



NYHEDSBREV

LETBANEN I ØSTJYLLAND // NR. 6 - JANUAR 2011

INDHOLD

PREBEN SKAARUP LANDSKABSARKITEKTER VALGT SOM DESIGNRÅDGIVER

SIDE 2

Det bliver Preben Skaarup Landskabsarkitekter, der sammen med underrådgiverne Knud Holscher Design og ÅF - Hansen og Henneberg skal sikre, at der skabes et designmæssigt helhedsindtryk af letbanens etape 1.



ENGAGEMENTET ER AFGØRENDE

SIDE 5

Bjarne Schmidt Nielsen (A) er Region Midtjyllands repræsentant i Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe. Og for ham er der ingen tvivl om, at en letbane i Østjylland er en fremragende ide. Letbanesekretariatet mødte ham til en snak om letbaneprojektet.



PRIORITERINGEN AF LETBANENS NÆSTE ETAPER ER I GANG

SIDE 9

Arbejdet med letbanens etape 1 er i fuld gang, og nu er Letbanesamarbejdet klar til at igangsætte arbejdet med yderligere letbaneetaper.



LANGS MED BANEN

SIDE 11

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



VIDSTE DU...

SIDE 13

I 'Vidste du' sætter vi denne gang fokus på letbanens kundepotentiale og betydning for byudviklingen.

PREBEN SKAARUP LANDSKABSARKITEKTER ER VALGT SOM DESIGNRÅDGIVER FOR LETBANENS ETAPE 1

**Det bliver Preben Skaarup
Landskabsarkitekter, der sammen
med underrådgiverne Knud Holscher
Design og ÅF - Hansen og Henneberg
skal sikre, at der skabes et
designmæssigt helhedsindtryk af
letbanens etape 1.**

Som beskrevet i nyhedsbrevet fra oktober 2010 blev der efter en prækvalifikationsrunde udvalgt 5 firmaer/konsortier, som den 19. november 2010 afleverede tilbud på opgaven som designrådgiver for letbanen. Herefter har det været opgaven for Letbanesekretariatet i samarbejde med Aarhus Kommune at vurdere og sammenholde de 5 flotte tilbud, før der inden jul kunne offentliggøres en designrådgiver for letbanens etape 1 i Aarhus. Valget faldt på Preben Skaarup Landskabsarkitekter sammen med underrådgiverne Knud Holscher Design og ÅF - Hansen og Henneberg.

Designrådgiverens rolle

Designrådgiverens opgave er bl.a. at varetage udviklingen af en designmanual for letbanens etape 1 i Aarhusområdet. Designmanualen skal beskrive, hvordan der skabes et designmæssigt helhedsindtryk for letbanen på hele den 12 km lange strækning fra Aarhus H via Skejby Sygehus til Lystrup, samtidig med at manualen skal vise, hvordan letbanen optimalt kan indpasses i det omgivende miljø, hvad enten det er tæt by, i forstad eller i det åbne landskab.

Det er samtidig intentionen, at designmanualen også skal benyttes i udformningen af eventuelle fremtidige etaper på den østjyske letbane.



LETBANEN I ÅRHUS-OMRÅDET, ETAPE 1

UDBUDSMATERIALE
DESIGNRÅDGIVNING FOR LETBANEN
I ÅRHUS-OMRÅDET, ETAPE 1

BILAG 2: DESIGNMANUAL
Arbejdsnotat, version 3 af 30.09.2010



midtrafik

Illustration: Designmanualen, som indgik i udbudsmaterialet, og som designrådgiveren skal udvikle.

Designrådgiverens rolle bliver desuden at designe elementer som perroner og belysning samt de overordnede designprincipper for letbanens tekniske og såkaldt infrastrukturelle udstyr som master og broer. Som det illustreres af de to fotos fra Heidelberg og Mulhouse herunder, kan udformningen og placeringen af f.eks. master og køreledninger betyde meget for et bybilledes æstetiske udtryk. Det er derfor vigtigt, at der tænkes i helheder i designet af letbanens mange elementer.

Processen i evalueringen

Efter prækvalifikationen fik de udvalgte firmaer/konsortier tilsendt et udbudsmateriale, som beskrev, hvilke forventninger og juridiske krav der på forhånd blev stillet til den kommende designrådgiver. På baggrund heraf skulle designrådgiverne forholde sig til opgaven og udfærdige deres tilbud.

Tilbudsgiverne blev bedt om at aflevere følgende:

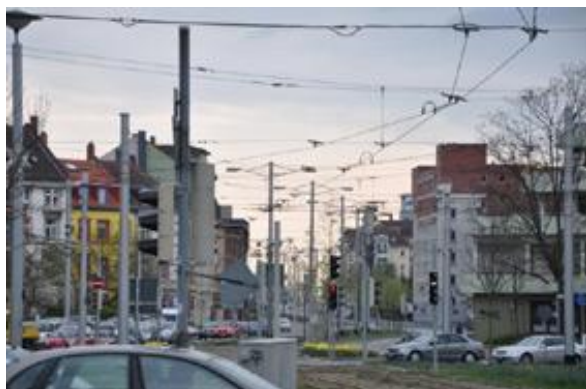


Foto: Et eksempel på, hvordan køreledninger, master, belysning og signalanlæg tilsammen kan give et rodet og uæstetisk indtryk af gadebilledet (her fra Heidelberg i Tyskland).

