeringens seneste debatoplæg fra september 2009, "En jernbane i vækst", hvori det hedder:

"Skinnetrafikken indeholder også muligheder i lokaltrafikken i tættere bebyggede områder herunder især i Århus, omkring København og muligvis også i f. eks. Odense. Regeringen hilser lokale initiativer til etablering af letbaner velkommen og vil overveje, efter hvilke modeller samfundsøkonomisk rentable projekter kan fremmes."

En af de politikere, som håber meget på en statslig opbakning, når der skal anlægges udbygningsetaper, er Anders G. Christensen (V). Han ser det som en nødvendighed, at staten går med i projektet om etableringen af en etape til Hinnerup:

- Vores etape er estimeret til 300 mio. kr. Hvis man med den pressede økonomi, vi har, skal finde de penge, kommer det til at vare noget mere end 10 år at etablere letbanen herud til. Derfor er det nødvendigt med statslig opbakning, udtaler han.

Dannelse af et letbaneselskab

Med ministerens positive tilkendegivelser om et statsligt engagement i anlæggelsen af etape 1 er opgaven nu at blive enige om en organisatorisk struktur for arbejdet med etablering af etape 1. Planen er, at staten, Region Midtjylland, Århus Kommune og Midttrafik skal sidde i en styregruppe for anlægget af etapen. Når det juridiske grundlag er på plads, vil der sandsynligvis blive dannet et letbaneselskab, som skal stå for anlægsarbejdet og senere driften af letbanen.

EN LETBANE FOR HELE ØSTJYLLAND

En af de politikere, som har kæmpet hårdt for et bredt samarbejde om letbaneprojektet i Østjylland, er Anders G. Christensen (V), borgmester i Favrskov Kommune og formand for KKR i Region Midtjylland fra 2007. Letbanesekretariatet tog en snak med Anders G. Christensen om letbanens betydning for Østjylland og for byudviklingen i Favrskov Kommune samt om den lokale og politiske opbakning til letbaneprojektet.



Anders G. Christensen
(kilde: Favrskov Kommune)

Kommunalvalget 2009 er overstået. For Anders G. Christensen (V), som i dag er borgmester i Favrskov Kommune og KKR-formand i Region Midtjylland, betyder det, at han snart må udskifte borgmesterposten med en betegnelse som arbejdssøgende og søge nye udfordringer. I løbet af sin politiske karriere har han beskæftiget sig meget med letbaneprojektet i Østjylland: først som borgmester for Hadsten Kommune (2002–2006), dernæst som formand

for sammenlægningsudvalget for Favrskov Kommune (2006) og siden som borgmester for Favrskov Kommune (2007–2009).

- Jeg har prioriteret arbejdet med letbanen, så det har fyldt meget i min politiske hverdag. Det er et vigtigt projekt, og det er også derfor, at letbanen var et af de fem indspil fra KKR og Region Midtjylland til Infrastrukturkommissionen, siger Anders G. Christensen.

Han ser etableringen af letbanen som ensbetydende med udvikling i Østjylland, men samtidig en nødvendighed for mobiliteten i området.

- Det er en god ide at etablere et letbanesystem i Østjylland, fordi mobilitet fremadrettet er vigtig for vores samfund. Vi ved også, at mobilitet ikke alene kan baseres på personbiltransport, fordi vi specielt i Århus og i det østjyske simpelthen ikke kan få flyttet biler nok på vejen, medmindre vi laver urealistisk mange nye veje. Der er skinnebåren trafik og letbaner, som kører med en høj frekvens og kører forholdsvis hurtigt fra A til B, en helt fantastisk investering, siger Anders G. Christensen.

Et projekt med masser af fordele

For Anders G. Christensen er letbaneprojektet forbundet med store fordele:

- Vi laver en miljømæssig meget mere effektiv persontransport i form af kollektiv transport, og hvis letbanen kører mest på strøm og kun på diesel på nogle korte strækninger, er det ekstra miljøvenligt. Letbanen kan være med til at fastholde den udvikling, vi har i Østjylland, som den største vækstdynamo i Danmark. Vi har en større vækst end i hovedstadsområdet, siger Anders G. Christensen.

