



NYHEDSBREV

LETBANEN I ØSTJYLLAND // NR. 3 - MARTS 2010

INDHOLD

BORGERNE HAR TAGET LETBANEN TIL SIG **SIDE 2**

Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt borgerne i Århusområdet ønsker letbanen til Østjylland, for det gør de. Det kom til udtryk på de to borgermøder, som blev afholdt i forbindelse med offentlighedsfasen for letbanens etape 1.



EN ØSTJYSK FORBINDELSESLINJE **SIDE 4**

Letbanesekretariatet har besøgt Syddjurs Kommunes borgmester, Kirstine Bille, for at høre om letbaneprojektets betydning for en kommune, hvor der i første omgang ikke er planer om at etablere en ny letbaneetape.



FRA A-BUS TIL LETBANE **SIDE 8**

Forslaget til en ny kollektiv trafikplan for Århus er sendt til offentlig høring i dag. Den nye trafikplan indebærer en omlægning af det nuværende bybusnet til et såkaldt højklasset A-busnet, som senere skal erstattes af letbaner.

LANGS MED BANEN **SIDE 9**

Her i 'Langs med banen' kan du læse om store & små nyheder med relation til det østjyske letbaneprojekt.



VIDSTE DU... **SIDE 10**

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

BORGERNE HAR TAGET LETBANEN TIL SIG

Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt borgerne i Århus-området ønsker letbanen til Østjylland, for det gør de. Det kom til udtryk på de to borgermøder i marts 2010 i forbindelse med offentlighedsfasen for letbanens etape 1. Her var spørgsmålene nærmere rettet mod letbanens udformning, linjeføring og drift, ligesom byudvikling og tilgængelighed til letbanen blev drøftet.

Hvordan kommer standsningsstederne til at se ud, hvordan kan man få mere kollektiv trafik til Elev, og hvor hurtigt kan togene køre? Det var blot nogle af de spørgsmål, som blev stillet på de to borgermøder på Lisbjerg Skole og Århus Rådhus i forbindelse med den 2. offentlighedsfase for letbanens etape 1. Ikke et eneste spørgsmål rettede sig mod, hvorvidt det er en god ide at etablere letbanen. Derimod var der stor interesse for letbanens linjeføring, standsningssteder, udformning og drift, ligesom byudviklingsplanerne ved Lisbjerg og Elev blev diskuteret.

Stor interesse i Lisbjerg

Borgermødet i Lisbjerg fandt sted d. 4. marts 2010 på den nye Lisbjerg Skole, som er en del af byudviklingsplanerne syd for den eksisterende del af Lisbjerg. Her var knap 100 borgere mødt op for at få informationer og deltage i debatten om letbaneprojektet.

Udover en orientering om letbanepanforslaget, som skal gøre det muligt at etablere letbanens etape 1, havde mødet fokus på letbanens placering i Egådalen, herunder forholdet mellem letbaneprojektet og byudviklingsplanerne for Skejby, Lisbjerg og Elev. Efter en kort præsentation af Kommuneplan 2009 for Århus Kommune blev letbaneprojektet præsenteret. Her blev borgerne taget med på en rejse fra Banegraven til Lystrup via Skejby Sygehus og Lisbjerg med fokus på

baggrunden for valg af linjeføring og tekniske løsninger. Efterfølgende blev selve forslaget til kommuneplantillægget for letbanens etape 1 præsenteret, hvilket særligt omfattede de visuelle og miljømæssige konsekvenser ved at etablere letbanen.



Stor interesse for letbanen på borgermødet på Lisbjerg Skole

Efter en indlagt pause, hvor der var mulighed for at snakke med medarbejdere fra Århus Kommune og Letbanesekretariatet om projektet og se nærmere på visualiseringer og illustrationer af letbanen, fortsatte mødet med en debat om letbaneprojektet, hvor borgerne kunne få svar på deres spørgsmål om projektet.