- **Designfaglig redegørelse**, hvorunder tilbudsgiverne ved hjælp af tekst og nogle få principskitser skulle redegøre for, hvordan de reflekterer over de forskellige by- og landskabsrum, som letbanen bliver en del af, samt besvare, hvordan de gennem designet af letbanen vil tage hensyn til Aarhus' generelle bymæssige og topografiske karakteristika. Endvidere blev tilbudsgiverne bedt om at afklare, hvordan de vil indpasse letbanen i forskellige byrum og landskaber og samtidig skabe et letgenkendeligt helhedsindtryk for letbanen.
- **Beskrivelse af den tilbudte projektorganisation og bemanning**, hvorunder tilbudsgiverne blev bedt om at beskrive projektorganisationens kommunikationsveje og opgavefordeling. Samtidig blev tilbudsgiverne bedt om CV for samtlige medarbejdere samt en beskrivelse af den enkelte medarbejders kompetenceansvar i forhold til de opgaver, de er tiltænkt i opgaveløsningen.



Foto: Et godt eksempel på, hvordan en letbane og dens elementer kan indgå som en harmonisk del af gadebilledet (her Mulhouse i Frankrig).

- **Beskrivelse af den tilbudte udviklings- og samarbejdsproces**, hvorunder tilbudsgiverne skulle redegøre for, hvilke initiativer tilbudsgiveren ville tage for at sikre en stabil fremdrift i projektet og et godt samarbejde med de øvrige parter i rådgiverorganisationen fremadrettet.
- **Tilbudsliste**, hvorunder tilbudsgiver skulle redegøre for den tilbudte pris på designrådgivningen.

Forud for valget af designrådgiveren er de 5 tilbud blevet gennemgået af flere omgange for at sikre, at det er den bedst mulige designrådgiver, der i sidste ende udpeges. Første opgave i evalueringen af de indgivne tilbud bestod således i at afklare, hvorvidt tilbuddene overholdt alle de juridiske krav, der på forhånd var opstillet. Var dette ikke tilfældet, ville den pågældende tilbudsgiver udgå af de videre evalueringsrunder. Alle 5 tilbudsgivere fulgte dog de juridiske krav og kunne derfor indgå i det videre forløb. Herefter undergik tilbuddene en omfattende faglig evaluering, hvor de enkelte dele af tilbuddet blev vurderet på baggrund af en række tildelingskriterier. De 5 indkomne tilbud var generelt på et højt fagligt niveau.



Det endelige valg af designrådgiver

I sidste ende kunne Letbanesekretariatet sammen med Aarhus Kommune pege på Preben Skaarup Landskabsarkitekter som designrådgiver for letbanen. Preben Skaarup Landskabsarkitekter indgår som ansvarshavende i et rådgiverteam med Knud Holscher Design og ÅF - Hansen & Henneberg som underrådgivere. Rådgiverteamet opnåede den højeste pointsum af de indgivne tilbud, hvorfor valget faldt herpå.

Preben Skaarup Landskabsarkitekter er et velrenommeret, aarhusiansk landskabsarkitektfirma, der gennem årene har draget mange erfaringer, der kan trækkes på i forbindelse med letbaneprojektet. Gennem 25 års konkurrencedeltagelse har firmaet opnået mere end 45 førstepræmier, og netop arkitektkonkurrencer har som oftest været virksomhedens vej ind i diverse spændende og udfordrende opgaver. Firmaet har tidligere arbejdet både alene og i samarbejde med andre virksomheder med flere forskellige typer designprojekter i både det åbne land og i midtbyen i flere danske og udenlandske byer. Blandt andet har firmaet stået for trafiksanering i Struer, byrumsdesign ved Leifsgade i København og udarbejdelsen af en designmanual for Silkeborgmotorvejen.

Hvor Preben Skaarup Landskabsarkitekter har det overordnede ansvar for designrådgivningen og for design af byrum, har Knud Holscher Design især kompetencer inden for industrielt design. Knud Holscher Design har gennem tiden modtaget mere end 60 anerkendte designpriser og har designet produkter, som i dag bliver betegnet som danske designklassikere. Tidligere har firmaet bl.a. designet HT Buslæskærme, som nu er at finde overalt i Hovedstadsområdet, og den såkaldte Metro Totem for metroen i København.

Med kompetencer inden for design og udformning af belysning og informationsteknologi er ÅF - Hansen & Henneberg også en vigtig del af projektorganisationen. Især inden for design af belysning af trafikale rum har virksomheden en solid erfaring fra både Danmark, Norge og Sverige. Det pågældende byrums unikke kvaliteter er i fokus i designprocessen, hvilket eksempelvis kan ses i deres udarbejdelse af belysningskoncepter for Silkeborg midtby og Aarhus Bynære Havnearealer.

Trekløveret med Knud Holscher Design og ÅF - Hansen & Henneberg under Preben Skaarup Landskabsarkitekter ses som et stærkt og yderst kompetent team, som Letbanesekretariatet ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde med om designet af letbanen.

Der er indgået kontrakt med designrådgiveren i januar 2011, hvilket betyder, at designarbejdet nu kan påbegyndes.

