



NYHEDSBREV

LETBANEN I ØSTJYLLAND // NR. 4 - JUNI 2010

INDHOLD

BRO ELLER TUNNEL I BANEGRAVEN TIL LETBANEN **SIDE 2**

Selvom det endnu ikke kan ses, at der kommer en letbane i Århus, er arbejdet med at få planlagt letbanens etape 1 i Århus langt fremme.



SKANDERBORG PRIORITERER LETBANEN HØJT **SIDE 4**

De sidste år har budt på en øget belastning af Skanderborg Kommunes hovedveje og -gader, ikke mindst på grund af den stigende biltrafik. Denne udvikling skal letbanen være med til at bremse ifølge borgmester Jørgen Gaarde (S).



LETBANEN SKAL BETJENE 'FREMTIDENS FORSTAD' **SIDE 9**

Når det første letbanetog kører ud i 2015, bliver det bl.a. muligt at tage letbanen til 'Fremtidens forstad', det nye byudviklingsområde i Elev Bakker nord for Århus.



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 14**

I 'Vidste du' kan du læse om standsningssteder og køretid.

BRO ELLER TUNNEL I BANEGRAVEN TIL LETBANEN

Selvom det endnu ikke kan ses rent visuelt, at der kommer en letbane i Århus, er planerne med etablering af letbanens etape 1 langt fremme. Forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for etape 1 har netop været igennem sin 2. offentlighedsfase i foråret 2010, men forventes først vedtaget af Århus Byråd efter sommeren 2010.

Alligevel er der godt skred i det tekniske projekt. På nuværende tidspunkt arbejdes der på at gøre strækningen klar til først skitseprojektering og senere detailprojektering. Det gælder især Århus H – Østbanetorvet, som er strækningens første del.

For Århus H og Banegraven betyder det, at der bl.a. skal tages stilling til, hvor og hvordan der kobles til og fra mellem diesel- og eldrift, hvor transformerstationer skal placeres og hvilken af de to varianter (en broløsning eller en tunnelløsning), som skal anvendes til letbanens krydsning af Banegraven.

På Århus H skal der ligeledes tages stilling til bygnings- og adgangsforhold. Sidstnævnte er eksempelvis et spørgsmål om parkeringsforhold for togpersonale og varelevering til banegårdsområdet og Bruuns Galleri.

Fokus på koordinering med havnebyrummet

På strækningen Spanien – Østbanetorvet er der også en række forhold, der skal tages stilling til, før skitseprojekteringen kan påbegyndes. Den store udfordring på havnestrækningen er at få koordineret letbaneprojektet med de mange andre projekter, som er igangsat på havnestrækningen, fx Multimediehuset og havnebyrummet.



Kort: Illustration af Banegraven og sporforhold. Letbanen skal krydse Banegraven fra et sydligt spor, hvor Odderbanen kører i dag, til et nordligt spor, hvor der etableres letbaneperroner på Århus H. I den forbindelse skal der tages stilling til, om der skal etableres en bro eller en tunnel i Banegraven til letbanen. (Kilde: COWI A/S)

Der skal fx tages stilling til, hvordan letbanen og eventuelle fremtidige godstog skal komme gennem Multimediehuset, og hvordan perroner, master og køreledninger udformes, så de passer til de øvrige planer for havneområdet. Derudover er det et spørgsmål om placering af standsningssteder, og hvordan letbanen skal indgå i et såkaldt 'shared space' – et offentligt byrum, hvor motorkøretøjer, fodgængere og andre trafikanter integreres uden brug af styringssystemer som signaler og afmærkninger.

Udover den tekniske del er en anden stor opgave påbegyndt, nemlig den designmæssige del af projektet. På nuværende tidspunkt arbejdes der på at fastlægge udbudsform og udbudsmateriale, som interesserede bydere kan give et tilbud ud fra. Det forventes, at materialet udbydes i efteråret 2010 med en forudgående prækvalifikation.



Visualisering: Her ses, hvordan letbanen tænkes indpasset ved Multimediehuset. (Kilde: Schmidt, Hammer, Lassen architects og Arkitekt Kristine Jensens Tegnestue)

Dialog og tæt samarbejde

Opgaverne med at klargøre letbanestrækningen til skitseprojektering betyder, at det er nødvendigt med dialog med mange forskellige parter, eksempelvis DSB, Banedanmark, Trafikstyrelsen, Multimediehuset og Moesgård Museum. Derudover er der et tæt samarbejde med Århus Kommune, som finansierer omkring halvdelen af etape 1.

For at sikre den bedst mulige koordinering er der nedsat en anlægsprojektgruppe med repræsentanter fra kommunen, Letbanesekretariatet og COWI, som er bygherrerådgiver for Letbanesekretariatet. I projektgruppen er der yderligere nedsat forskellige arbejdsgrupper, som skal varetage opgaverne med henholdsvis den tekniske og den designmæssige del af projektet.

Det videre forløb

Når projekteringsgrundlaget for strækningen er færdiggjort, kan skitseprojekteringen påbegyndes. Det drejer sig fx om situationen i Banegraven, hvor projekteringsgrundlaget er på plads. Efter at skitseprojekteringen er udarbejdet, starter opgaven med

detailprojektering. Først herefter kan selve anlægsarbejdet påbegyndes. Det forventes, at anlægsarbejdet opstartes i 2011 og forløber helt frem til driftsstart i 2015.