Spørgsmålene berørte bl.a. linjeføringen ved Lisbjerg Ø og Elev, som ikke endeligt er fastlagt. Her blev der givet udtryk for, at linjeføringen gerne må flyttes længere mod nord, så den kommer tættere på det eksisterende byområde, og at letbanen gerne måtte suppleres med mere busstrafik i Elev. Der var ligeledes spørgsmål om krydsningen af Egådalen, Søftenvej og Djurslandsmotorvejen og fordelene og ulemperne ved de to foreslåede løsninger – en fuld broløsning på 550 m og en delvis dæmningsløsning på 110 m mellem to broer. Uanset hvilken løsning, som vælges, vil letbanen blive meget synlig i landskabet, som i forvejen er stærkt påvirket af den nye Djurslandsmotorvej og den nye Søftenvej. Det afgørende for valget er derfor, hvad der visuelt tager sig bedst ud, ligesom økonomien selvfølgelig vil spille en væsentlig rolle.

Udover selve linjeføringen blev der stillet spørgsmål af mere teknisk karakter, fx om det er muligt at undgå køreledninger. Hertil lød svaret, at der er meget få erfaringer med andre løsninger, og at de er begrænset til nogle få år, og at det er uvist, om løsningerne over en samlet levetid er teknisk og økonomisk holdbare løsninger. Der er derfor valgt en løsning med traditionel og gennemprøvet teknologi.

Teknisk debat i rådhusalen

I Århus havde ca. 50 borgere fundet vej til borgermødet i rådhusalen d. 9. marts 2010. Programmet var det stort set det samme som på mødet i Lisbjerg, dog med mere fokus på generelle forhold ved letbaneprojektet og dets indpasning i det eksisterende byområde.

I debatdelen var der mange spørgsmål om projektets tekniske løsninger, såsom valg af perronhøjder, letbanetogenes hastighed, hvor letbanestrækningen er henholdsvis enkeltsporet og dobbeltsporet, og hvor på strækningen letbanen er henholdsvis eldrevet og dieseldrevet. Der var ligeledes spørgsmål til driftsoplægget, bl.a. om omstigningsforhold og køretider. I forhold til borgermødet i Lisbjerg handlede debatten mindre om letbanens linjeføring end projektets teknikaliteter. Fælles for møderne var dog, at der ikke var negative bemærkninger om at etablere letbanen. Borgerne var mere interesserede i at vide mere om, hvordan den skal etableres.

Den videre planproces

Selvom borgermøderne i 2. offentlighedsfase er gennemført, er der stadig mulighed for at komme med bemærkninger til planforslaget om etablering af letbanens etape 1. Offentlighedsfasen løber til d. 7. april 2010, hvorefter de indkomne bemærkninger behandles og sendes til Århus Byråd sammen med forslaget til kommuneplantillæg og den tilhørende VVM-redegørelse. Det forventes, at byrådet vedtager planforslaget i juni 2010, hvorefter arbejdet med projektering, lokalplaner og godkendelser kan påbegyndes. Nedenfor ses en oversigt over planprocessen for letbanens etape 1:

- **1. offentlighedsfase:** 20. februar 2008 til 2. april 2008

- **Udarbejdelse af VVM-redegørelse og planforslag:** April 2008 til december 2009

- **2. offentlighedsfase:** 3. februar 2010 til 7. april 2010

- **Behandling af bemærkninger og politisk vedtagelse:** April 2010 til juni 2010

- **Udarbejdelse af projekteringsgrundlag, lokalplaner og detailprojekt samt myndighedsbehandling og godkendelser:** 2010 til 2012

- **Anlæg:** 2011 til 2015

- **Driftsstart:** Sommeren 2015

EN ØSTJYSK FORBINDELSESLINJE

Letbaneprojektet bygger i høj grad på en vision om at danne et net af udbygningsetaper i Østjylland. Men det bygger i lige så høj grad på at implementere de to nuværende strækninger, Grenaabanen og Odderbanen, i denne vision. Letbanesekretariatet har været på besøg hos Syddjurs Kommunes borgmester, Kirstine Bille (F), for at høre om letbaneprojektets betydning for en kommune, hvor der i første omgang ikke er planer om at etablere en ny letbaneetape. Det blev bl.a. til en snak om koblingen til det østjyske bybånd, om bilens betydning i en oplandskommune som Syddjurs Kommune og om etableringen af etape 0.