ENGAGEMENTET ER AFGØRENDE

Han er Region Midtjyllands repræsentant i Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe. Han beskæftiger sig særligt med infrastruktur og kollektiv trafik i regionen, og han kan kun se fordele ved, at Østjylland får en letbane. Hans navn er Bjarne Schmidt Nielsen, og han er valgt ind i regionsrådet i Region Midtjylland for Socialdemokraterne. Letbanesekretariatet mødte ham til en snak om både regionens og statens engagement i letbaneprojektet - og om betydningen af, at Østjylland får landets første letbane.

For Bjarne Schmidt Nielsen er der ingen tvivl om, at en letbane i Østjylland er en god ide.

- Østjylland er det område i landet, hvor befolkningstallet stiger mest, og området er ved at udvikle sig til et egentligt samlet byområde. Hvis man skal transportere det antal mennesker, som en storby giver behov for, er vi derfor nødt til at have en langt større andel af passagertransporten over på skinner, og derfor er det helt oplagt at etablere et letbanesystem i Østjylland, vurderer han.

Flere passagerer til den kollektive trafik

Han føler sig overbevist om, at letbanen vil kunne tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik.

- Alle erfaringer med etablering af letbaner i udlandet viser, at der vil ske sådan en udvikling. Så jeg tror på, at folk vil flytte deres transport fra egen bil til bane. Og derudover må vi regne med, at en del passagerer fra den nuværende regionale busstrafik vil blive flyttet over i letbanen, udtaler Bjarne Schmidt Nielsen og fortsætter:



Foto: Bjarne Schmidt Nielsen (Kilde: Region Midtjylland)

- Jeg tror også, der i et vist omfang vil være mennesker, som bruger egen bil hen til en letbanestation for at undgå at skulle køre på de meget belastede strækninger inde i selve byområdet, udtaler han.

Og allerede nu tyder meget på, at borgerne glæder sig til letbanen. Det er bl.a. kommet til udtryk på en række af de møder, som er blevet afholdt om projektet.

Lokal opbakning til letbanen

- Jeg har deltaget i flere af møderne, herunder de offentlige møder i forbindelse med VVM-undersøgelsen, og folk er stort set altid positive og har store forventninger til letbanen. Jeg har ikke hørt nogen meget kritiske holdninger til den. Der er selvfølgelig kredse i Aarhus Kommune, som har nogle urealistiske ønsker om et tæt sporvognsnet i stedet for letbanen, men generelt synes jeg, der er utrolig stor opbakning. Og det er faktisk sjældent ved så store anlægsprojekter, pointerer Bjarne Schmidt Nielsen, som også selv vil bruge letbanen, selvom han har bil.

Frekvens og komfort har betydning

Han fastslår dog også, at de fleste passagerer ikke kommer af sig selv.



Det er nødvendigt at iværksætte nogle særlige tiltag for at gøre letbanen til borgernes letbane.

- Hyppighed i afgangene har stor betydning for, hvor meget man vil bruge letbanen. Komforten i togene betyder selvfølgelig også meget. Hvis man kan være rimelig sikker på at få en siddeplads, er det mere attraktivt, end hvis man må regne med på visse tidspunkter at være nødt til at stå op. Især hvis man skal køre en længere strækning, betyder det meget, at komforten er i orden, siger Bjarne Schmidt Nielsen.

Han påpeger samtidig, at det også i anlægsfasen har betydning, at borgerne informeres ordentligt, så de ved, hvad der kommer til at ske.

- Der vil altid være nogen, som reagerer på risikoen for kødannelser eller omkørsel pga. anlægsarbejdet, men overordnet set er jeg sikker på, at borgerne vil blive glade for banen, udtaler Bjarne Schmidt Nielsen.

Restriktioner kan være nødvendige

Han afviser ikke, at det kan blive nødvendigt med yderligere restriktioner for den øvrige trafik såsom bompunge, road pricing, højere parkeringsafgifter el.lign., hvis letbanen skal blive en succes.

- Det er et svært – og politisk – spørgsmål. Selvom letbanen vil aflaste vejnettet i byområdet i Aarhus, kan der godt blive behov for at lave nogle restriktioner. Den forventede befolkningstilvækst vil give en voldsom stigning i trafikmængden. Det gør letbanen nødvendig, men det vil også øge presset på andre trafikmuligheder, så det er noget af en udfordring, mener Bjarne Schmidt Nielsen.

Han vil dog ikke komme nærmere ind på, hvilke konkrete restriktioner der kan tages i brug. De politiske beslutninger skal tages af Aarhus Byråd.

Et enigt regionsråd

En af regionens primære opgaver er at

fremme og koordinere udvikling og vækst i regionen.

Det er en af de væsentlige årsager til, at Region Midtjylland er med i Letbanesamarbejdet, som blev dannet i 2007.

- Det er vigtigt, at letbanen ikke bare er et Aarhusprojekt, men et Østjyllandsprojekt, og at kommunerne i området er gået sammen om at løfte opgaven, vurderer Bjarne Schmidt Nielsen.

Men selvom det kun er den østlige del af regionen, som er direkte berørt af visionen om letbaneprojektet, bakker alle 19 kommuner i regionen op om projektet.