Meget pendling til Århus

I forhold til udviklingen i Favrskov Kommune ser han letbanen som en enestående mulighed for de mange borgere, som pendler til Århus hver dag, for at komme hurtigt til og fra arbejde:

- Vi håber meget på, at når vi er færdige med etableringen af 1. etape ud til Lisbjerg, besluttes det at lave en etape fra Lisbjerg ud til Søften og Hinnerup og videre ud til Hadsten igennem det nye byudviklingsområde, vi får mellem Hinnerup og Hadsten. Realistisk set er det etappen imellem Lisbjerg og Hinnerup, der kommer først. Etappen mellem Hinnerup og Hadsten har et lidt længere perspektiv. Vi har jo en kæmpe pendling ud af Favrskov Kommune mod Århus. Der er ca. 8.000 Favrskovborgere, der pendler til Århus og arbejder der, siger Anders G. Christensen.

Fremtidige bosætningsmuligheder

Men det er ikke blot for pendlerne i Favrskov Kommune, at letbanen vil være en fordel. Anders G. Christensen ser også letbanen som en mulighed for at kunne tiltrække tilflyttere til kommunen.

- Nu er man gået i gang med at udvide og udbygge Skejby Sygehus, og der bliver tæt på 10.000 arbejdspladser. Lige ved siden af har man Agro Food Park. Når det er fuldt udbygget, er der 3.500 arbejdspladser. Medarbejderne på disse arbejdspladser skal nødvendigvis ikke bo i Århus alle sammen. Der er givet også nogle af dem, som vil bo i Favrskov, og det vil betyde meget for dem, at de kan komme hurtigt frem og tilbage, udtaler han.

Etape to til Hinnerup

Potentialet for flere tilflyttere i kommunen spiller således sammen med den udvikling, som finder sted i Århus N, og som etableringen af letbanens etape 1 er en del af. I forlængelse heraf ser Anders G. Christensen det som meget realistisk, at letbanens etape 2 linjeføres til Hinnerup, som geografisk set ikke ligger langt fra Århus N.

- Jeg regner med, at 2. etape kommer til Hinnerup, men det kan godt være, at der bliver flere '2. etaper', dels nogle etaper inde i Århus, dels nogle etaper ud af Århus Kommune. Jeg tror, det er vigtigt for hele letbaneprojektet, at der også laves etaper, der går ud af kommunen, eksempelvis til Hinnerup og mod Skanderborg. Hvis der kun laves etaper ud til Brabrand og Hasselager, som ligger inden for Århus Kommunes grænser, bliver det svært at beholde gejsten og engagementet i omegnskommunerne. Der er jo nogle af de kommuner, der er med i Letbanesamarbejdet, som realistisk set først får letbaner om måske 30-40 år. Det kommer helt an på udviklingen. På sigt håber vi også, at letbanen kan komme ud af Viborgvej i Århus og videre til Hammel. Vi har et byudviklingsområde ved Lading/Fajstrup, og i kommuneplanen bliver der udlagt et stort erhvervsområde ved Anbæk syd for Hammel, som også vil kunne profitere voldsomt at letbanen, siger Anders G. Christensen.

På lidt kortere sigt behøver Favrskovborgerne forhåbentligt ikke at vente længe, før de kan se letbanen i Hinnerups gader:

- Et sted mellem 2018-2020 er det realistisk, at der kommer en etape til Hinnerup. Jeg så selvfølgelig gerne, at etappen kom hurtigere, men der skal laves en VVM-redegørelse og anlægsarbejde, og den 1. etape skal blive færdig først. Men inden for de næste 10 år er det realistisk med en etape til Hinnerup, udtaler Anders G. Christensen.