SKANDERBORG PRIORITERER LETBANEN HØJT

Skanderborg Kommune står over for store udfordringer, når det kommer til trafikken. I de senere år har kommunen oplevet en stigende belastning på hovedveje og –gader, særligt pga. en øget biltrafik. Denne udvikling ser kommunens borgmester, Jørgen Gaarde (S), gerne bremset, og det skal letbanen medvirke til.

Skanderborg Kommune vil være med helt fremme, når det gælder om at prioritere den kollektive trafik højt. Derfor har kommunen fra første færd sagt ja til at være med i letbaneprojektet – et projekt, som kommunens borgmester, Jørgen Gaarde (S), forventer sig meget af, særligt i forhold til at ændre borgernes transportvaner:

- Letbanen vil betyde, at meget af den interne trafik vil blive flyttet over i letbanen, og at det i det hele taget bliver let for vores borgere at komme rundt på hele strækningen fra Skanderborg til Århus. Så kan man let være bosat i Skanderborg og arbejde i Århus bymidte eller f.eks. bo på strækningen mellem Skanderborg og Århus - eller for den sags skyld en af de andre 'fingre', der går ud inde fra Århus. Jeg er sikker på, at det får en ganske betydelig effekt. Ellers er der ingen mening i at investere i sådan et projekt, siger Jørgen Gaarde.

Skanderborg Kommune, som har mere end 56.000 indbyggere og et stadigt stigende befolkningstal, har planer om at etablere en letbaneetape fra Skanderborg til Århus H via Stilling, Hørning og Hasselager, hvoraf sidstnævnte ligger i Århus Kommune. For Jørgen Gaarde er etableringen af letbanen en nødvendighed Både lokalt og regionalt.



Foto: Jørgen Gaarde, Skanderborg Kommune (Kilde: Skanderborg Kommune)

- Det store mål med dette projekt er at bremse trafikudviklingen. Vi ved, at trafikken vil stige i Skanderborgområdet. Det er det mest intensive udviklingsområde i Østjylland, så der vil komme flere mennesker til - og dermed også en øgning af trafikken. Hvis ikke det hele skal klumpe sammen, skal vi have nogle gode kollektive forbindelser, som gør, at vi kan beherske udviklingen af biltrafikken, forklarer han.

Et sammenbygget bybånd med et stort kundegrundlag

At der er tale om en stigning af trafikken i Skanderborgområdet, kommer bl.a. til udtryk i udviklingen af antal pendlere til og fra kommunen. Af Kommuneplan 2009 for Skanderborg Kommune fremgår det, at både antallet af indpendlere og udpendlere er steget de sidste år (henholdsvis 13 % og 4 % i perioden 2006 – 2008). Derudover kan det ses, at antallet af borgere, der bor og arbejder i kommunen, er steget med 3 %, mens antallet af arbejdspladser i kommunen er steget med 7 % i samme periode.

År	Indpendling	Udpendling
2006	9.086	15.262
2007	9.803	15.746
2008	10.271	15.895

Skema: Pendling til og fra Skanderborg Kommune (Kilde: Skanderborg Kommune)

Der er derfor gode grunde til at etablere en letbanestrækning netop mellem Århus og Skanderborg, og det er en vision, som Jørgen Gaarde bakker op om.

- Hvis der skal være en letbane, skal den være et sted, hvor der er rigtig mange mennesker, der kan få gavn af den. Vi kan have den langs med landevejen mellem Århus og Skanderborg, hvor der er et hav af mennesker, der kan gøre brug af den, siger han.

Helt konkret ser borgmesteren indlysende fordele i at etablere letbanen frem for at indsætte flere busser.

- En stor del af fidusen ved letbanen er jo, at man kan lave relativt mange stop og samtidig komme hurtigt op i fart - altså kombinere alt det, som tog ikke kan med busforbindelsernes goder. Derfor skal man udnytte de strækninger, hvor der virkelig er grund til at stoppe mange gange, lyder anbefalingen fra Jørgen Gaarde og henviser til strækningen mellem Skanderborg og Århus:

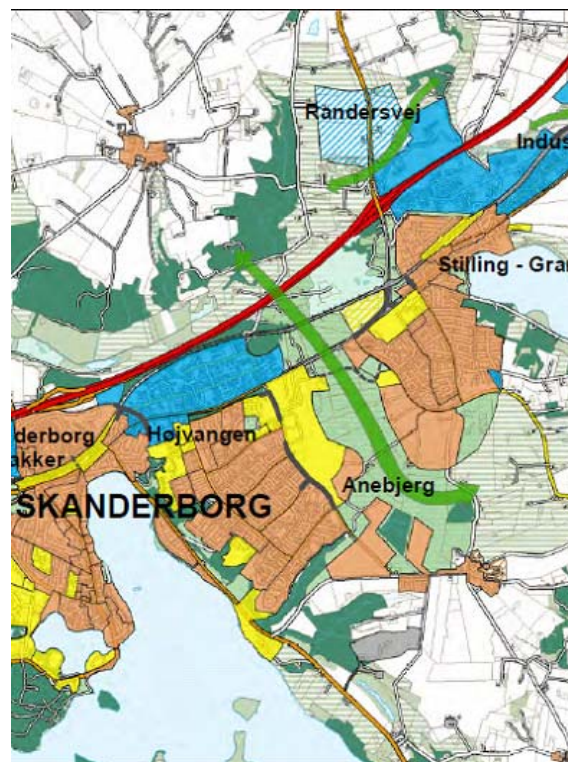
- Det er næsten et sammenbygget bybånd, hvor det giver mening at få det til at hænge sammen. Det er måske den strækning uden for Århus, hvor det bedst kan svare sig at lave en letbane.

