



NYHEDSBREV

LETBANEN I ØSTJYLLAND // NR. 5 - OKTOBER 2010

INDHOLD

4 PARTER – 1 ANLÆGSSELSKAB

SIDE 2

Århus Kommune, Region Midtjylland, Midttrafik og Transportministeriet – alle parter sidder med ved bordet, når Danmarks første letbane skal anlægges.



LETBANESAMARBEJDET – ET VISIONS- OG HANDLINGSLABORATORIUM

SIDE 4

Letbanesekretariatet tog en snak med letbanesamarbejdets formand, Mads Nikolajsen (F), om betydningen af letbanesamarbejdet, om statens rolle i letbaneprojektet, og om brugen af udenlandske letbaneerfaringer i projektet.



5 STÆRKE HOLD PRÆKVALIFICERET TIL DESIGNOPGAVE

SIDE 9

Letbanesekretariatet er godt i gang med at finde en designrådgiver for etape 1. Frem til d. 3. september 2010 havde interesserede mulighed for at søge om prækvalifikation til designopgaven.



LANGS MED BANEN

SIDE 11

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



VIDSTE DU...

SIDE 15

I 'Vidste du' har vi denne gang fokus på regelsæt for letbaner.

4 PARTER – 1 ANLÆGSSELSKAB

Århus Kommune, Region Midtjylland, Midttrafik og Transportministeriet – alle parter sidder med ved bordet, når Danmarks første letbane skal anlægges. Det gav parterne hinanden håndslag på, da de mødtes hos transportminister Hans Christian Schmidt (V) d. 4. oktober 2010.

Ud over transportministeren deltog Århus Kommunes borgmester, Nicolai Wammen (S), formand for Region Midtjylland, Bent Hansen (S), Midttrafiks formand, Arne Lægaard (V), Århus Kommunes teknik- og miljørådmand, Laura Hay (V), og formand for Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe, Mads Nikolajsen (F).

På mødet bekræftede transportministeren det udspil, der blev fremsat på et møde i sidste måned med blandt andre Laura Hay, transportordførerne Henriette Kjær (C) og Kristian Pihl Lorentzen (V) samt dele af Venstre og Det Konservative Folkepartis medlemmer i Århus Byråd. Her blev der fremsat et udspil om at staten vil arbejde for at indgå i et fælles anlægsselskab sammen med Århus Kommune og Region Midtjylland. Det betyder, at statens engagement sidestiller letbaneprojektet med den københavnske metro.

Udspillet indebærer:

- At der etableres et anlægsselskab med statens deltagelse, og at staten hermed også hæfter for overskridelser svarende til statens andel i selskabet. Andelene er ikke fastsat.
- At en arbejdsgruppe udarbejder forslag til en principaftale om vilkårene for samarbejdet. Den forventes godkendt af parterne inden årsskiftet.



Foto: Staten er med fra nærmeste hold, når der skal træffes beslutninger om anlægningen af letbanen. På billedet ses letbanetog fra Mulhouse i Frankrig.

- At staten og de lokale parter i forbindelse med en endelig aftale drøfter fordelingen af det nuværende ankerbudget på 1,1 – 1,2 mia. kr. Staten har foreløbigt afsat 500 mio. kr. til etape 1.
- At den nødvendige lovgivning søges gennemført i indeværende folketingssamling.
- At staten vil medvirke til at finde en løsning på finansiering af projekteringen frem til indgåelse af endelig aftale og etablering af anlægsselskabet.

Tilfredshed blandt parterne

I forbindelse med mødet udtalte transportministeren, at han var tilfreds med aftalen om statens engagement i letbaneprojektet.

- Med mødet i dag har vi fået bekræftet en model for, hvordan staten kan indgå i forbindelse med letbanen i Århus. Modellen skal selvfølgelig drøftes i forligskredsen, men med mødet i dag har vi givet hinanden håndslag på, at det er dette spor, vi følger, fastslog Hans Christian Schmidt.

Også de lokale parter kan se på aftalen med stor tilfredshed. Det seneste år har de kæmpet for, at



staten skulle indgå i et fælles anlægsselskab og dermed tage andel i de mulige risici, der er forbundet med at anlægge landets første letbane. At transportministeren nu har tilkendegivet, at staten vil være med i anlægsselskabet, vækker stor begejstring hos rådmand Laura Hay.

- Det kunne være en uoverkommelig opgave for en enkelt kommune at løfte den udviklingsopgave, det er at etablere letbaner i Danmark. Derfor er det et afgørende gennembrud for letbanen, at transportministeren nu vil anbefale forligskredsen bag en grøn transportpolitik, og at staten deltager i både udviklingsarbejdet og finansieringen heraf, påpeger Laura Hay på Århus Kommunes hjemmeside.

Også formanden for letbanesamarbejdets politiske følgegruppe, Mads Nikolajsen, ser på aftalen med stor tilfredshed.