Kommunalvalget 2009 betød en udskiftning på størstedelen af posterne i letbanesamarbejdets følgegruppe. Syddjurs Kommune var en af de kommuner, som udskiftede sit medlem af følgegruppen, men kommunen har dog stadig valgt at lade sin borgmester sidde på posten. Nu hedder borgmesteren Kirstine Bille (F).

Letbanesekretariatet tog til Ebeltoft for at få hendes syn på letbaneprojektet, herunder hvordan en oplandskommune som Syddjurs Kommune med ca. 41.300 borgere kan få gavn af en letbane, som særligt er koncentreret om Århus-området. For Kirstine Bille er der dog ingen tvivl om, at letbaneprojektet er en god idé.

- Projektet kan løfte folk væk fra bilerne og over i den kollektive trafik, og med letbanen bliver det bekvemt, let og tilgængeligt at komme rundt. Hvis man skal have folk ud af bilerne, skal den kollektive trafik køre ofte, til tiden, og når man har brug for det, og det kan en letbane, forklarer Kirstine Bille.

Borgmesteren ser kun fordele ved projektet:

- Når det bliver realiseret, vil det være med til at løfte både miljømæssigt og

komfortmæssigt. Med letbaneprojektet som en central del af infrastrukturen i Østjylland vil det østjyske område blive bundet bedre sammen. Derfor er det et rigtig vigtigt projekt, uddyber Kirstine Bille.



Kirstine Bille, Syddjurs Kommune

Pendleropland til Århus

Hun er ligeledes meget bevidst om, hvorfor det er en god ide for Syddjurs Kommune at deltage i letbaneprojektet:

- Vi ser os selv som et pendleropland til Århus. Vi kan godt se, at de store arbejdspladser, såsom Skejby Sygehus og forskellige it-virksomheder, ligger i Århus N, og at det er der, hvor mange af de folk, som bosætter sig her i kommunen, arbejder. Alle, der har prøvet at køre ind til Århus en hverdagsmorgen, ved, hvor mange der kører i bil, fordi man ikke kan komme til Århus N med en bane. Vi tror, at letbaneprojektet vil gøre det attraktivt for dem, som allerede bor i kommunen, og som ønsker at flytte hertil, siger Kirstine Bille.

En hurtig trafikkanal til de store arbejdspladser

Syddjurs Kommune er den ene af de to kommuner på Djursland. Kommunen består af hovedbyerne Ebeltoft, Rønde, Hornslet, Ryomgård og Kolind, hvoraf de

tre sidstnævnte samt Mørke bliver betjent af Grenaabanen. Planen er, at Grenaabanen skal indgå i letbanens etape 1, som både består i at sammenbinde de to nuværende baner, Grenaabanen og Odderbanen, og i at etablere en ny strækning fra Århus H via Århus N til Lystrup, hvor den kobles sammen med Grenaabanen. Dette giver mulighed for, at borgerne på Djursland kan komme direkte til de mange arbejdspladser i Århus N med kollektiv trafik.

Netop muligheden for en direkte forbindelse til Århus N ser Kirstine Bille som en væsentlig begrundelse for, at Grenaabanen skal være en del af letbaneprojektet, ligesom hun finder det oplagt at integrere den eksisterende bane i projektet.

- Det er et spørgsmål om anlægsomkostninger. Når skinnerne ligger der i forvejen, kan man komme noget længere for pengene. Hvis vi skulle have startet helt forfra, er det ikke sikkert, at man ville have lagt skinner på Djursland, men nu er de der, og derfor kan de blive en del af projektet. Det er også meget vigtigt, at man fra Grenaa, Trustrup, Kolind og Ryomgård får en hurtig kanal til de store arbejdspladser omkring Århus og til hovedjernbanenettet, pointerer borgmesteren.

Hun finder det samtidig vigtigt, at der ikke laves hindringer på havnestrækningen eller gennem Risskov, som vil forlænge rejsetiden for de rejsende på Djursland og dermed gøre det mindre attraktivt at benytte banen.

Etape 1 eller etape 0

Forudsat at de trafikale forhold ikke forringes i forhold til det nuværende niveau, vil letbaneprojektet ifølge Kirstine Bille gøre det mere attraktivt at bruge Grenaabanen, end tilfældet er i dag.