Let adgang til letbanen

Skanderborg Kommune er allerede godt i gang med at sammenbinde bybåndet endnu bedre med de byudviklingsplaner, som er sat i gang, og som vil styrke kundegrundlaget for letbanen.

- Vi har et projekt, der hedder Anebjerg. Det ligger mellem Skanderborg og Stilling og er et stort udviklingsområde, og det vil være enkelt for de mennesker, som bosætter sig der, at gøre brug af letbanen. Det vil i sig selv være med til at generere udviklingen i det område, at der er en let adgang til letbanen, fortæller Jørgen Gaarde.

Ifølge Kommuneplan 2009 for Skanderborg Kommune bliver Anebjerg en bæredygtig bydel, som skal indpasses i landskabet og i et nyt skov- og naturområde. Planen er, at bydelen skal



Kort: Den nye bydel Anebjerg ligger øst for Skanderborg og får en høj bæredygtighedsprofil. Bl.a. sikres det, at der er grønne forbindelser i og nær bydelen. (Kilde: Skanderborg Kommune)

have en høj bæredygtighedsprofil, bl.a. med en høj bebyggelsestæthed og 0-energihuse. Den nye bydel får plads til omkring 900 boliger og forventes udviklet over de næste 15-20 år. Et andet byudviklingsprojekt, som gavner letbanen, skal findes i Hørning, som grænser og til Århus Kommune.

- Vi har planer om at lave en omfartsvej ved Hørning, så landevejstrafikken ledes udenom byen. Det vil betyde, at vi kan få fredeliggjort bymidten til en vis grad og få gjort det til et mere attraktivt bosætningssted. Det er endnu et godt eksempel på, hvordan vi kan få glæde af letbanen, forklarer Jørgen Gaarde.

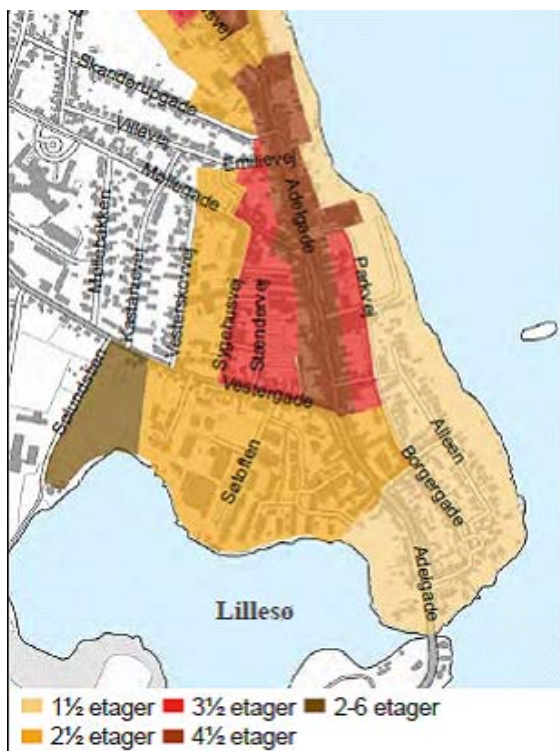
Historikken muliggør betjening af midtbyen

Men det er ikke kun byområderne uden for Skanderborg, som får gavn af letbanen. Hvis det står til borgmesteren,

skal letbanen også betjene Skanderborg midtby, hvis hovedgade, Adelgade, har givet stof til politisk debat i længere tid.

- Vi har haft en on-going diskussion om, hvorvidt vi skal have en gågade eller en sivegade. Lige nøjagtig det at have en letbane ned gennem gågaden vil være et svar på alle vores bønner, slår Jørgen Gaarde fast.

Ifølge kommuneplanen overvejes det at omdanne Adelgade, som er helt central i forhold til butiksområdet i Skanderborg, til gågade. Formålet er at forbedre forholdene for bløde trafikanter og fodgængere. Samtidig er Adelgade central i forhold til kommunens planer om byfortætning, idet kommuneplanen giver mulighed for 4½ etagers byggeri langs med gaden.



Kort: Etagehøjder i Skanderborg midtby. Omkring Adelgade koncentrerer de høje byggerier. (Kilde: Skanderborg Kommune)

Fra hestemarked til letbane

Det store kundegrundlag, som findes i hovedgaden, er en af årsagerne til, at Jørgen Gaarde finder gaden egnet til letbanetraffic. En anden årsag er Adelgades tværprofil:

- Vi er jo heldige, at man i tidernes

morgen har lavet en meget bred Adelgade i Skanderborg midtby. Gaden er lavet sådan i sin tid, fordi den skulle bruges til hestemarked, hvor der kunne stå heste i begge sider af vejen og samtidig være plads til kørende trafik. Da hestemarkedet faldt bort, gav det ingen mening at have så bred en gade længere.