Letbanen integreret i byudviklingsplaner

At letbanen allerede fylder en del i de fremtidige planer for kommunen, kan blandt andet ses i Kommuneplan 09 for Favrskov Kommune, hvor letbanen står nævnt op til flere steder. Blandt andet lægger kommuneplanen op til, at der mellem Hadsten og Hinnerup skal planlægges et stort byudviklingsområde, hvor letbanens linjeføring er tænkt ind. Der forelægger dog ingen konkrete planer for projektet endnu:

- I forhold til byudviklingsområdet mellem Hadsten og Hinnerup har vi lavet nogle skitsetegninger, men der er ikke lavet konkrete ideer i forhold til letbanens linjeføring. Vi har en plan for, hvordan vi kunne tænke os, at byudviklingsområdet skal se ud, og den arbejder vi ud fra. Men det er en perspektivplan, det vil sige med 25-30 års sigte. Der skal arbejdes meget mere med den konkrete indretning af området og letbanens linjeføring heri, siger Anders G. Christensen.

I lokalplanarbejdet er der dog allerede taget højde for en kommende letbaneetape.

- Fra Lisbjerg og langs med Århusvej arbejder vi i øjeblikket med nogle lokalplaner, hvor nogle virksomheder gerne vil udvide. Der er vi opmærksomme på at tænke letbanen og eventuelt et park&ride-anlæg ind i forhold til fremtidige arealreservationer til

letbanen, så det er med i den daglige, konkrete planlægning, men primært i forhold til lokalplaner, udtaler Anders G. Christensen.

Planer om byfortætning

Et af de tiltag, som skal supplere letbaneprojektet og gøre det attraktivt for borgerne at vælge letbanen som transportmiddel, er byfortætning, som medvirker til øget koncentration af boliger og erhverv på ét sted, eksempelvis nær stationer, så gangafstanden bliver mindre. Det indgår også i planlægningen i Favrskov Kommune:

- Vi har et højhus i Søften, og vi har også planer om at byfortætte inde i Hinnerup, men jeg skal ikke lægge skjul på, at det er svært at komme igennem med, fordi højhuse opfattes som 3-4 etagers huse i byer som Hinnerup, Hadsten og Hammel. Det står også i landsplanredegørelsen, at vi skal byfortætte, så vi er tvunget til det. Spørgsmålet er også, hvor meget mere areal vi kan blive ved med at inddrage til byudvikling, siger Anders G. Christensen.

Potentiale for ændrede transportvaner

Anders G. Christensen er overbevist om, at byfortætningen vil få borgerne til at anvende letbanen:

- Hvis ellers at stationerne ligger inden for en overskuelig gangafstand, omkring 600 m, vil folk strømme til. Kommer vi op på 1½ km, falder antallet af brugere væsentligt.

Anders G. Christensen ser det slet ikke som utænkeligt, at borgere med arbejde i Århus N kunne tænkes at lade bilen stå og tage letbanen i stedet for.

- Det er jeg ret overbevist om, at de vil. Hvis du ikke har noget at bruge bilen til inde i Århus, hvorfor så ikke tage letbanen?, siger Anders G. Christensen.

Hvorvidt han selv vil anvende letbanen, er dog uvist. Det afhænger af den fremtidige jobsituation:

- Fra 1. januar 2010 skal jeg se mig om efter nogle nye udfordringer, så hvis jeg skal arbejde inde i Århus, vil det på sigt være fantastisk at kunne tage letbanen fra Hadsten til Århus. På nuværende tidspunkt er det lige så hurtigt at tage toget ind til Århus som at køre i bil, og det bruger jeg selv, når jeg skal ind til Århus. Men hvis man arbejder i Århus N, er det lidt problematisk, fordi man først skal ind til centrum med toget og så skifte til bus. Med en letbane direkte til Århus N fra Hadsten vil det jo være helt perfekt, mener Anders G. Christensen.