- Tilsagnet fra Hans Christian Schmidt på mødet i Transportministeriet om statslig deltagelse i letbanens anlægsselskab er det nødvendige gennembrud. Det sikrer, at etape 1 går ind i realitetsfasen og giver grundlag for at gå videre med en realistisk planlægning for "de næste fingre" i den østjyske fingerplan for letbaner. Det er et afgørende skridt for udbygning af kollektiv trafik i provinsen, udtaler Mads Nikolajsen til Letbanesekretariatet.

Et mere gnidningsfrit samarbejde

Den politiske aftale mellem parterne har stor betydning for det videre arbejde med letbaneprojektet. Først og fremmest sikrer aftalen, at det økonomiske fundament for letbanens etablering er på plads, hvilket betyder, at den gode fremdrift i projektet og tidsplanen for letbanens etape 1 kan fastholdes.

Aftalen har også betydning for arbejdet med letbanens udbygningsetaper, hvor staten ifølge transportministeren vil gå med ind i udvælgelsen af udbygningsetaperne.

I forhold til det nuværende samarbejde med staten betyder den statslige deltagelse i anlægsselskabet, at samarbejdet mellem de østjyske instanser og de statslige styrelser kan foregå mere gnidningsfrit. Det indebærer bl.a. arbejdet med at implementere et nyt regelsæt for letbaner i Danmark. Om udsigten til et mere tæt samarbejde siger Henriette Kjær til JP Århus:

- Det er rigtig værdifuldt, for der har været forskellige opfattelser af, hvad Trafikstyrelsens ærinde var i denne sag, og der har måske været en tendens til en skyttegravskrig. Nu laver vi et fælles anlægsselskab, og så er der ingen tvivl om, at staten og dens styrelser er 100 pct. medspillere, og at vi hjælper hinanden med at få et fornuftigt regelsæt.

Planen er nu, at transportministeren drøfter udspillet om et fælles anlægsselskab med forligskredsen, samtidig med at en arbejdsgruppe udarbejder et forslag til en principaftale, som forventes godkendt af parterne inden årsskiftet.



LETBANESAMARBEJDET – ET VISIONS- OG HANDLINGS-LABORATORIUM

Letbanesamarbejdet, som er et samarbejde mellem 8 østjyske kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik, har stået på siden 2007. Visionen for samarbejdet er klar: at få etableret et letbanenet i Østjylland. Letbanesekretariatet tog en snak med letbanesamarbejdets formand, Mads Nikolajsen (F), om betydningen af letbanesamarbejdet, om statens rolle i letbaneprojektet, og om brugen af udenlandske letbaneerfaringer i projektet.

I 2007 besluttede 7 kommuner (Århus, Norddjurs, Syddjurs, Odder, Favrskov, Skanderborg og Randers), Region Midtjylland og Midttrafik at gå sammen om udvikling, administration og markedsføring af et letbaneprojekt i Østjylland. Siden har Silkeborg Kommune også tilsluttet sig samarbejdet, ligesom Transportministeriet og Trafikstyrelsen er inviteret til at deltage i samarbejdet.

Formålet med samarbejdet er at samle kræfterne om at få virkeliggjort visionen om en letbane i Østjylland, som skal styrke Østjyllands udviklingsmuligheder ved at give den kollektive trafik et kvalitetsløft.

Samarbejdet ledes af en administrativ styregruppe, som består af en repræsentant fra hver af de deltagende parter. Styregruppen refererer til en politisk følgegruppe, som ligeledes består af en repræsentant for hver af de deltagende parter. Ud af de 10 repræsentanter er de 6 borgmestre/rådmænd.

Samarbejdet er et visions- og handlingslaboratorium

Som følge af kommunalvalget i november 2009 fik letbanesamarbejdet ny formand i



Foto: Letbanesamarbejdets formand Mads Nikolajsen (F).

januar 2010. Den nye formand, Mads Nikolajsen (F), er næstformand i Midttrafik og er Midttrafiks repræsentant i letbanesamarbejdets politiske følgegruppe. Mads Nikolajsen ser mange styrker ved samarbejdet.

- Jeg er ikke i tvivl om, at dét, at hele Østjylland er gået ind i samarbejdet, har styrket projektet i forhold til staten og til at gøre opmærksom på, at der er en vigtig opgave her. Jeg tror, at det ville have været sværere, hvis det bare var en Århussag, men det her er en sag, som hele Østjylland har interesse i. Det betyder også, at man samarbejder mere lokalt, og når det handler om samordning af kollektiv trafik, er det helt klart en fordel at sidde i samme kreds, lyder det fra Mads Nikolajsen, som indtil nu har oplevet samarbejdet rigtig positivt.

Han ser også letbanesamarbejdet som en mulighed for at samarbejde om planer og visioner.

- Samarbejdet skal ses som et visions- og handlingslaboratorium, der udvikler planer for Østjylland, forklarer formanden og pointerer samtidig, at letbanesamarbejdet er en nødvendighed for at sikre, at alle parter, både aktuelle og fremtidige, sidder med ved bordet.

Ny rolle som formand

Mads Nikolajsen var også tidligere en del af letbanesamarbejdet, men som formand



har han nu en lidt anden rolle i samarbejdet end tidligere.