Men nu kan letbanen komme til at indgå på en meget fin måde gennem gaden, fortæller borgmesteren.

En tredje årsag til at få ført letbanen gennem midtbyen er ifølge Jørgen Gaarde, at det vil give en bedre forbindelse til og fra Skanderborg Station, som i dag er delvist afskåret fra midtbyen. Placeringen af stationen kræver en historisk forklaring:

- Skanderborg er indrettet sådan, at man i tidernes morgen havde slottet i den ene ende og kirken i den anden. Adelgade udgjorde hovedstrøget mellem disse to poler. Da man skulle anlægge jernbanen, var man nødt til at planlægge den relativt langt væk fra hovedstrøget pga. højdeforskellene i byen, og det vil sige, at man i dag ikke bare kan stå af toget og så være midt i byen. Man skal gå et par kilometer, og det virker langt væk i en by af Skanderborgs størrelse, forklarer Jørgen Gaarde.

En linjeføring langs med Adelgade vil dog betyde, at der skal tages stilling til, hvad der skal ske med den øvrige trafik, særligt biltrafikken, som ifølge borgmesteren allerede på nuværende tidspunkt skaber problemer i Adelgade.

- Inden for de sidste fem år er trafikken på Adelgade nået op på det samme niveau, som inden motorvejen blev anlagt udenom Skanderborg, så vi har faktisk den samme bilmængde som dengang, der var hovedfærdselsåre gennem Skanderborg til Horsens og Århus. Vi har ingen konkrete planer for biltrafikken, men vi har nogle langsigtede planer om at komme hele vejen uden om byen uden at skulle bruge Adelgade, siger Jørgen Gaarde.



Foto: Skanderborg midtby (Kilde: Skanderborg Kommune)

Biltrafikken kan ikke reduceres

Netop stigningen i biltrafikken er et problem, som borgmesteren har svært ved at se, hvordan kan blive løst. Han erkender, at letbanen ikke kan reducere biltrafikken alene.

- Den kan være med til, at biltrafikken ikke udvikler sig endnu mere hastigt, end den ellers ville, men jeg tror, man skal være realistisk og sige, at letbanen ikke er et svar på alt. Der vil være en masse, der vil være afhængige af at tage deres privatbil, men hvis vi kan få bremset tilgangen af personbiler på strækningen, er vi også nået rigtig langt, udtaler borgmesteren og fortsætter:

- Jeg vil hellere sørge for, at man kan komme af med sin bil, og at logistikken fungerer. Men dét at tro, at vi kan gøre en masse for, at folk ikke vil tage deres bil, tror jeg, vi kan glemme alt om. Det handler ikke om, at folk ikke kan finde ud af at tage deres cykel. Det er af praktiske årsager, at folk vælger at tage bilen. Jeg tror, vi skal passe på med at tro, at vi kan forhindre folk i at køre bil.

Styrk den kollektive trafik via fysisk planlægning

Jørgen Gaarde har dog et bud på, hvad der kan gøres for at reduceres brugen af bil til fordel for den kollektive trafik. Her spiller fysisk planlægning en væsentlig rolle.

- Dybest set handler det om pris og tilgængelighed. Jeg tror, at vi i vores planlægning af placeringen af de kommunale institutioner skal tænke os godt om. Typisk er det sådan, at når en familie skal på arbejde, vil man gerne aflevere børn inden arbejde og handle ind

og hente børn efter arbejde. Derfor er det vigtigt at få koncentreret indkøbsmuligheder og offentlige anlæg så tæt på de store færdselsårer, så der er mindst mulig grund til at tage bilen. Derfor har vi prøvet at fastholde en ikke-spredningstankegang både med hensyn til handel og til de offentlige institutioner, så de ikke ligger alt for langt væk, for det er kun med til at generere mere trafik, udtaler han.

Ud over den fysiske planlægning som et virkemiddel til at fremme kollektiv trafik lægger Jørgen Gaarde vægt på, at letbanen skal have fortrinsret i trafikken.

- Bilisterne skal holde tilbage for letbanen, som skal prioriteres. Hvis ikke letbanen bliver prioriteret foran bilerne, mister den sin mening. Derfor skal den have fortrinsret.

Afhængig af Århus Kommune

For at der overhovedet skal blive tale om en letbaneforbindelse til Skanderborg, er det dog nødvendigt, at Århus Kommune bidrager økonomisk til den del af strækningen, som ligger inden for Århus' kommunegrænse, dvs. Århus H – Hasselager. Det bekymrer dog ikke Jørgen Gaarde.

- Jeg forestiller mig, at Århus Kommune også kan se, at rationalet er størst ved at lave en letbanestrækning til Hasselager og videre til Skanderborg. Der er området totalt udbygget, og det giver mulighed for succes, altså at der kommer kunder i butikken, udtaler han og fortsætter:

- Århus Kommunes borgere har også behov for at komme sydpå, og der er omvendt behov for, at arbejdskraften kan komme ind til Århus fra bosætningskommunerne i nærområdet, f.eks. fra Skanderborg. Derfor giver det ikke nogen mening, at Århus Kommune alene har kikkerten rettet ind mod deres egne borgere. Men borgmesteren er samtidig klar over, at det er nødvendigt, at Skanderborg Kommune signalerer, at letbanen prioriteres højt.