Bred lokalpolitisk opbakning

Selvom borgmesteren i Favrskov Kommune er en klar fortaler for letbaneprojektet, er det ikke nødvendigvis tilfældet for de øvrige byråds kandidater, som var opstillede til kommunalvalget i november 2009. Under valgkampen har letbaneprojektet været et af de debatterede emner.

- Nogle byråds kandidater synes, at letbanen er en forfærdelig opfindelse. Jeg tror, det er fordi, de ikke ved, hvad projektet drejer sig om, men generelt er der en bred, positiv, politisk opbakning til letbaneprojektet, netop fordi man kan se, hvad skinnebåren trafik betyder i eksempelvis København, hvor det er rygraden i transportsystemet, siger Anders G. Christensen.

Selvom der generelt er bred opbakning til letbaneprojektet blandt politikerne i Favrskov Kommune, er opbakningen hos kommunens borgere dog lidt mere utydelig:

- Projektet er ikke så nærværende endnu. Der er hverken den store folkelige modstand eller opbakning til projektet. Jeg tror ikke på en folkelig opbakning. Der må politikerne have mod og mandshjerte nok til at sige, at vi tror på, at samfunds- og udviklingsmæssigt er det rigtigt at gøre sådan og sådan og så tage en beslutning.

- Jeg kan komme med et eksempel: Favrskov Kommune har en venskabskommune i Sverige, Kungsbacka syd for Göteborg. Den minder meget om Favrskov Kommune – en oplandskommune til en vækstkommune som Göteborg. Der lavede man en S-togsforbindelse ud til Kungsbacka og byggede en lille station, og så regnede man med, at der kom et moderat antal passagerer. Det har genereret så mange passagerer, at man har måttet udvide stationen, og det har givet en enorm byudvikling i Kungsbacka som følge af, at man har fået stationen. I dag er der 10.000 rejsende dagligt, siger Anders G. Christensen.

Statslig opbakning nødvendig

Én ting er dog retten til at træffe beslutninger lokalt; noget andet er, om der er statslig opbakning til beslutningerne om at gennemføre letbaneprojektet. Anders G. Christensen ser det som en nødvendighed, at staten går med i projektet om etableringen af en Hinnerupetape:

- En etape til Hinnerup er estimeret til 300 mio. kr. Hvis vi i den pressede økonomi skal finde de penge, kommer det til at vare mere end 10 år at etablere letbanen til Hinnerup. Derfor er det nødvendigt med statslig opbakning. Når transportministeren siger, at staten ikke skal gå ind i letbaneprojektet, fordi staten så også skal indgå i andre lokale infrastrukturprojekter i eksempelvis Odense, København, Aalborg og Esbjerg, må jeg

bare sige; hvem er det, der har betalt hele S-togsnettet og metronettet i Københavnsområdet? Det er vel skatteyderne i hele landet. Så en eller anden form for statslig medfinansiering er anstændigvis nødt til at finde sted, for ellers hænger det heller ikke sammen med regeringens trafikpolitiske visioner om 'Et Danmark i Balance', lyder det fra Anders G. Christensen.

Én for alle, alle for én

Han opfordrer til, at kommunerne i Østjylland står sammen omkring letbaneprojektet og ikke kun fokuserer på de fordele, de hver især får ud af at være en del af projektet, men i højere grad tænker på de fordele, Østjylland som helhed får ud af letbaneprojektet.

- Jeg håber selvfølgelig, at man holder fokus på projektet og arbejder videre med det. Hvis vi vil fastholde udviklingen i Østjylland, bliver letbanen om ikke ryggraden, så i hvert fald en vigtig del for at kunne sikre, at vi kan fortsætte med den erhvervsvekst og vidensudvikling, som der er i den østjyske region. Det kræver, at man kan se projektet lidt bredere end inden for sin egen kommune. Jeg har sagt, at det er så vigtig en sag for hele Østjylland, at vi må stå last og brast med hinanden. Det er simpelthen vigtigt, at man ser ud over sin egen næsetip. Så kan det godt være, at den ene part kommer til at betale lidt mere på det ene stræk, end den anden part gør på et andet stræk. Men samlet set profiterer vi alle sammen af det, når hele letbaneprojektet er færdigudviklet om 40-50 år, slutter Anders G. Christensen.