- Sammen med Letbanesekretariatet er det min rolle som formand at koordinere, forberede og gennemføre møderne i den politiske følgegruppe. Derudover er det at bidrage til, at beslutningstagerne er godt inde i hele letbaneproblematikken, udviklingen og løsningerne, ikke bare i Østjylland, men også andre steder, fx i Bergen, Stockholm og Centraleuropa. Endelig er det også min rolle at bidrage til at styrke vores samarbejde og alliancer, siger Mads Nikolajsen.

En forbigående pause

Formanden mener, at der er pga. samarbejdet med de mange parter, at der er kommet skred i letbaneprojektet, både hvad angår etape 1 og udbygningsetaperne.

- På få år har man udviklet et Østjyllandkoncept, og samtidig med, at man kæmper med at få gravemaskinerne i gang til etape 1 i Århus, er vi jo langt fremme med planerne for andre kommende 'fingre' i den østjyske letbanefingerplan (se kort, *red*). Nu står det så på pause med anlægsorganisationen til etape 1, men det forventer jeg, er meget forbigående. Alle er optaget af, at pauseknappens tid skal være meget kort, pointerer Mads Nikolajsen.

Pausen skyldes, at der skal indgås en politisk aftale om organisering og finansiering af etape 1, som også vil have betydning for udbygningsetaperne. Der skal bl.a. tages stilling til, hvilke parter, der skal indgå i et anlægsselskab, og hvordan anlægsselskabet skal organiseres. Hertil kommer spørgsmålet om finansiering og risikodeling, ligesom det skal aftales, hvordan drift og vedligeholdelse skal håndteres, når letbanen åbner i 2015.

Også statslige fordele ved letbanen

For Mads Nikolajsen er det af stor betydning, at staten er med i letbaneprojektet.



Illustration: Visionen for letbanen i Østjylland kan opfattes som en fingerplan, hvor Århus udgør håndfladen, mens letbanelinjerne til henholdsvis Odder, Skanderborg, Silkeborg, Randers og Hadsten samt Grenaa udgør fingrene.

- Det er meget, meget vigtigt, både for Østjylland og for staten. Det er et mangesidet samarbejde, men det betyder også, at parterne må samles i en enhed om at få lavet det anlæg. Det håber vi meget, at staten også vil være med i. Når jeg siger, det også er vigtigt for staten, skyldes det, at anlæggelsen af letbaner også er i perspektivet i både Københavns omegn, i Aalborg, i Odense og i andre etaper i Østjylland. Staten ved, at den skal med ind over i både finansieringen og i den samlede landsplanlægning, så det er rigtig vigtigt, at man ved, at den er med, når letbaneperspektivet udvikles, udtaler han og fortsætter:

- Med hensyn til dette anlæg (etape 1, *red*.) henter staten og DSB nogle økonomiske fordele ved investeringen. Århus H vil blive udvidet og får bedre muligheder for at håndtere statens egen fjerntrafik, og letbanen vil samtidig skaffe flere rejsende til fjerntrafikken. Så der er også driftskroner og forbedringer at hente for staten, siger Mads Nikolajsen.

Staten er naturlig part

Han ser staten som en del af en anlægsorganisation, hvor også Århus Kommune, Region Midtjylland og Midttrafik indgår og gør opmærksom på, at det er nødvendigt at løfte projektet i flok.



- Jeg synes, det er naturligt, at når man er flere om at betale ind, er der også de samme parter om at dele risikoen. Der er usikkerhedsmomenter, selvom vores budget er meget specificeret. Fordi der skal implementeres helt nye regelsæt for letbanen, kan noget blive dyrere end budgetteret, og den risiko kan jeg da godt forstå, at Århus Kommune er ked af at skulle stå helt alene med, siger formanden og fortsætter:

- Det vil da også være synd for staten, hvis den går glip af de erfaringer og det nære kendskab, der opstår, når der tumles med letbaneplaner over det danske land.

Klar til at løfte trods vanskelige vilkår

Selvom der i første omgang er mest fokus på etape 1, har de beslutninger, som tages, også betydning for udbygningsetaperne og dermed de øvrige kommuner, som ikke er direkte involveret i etape 1. Ifølge Mads Nikolajsen er de øvrige lokale parter også klar til at løfte deres del i projektet, selvom det er hårde tider rent økonomisk.

- De lokale parter betaler allerede i dag til en række planlægningsopgaver. Jeg kan ikke give tilsagn fra kommunerne, men jeg tror, at alle kommunerne, der er involveret, ved, at det også vil koste noget for dem selv. De har vanskelige vilkår for at løfte opgaven, for det er en tung økonomisk opgave. Mads Nikolajsen uddyber:

- I øjeblikket sidder kommunerne og sveder over budgetter og restriktioner fra staten for, hvad man må i budgetterne. Der må vi også have nogle aftaler mellem de lokale parter og staten. Vi kan se, at alle steder, hvor der er anlagt letbaner i hovedstader og provinsbyer, har staten også haft en væsentlig finansiel rolle. Den seneste letbane, som er åbnet i Bergen, har staten også givet et bidrag til.