- Der er ingen tvivl om, at jernbanen, som den er i dag, gør, at togene kører for langsomt og for sjældent. Det skal være mere attraktivt, hvis det virkelig skal rykke noget i forhold til bilismen, siger hun.

Kirstine Bille mener dog, at Grenaabanens sammenbinding med

Odderbanen burde have været sket for længst som en slags etape 0 i projektet:

- Det er vigtigt for både Syddjurs, Norddjurs og Odder Kommuner, at letbanens etape 0, hvor toget kan køre direkte fra Grenaa til Odder, bliver etableret. Det vil skabe rigtig mange muligheder for folk herfra, som arbejder i den sydlige del af Århus, og omvendt. Det burde være gennemført for længst, udtaler borgmesteren.

Hun erkender dog, at letbaneprojektet kan have været medvirkende til at få indfriet ønskerne om en etape 0:

- Et eller andet sted kan jeg godt fornemme, at letbaneprojektet er blevet gjort til genstand for, at det hele vil komme i stand, når vi blot får letbanen, og at det så vil blive mere attraktivt at køre med Grenaabanen. Der har det været meget vigtigt for os at holde fast i, at det stadig er en fordel, at det bliver en letbane, og at det er et godt projekt at være med i, så vi ikke bare bliver hængt af og slås for vores egen bane. Jeg tror, det er rigtig vigtigt at holde det politiske fokus på, at det er en del af et større projekt, som på længere sigt også er en fordel for os, siger Kirstine Bille.

En mulighed for mere bosætning

Uanset om der er tale om etape 0 eller etape 1, er en hurtig forbindelse til Århus ifølge Kirstine Bille en nødvendighed for en kommune, hvor omkring 2/3 af udpendlerne har job i Århus Kommune, og hvor man ønsker flere tilflyttere:

- Det handler om bosætning. Vi vil gerne have, at borgerne synes, det er dejligt at bo i Syddjurs Kommune, og derfor skal vi gøre alt, hvad vi kan for at gøre det så attraktivt som muligt, uden at det er falsk varebetegnelse. Vi tror, at det bliver attraktivt at bosætte sig i Syddjurs Kommune, når det bliver let og bekvemt at komme til arbejdspladserne i Århus. Med letbanen kan vi markedsføre os på at være en del af det østjyske vækstcenter, siger hun.

Letbanen som et udviklingspotentiale

Netop bosætning ser Kirstine Bille som en væsentlig sideeffekt af letbaneprojektet, som hænger sammen med kommunens vision fra Kommuneplan 2009 om, at

"... Byrådet vil udnytte det ekstra udviklingspotentiale, der vil opstå som følge af etableringen af en letbane i Århus-området...":

- Med en letbane tror vi, at der er et udviklingspotentiale i at kunne få folk til at føle sig som en del af en storby uden absolut at skulle bo i den, men samtidig at kunne benytte sig af fx naturen i Syddjurs Kommune, siger Kirstine Bille.

For at gøre det attraktivt for borgere at flytte til Syddjurs Kommune, er der derfor særligt fokus på udvikling af stationsbyerne i kommunen.

- Vi har udlagt områder, så der er restrummelighed i samtlige byområder og dermed mulighed for et temmelig stort boligbyggeprogram. Det er meget afhængigt af infrastruktur, så vi har kigget på, at byerne Kolind, Ryomgård og Hornslet har adgang til banen, og derfor har vi udlagt lidt større boligområder her. Der er i første omgang tale om byfortætning, udtaler Kirstine Bille og fortsætter:

- Vi er i øjeblikket i gang med et større byomdannelsesprojekt i Kolind, og når det er gennemført, vil byen være et meget mere attraktivt sted at bo, og så er det vigtigt, at der også er en synlig transport og en let adgang til og fra byen.

Et sammenhængende transportnet

Men Syddjurs Kommune har ikke kun fokus på at udlægge større boligområder i stationsbyerne. Der er også tale om tiltag, som skal gøre det nemt at anvende den kommende letbane.

- Vi snakker meget om at få lavet pendlerparkeringspladser og få hele stisystemet knyttet sammen, så man kan kombinere cykel med kollektiv trafik. Det er et af de store projekter – at binde kommunen sammen, så man kan klare sig uden bil. Med hensyn til bilerne handler det om at få lavet parkeringspladser, så man tidligere på strækningen kan stille bilen og skifte til kollektiv trafik, end tilfældet er i dag, siger Kirstine Bille.