- Vi er meget optagede af regional udvikling – og herunder infrastruktur. Under sidste valgperiode, hvor Den Regionale Udviklingsplan blev vedtaget, blev Region Midtjylland og de 19 kommuner enige om et fælles indspil til den daværende Infrastrukturkommission, hvor man pegede på fem projekter, som skulle have højeste prioritet. Og alle fem projekter kom faktisk med i det grønne trafikforlig, herunder letbanen, hvor der også fulgte penge med, beretter han.

I januar 2009 blev der indgået et bredt forlig i Folketinget om en grøn transportpolitik. Forliget indeholder konkrete bane- og vejprojekter for 87 mia. kr., heraf ½ mia. kr. til letbaneprojektet.

- Jeg tror faktisk, at den brede enighed var afgørende for den høje prioritet, for når 19 kommuner og en region er enige, vejer det tungt på Christiansborg. Samtidig er det flot, at kommunerne i den vestligste del af Region Midtjylland har været med til at anbefale, at letbanesystemet i Østjylland har højeste prioritet blandt infrastrukturprojekterne, udtaler Bjarne Schmidt Nielsen.

Han understreger, at der var fuld enighed i regionsrådet om at bakke op om letbaneprojektet.



- Man blev faktisk enige, og det var også et enigt regionsråd, der vedtog den regionale udviklingsplan, som infrastrukturprojekterne er en del af, fastslår han og tilføjer, at den geografiske forskel i befolkningstæthed i regionen også spiller en væsentlig rolle for prioriteringen af infrastrukturprojekter:

- Det er klart, at når den østlige del af regionen er væsentligt mere tætbeholdt end den vestlige, giver det nogle større infrastrukturudfordringer i den østlige del. Det har man også erkendt i den vestlige del, og det, synes jeg, er flot.

Han påpeger, at den fælles opbakning til det østjyske infrastrukturprojekt ikke er ensbetydende med, at der ikke falder noget af til Vestjylland. Her nævnes bl.a. motorvejen mellem Herning og Holstebro som et eksempel på et stort infrastrukturprojekt i regionen, som særligt kommer vestjyderne til gode.

Vi er med, hvis vi får lov

Regionen deltager også i Letbanesamarbejdet i kraft af Odderbanen, som Region Midtjylland finansierer, og som er en del af letbanens etape 1 sammen med den statslig ejede Grenaabane.



Foto: Toget med tilnavnet Oddergrisen, som kører på strækningen mellem Aarhus H og Odder (Kilde: Midtjyske Jernbaner)

- Odderbanen og Grenaabane har været et bærende princip for at komme i gang med letbaneprojektet. De har et væsentligt antal skinnenkilometer, som kan indgå i det, og det gør, at anlægsudgifterne til første etape bliver overkommelige.

Et yderligere argument er, at Odderbanen på en væsentlig del af strækningen - fra Aarhus til Malling - forløber i rimelig tætbebyggede byområder, siger Bjarne Schmidt Nielsen.

Etape 1 omfatter også etablering af en ny strækning fra Aarhus H via Skejby Sygehus til Lystrup, hvor den bindes sammen med Grenaabane. Etableringen af etape 1 forventes at koste 1,2 mia. kr., og det er en finansiel opgave, som regionen ifølge Bjarne Schmidt Nielsen er klar til at løfte sammen med Aarhus Kommune og staten, hvis den må.

- Vi er jo i den specielle situation, at vi ikke selv må opkræve skatter, og staten er meget optaget af, hvad regioner må og ikke må. Men hvis staten giver os lov, vil vi gerne, fortæller Bjarne Schmidt Nielsen og fortsætter:

- Det forlyder, at man i forbindelse med anlægsloven, der skal laves for letbanens etape 1, giver regionen mulighed for at medvirke - også økonomisk.

Det statslige engagement er afgørende

Staten har med det seneste transportforlig "Bedre Mobilitet" fra november 2010 afsat i alt 0,7 mia. kr. til etape 1 og vil samtidig deltage i et anlægsselskab, hvilket har været et stort ønske fra Letbanesamarbejdet. Dette engagement har ifølge Bjarne Schmidt Nielsen afgørende betydning for projektets tilblivelse:

- Hvis ikke staten var gået ind med denne finansiering, tror jeg ikke på, at projektet var blevet til noget. Vi kan jo også se, at med s-tognet og metroen er staten også med.

Regionen har dog haft et ønske om, at statens engagement ikke kun omhandler anlægget af letbanen, men også den efterfølgende drift.



- Vi havde oprindeligt gerne set, at staten også var med i driften, men det har den ikke ønsket at være, og det må vi jo så respektere. Omvendt må vi sige, at vi må drive letbanen i den struktur, vi nu får, og det er jo ikke endeligt afklaret, hvordan den kommer til at se ud, fortæller Bjarne Schmidt Nielsen.

Han mener dog ikke, at regionen vil lægge yderligere pres på staten for at få den med i driftsdelen.