Letbanestudietur for følgegruppen

Netop de erfaringer, der allerede er gjort fra andre europæiske letbaneprojekter, finder Mads Nikolajsen det relevant at inddrage i det østjyske letbaneprojekt.

- Det er vigtigt, både hvad der er af tekniske løsninger, hvordan man håndterer trafikpolitikken og økonomien, hvordan man prioriterer den kollektive trafik og biltrafikken, og hvordan man finder løsninger mellem storbyen, som udgør kernen af et letbanesystem, og de øvrige bysamfund, som også er en del af systemet.

Betydningen af at inddrage udenlandske erfaringer deles af de øvrige parter i følgegruppen, der af samme grund på et møde i foråret 2010 besluttede at tage på studietur for netop at få mere indblik i bl.a. trafikpolitik, og økonomi og organisering af andre letbanesystemer. Derfor tager følgegruppen på studietur til Mulhouse i Frankrig og Freiburg i Tyskland til oktober 2010, hvor også de trafikpolitiske ordførere fra Folketinget er inviteret med. Det er en studietur, som Mads Nikolajsen forventer sig meget af.

- Den glæder jeg mig rigtig meget til. Jeg forventer, at vi bliver klogere på, hvor praktisk det er med en kombibane, altså en bane som både kan køre i en storby og ude på længere strækninger. Og så har jeg hørt, at Freiburg spiller på mange tangenter i deres trafikpolitik, og det er jeg rigtig nysgerrig efter at vide mere om, også hvilke af tangenterne vi kan bruge direkte eller i en tilpasset dansk eller østjysk udgave, fortæller formanden.

Han ser endvidere studieturen som en mulighed for at få nogle gode diskussioner mellem de lokale parter fra følgegruppen og repræsentanterne fra Folketingets Trafikudvalg om samarbejdet inden for letbaner.



Samarbejde på tværs af partifarve

Allerede på nuværende tidspunkt gør formanden en indsats for at holde kontakt til at de trafikpolitiske ordførere i Folketinget om letbanen.

- Ja, det bestræber jeg mig på. Det er helt afgørende. Det er lige så vigtigt at have kontakt til Kim Christiansen fra DF, til SF'eren som til ordføreren fra et regeringsparti, fastslår Mads Nikolajsen.

Han har indtrykket af, at samarbejdet mellem de trafikpolitiske ordførere også er meget tæt, og det ser han som en fordel for arbejdet med den kollektive trafik, herunder letbanen.

- Jeg synes, at samarbejdet er mere bredt end tidligere, og det gør politikken mere sammenhængende. Det ser man jo også ved, at der for første gang er lavet et trafikforlig kaldet "grøn transportpolitik", hvor den kollektive trafik er tænkt ind i sammenhæng med biltrafikken og den øvrige trafik. Tidligere har man tænkt transporttyperne hver for sig, hvor biltrafikken har haft forrang. Den grønne trafikplan er den første, hvor den kollektive trafik er seriøs og ligeværdig med biltrafikken, udtaler Mads Nikolajsen og fortsætter:

- Planen nævner jo også letbaneprojekter meget tydeligt og afsætter et par milliarder til letbaneprojekter, hvoraf ½ mia. kr. er tildelt letbanen i Østjylland.

Letbanebyer slår også kræfterne sammen

Ligesom Mads Nikolajsen ser det som et gode, at der samarbejdes tæt mellem de statslige og lokale parter og på tværs af partifarve, ser han også muligheder for at samarbejde med Odense og Aalborg, som også har planer om at etablere letbaner.

I Odense er planarbejdet godt i gang med færdiggørelse af forundersøgelser og med snarlig opstart af en VVM-reddegørelse, som staten har bevilget 4 mio. kr. til. Planen er at indvie Odenseletbanen i 2017.

Aalborg er også i gang med at undersøge mulighederne for at etablere en letbane, men både linjeføring, finansiering og rentabilitet skal analyseres nærmere.

Om et muligt samarbejde mellem de danske letbanebyer siger Mads Nikolajsen:

- Det vil være oplagt, at man lærer af hinanden. Jeg har haft lejlighed til at tale med nogen fra både Aalborg og Odense, men jeg kender ikke nok til de konkrete projekter. Dét, jeg tror, de andre byer kan lære af Østjylland, er nok ikke så meget den konkrete etape 1, som vi arbejder med nu, og som er designet præcist til Århus by, men nærmere, hvordan man kan binde en større by sammen med andre bysamfund.

Forpremierer er afgørende for succes

Formanden er ikke i tvivl om, hvad han ser, der skal til, for at det østjyske letbaneprojekt bliver en succes: en række forpremierer i form af den kollektive trafikplan for Århus og samdriften mellem Odderbanen og Grenaa-banen.