'BYBANEN' KOMMER TIL NORGE

I Norges næststørste by, Bergen, åbnes der i det kommende år en letbane, den såkaldte 'Bybanen'. Banen strækker sig fra centrum i Bergen til byen Nesttun knap 10 km syd for Bergen. I projektets 2. fase er der plan om at forlænge Bybanen ud til Bergen Lufthavn.



Bybanens planlagte etaper
(Kilde: Bybanen AS)

Stockholm, Oslo, Göteborg og nu også Bergen – store skandinaviske byer, hvor skinnebåren trafik er ryggraden i den kollektive trafik. I Bergen er man netop nu ved at lægge sidste hånd på arbejdet med at etablere en letbane. Planen er, at den nye letbane, også kaldet Bybanen, er klar til åbning i sommeren 2010.

Formålet med Bybanen er at give borgerne i Bergen et hurtigt, pålideligt og komfortabelt kollektivt transportmiddel med en høj kapacitet. Det forventes samtidig, at Bybanen vil medvirke til at fortætte byen omkring banen og samtidig fremskynde byudviklingen langs med banestrækningen. Dette ligner til forveksling formålet med og forventningerne til letbanen i Århus-området.

Bybanens første etape består af en 9,8 km lang strækning mellem Bergen centrum og byen Nesttun syd for Bergen. Planen er, at etappen skal forlænges ud til lufthavnen, Flesland, som ligger omtrent 17 km sydvest for Bergen. Der er yderligere planer om at bygge en etape 2, som skal strække sig henholdsvis mod nord og mod vest i forhold til Bergen, hvor der også er korridorer med tættere bebyggelse. Der er dog ikke planer om mere end disse 2 etaper, idet befolkningstætheden generelt er meget lav uden for de to korridorer, hvor der er planlagt letbaneetaper. Derudover er det et spørgsmål om, hvad der rent topografisk er muligt.



Visualisering af bybanestoppested i Bergen centrum (Kilde: Bybanen AS)

Én gang skinner – altid skinner

Det er ikke første gang, at dele af den kollektive trafik i Bergen bliver skinnebåren; ligesom Århus har Bergen tidligere været en sporgovnsby. Fra 1897 kørte der sporgovne rundt i Bergens gader, men med bilismens

markante indtog i 1960'erne og den økonomiske vækst blev der mindre og mindre brug for (og plads til) sporgovnene, hvilket betød at den sidste sporgovn kørte i remise i 1965.

Der skulle gå knap 30 år, før den bergensiske skinnebårene trafik fik interesse igen. I starten af 1990'erne kom ideen med en letbane frem, efter at der både i mange franske og engelske byer var blevet etableret skinnebårene trafik på ny. Det var dog først i 2002, hvor det fra statslig side blev vedtaget at investere 5,3 mia. norske kroner i transportprojekter, som skulle gavne byudviklingen og miljøet i Bergen, at det for alvor så ud til, at en letbane i Bergen kunne blive en realitet. Det var startskuddet til den egentlige planlægning af Bybanen.



Visualisering af et bybanetog, som ankommer til et stoppested (Kilde: Bybanen AS)

I 2006 blev der afholdt en international designkonkurrence om Bybanens udformning, herunder design af perroner og udstyr ved standsningssteder, togvogne, uniformer, logo og grafisk profil mv. I sammenhæng med kåringen af vinderprojektet i konkurrencen blev arbejdet med projektering af Bybanen igangsat. Siden 2008 har anlægsarbejdet stået på, og det har givet sig udslag i, at der i dag er anlagt spor og perroner på hele strækningen mellem Bergen centrum og Nesttun.