Hårde vilkår for den kollektive trafik

Hun er dog klar over, at der er svært at optimere den kollektive bustrafik:

- Det er vores store smertensbarn. Vi har en forpligtelse til at få hele lokalsamfundet til at hænge sammen, men der kan godt være nogle linjer, som vi ikke har råd til at køre videre med, som økonomien er lige nu, så dér har vi et problem. Det er selvfølgelig i den sammenhæng, at vi er nødt til at tænke på nærhed for cyklister til de store linjer i den kollektive trafik, siger borgmesteren.

Hun erkender ligeledes, at i en kommune, som er så geografisk stor som Syddjurs Kommune, bliver det svært at få flyttet flere trafikanter fra bil til kollektiv trafik:

- Vi kommer ikke af med bilerne, men måske kan vi minimere behovet for at have flere biler i husstandene. Det er den første del af ambitionen. Der er rigtig mange, som har to biler i husstandene her, men det er ikke realiserbart at gøre kommunen bilfri med de geografiske afstande, vi har, ligesom det ikke er realiserbart for kommunen at dække hver eneste landsby med hyppige busafgange. Det kan ikke lade sig gøre. Vi kan sørge for skolebusser, som vi måske kan lade andre af kommunens borgere benytte, men vi kan ikke lave en kollektiv trafikdækning som i København og Århus. Det kan ikke lade sig gøre, men vi vil udnytte banen og de buslinjer, der er, og sørge for, at borgerne kan komme hen til banen. Det er kommunens opgave, siger Kirstine Bille.

Til gavn for stationsbyerne

Hun er samtidig klar over, at det primært er den nordlige del af Syddjurs Kommune med stationsbyerne, som vil få noget ud af letbaneprojektet. Det søges løst ved hjælp af tilbringerlinjer.

- Vi har allerede nu nogle tilbringerbusser til fx Ryomgård og Kolind. Vi tænker hele tiden på, hvordan vi bedst muligt kan koble de eksisterende buslinjer sammen med pendlerpladser, og set i dét lys tror jeg også, vi kan formå at få bundet hele kommunen sammen. Vi mangler i høj grad nogle nord-sydgående linjer i dag, både til biler og busser, og det arbejder vi på at få lavet, så de kan blive koblet til

banen som en slags sildeben, udtaler borgmesteren.

At projektet mest vedrører den nordlige del af kommunen, betyder også, at borgernes opbakning til projektet er forskellig:

- Der er jo nogen, der bor tættere på banen end andre, og de er derfor også tættere på projektet. Jeg kunne godt forestille mig, at der er nogen, der synes, det er et lidt luftigt projekt, men jo tættere man kommer på den eksisterende bane, jo mere værdi synes man jo også, at den har. Hornslet-området er klart inde i en vækstperiode, også omkring letbaneprojektet, og ser det som en chance for udvikling af området. Jo hurtigere og bedre letbanen bliver, jo bedre bliver perspektiverne også for de byer, som ligger længere uden for banen, så det er jo hele Midtdjursland, som kan blive løftet af det. Det ved borgerne og handelsstanden omkring byerne også godt, siger Kirstine Bille.

Både kortsigtede og langsigtede perspektiver

Hun håber dog på, at der på lang sigt vil være mulighed for at etablere andre letbaneetaper, som ligger i den sydlige del af kommunen:

- Hvis man på lang sigt kan få den forbundet med Ebeltoft, hele nationalparken og lufthavnen, vil der være store perspektiver i det, men det er ikke realistisk lige nu. Nu snakker vi om en hurtig, let forbindelse, som vi har nogle tilbringerbusser til, og så er det det, som skal knytte os til det østjyske bybånd, udtaler Kirstine Bille.

Helt konkret ønsker borgmesteren to ting af letbaneprojektets etape 1:

- Her og nu skal det opfylde, at vi får opgraderet det sidste stykke af banen fra Ryomgård til Grenaa, så toget kan køre lidt hurtigere. Og så vil jeg gerne, at det løfter bilerne væk fra vejene. Det er de to hovedpunkter - at det bliver en hurtig, komfortabel forbindelse fra Djursland til vækstlokomotivet i Århus, og at det bliver så komfortabelt, at det bliver et reelt alternativ til bilen, siger hun.