- Jeg kunne ønske mig, at det får den tyvstart, som vi også har planlagt – at inden selve letbanen kommer i 2015, er der en god start med de forpremierer, som er lagt ind i planlægningen. Her mener jeg hele omlægningen af de nye buslinjer i Århus, som svarer til letbanen. Det kan godt blive en svær overgang, men der er alle forudsætninger for succes, vurderer Mads Nikolajsen.

Den kollektive trafikplan for Århus blev vedtaget i Århus Byråd i august 2010 og træder i kraft i sommeren 2011. Trafikplanen omfatter en fuld omlægning af bybuslinjerne i Århus, hvor der etableres et nyt A-busnet med få, enkle og direkte ruteforløb. A-busserne skal køre med høj hyppighed og lav rejsetid og bliver suppleret af almindelige bybuslinjer. Udover den kollektive trafikplan for Århus ser Mads Nikolajsen gerne, at samdriften mellem de to lokale baner bliver en realitet.



- Den anden ting, jeg kunne ønske mig, er, at de eksisterende baner, Odderbanen og Grenaabanen, bliver kørt sammen næste år med nye tog. Hvis både busomlægningen i Århus og samdriften sker i 2011, oplever folk nogle fordele og fremskridt, som passer lige ind i det næste, der skal ske. Så er det ikke noget, man venter på til engang om 4-5 år, men noget, der så småt er ved at blive kørt ind som forpremierer, udtaler han.

I dag er det nødvendigt at skifte tog på Århus H, hvis man skal fra Grenaabanen til Odderbanen. Det skyldes, at der er to forskellige togoperatører og to forskellige ejere af de to baner. Med samdriften sikres det, at togskifte på Århus H ikke længere er nødvendigt, ligesom der vil komme nye tog på hele strækningen.

Nødvendigt med økonomiske virkemidler

Mads Nikolajsen er overbevist om, at letbanen nok skal høste fordele - også selvom der ikke samtidig laves restriktioner for biltrafikken.

- Hvis vi bare lader det være, som det er nu, vil letbanen have fordele alligevel. Men fordelene kunne blive meget stærkere, hvis man fra politisk side går ind og regulerer i forholdet mellem biltrafik og kollektiv trafik, pointerer Mads Nikolajsen.

At der endnu ikke er stort fokus på restriktive virkemidler for biltrafikken for at lokke flere over i den kollektive trafik, mener han, er et spørgsmål om, at for få politikere selv benytter sig af den kollektive trafik.

- Jeg tror, at hvis flere af de politiske beslutningstagere selv brugte kollektiv trafik mere, ville de også have større forståelse for den. Der er masser af muligheder for at benytte kollektiv trafik, men mulighederne bliver bare ikke udnyttet nok, siger Mads Nikolajsen og begrundet det med, at kollektiv trafik ikke er en del af livsstilen i dag, ligesom prisforholdet mellem den kollektive trafik og biltrafikken også spiller en rolle for

manges valg af transportmiddel.

- Det er ikke så økonomisk fordelagtigt at bruge den kollektive trafik, som det burde være. Man har lov til at forurene og efterlade regningen til de kommende generationer, og man slipper forholdsvis billigt ved at bruge bilen pga. billig benzin. Der må vi ind og ændre nogle af de økonomiske styringsmekanismer for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Det bliver afgørende, hvis vi skal tage klimaproblematikken helt alvorlig, påpeger han.

Ønske om en miljørigtig letbane

Og netop klima og miljø er noget, som optager formanden for følgegruppen. Han ser gerne, at letbanen bliver et så miljørigtigt alternativ som muligt, bl.a. ved hjælp af elektrificering på både de korte og de lange letbanestrækninger.

- Ingen tvivl om at elektrificering er vejen frem, og jeg håber også, at det kan lade sig gøre på de længere strækninger. Nu begynder vi jo for alvor at udbygge den vedvarende elproduktion i Danmark, og det vil også gøre elektrificering mere attraktiv, siger han.

På nuværende tidspunkt er der planer om at elektrificere den nye strækning i etape 1, der går fra Århus H via Skejby Sygehus til Lystrup, mens de eksisterende strækninger, Grenaabanen og Odderbanen, skal betjenes af dieseldrevne letbanetog. For Mads Nikolajsen er det ønskværdigt, hvis disse strækninger også elektrificeres, men ikke på bekostning af at udviklingen i projektet går i stå.

- Vi skal aldrig bremse udviklingen af den kollektive trafik ved at vente på den rigtige teknologi. Vi må handle ud fra de bedste muligheder, vi har nu, slutter Mads Nikolajsen.



5 STÆRKE HOLD PRÆKVALIFICERET TIL DESIGNOPGAVE

Som led i arbejdet med at etablere letbanens etape 1 i Århus er Letbanesekretariatet godt i gang med at finde en designrådgiver for etape 1. Frem til d. 3. september 2010 havde interesserede mulighed for at søge om prækvalifikation til designopgaven.