- Det pres har været fremført i forhandlingerne med staten, og hvis staten ikke vil være med, må vi respektere det, siger han og tilføjer, at han dog gerne ser, at staten engagerer sig på anden vis i projektet:

- Vi kan håbe på, at staten vil være med de steder, hvor der er trafikknudepunkter, hvor der kunne være behov for at lave forbedringer for bl.a. parkering. I øjeblikket er der afsat nogle puljer i det grønne trafikforlig, som kan finansiere den slags ting, og vi kan håbe, at der også vil være den slags finansieringsmuligheder fremover.

Ønske om udbygningsetaper

Når det handler om at realisere visionen om udbygningsetaperne til eksempelvis Skanderborg, Silkeborg, Hinnerup og Randers, har Region Midtjylland ligeledes et ønske om at medvirke til finansieringen, selvom der endnu ikke ligger noget fast om udbygningsetaperne.

- De skal jo drøftes finansieringsmæssigt, og det afhænger igen af den lovgivning, der bliver. Men set fra regionens synspunkt er det meget, meget vigtigt, at vi får udbygget flere etaper over årene og helst så hurtigt som muligt, hvis letbaneprojektet skal blive en succes for hele Østjylland, pointerer Bjarne Schmidt Nielsen.

Han kan dog på nuværende tidspunkt ikke sige noget konkret om, hvornår etaperne forventes etableret, idet det afhænger af mulighederne for at skaffe de nødvendige økonomiske midler, og hvordan den økonomiske fordeling vil være mellem staten, kommunerne og

regionen.

Bjarne Schmidt Nielsen finder det dog afgørende for de lokale parter, at de har mulighed for at låne pengene til etableringen af de enkelte etaper, og at staten også tager del i denne finansiering.

- Det bliver i givet fald i forbindelse med et låneoptag. Hvis staten er indstillet på at finansiere cirka halvdelen, er den også nødt til at give kommunerne og regionen mulighed for at gå ind og tilvejebringe den resterende finansiering. Ellers giver det ingen mening, udtaler han, inden han runder af:

- Jeg håber på, at udbygningen af de kommende etaper kan fremrykkes, så det bliver inden for en overskuelig årrække, at vi får et egentligt letbanesystem i Østjylland, som binder de østjyske byer sammen. I forvejen er de jo ved at vokse sammen til ét stort byområde, og derfor er det væsentligt, at infrastrukturen kommer på plads, og der mener jeg, at letbaneprojektet - både den første etape og de kommende etaper - er en meget væsentlig del af det.

Fakta om Den Regionale Udviklingsplan

Med strukturreformen i 2007 fik regionerne blandt andet til opgave at udarbejde regionale udviklingsplaner. Den regionale udviklingsplan er således regionernes overordnede instrument, der beskriver ønskerne for den fremtidige udvikling i regionen.

Den regionale udviklingsplan er en helhedsplan, som beskriver visioner for regionens udvikling på tværs af sektorer, herunder infrastruktur og kollektiv trafik.

De første regionale udviklingsplaner blev offentliggjort i starten af 2008. En revision af den regionale udviklingsplan skal foreligge inden udgangen af 2011. (Kilde: Danske Regioner)



PRIORITERING AF LETBANENS ETAPER ER IGANGSAT

Arbejdet med letbanens etape 1 er i fuld gang, og efter godkendelsen af et høringsnotat før jul er

Letbanesamarbejdet nu klar til at igangsætte arbejdet med yderligere letbaneetaper. Det skyldes en afgørelse truffet på et møde den 10. december 2010, hvor samarbejdets politiske følgegruppe enstemmigt godkendte et høringsnotat om prioritering af letbanens efterfølgende etaper.

Afgørelsen betyder, at Letbanesamarbejdet har indstillet til samarbejdets parter, dvs. Region Midtjylland, Norddjurs, Syddjurs, Randers, Favrskov, Silkeborg, Skanderborg, Odder og Aarhus Kommune, at der i 2011 udarbejdes et udspil om den kommende letbaneudbygning i Østjylland. Formålet med udspillet er at præsentere den samlede vision, der fremgår af kortet herunder, samt at pege på letbaneetaper, hvor der er et samfundsøkonomisk og byudviklingsmæssigt grundlag for at igangsætte arbejdet med udbygningen inden 2020.

De foreslåede etaper er:

- Aarhus - Hasselager med forlængelse til Skanderborg
- Forlængelse af etape 1, Lisbjerg - Hinnerup
- Aarhus - Brabrand (Gjellerup) evt. med forlængelse til Nordhavnen

Letbanesamarbejdet har ligeledes indstillet, at Silkeborg - Galten - Aarhus indtil videre betragtes som en ny hurtig statslig regionaltogetsforbindelse med den overordnede opgave at forbedre den kollektive trafik på tværs af regionen.

Et kort over den samlede vision for et østjysk letbanesystem kan ses bagerst i nyhedsbrevet.

Favrskov og Skanderborg er klar

Favrskov og Skanderborg Kommune har allerede tilkendegivet, at de er interesseret i, at letbanens etape 2 videreføres til henholdsvis Hinnerup og Skanderborg. I 2010 besluttede de to kommuners byråd således, at der skal arbejdes videre med forundersøgelserne om at få letbanen til de to byer.