- Hvis ikke vi viser vilje fra Skanderborgs side, er der heller ingen grund til fra Århus

Kommunes side at vise vilje til en Skanderborgetape. Det er her, hvor vi skal mødes på midten, også hvad angår anlægskroner, men vi er også nødt til at sende et klart signal til Århus, om at letbanen er noget, vi vil prioritere, siger han.

Nødvendigt med statslig opbakning

Jørgen Gaarde påpeger dog, at det ikke kun er nødvendigt med en lokalpolitisk opbakning til letbaneprojektet. Han har også et andet ønske, for at projektet bliver en succes for Skanderborg Kommune:

- At staten får pungen op af lommen og hjælper til. Hvis det skal være en succes, nytter det ikke noget, at hverken Skanderborg eller Århus Kommune investeringsmæssigt synker helt i knæ. Det skal økonomisk lade sig gøre, siger borgmesteren og uddyber:

- Jeg er godt klar over, at det her en opgave, som hverken Skanderborg eller Århus Kommune kan løse alene. Derfor er vi også nødt til at have staten med. Det er svært at forestille sig, at de store statslige infrastrukturelle projekter skal laves uden en vis statslig involvering.

Projektet er ikke kun med til at løse et Skanderborgproblem, men også et regionalt problem. Det er også et tiltag, som er ønsket fra statens side. Enhver kan se, at hvis vi skal komme nogen vegne, er man nødt til at involvere andre parter.

Indtil videre har staten kun givet tilsagn om at bidrage økonomisk til etape 1. I Folketingets trafikftale fra 2009 fremgår det, at beløbet er ½ mia. kr.

Hvor lang tid der går, før Skanderborgenserne kan få glæde af letbanen, vil Jørgen Gaarde dog ikke på nuværende tidspunkt give et bud på.

- Nu skal den første strækning lige være færdig, før vi tør have en mening om det, slutter han.

LETBANEN SKAL BETJENE 'FREMIDENS FORSTAD'

Når letbanen er i drift i 2015, skal den betjene det nye byudviklingsområde i Elev Bakker, også kaldet 'Fremtidens Forstad'. Byen, som skal ligge lige syd for den eksisterende landsby, Elev, skal ifølge Tækker Group være en helt ny og bæredygtig by med plads til 11.000 indbyggere. Tækker Group, som ejer hovedparten af området, og som er ansvarlig for projektet, ønsker at påbegynde byggeriet i 2012, så letbanen er sikret et stort kundegrundlag, når den er i drift i 2015.

At der er tale om en bæredygtig by, kommer bl.a. til udtryk ved, at letbanen bliver et bærende element i byens infrastruktur. Letbanen føres igennem byen som en central korridor, som skal gøre det attraktivt for borgerne at benytte sig af den offentlige transport.



Visualisering: Visualisering af 'Fremtidens Forstad' syd for Elev. Af visualiseringen fremgår det, at letbanen foreslås at have en central linjeføring igennem tre af bydelene. (Kilde: Cebra a/s)

I kommuneplan 2009 for Århus Kommune er der lagt op til, at alle nye byer, som skal betjenes af letbanen, får centralt beliggende standsningssteder i bymidten. Som det fremgår af kortet nedenfor, ønsker Tækker Group, at letbanen får tre centrale standsningssteder i området, så princippet om stationsnærhed kan efterleves. Standsningsstederne ønskes placeret i tre af områdets syv bydele,

hvor der er planer om en koncentreret bydannelse omkring standsningsstederne, bl.a. med boliger, erhverv og indkøbsmuligheder.

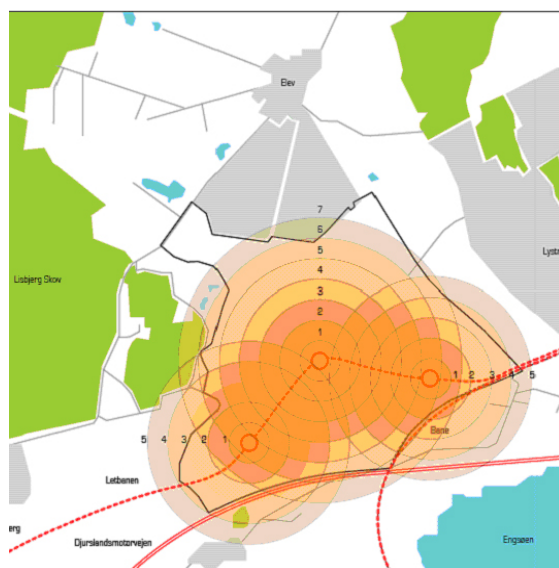


Illustration: Tækker Groups forslag til placering af letbanens standsningssteder i Elev med angivelse af afstand til standsningsstederne i minutter til fods (Kilde: Cebra a/s)

Udover transport tænkes der i nye løsninger inden for ressourceforbrug, miljøbelastning og natur for at skabe en by, som kan bygges op efter byøkologiske principper. Ligeledes vil området få en blanding af flere forskellige boligtyper for at skabe grobund for en mangfoldig befolkningssammensætning på tværs af familietyper, alders- og indkomstgrupper.

Det nye byudviklingsområde i Elev kan komme til at udvikle sig på samme tid som det store byudviklingsområde i Lisbjerg, der også skal betjenes af letbanen, og som forventes at få 10-20.000 indbyggere.