Ud af de 9 firmaer/rådgiverteams, som havde anmodet om prækvalifikation til at afgive tilbud, er følgende 5 firmaer/konsortier (nævnt i vilkårlig rækkefølge) inviteret til at afgive tilbud på opgaven:

- C. F. Møller A/S (hovedrådgiver) – Gunver Hansen
- PLH Arkitekter A/S (hovedrådgiver) – Marianne Levinsen Landskab – Scandinavian Branding
- Preben Skaarup Landskabsarkitekt (hovedrådgiver) - Knud Holscher Design - ÅF-Hansen & Henneberg
- Public Arkitekter A/S (hovedrådgiver) – Designit A/S – GHB landskabsarkitekter
- Schønherr Landskab (hovedrådgiver) – Kontrapunkt Group – Dissing+Weitling – Rambøll Danmark – Light Bureau

Byrum, landskab og industrielt design

For at være egnet til at varetage opgaven med designrådgivning i forbindelse med letbanens etape 1 skulle ansøgningen, jævnfør udbudsbekendtgørelsen i EU-tidende, dokumentere, at firmaet/konsortiet har erfaringer med:

- Byrum og byrumsdesign
- Landskab og landskabsdesign
- Industrielt design
- Arbejde i større projektorganisationer
- Belysningskoncepter

Designopgaven indebærer, at



Foto: Den valgte designrådgiver skal bl.a. varetage design af perroner, belægninger, master og ophæng samt værn og rækværk. Sådanne elementer kan ses på fotoet, som er fra et centralt knudepunkt for letbanen i Mulhouse.

designrådgiveren varetager udviklingen af en designmanual for letbanens etape 1 i Århus, som tager afsæt i Århusområdets to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaabanen, der forbindes med en ca. 12 km ny letbanestrækning fra Nørreport i Århus via Randersvej – Nehrus Allé – Olof Palmes Allé videre til Skejby, hvorfra letbanen føres til Lisbjerg og sammenkøbes med Grenaabanen i Lystrup.

På denne strækning skal designrådgiveren være med til at udforme letbanens fysiske fremtoning i tæt dialog med det tekniske projekt. Det vil både være at skabe et fælles udtryk for hele strækningen og at indpasse letbanen i en stedsspecifik kontekst, hvad enten det er i byen eller i landskabet.

Designrådgiverens rolle bliver samtidig at varetage design af udvalgte dele af letbanens elementer. For byinventaret gælder det primært om design af værn og rækværk, belysning og evt. skiltning, imens det for infrastruktur og teknisk udstyr gælder tracé, perroner og belægninger, master og ledningsophæng, afskærmning af transformerstationer og broer/tunneller.

Designrådgiver valgt ved årsskiftet

De 5 prækvalificerede hold har nu fået



tilsendt udbudsmateriale og har frem til d. 19. november 2010 til at udarbejde et tilbud og et løsningsforslag. Det forventes, at processen omkring valg af designrådgiver forløber som følgende:

- Uge 41-46: Tilbudsrunde
- Uge 44: Spørgefrist, den 5. november 2010, kl. 10.00
- Uge 46: Aflevering af tilbud, den 19. november 2010, kl. 10.00
- Uge 47-50: Evaluering af tilbud
- Uge 51: Meddelelse om tildeling og afslagsskrivelser forventes udsendt
- Uge 51-1 Standstill-periode
- Uge 2, 2011: Forventet kontraktindgåelse



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.

Teknisk ekskursion til Frankrig

Formålet med studieturen var dels at få indsigt i erfaringer med kommunikationen med borgerne under etableringen af en letbanelinje, dels at få mere viden om, hvordan rejser med letbaner kan kombineres med andre transportformer gennem mobilitetsplanlægning.

I Nantes, som med sine knap 805.000 indbyggere (2008) er Frankrigs sjette største by, er der gjort en stor indsats for at koordinere de forskellige transportformer, herunder byens letbanelinjer, en busbanelinje, regionale togforbindelser, ekspresbuslinjer, bybuslinjer, vandbuslinjer, cyklisme, fodgængerforhold og bilforhold i form af park&ride-anlæg, ITS og parkering i midtbyen.

Samspelet mellem byens mange transportformer sikres gennem en urban mobilitetsplan, som den offentlige, regionale transportmyndighed, Nantes Métropole, er ansvarlig for. Nantes Métropole har til formål at tilbyde en bred vifte af rejsemuligheder, særligt offentlig transport, og hjælper bl.a. virksomheder med at udarbejde og gennemføre mobilitetsplaner. Nantes Métropole medvirker ligeledes i arbejdet med at etablere en ny regional letbanelinje på en 64 km lang nedlagt jernbanestrækning til Châteaubriant nord for Nantes.

I byen Angers, hvor der bor 157.000 indbyggere, er anlægget af byens første letbane i fuld gang. Her er der gjort en særlig indsats for at gøre borgerne opmærksomme på etableringen af letbanen. Helt konkret har byen åbnet et informationscenter, Maison de Tramway,



Foto: Letbanetog i Nantes.

hvor borgere og andre interesserede kan få oplysninger om projektet. Centeret indeholder bl.a. en tro kopi af den type letbanetog, som skal indsættes på letbanestrækningen, ligesom perronhøjder, belægningstyper og byinventar står side om side med små 3D-modeller af letbanen i forskellige byrum. Centeret har også et præventivt sigte, idet det er planen, at det i slutningen af 2010 skal udvides med en udstilling om de nye vejsignaler og skilte, som bliver opstillet som følge af den nye letbane. I den sammenhæng gøres en særlig indsats for at gøre borgerne opmærksomme på, at en ændret adfærd i trafikken, specielt hvor letbane og biler skal køre i samme spor, bliver nødvendigt pga. letbanen.