Hvor letbaneforbindelsen til Hinnerup vil være en forlængelse af etape 1 fra Lisbjerg, vil letbaneforbindelsen til Skanderborg betyde etableringen af en helt ny etape fra Aarhus midtby via Hasselager, Hørning og Stilling til Skanderborg midtby. Både Favrskov og Skanderborg Kommune har allerede fået skitseret en linjeføring, som skal danne grundlag for en vurdering af anlægsøkonomien, effekterne af anlægget, samfundsøkonomien og de trafikale forhold.

Fase 1-undersøgelser igangsættes

Letbanesamarbejdet har foreslået kommunerne og regionen i samarbejdet, at statens procedure for anlægsbevillinger følges, når forslaget til udbygningsetaper udarbejdes. Det betyder, at der skal udarbejdes en såkaldt fase 1-undersøgelse, som har til formål at sikre beslutningsstøtte for Folketingets prioritering af statens anlægsmidler, bl.a. i forbindelse med udarbejdelse af regeringens investeringsplaner og trafikpolitiske forlig.



Fase 1-vurderingen skal indeholde:

1. Anlægsoverslag med angivelse af centrale forudsætninger
2. Beskrivelse af den foreløbige vurdering af risici og usikkerheder
3. En foreløbig beskrivelse af organiseringen af projektet
4. Beskrivelse af løsningsalternativer med hensyn til linjeføring og funktionalitet
5. Samfundsøkonomisk begrundelse (fremkommelighed, regional udvikling, miljøhensyn etc.)

Letbanesamarbejdet har bedt parterne om inden midten af marts 2011 at tilkendegive, om de kan tilslutte sig indstillingen om prioriteringen af udbygningsetaperne, så arbejdet med fase 1-undersøgelsen af letbanens etape 2 kan blive igangsat. Arbejdet vil munde ud i:

- Et udspil til letbaneudbygning i Aarhus, som kan indgå i den statslige og lokale prioritering af efterfølgende etaper og beslutning om, hvilke etaper der skal fortsætte til fase 2 i den statslige anlægsbudgettering
- En teknisk afrapportering af arbejdet

I fase 2 af den statslige anlægsbudgettering etableres et detaljeret politisk beslutningsgrundlag til brug for udarbejdelse og vedtagelse af anlægslov. Beslutningsgrundlaget omfatter bl.a. VVM-redegørelse, detaljeret anlægsoverslag, trafikeffekter og projektets organisering.

Fase 1-undersøgelsen forventes at ligge færdig omkring sommerferien 2011, så den kan indgå som en del af udspillet om de samlede udbygningsplaner for letbanen.

Udspillet forventes at indgå i drøftelserne forud for efterårets midtvejsevaluering af den strategiske analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland. Den strategiske analyse indgår i den politiske aftale om en Grøn Transportpolitik og forventes afsluttet i 2013, hvorefter parterne drøfter resultaterne og perspektiverne frem mod 2020 som led i den rullende planlægning.

LANGS MED BANEN

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

Aftale med staten skrider frem

Den 26. november 2010 indgik Folketingets partier eksklusiv Enhedslisten et trafikpolitisk forlig ("Bedre mobilitet"), som bl.a. fastlægger finansieringen og organiseringen af letbanens etape 1.

Forligsaftalen betyder, at staten deltager i et anlægsselskab, der står for etableringen af etape 1, og at staten deltager i budgetrisikoen i anlægsfasen. Staten ønsker at indgå med en andel under 50 %.

Aftalen betyder samtidig, at staten forlader anlægsselskabet, når etappen er anlagt og overlader infrastrukturen til et lokalt letbaneselskab og ansvaret for driften til de lokale parter. Transportministeren har samtidig tilkendegivet, at staten er parat til at indgå i arbejdet med prioritering af udbygningsetaper.

Aftalen planlægges gennemført ved vedtagelse af en lov om anlæg af Aarhus Letbane. Lovforslaget forventes på nuværende tidspunkt fremsat og vedtaget i Folketinget i indeværende folketingsssamling. Der er nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet med henblik på at udforme lovforslaget. Transportministeriet har formandskabet, og Midttrafik/Letbanesekretariatet er tilknyttet arbejdet.

DSB vil overtage Odderbanen

Samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen har længe været på tale, og nu ser det endelig ud til at blive en realitet. Hvis parterne kan blive enige, vil DSB i løbet af 2011 overtage driften på Odderbanen, som er en del af Midtjyske



Foto: De gamle Y-tog på Odderbanen bliver sandsynligvis udskiftet med nye Desiro-tog, hvis DSB overtager driften på banestrækningen (Kilde: Midtjyske Jernbaner)

Jernbaner. Det fortæller Midttrafiks direktør, Jens Erik Sørensen.

Samdriften vil give mulighed for en samlet køreplan for Odderbanen og Grenaa-banen, så rejsende, som benytter begge baner, undgår at skulle skifte på Aarhus H. Samtidig vil det betyde, at de gamle Y-tog på Odderbanen vil blive udskiftet med nye Desiro-tog af den type, som er købt til Grenaa-banen og netop er blevet sat i drift. Samdriften vil altså være til stor gavn for de rejsende.