Der mangler dog stadig en væsentlig detalje, før billedet er fuldt: Togsættene. De produceres i Berlin og forventes færdige i december 2009, hvorefter de transporteres til Bergen. Det næste halve år skal således gå med test og prøvedrift, før det er muligt for borgerne i Bergen at tage deres nye transportmiddel i brug.

Ligheder mellem Bybanen og letbanen i Østjylland

Bybanen i Bergen har mange paralleller til letbaneprojektet i Østjylland:

- Bergen har omtrent lige så mange indbyggere som Århus, ca. 250.000.
- Bybanen bliver grundstammen i den kollektive trafik i Bergen og omegn, ligesom letbanen i Århus.
- Bybanens linjeføring har Bergen som udgangspunkt med forgreninger til de mest befolkede byer omkring Bergen. Det er efter samme princip, at letbanevisionen i Østjylland er tænkt.
- Rent kilometermæssigt bliver der anlagt stort set samme mængde spor i Bybanens 1. byggefase og letbanens nye spor op ad Randersvej.
- Der bliver etableret et park&ride-anlæg uden for både Bergen og Århus.
- Der er hverken planer om at supplere Bybanen eller letbanen i Århus-området med restriktive virkemidler for at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Der er dog allerede nu et betalingssystem ved bykernen i Bergen for bilister og tunge trafikanter.
- Der skal anvendes tyske letbaneregler både i Bergen og i Århus-området.

Der er dog også forskelle mellem de to projekter:

- Bybanen er ikke integreret med lokalbaner, som letbanen i Østjylland bliver.
- Bybanen vil udelukkende køre på elektricitet, mens der i Århus-området både vil være dieseldrift (på den eksisterende del af etape 1) og eldrift (på den nye del af etape 1).

Trods forskellighederne kan der dog i høj grad drages nytte af de erfaringer, som folkene bag Bybanen har gjort sig, både i forbindelse med projektering, anlæg og organisering af arbejdet. Derfor er der lagt op til en videre erfaringsudveksling mellem Bergen og letbanen i Østjylland.



Visualisering af bybanetogets interiør
(Kilde: Bybanen AS)

LANGS MED BANEN

VVM for etape 1 klar til debat

VVM-redegørelsen for letbanens etape 1, som blev færdigskrevet i november 2009, blev behandlet i Århus Byråd d. 16. december 2009. Byrådet accepterede, at VVM-redegørelsen sendes i offentlig høring i foråret 2010 sammen med det forslag til kommunetillæg, som redegørelsen tilhører. Høringsperioden varer mindst 8 uger. Herefter behandles eventuelle indkomne bemærkninger, som vil indgå som en del af byrådets beslutningsgrundlag ved den endelige behandling af kommuneplantillægget. Det forventes, at kommuneplantillægget vedtages medio 2010.



Den udarbejdede VVM redegørelse for letbanens etape 1.

Nu kører det for busbanerne i Århus

Århus Kommune har fået tildelt 40 mio. kr. til busbanerne på Nørrebrogade/Randersvej. Pengene kommer fra Trafikstyrelsens pulje, der skal give bedre fremkommelighed for busser, og dækker bl.a. halvdelen af udgifterne til busbanerne på Randersvej og op til Nehrus Allé.

Tilskuddet kommer på et tidspunkt, hvor etableringen af busbaner fra Ringvejen til Nehrus Allé er i fuld gang. Det forventes, at anlægsarbejdet forløber frem til foråret 2010. Strækningen mellem Stjerneplad-

sen og Ringvejen planlægges udført i 2010. Lokalplanen for denne strækning har været i offentlig høring i foråret 2009 og forventes godkendt i foråret 2010.