Hun ser dog også udviklingsperspektiver, for at Syddjurs Kommune kan blive knyttet mere til det østjyske bybånd med letbanen:

- Så tror jeg, vi bliver bundet sammen med andre dele af Østjylland end Århus, fx Randers og måske vestsiden af Århus. Det handler jo om, hvor meget vi skal være bundet sammen i regionen, og dér er letbanen en meget vigtig brik, så vi kan netværke, samarbejde og markedsføre os sammen i stedet for at konkurrere. Det ser jeg nogle store perspektiver i, og det kan kun gå for langsomt, slutter Kirstine Bille.

FRA A-BUS TIL LETBANE

Forslaget til en ny kollektiv trafikplan for Århus har været til politisk behandling og sendes i offentlig høring d. 26. marts. Den nye trafikplan indebærer en omlægning af det nuværende bybusnet til et såkaldt højklasset A-busnet, som senere skal erstattes af letbaner.

I februar 2010 blev forslaget til en ny kollektiv trafikplan for Århus færdiggjort. Trafikplanen, som er udarbejdet af COWI i samarbejde med Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik, har været til politisk behandling i Århus Kommune og Region Midtjylland med henblik på godkendelse. D. 26. marts sendes trafikplanen i offentlig høring, hvor Århusområdets borgere har mulighed for at komme med bemærkninger, inden trafikplanen formentlig bliver vedtaget i sommeren 2010.

Forslaget til trafikplanen indebærer en større omlægning af det nuværende bybusnet i Århus og på enkelte regionalruter til og fra Århus, så dele af bybusnettet får status af et højklasset A-busnet, der kan betjene de store rejsestrømme i Århus. A-busnettet suppleres af et almindeligt bybusnet, der vil dække områderne uden for det højklassede net. Trafikplanen peger endvidere frem mod en etapevis etablering af letbanestrækninger, der vil erstatte de højklassede A-busser i de pågældende trafikkorridorer, efterhånden som de bliver etableret.

I første omgang gælder det den nordlige del af den kommende buslinje 1A, som kører til Skejby og Lystrup via Randersvej. Senere er det planen, at den sydlige del af linje 1A ændres til en letbanestrækning, når den fremtidige letbaneetape til Hasselager og videre til Skanderborg via Skanderborgvej er en realitet. Også linje 1A's linjeføring til Hinnerup vil på sigt blive ændret til en letbanestrækning. Planen er at udbygge letbanens etape 1 fra Lisbjerg V til Hinnerup og senere videre til Hadsten.



Midttrafik-bybus

Den kommende linje 3A til Nordhavnen er ligeledes en forløber for den fremtidige letbaneetape. Det samme gælder linje 4A, som skal betjene Brabrand N, med den forskel, at linje 4A kører ad Silkeborgvej, mens letbanen foreslås ført ad Viborgvej og Ringvejen videre til Brabrand N.

Udover linje 1A er det endnu ikke besluttet, hvornår de øvrige A-buslinjer skal ændres til letbaneetaper. I øjeblikket arbejdes der i letbanesamarbejdet på at fastlægge, hvilken af den samlede visions letbanestrækninger, der skal være letbanens etape 2.

Karakteristika ved en A-buslinje

Høj frekvens: I Århus vil A-buslinjerne som minimum køre: 6 gange i timen i dagtimerne og 4 gange i timen om aftenen og i weekenden.

Direkte kørsel: A-buslinjerne kører direkte ad de større veje.

Enkelthed: Hver linje kører til én bestemt destination i et sammenhængende byområde.

Høj rejsehastighed: Rejsehastigheden kan øges med færre stoppesteder og ved at køre på hovedstrøg, hvor der bedre kan skabes fremkommelighed.

Sammenbinding gennem centrum: Ved at lade A-buslinjerne køre mellem to områder på sin side af Århus C med kørsel via bymidten undgår mange at skulle skifte.

Gode skifteforhold: Der, hvor skift er nødvendige, sikres gode skifteforhold, fx ved høje frekvenser på ringlinjerne.