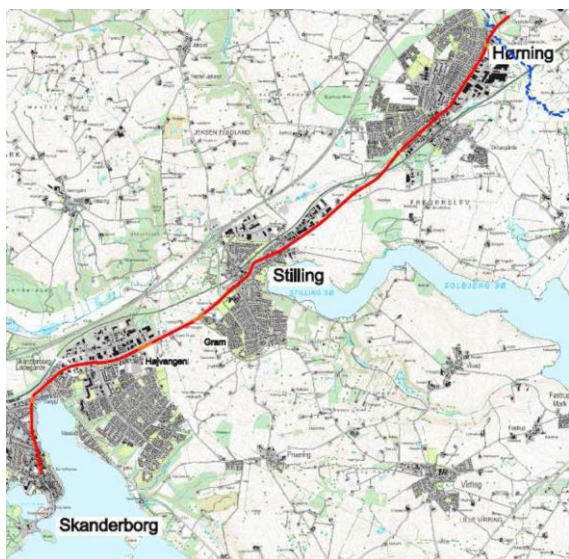
- For passagererne har det den fordel, at de nu kan køre fra f. eks. Odder til Lystrup eller fra Grenaa til Viby uden at skulle skifte tog. Og på sigt betyder det, at det bliver lettere at integrere strækningen mellem Grenaa og Odder, når den fra 2015 skal være en del af det nye letbanenet i Aarhus-området, udtaler Jens Erik Sørensen.

Hvis alt går vel, vil samdriften være en realitet allerede til sommer.



Skanderborg melder sig ind i kampen

Skanderborg Kommune går videre med planerne om at få letbanens etape 2 til Skanderborg. Det besluttede kommunens byråd i oktober 2010. Det betyder, at kommunen i samarbejde med Aarhus Kommune og Letbanesekretariatet gerne vil gennemføre en vurdering af anlægsøkonomien, effekterne af anlægget, samfundsøkonomien og de trafikale forhold på baggrund af den linjeføring, som Skanderborg Kommune har fået skitseret. Her er der lagt op til, at letbanen går gennem Hørning og Stilling til Skanderborg. Der er foreslået 12 stoppesteder, og med en linjeføring langs hovedvejen vil der være 17.800 borgere, der bor mindre end 1.000 meter fra et stoppested og 7.700 arbejdspladser inden for en afstand af 1000 meter.



Kort: Oversigt over letbanens linjeføring fra Hørning til Skanderborg midtby (Kilde: COWI A/S)

En Skanderborgetape vil kræve, at Aarhus Kommune også vil tage aktivt del i etableringen. Den øverste del af strækningen løber fra Aarhus midtby til Hasselager, som ligger inden for Aarhus Kommune, mens den resterende del syd for Hasselager ligger i Skanderborg Kommune. Politikerne i Aarhus Kommune har endnu ikke taget stilling til, hvordan de vil arbejde videre med en

letbaneetape til Hasselager, som kan videreføres til Skanderborg.

Politikerne på studietur

Letbanesekretariatet inviterede Letbanesamarbejdets politiske følgegruppe og medlemmer af Folketingets Trafikudvalg på en tredages studietur, som fandt sted i oktober 2010.

Ideen med studieturen var at introducere politikerne for udenlandske letbanesystemer, som har ligheder med det kommende letbanesystem i Østjylland. Eksempelvis besøgte politikerne Mulhouse i Frankrig, hvor en regional letbanelinje og to lokale letbanelinjer er blevet kombineret. Denne kombination har betydet et tæt samarbejde mellem byen Mulhouse, omegnskommunerne og regionen, hvilket også bliver tilfældet i Østjylland. Eksempelvis omfatter den østjyske letbanes etape 1 et samarbejde mellem både stat, region og kommune, idet etappen sammenbinder de to eksisterende regionalbaner, Odderbanen og Grenaabanen, og en helt ny lokal letbanestrækning i Aarhus N.

I Mulhouse kunne politikerne ligeledes få et indtryk af letbanens betydning i en by, som har et mindre indbyggertal end Aarhus. Politikerne fik ligeledes mulighed for at se en gennemført designlinje for letbanen i gaderummene og forskellige faciliteter til letbanen som park & ride-anlæg og cykelparkering.



Foto: I Mulhouse fik politikerne mulighed at se nærmere på depot- og værkstedsfaciliteterne til letbanetogene



Besøget i Mulhouse blev kombineret med et besøg i Freiburg i Tyskland. Freiburgs letbane betjener flere nye byområder, som er særligt planlagt efter at skabe en høj kvalificeret kollektiv trafikbetjening. Dette er blot et af flere elementer i Freiburgs konsekvente transportpolitik, som politikerne havde interesse i at høre mere om på studieturen.



Foto: I Mulhouse fik politikerne også mulighed for at komme ind i et helt nyt letbanetog, som endnu ikke er kommet i drift. Forrest ses Midttrafiks formand, Arne Lægaard (til venstre), og Odder Kommunes borgmester, Elvin Hansen (til højre).

Busbanerne på Randersvej nu endeligt besluttet

Busbaneprojektet på Randersvej bliver nu komplet. Det besluttede byrådet i Aarhus Kommune i starten af december 2010, hvor et lokalplanforslag, som muliggør etablering af busbaner på Randersvej fra Stjernepladsen til Ringvejen, blev behandlet.

Vedtagelsen af lokalplanen betyder, at Randersvej nu kan udvides med to ekstra spor, som laves til busbaner og giver adgang til en senere etablering af letbanen. Vedtagelsen betyder samtidig et endeligt farvel til de små byhuse nord for Stjernepladsen og til blodbøgen.