Bestseller flytter til Århus Havn

Tøjkoncernen Bestseller har købt en grund på Århus Havn med omkring 500 arbejdspladser. Grunden ligger på Pier 2 for foden af Nørrebrogade og Nørreportkrydset nær en af de kommende letbanestationer og rummer en høj bygningsdel, som efter planen skal huse administration, kontorarealer og show rooms. Byggeriet, som er en del af De Bynære Havnearealer, og som er blevet godkendt af Århus Byråd i november 2009, forventes at stå klar i begyndelsen af 2013.

5 hold i kamp om Navitas Park

5 ud af 11 ansøgere er blevet prækvalificeret i konkurrencen om at opføre det kommende innovations- og uddannelsescenter på De Bynære Havnearealer, Navitas Park. Byggeriet, der ligesom Multimediehuset er et af de centrale byggerier i det centrale havnebyrum, forventes at stå klar i 2014 og skal rumme faciliteter til uddannelse, forskning, udvikling og iværksætterier samt et offentligt parkeringsanlæg. Mere end 2.300 studerende og ansatte forventes at flytte ind i Navitas Park.

De 5 prækvalificerede hold har fået tilsendt udbudsmateriale og skal udarbejde et tilbud og løsningsforslag for byggeriet inden 1. marts 2010.

Ny politisk følgegruppe

Som følge af kommunalvalget skal der vælges nye medlemmer til Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe. Det er op til den enkelte af de 8 kommuner og regionen, som er en del af Letbanesamarbejdet, at vælge en repræsentant til følgegruppen. Midttrafik

har dog endnu ikke fået oplyst fra alle kommuner og regionen, hvem der er udpeget som medlemmer af følgegruppen. Derfor er det også endnu uvist, hvordan følgegruppens sammensætning vil se ud i denne valgperiode.

Byggeri af superhospital igangsat

Det første skadestik til byggeriet af Det Nye Universitetshospital i Århus er taget. Det skete d. 26. oktober 2009, hvor regionrådsformand Bent Hansen (S) sammen med regionrådsmedlemmer, ansatte på hospitalerne i Århus og repræsentanter fra Aarhus Universitet og Aarhus Kommune var til stede. Byggeriet af Danmarks største hospital forventes at stå færdigt om 10-12 år og er den vigtigste brik i etableringen af den helt nye hospitalsby ved Skejby.

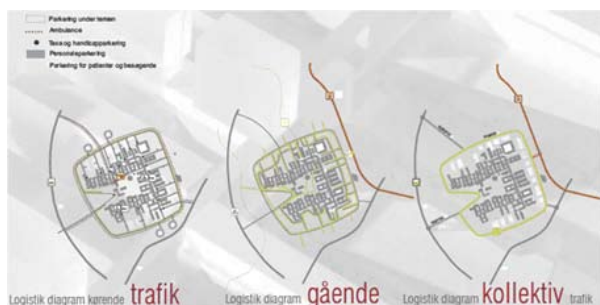


Illustration af tilgængelighed til hospitalet med forskellige transportformer, herunder letbanen (Kilde: Rådgivergruppen DNU I/S)

Campusbyggeri i Skejby

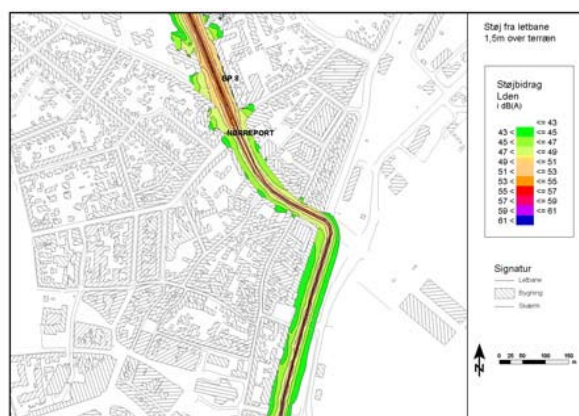
Jysk Center for Videregående Uddannelse (JCVU), som er nu en del af VIA University College, arbejder på at etablere et stort byggeri nær Skejby Sygehus, hvor en af letbanestationerne etableres. Ønsket er at samle alle JCVU's uddannelser og aktiviteter på samme sted, og det forventes, at byggeriet står klar til brug ved årsskiftet 2010/2011.