LANGS MED BANEN

Nye ansigter i følgegruppen

I forlængelse af kommunal- og regionsvalget i november 2009 er der sket en udskiftning af medlemmerne i den politiske følgegruppe bag letbanesamarbejdet. Kun ganske få af de tidligere medlemmer er med i følgegruppen. Det skyldes bl.a., at det i de fleste kommuner i letbanesamarbejdet er borgmesteren, der repræsenterer kommunen i følgegruppen. De mange udskiftninger af borgmesterposterne i Østjylland har derfor medført en ny sammensætning af den politiske følgegruppe, hvor medlemmerne nu er:

- *Midttrafik*: næstformand Mads Nikolajsen (formand i følgegruppen) (tidligere valgt for Norddjurs Kommune)
- *Århus Kommune*: rådmand for Teknik og Miljø Laura Hay (næstformand i følgegruppen)
- *Favrskov Kommune*: borgmester Nils Borring
- *Norddjurs Kommune*: borgmester Jan Petersen
- *Odder Kommune*: borgmester Elvin J. Hansen
- *Randers Kommune*: medlem af Teknik- og Miljøudvalget Jørgen Bruno Andersen (genvalgt)
- *Silkeborg Kommune*: formand for Vej- og Trafikudvalg Frank Borch-Olsen
- *Skanderborg Kommune*: borgmester Jørgen Gaarde
- *Syddjurs Kommune*: borgmester Kirstine Bille
- *Region Midtjylland*: medlem af Regionsrådet Bjarne Schmidt (genvalgt)

5 bud på Navitas Park

Den 1. marts 2010 afleverede 5 prækvalificerede hold deres forslag til den arkitektoniske udformning af det kommende bygningskompleks Navitas Park på De Bynære Havnearealer. Navitas Park, som bliver Århus' nye energi-, videns- og innovationscentrum, skal bl.a. huse Ingeniørhøjskolen i Århus og Århus Maskinmesterskole og får faciliteter til uddannelse, forskning, udvikling og iværksætteri. Den kollektive trafik til Navitas Park og de øvrige byggerier på De Bynære Havnearealer vil blive betjent af letbanen, i første omgang etape 1 og



Togsæt fra Bybanen i Bergen

senere også en etape, som føres ud mod Nordhavn ad Bernhardt Jensens Boulevard. I de kommende måneder skal et bedømmelsesudvalg vurdere de 5 indkomne bud med henblik på at offentliggøre et vinderprojekt i slutningen af maj 2010. Planen er, at Navitas Park skal stå færdigt i 2014.

Nyt bycentrum i Lystrup

Lystrup skal have en ny central bymidte, som kan danne et attraktivt grundlag for en ny letbanestation. Det mener Lystrups fællesråd, erhvervsforening og idrætsforening, som i fællesskab har nedsat en styregruppe, der med tidligere rådmand Hans Schiøtt (V) i spidsen arbejder for at virkeliggøre ambitionen om en ny bymidte med både erhvervs-, kultur-, idræts- og boligbyggeri. Styregruppen arbejder på at finde en investor, som vil lægge et trecifret millionbeløb i projektet.

Bergen tester Bybanen

Bergenserne i Norge kan snart få deres første tur med den nye letbane, som netop er ved at blive etableret i Bergen. Letbanen, som har fået navnet Bybanen, bliver i øjeblikket testet på de nyanlagte skinner, inden den i juni 2010 er klar til at åbne for offentligheden.

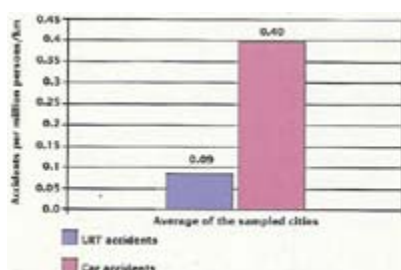
Bybaneprojektet i Bergen har stået på siden 2002 og består af to etaper. Det er den første etape af etape 1, som står klar til sommer, mens de øvrige strækninger stadig er i planlægningsfasen. Første fase består af en knap 10 km. lang strækning mellem byens centrum og forstaden Nesttun syd for Bergen. Prisen for strækningen er beregnet til ca. 2,2 mia. NOK (2007-niveau). Planen er, at denne strækning skal udbygges til Bergen Lufthavn, som ligger 17 km. fra centrum.