Gode letbaneerfaringer i Freiburg

At en letbane spiller en central rolle i planlægningen af et nyt byområde, er der flere udenlandske eksempler på. Nogle af de mest markante findes i byen Freiburg im Breisgau i det sydvestlige hjørne af Tyskland. Byen er bl.a. kendt for sin avancerede miljøpolitik, som fx kommer til udtryk ved borgernes store anvendelse af cykler og genbrugsordninger, men også i by- og trafikplanlægningen er der et særligt fokus på miljø og bæredygtighed.

Det er de to nybyggede kvarterer, Vauban og Rieselfeld, specielt udviklet og bygget i henhold til.

Begge bydele er planlagt ud fra at have en sporvognsstrækning som en central akse, som bydelene er bygget tæt op omkring. Bebyggelsestætheden er så høj, at der er maks. 400 m til nærmeste standsningssted for de henholdsvis 5.000 og 8.000 indbyggere i de to bydele, hvilket medvirker til at gøre den kollektive trafik til et attraktivt transportmiddelvalg.



Kort: I bydelen Rieselfeld er hele byudviklingen bygget op omkring sporvognsstrækningen, som udgør en central akse igennem bydelen.

I Vauban er planlægningen særlig konsekvent, idet store dele af bydelen er bilfri, hvilket betyder, at der ikke er adgang til lejligheder og huse med bil.

Parkering er derimod koncentreret i to områder af bydelen.

Denne offensive mobilitetspolitik har givet et klart udslag i bilejerskabet i bydelen. Hvor det i hele Freiburg ca. er hver anden indbygger, som har en bil, er det under hver sjette indbygger i Vauban, som har bil.

Dette har samtidig medvirket til at reducere biltrafikken væsentligt i forhold til øvrige transportformer i Freiburg,

ligesom byen ved hjælp af mobilitetspolitikken har fået skabt et grønt image, som har gjort byen kendt over hele verdenen.



Kort: I bydelen Vauban er størstedelen af området bilfri. (Kilde: Claudia Nobis/DLR/ECOMM 2003)

LANGS MED BANEN

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.

Favrskov arbejder videre med letbaneplanerne

Favrskov Kommune går videre med planerne om at videreføre letbanens etape 1 fra Lisbjerg V til Hinnerup. Det besluttede byrådet i maj 2010. Det betyder, at kommunen i samarbejde med Århus Kommune og Letbanesekretariatet vil gennemføre en såkaldt fase 1-rapportering for letbanen på strækningen Lisbjerg – Hinnerup. En fase 1-rapportering skal omfatte følgende:

- Anlægsoverslag med angivelse af centrale forudsætninger
- Beskrivelse af den foreløbige vurdering af risici og usikkerheder
- Foreløbig beskrivelse af organiseringen af projektet
- Beskrivelse af løsningsalternativer med hensyn til linjeføring og funktionalitet
- Samfundsmæssig begrundelse (fremkommelighed, regional udvikling, miljøhensyn, etc.) + en samfundsøkonomisk beregning

Fase 1-rapporteringen sker som følge af, at der arbejdes på et beslutningsgrundlag for igangsættelse af de udbygningsetaper, som driftsøkonomisk og byudviklingsmæssigt anses for at være mest nærliggende at etablere efter etape 1. I den forbindelse forberedes en ansøgning til staten om medfinansiering. Fase 1-rapporteringen indgår som en del af denne ansøgning.

Favrskov Kommune har allerede fået skitseret en linjeføring fra Lisbjerg V til Hinnerup med en mulig forlængelse til

Hadsten. Linjeføringen skal danne grundlag for en vurdering af anlægsøkonomien, effekter af anlægget, samfundsøkonomien og trafikale forhold.



Luftfoto: Skitseret linjeføring af letbanen fra kommunegrænsen til Hinnerup. Som det fremgår af kortet vil Hinnerup Station blive omstigningspunkt mellem jernbane og letbane. (Kilde: Favrskov Kommune)

Studietur til Tyskland og Frankrig

I april 2010 deltog embedsmænd og konsulenter, som arbejder med letbanens etape 1, i en studietur arrangeret af Letbanesekretariatet. På programmet var besøg i seks forskellige letbanebyer – Heidelberg, Saarbrücken, Freiburg og Karlsruhe i Tyskland samt Strasbourg og Mulhouse i Frankrig.

Formålet med studieturen var at indsamle mere viden om andre letbaneprojekter og samtidig blive inspireret til det forestående arbejde med den tekniske og designmæssige del af etape 1. Derfor deltog både arkitekter og ingeniører i studieturen.

Særligt vakte letbaneprojekterne i Mulhouse og Freiburg interesse. Mulhouse åbnede sin letbane i 2007, og den er et godt eksempel på, hvordan en letbane kan indgå som en visuelt integreret del af byrummet, samtidig med at den kan tilbyde et højt serviceniveau. I Mulhouse har der også været fokus på supplerende virkemidler til letbanen, såsom etablering af Park & Ride-anlæg og bycykler, som kan parkeres nær standsningsstederne. I forhold til den østjyske letbane er Mulhouse-letbanen ligeledes interessant, fordi der i Mulhouse etableres en regional letbanestrækning i tilknytning til de lokale strækninger, som allerede er etableret. Således har projektet nogle fælles snitflader med letbaneprojektet i Østjylland, hvor der både er planer om at etablere lokale strækninger i Århus og regionale strækninger til flere af omegnsbyerne i Østjylland.