Foto: Letbanetog i letbaneinformationscenteret i Angers.

Udover informationscenteret er der også gjort meget for at informere borgerne om projektet i løbet af selve anlægsfasen,



bl.a. gennem husstandsomdelte foldere, hvor naboerne til anlægsarbejdet bliver informeret om midlertidige lukninger af veje, håndtering af affald, tidshorisoner mv. På hver delstrækning er der ligeledes tilknyttet en mediator, som er til stede under hele anlægsfasen, og som har til formål at hjælpe borgerne og de erhvervsdrivende i området med eventuelle problemer, som opstår som følge af anlægsarbejdet. Mediatorerne skal således medvirke til at sikre en god kommunikation med de parter, som berøres af anlægsarbejdet. Det forventes, at letbanen i Ångers åbner medio 2011.



Foto: Anlæg af letbanens tracé (letbanespor) på en af Ångers' centrale pladser.

Nyt erfaringskatalog om letbaner

Som resultat af den tekniske studietur til 6 forskellige letbanebyer i Tyskland og Frankrig, som Letbanesekretariatet sammen med repræsentanter fra Århus Kommune og Region Midtjylland var på i april 2010, er der blevet udarbejdet et erfaringskatalog. Erfaringskataloget præsenterer relevante eksempler på forskellige emner fra studieturen – lige fra den overordnede planlægning og trafikpolitik til detaljer på forskellige elementer af en letbane, såsom master, perrontyper og belægningstyper. Kataloget er udarbejdet for at samle op på de mange erfaringer fra studieturen, som med fordel kan formidles videre til både politikere og embedsmænd, der arbejder med eller har interesse i letbaneprojektets etape 1 og udbygnings- etaper. Ved at sætte fokus på

forskellige europæiske letbanesystemer, herunder planlægning og integration af en letbane i eksisterende og fremtidige byområder samt kombination af bykørsel og regional letbanekørsel, giver det et indblik i de tekniske og planlægningsmæssige muligheder med letbaner - muligheder, som med fordel kan tages i betragtning i en dansk kontekst.

Erfaringskataloget kan findes på www.midttrafik.dk/letbane/materiale

Udbud på lokalplanopgave for etape 1

Århus Kommune har lavet en vurdering af lokalplanarbejdets omfang på letbanens etape 1. På baggrund af vurderingen er der gennemført et såkaldt mini SKI-udbud på lokalplanarbejdet (SKI - Statens og Kommunernes Indkøbs Service A/S er en offentlig indkøbscentral, der gennemfører EU-udbud på vegne af den offentlige og halvoffentlige sektor). Ud fra tildelingskriterierne blev NIRAS' tilbud på lokalplanarbejdet vurderet bedst af de 4 bydende.

Det er dog ikke på hele etape 1-strækningen, at NIRAS skal udarbejde lokalplaner. På dele af letbanestrækningen er der i de gældende lokalplaner allerede indarbejdet mulighed for at etablere letbanen. Som udgangspunkt skal der derfor kun udarbejdes lokalplan med en eventuel tilhørende miljøvurdering for delstrækningen fra Nørreport til Østbanetorvet samt fra Nehrus Allé til Lisbjerg. Lokalplanarbejdet skal udelukkende omfatte letbanetracéet. Det er endnu ikke afgjort, om der skal udarbejdes supplerende lokalplaner.

Lokalplanopgaven er allerede igangsat og forventes afsluttet i september 2011.

Dialog mellem Lille Barnow- og letbaneprojektet

Aarhus Universitet har store byggeplaner på Lille Barnow-grunden, som ligger på hjørnet af Nørrebrogade og Nordre Ringgade, hvor et standsningssted til letbanen også planlægges etableret. På



Lille Barnow-grunden er planlægningsarbejdet for et 20 etagers højhusbyggeri til bl.a. auditorier, undervisningslokaler, studenterrettede aktiviteter og servicefunktioner allerede igangsat. Højhuset vil således blive et centralt omdrejningspunkt for aktiviteterne ved universitetets hovedcampus i Århus, hvilket vil få stor betydning for letbanens passagergrundlag. Ligeledes kan byggeplanerne få betydning for den nærmere placering af standsningsstedet. Af samme grund er Letbanesekretariatet og Aarhus Universitet allerede nu gået i dialog om snitfladerne mellem de to projekter.



Illustration: Områder, hvor Aarhus Universitet ifølge sin visionsplan planlægger byggeprojekter. Lille Barnow-grunden er område 8 øverst (Kilde: Aarhus Universitet).