VIDSTE DU, AT...

... en letbane er mere sikker end en bil?

UITP, den Internationale Sammenslutning for Kollektiv Trafik, har lavet en undersøgelse om letbaners sikkerhed i forhold til andre transportmidler.

Undersøgelsen bygger på erfaringer fra seks europæiske byer (Bremen (D), Haag (NL), Düsseldorf (D), Leipzig (D), Stuttgart (D) og Wien (A)), hvor UITP på baggrund af statistiske data har beregnet hyppigheden af ulykker pr. personkilometer. Se grafen nedenfor.



På grafen ses det, at antallet af ulykker pr. personkilometer med bil (Car accidents, rød graf), er mere end fire gange så højt som med letbane (LRT accidents, blå graf). En letbane er med andre ord et langt mere sikkert transportmiddel end bilen. Letbaners tilstedeværelse i byerne kan således medvirke til at reducere antallet af trafikulykker og have en positiv effekt på byens overordnede sikkerhedsniveau. Dette resultat underbygges af en rapport med europæiske erfaringer foretaget af Transportøkonomisk Institut i Norge i 2005. Her er der indikationer på, at etablering af et letbanesystem fører til reduktion i antallet af uheld, ligesom letbaner ikke synes specielt udsatte for uheld. Det lader således til, at etablering af letbaner ikke udgør en større risiko end andre store køretøjer i byen.

UITP's undersøgelse omfattede også et fokus på årsagerne til ulykker, som inkluderede letbaner. Her har det vist sig, at ulykkerne i mange tilfælde skyldes, at en tredjepart, ofte fodgængere eller bilister, ignorerer eller overser trafikreguleringerne. Kun i meget sjældne



Letbanetog i Kassel

tilfælde skyldes ulykkerne en teknisk fejl i materiellet eller en fejl fra letbanechaufførens side.

... letbanen ikke vil føre til flere trafikuheld?

I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen for letbanen er der lavet beregninger af de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af letbanen i driftsfasen i forhold til 0-alternativet (dvs. hvis letbanen ikke etableres). Beregningerne viser, at der reelt set ikke er nogen forskel på det samlede forventede antal trafikuheld i hovedforslaget for letbanen sammenlignet med 0-alternativet. Der er altså intet, der peger på, at letbanen skulle medføre flere trafikuheld i forhold til 0-alternativet.

Beregningerne er foretaget på baggrund af trafiktal fra den trafikmodel for Århus, som er anvendt i VVM-redegørelsen. Her skal det bemærkes, at beregningerne kun gælder for strækningen Nørreport – Olof Palmes Allé. Ligeledes skal det nævnes, at beregningerne alene er baserede på den trafikikkerhedsmæssige effekt af den ændrede biltrafik, ikke letbanens mulige indflydelse på biltrafikken. Det skyldes, at der ikke findes en metode, som både kan beregne konsekvenserne af de vejtrafikmæssige ændringer som følge af letbanens etablering og den påvirkning, som selve letbanen giver anledning til.

... der er flere virkemidler til at forebygge letbaneulykker?

Udenlandske erfaringer viser, at antallet af ulykker, som involverer letbaner, kan forebygges ved hjælp af flere forskellige virkemidler. Allerede når et letbanesystem anlægges, kan disse virkemidler med fordel implementeres:

- Kortlægning af de forventede passagerstrømme ved standsningssteder for at fastlægge perronens placering og udformning på de enkelte lokaliteter
- Opsætning af naturlige barrierer via niveauforskelle og forskellige former for belægning, som kan indikere, at man som fodgænger eller cyklist skal være ekstra opmærksom
- Forskellige former for skiltning ved standsningsstederne
- Information og oplysningskampagner, som gør opmærksom på, hvordan man som borger skal agere i byrummet, når en ny type transportmiddel bliver etableret

Sidstnævnte kan både anvendes før og efter etableringen. Derudover kan letbanens hastighed tilpasses efter de lokale forhold for at undgå ulykker.

Alle disse forebyggende virkemidler indgår i letbaneprojektet i Østjylland.