Freiburg har gjort indtryk, fordi byen har nogle fuldendte eksempler på, hvordan bydele gennem byplanlægning og en konsekvent mobilitetspolitik særligt kan bygges op omkring en letbane, så den bliver det umiddelbare og foretrukne transportmiddel. I en af bydelene er det fx ikke muligt at parkere biler uden for boligerne i store dele af området.



Foto: Letbanetog i Mulhouse

Pga. de positive indtryk som Mulhouse og Freiburg har givet, er det i Letbanesamarbejdet blevet besluttet, at samarbejdets politiske følgegruppe skal på en to-dages studietur i efteråret 2010 for at få mere information om bl.a. de organisatoriske forhold, som letbanerne i de to byer er bygget op omkring.

Havnebyrummet og Multimediehuset i høring

Lokalplanforslaget for Nyt centralt havnebyrum og Multimediehus er frem til d. 23. juni 2010 i offentlig høring. Planforslaget omfatter det område af havnestrækningen, som ligger mellem Sønder Allé/Mindet og Nørreport og er således en del af det område, hvor letbanen skal etableres.

Hvis lokalplanforslaget vedtages af Århus Byråd, muliggør det, at Multimediehuset kan etableres til offentlige og erhvervsmæssige formål på et ca. 16.000 kvm grundareal og i en højde på op til 25 m. Planforslaget giver ligeledes mulighed for, at der kan etableres en parkeringskælder under Multimediehuset med 1000 p-pladser, og at der kan etableres torve, pladser og en promenade langs havnestrækningen. Derudover muliggør planforslaget en genåbning af Århus Å.

I forhold til letbaneprojektet betyder lokalplanforslaget, at plangrundlaget for etablering af letbanen på havnestrækningen er på plads, hvis planforslaget vedtages. Det forventes, at Århus Byråd behandler planforslaget i september 2010.

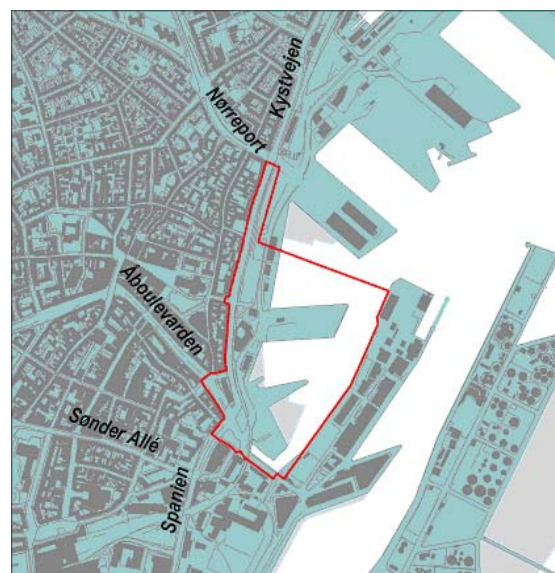


Illustration: Kort over det område, som lokalplanforslaget dækker (Kilde: Århus Kommune)

Transportministeriet på besøg

Fredag d. 28. maj 2010 var Transportministeriet på besøg hos Midttrafik. Besøget blev arrangeret efter et ønske fra Transportministeriets side om at få en generel orientering om Midttrafik som virksomhed. Ligeledes skulle besøget ses i forbindelse med ministeriets arbejde med revision af Lov om Trafikselskaber.

Som en del af besøget blev Transportministeriet orienteret om planerne for letbanen i Østjylland. Det indebærer bl.a. en køretur på dele af strækningen, hvor letbanens etape 1 skal etableres.

VIDSTE DU...

... at mere end halvdelen af beboerne i Århus Kommune får adgang til det samlede letbanenet inden for en afstand af 600 m?

En analyse, som Letbanesekretariatet har udarbejdet vedrørende det samlede letbanenets dækning af boliger og arbejdspladser i Århus Kommune, viser, at 52 % af de ca. 300.000 beboere i Århus Kommune har mulighed for at benytte letbanen inden for en afstand på 600 m til nærmeste standsningssted. Se tabellen nedenfor.

Bufferområde	Antal beboere	Andel af kommunens beboere
400 m	119.570	40 %
600 m	155.876	52 %
800 m	182.141	61 %
1.000 m	202.909	68 %

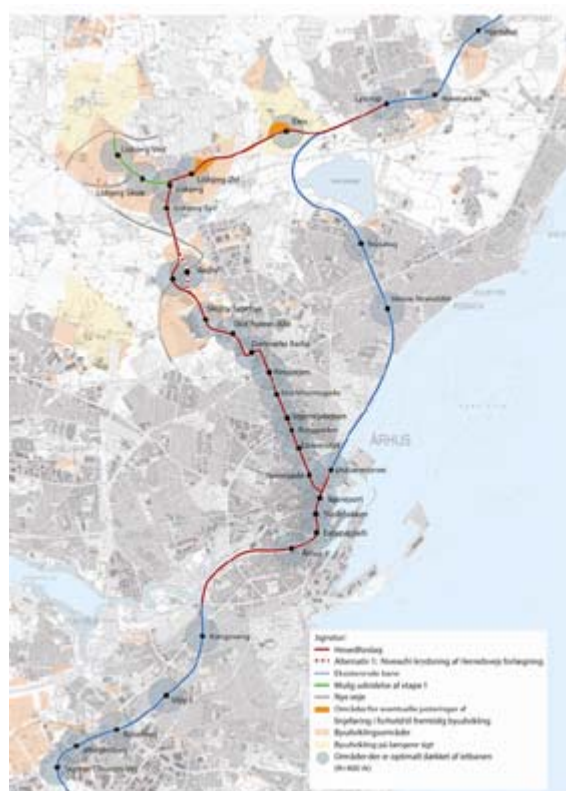
Skema: Letbanenettets dækning af beboerne i Århus Kommune