Lille Barnow-projektet er en del af universitetets handlingsplan frem mod 2016. Projektet vil således forløbe parallelt med letbanens etablering.

Lokalplanarbejdet i fuld gang

Multimediehuset, Navitas Park, Bestseller, Skejby Sygehus, busbaner: lokalplanarbejdet for en lang række store projekter nær letbanens linjeføring er



Visualisering: Sådan kan Bestseller-byggeriet komme til at se ud – her set fra Nørreport (Kilde: Arkitektfirmaet C. F. Møller).

allerede i fuld gang. . Fælles for alle planerne er, at de tager højde for, at letbanen bliver etableret.

På havnefronten er lokalplanen for Multimediehuset og Nyt Centralt Havnebyrum netop blevet vedtaget. I forhold til letbaneprojektet betyder det, at plangrundlaget for etablering af letbanen på havnestrækningen nu er på plads. Udover lokalplanen for Multimediehuset og Nyt Centralt Havnebyrum er lokalplanarbejdet for en række andre store projekter på havnefronten sat i gang. Det gælder bl.a. området ved Pier 2, hvor både undervisnings- og forskningsinstitutionen Navitas Park og Bestseller ønskes opført, og ved Pier 4, hvor der er planlagt nye kollegier og ungdomsboliger. Projekterne giver et stort kundepotentiale for letbanen, som skal betjene havnestrækningen. Navitas Park forventes at skulle huse omkring 2.000 studerende og mere end 300 undervisere, forskere og erhvervsmedarbejdere fra 2014, mens Bestseller med ca. 500 arbejdspladser forventes at stå klar i 2013.

Den igangværende udarbejdelse af en ny lokalplan for området mellem Stjernepladsen og Vejlbj Ringvej nær Randersvej gør det muligt at etablere busbaner i begge vejsider langs Randersvej. Derfor vil det eksisterende vejareal blive udvidet. Det fremgår af lokalplanforslaget, at det øgede vejareal



på længere sigt tænkes anvendt til letbanen. Lokalplanforslaget forventes vedtaget i slutningen af 2010.

Lokalplanforslaget for området til Det Nye Universitetshospital er i offentlig høring frem til d. 20. oktober 2010. Området afgrænses mod øst af det fremtidige skel mod letbanetracéet. Forslaget giver bl.a. mulighed for, at der etableres et standsningssted til letbanen ved hospitalets hovedindgang. Det forventes, at lokalplanforslaget bliver vedtaget i slutningen af 2010.



Foto: Lokalplanområdet for Det Nye Universitetshospital. I den østlige del afgrænses området af det kommende skel til letbanetracéet, som forløber videre fra Olof Palmes Allé (Kilde: Århus Kommune).



VIDSTE DU...

... at der ikke findes danske regelsæt for letbaner?

Søndag den 7. november 1971 var det slut med de sidste sporvogne i Århus, og siden da er der ikke udarbejdet danske regelsæt for brug af sporvogne eller letbaner herhjemme. Letbanen i Århus projekteres derfor efter det tyske regelsæt for letbaner, BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen). Det regnes for det mest gennemarbejdede og komplette regelsæt i Europa og er derfor standard i Europa – ikke mindst fordi Tyskland har det suverænt største antal letbaner i verden. Regelsættet anvendes således også i et stort antal europæiske lande ud over Tyskland og Danmark.

... at BOStrab omfatter både metroer, letbaner, sporvogne, og at den københavnske metro er projekteret efter BOStrab?

Det tyske BOStrab-regelsæt omfatter blandt andet krav om nødudgange i underjordiske anlæg. Ifølge reglerne må der maksimalt være 600 meter mellem nødudgangene, uanset om det er en skakt eller en station. På metroen i København er afstanden mellem stationerne på Trianglen og Poul Henningsens plads imidlertid 1.100 meter. Som alternativ angiver regelsættet dog, at der med f.eks. sprinkleranlæg, kan opnås samme sikkerhedsniveau.

... at der på Facebook er fangrupper med forkærlighed for BOStrab?

En Google-søgning på BOStrab giver hele 33.900 hits. Det er således ikke kun på Facebook, at BOStrab beskrives og er genstand for passioneret diskussion. Regelsættet flourer også i indlæg på Twitter, ligesom det bliver beskrevet i diverse internationale leksika og på Wikipedia. Vil du vide mere om BOStrab, er der på både Politikens og Ingeniørens



Foto: BOStrab-regelsættet har ikke lige så strenge regler for drift som jernbaneregelsættet. Det betyder eksempelvis, at der er mulighed for, at passagerer kan færdes frit omkring letbanetogene, og at de kan krydse skinnerne, uden at det er nødvendigt med fodgængerfelter. På billedet, som er taget i Strasbourg, ses en sådan situation.

hjemmesider artikler, hvor BOStrab kommenteres og diskuteres. Her stilles der bl.a. spørgsmål ved, om det BOStrab-nominerede sikkerhedsniveau for Københavns Metro er opnået i det lukkede metroringsystem. Metroselskabet afviser dog, at risikoen for brandfare er større med BOStrab-regelsættet.