VIDSTE DU, AT...

... støjen fra et letbanetog ligger væsentlig under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi ved beboelser og kontorer?

Beregninger viser, at der typisk vil være et støjniveau på mellem 40 og 50 dB (A) som døgnværdi ved boliger langs letbanen. Det er langt under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, som ved beboelser er 64 dB (A) og ved kontorer er 69 dB (A).

Ved Nørreport, hvor de kommende letbanetog bliver eldrevne, vil støjen fra letbanetogene fx ikke overstige 55 dB (A), se kortet nedenfor. De eldrevne letbanetogs støjpåvirkning af det omgivende miljø vil derfor være ubetydelig.



Støjbidrag fra letbanen ved Nørreport (Kilde: NIRAS)

På strækningerne Odder – Århus H og Århus H – Grenaa via Risskov bliver de nuværende dieseldrevne togsæt udskiftet med letbanetog, som dog også kører på diesel. Støjniveauet ved dieseldrift ligger 1 dB (A) højere end ved eldrift.

Beregninger viser, at støjbelastningen fra de dieseldrevne letbanetog ligger 11 dB (A) lavere end for de traditionelle dieseltog, som i dag kører på Odderbanen og Grenaaanbanen.

... letbanens elektriske del kan drives med en 1/3 3 MW havvindmølle?

Beregninger viser, at letbanen skal køre 1.039.584 km årligt på den elektriske del af etape 1. Da letbanens gennemsnitlige energiforbrug er 4,83 kWh/km, betyder det, at der skal bruges 5.021.1907 kWh/år (5.021 MWh/år).

Af Vestas' livscyklusanalyser for havvindmøller fremgår det, at en 3 MW havvindmølle over 20 år med en god placering kan producere 14.230 MWh/år. Med andre ord er det ca. tre gange så meget, som letbanen skal bruge årligt.

Beregningerne er lavet på baggrund af inspiration fra en 7. klasse på Lisbjerg Skole, som har arbejdet med letbanen i et energiprojekt.

... du udleder ca. 3 gange så meget CO2 per personkilometer, når du kører i bil frem for letbane?

Der er tydelige miljøfordele ved at anvende letbanen frem for andre motordrevne transportmidler. Det ses bl.a., når det beregnes, hvor stor CO2-udledningen er per personkilometer på en rejse mellem Lystrup og Århus H.

Hvor CO2-udledningen er knap dobbelt så stor med bus i forhold til letbane, er den mere end tre gange så stor med bil. Det skyldes i høj grad brændselstypen og kapaciteten i det enkelte køretøj.

Det formodes, at langt størstedelen af biler og busser stadig anvender fossile brændstoffer, når letbanen tages i brug i 2015. Derimod vil letbanetogene på strækningen mellem Århus H og Lystrup via Skejby

Sygehus køre på el. Klimafordelen ved letbanen kan samtidig blive større i takt med, at elproduktionen i stigende omfang baseres på klimaneutral teknologi.

	Bil (1)	Bus (2)	Letbane (3)
Maksimal kapacitet inkl. stående passagerer	5	70	240
Forudsætning om gennemsnitlig antal personer i køretøj	1,5	16	48
CO2 udledning g/personkilometer	158	73	45

CO2 per personkilometer på en rejse mellem Lystrup og Århus H

- 1) Personbil med 1,4 – 2 l. Euro III benzin motor beregnet med Transportministeriets TEMA-model.
- 2) Bybus med Euro III dieselmotor beregnet med Transportministeriets TEMA-model.
- 3) Regiotram med elforsyning beregnet med oplysninger fra producenten (Alstom) og miljødeklaration for el (Vestdanmark), energinet.dk.