Af de ca. 203.000 beboere, der er bosat inden for 1.000 m af letbanenettet i Århus Kommune, bor ca. 59 % inden for en afstand på 400 m fra letbanen og ca. 77 % inden for en gåafstand på 600 m fra letbanen. Det indikerer, at letbanenettet overordnet set har en god placering i forhold til betjeningen af beboerne i kommunen.

... at letbanens standsningssteder placeres med en gennemsnitlig afstand på 500-800 m?

Når letbanen etableres, vil der være 500-800 m mellem standsningsstederne på den nye etape 1-strækning fra Århus H til Lystrup. Det er lidt længere, end der er mellem busstoppesteder, som normalt ligger med 200-400 m afstand i centrale byområder eller etageboligområder.

Baggrunden for den lidt længere afstand mellem letbanens standsningssteder er, at der ønskes en øget hastighed og



Kort: Foreløbigt udkast til linjeføring og standsningssteder for letbanens etape 1 (Kilde: COWI A/S)

dermed en lavere rejsetid med letbanen. Derfor bliver enkelte af de nuværende stoppesteder på Randersvej heller ikke betjent af letbanen. Dette princip anvendes også i andre europæiske byer, der har anlagt letbaner de seneste år, fx i Kassel og Strasbourg.

Enkelte standsningssteder skal fungere som omstigningssteder, hvor bl.a. de primære buslinjer krydser letbanens standsningssted. Nogle af de vigtige omstigningssteder på den nye strækning bliver ved Banegårdspladsen/Park Allé, Randersvej ved Ringgaden, Nehrus Allé ved Ringvejen og Lisbjerg Syd, hvor der etableres 'parkér & rejs'-faciliteter.

... at letbanen reducerer køretiden mellem Lystrup og Skejby Sygehus med mere end ½ time i forhold til i dag?

Letbanesekretariatets beregninger viser, at etablering af letbanens etape 1 vil reducere køretiden og antallet af skift i

forhold til dagens situation med den kollektive trafik. I tabellen på næste side sammenlignes de nuværende køretider med kollektiv trafik og de foreløbige køretider med letbanen på udvalgte strækninger samt den tid og de skift, man vil spare ved at benytte letbanen. Køretiderne er udregnet på baggrund af opstillede kriterier for rejsehastigheder og placering af standsningssteder.

Det fremgår desuden af tabellen, at letbanen vil reducere køretiden væsentligt på langt de fleste strækninger. Eksempelvis tager det i dag knap tre kvarter at komme til Skejby Sygehus fra Lystrup, hvor det med letbanen kun vil tage 10 minutter - en tidsbesparelse på mere end ½ time.

Også fra Tranbjerg og Hornslet til Skejby Sygehus bliver køretiden reduceret mærkbart i forhold til i dag. På de eksisterende banestrækninger Grenaa - Århus H og Odder - Århus H vil køretiden dog være den samme som i dag.

Som det fremgår af tabellen, vil etablering af letbanen også reducere antallet af skift på nogle af strækningerne, især til Skejby Sygehus, hvor til der i dag ikke er direkte forbindelse fra Lystrup, Odder og Tranbjerg. Denne direkte forbindelse er den primære årsag til, at også køretiden reduceres væsentligt på disse strækninger.

Strækning		Nuværende køretid (min.)	Køretider med letbanen (min.)	Sparet tid med letbanen (min.)	Sparet skift med letbanen
Skejby Sygehus	Hornslet	41 - 43 (bus)	25	16 - 18	0
	Lystrup	41 - 44 (tog+bus el. bus+bus)	10	31 - 34	1
	Odder	64 - 70 (tog+bus el. bus+bus)	57	7 - 13	1
	Tranbjerg	50 - 51 (bus+bus)	31	19 - 20	1
	Århus H/ Park Allé	20 - 22 (bus)	18	2 - 4	0
Universitetet v/ Ringgaden	Hornslet	37 - 40 (tog+bus el. bus)	36 (letb.+letb. el. letb.)	1 - 4	0
	Lystrup	21 - 26 (tog+bus el. bus+bus)	21 (letb.+letb. el. letb.)	0 - 5	0 - 1
	Odder	52 (tog+bus)	48	4	1
	Tranbjerg	33 (bus)	23	10	0
	Århus H/ Park Allé	9 (bus)	9	0	0
Århus H/ Rutebil- stationen	Grenaa	72 (tog)	72	0	0
	Odder	37 (tog el. bus)	37	0	0

Tabel: De nuværende køretider med den kollektive trafik og de foreløbige køretider med letbanen i myldretiden på udvalgte strækninger samt sparet tid og skift med letbanen.