Positive letbaneerfaringer fra Bergen

Allerede et halvt år efter dens etablering har Bybanen i Bergen (N) oplevet overvældende stor succes. Det kunne Bybanens cheffingeniør, Thomas Potter, berette på konferencen Letbanedagen, som blev afholdt i november 2010 i Odense.

Bybanen, som består af en knap 10 km lang strækning fra Bergens centrum til forstaden Nesttun, blev indviet i juni 2010. Inden driftsstart havde selskabet Bybanen AS forventet, at omkring 23.000 passagerer ville benytte banen dagligt, men ca. 5 måneder efter indvielsen kunne selskabet glæde sig over, at passagertallet var omtrent 36.000 passagerer pr. dag.

Om de hidtidige erfaringer med Bybanen kunne Thomas Potter fortælle, at passagerne bruger Bybanen til kortere ture end forventet. Ifølge Thomas Potter kan det skyldes, at mange tidligere valgte at gå de korte distancer, men nu foretrækker at tage Bybanen.



Foto: Bybanen i Bergen er blevet en større succes end forventet (Kilde: Bybanen AS)



VIDSTE DU...

... at kundepotentialet for letbanens etape 1 er ca. 1/3 af Aarhus Kommunes samlede indbyggertal?

Godt 90.000 aarhusianere er i dag bosat mindre end 600 meter fra letbanens forløb. Det svarer til ca. en tredjedel af Aarhus Kommunes samlede indbyggertal. Tilsvarende ligger godt 60.000 arbejdspladser - svarende til ca. halvdelen af kommunens arbejdspladser - inden for samme afstand.

Der er rigtig mange arbejds- og uddannelsespladser i Aarhus N. Ud af de i alt godt 40.000, der hver dag pendler til Aarhus fra omegnskommunerne, skal hver fjerde til Aarhus N. Kun hver femte skal til det centrale Aarhus. Derfor skal letbanens 1. etape sikre, at den kollektive trafik giver en god dækning af især Aarhus N.

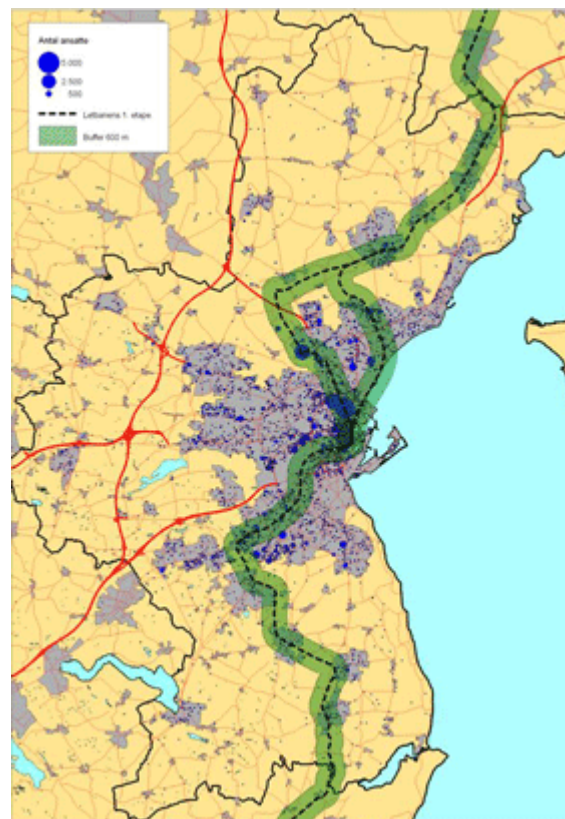
Letbanen kommer til at give en rigtig god betjening til bl.a. Aarhus Universitet og Skejby Sygehus, der begge står over for udvidelser i de kommende år. Aarhus Universitet forventer at kunne modtage ca. 10-15.000 flere studerende end de nuværende 30.000 studerende, mens udbygningen af Skejby Sygehus vil resultere i et storsygehus med 9.000 ansatte, 600.000 årlige ambulante behandlinger samt gæster og besøgende. Hertil kommer betjeningen af store byudviklingsprojekter som Nordhavnen og de nye byer Lisbjerg og Elev nord for Skejby.

Buffer-område	Antal beboere	Andel af Aarhus Kommunes beboere
400 m	63.236	21 %
600 m	93.302	32 %
800 m	119.210	41 %
1.000 m	142.531	49 %

Tabel: 1. etapes dækning af beboere

Buffer-område	Antal ansatte	Andel af Aarhus Kommunes ansatte
400 m	47.765	36 %
600 m	61.878	47 %
800 m	74.270	57 %
1.000 m	82.819	63 %

Tabel: 1. etapes dækning af arbejdspladser



Kort: Letbanens etape 1 dækker 60.000 arbejdspladser inden for 600 meters afstand

... at en letbane fungerer som en magnet på byudviklingen?

Aarhus Kommune planlægger nye byer i Lisbjerg og Elev. Lisbjerg forventes at vokse til et befolkningsunderlag på 20-25.000 indbyggere, mens Elev forventes at vokse til 6-10.000 indbyggere. Letbanen er placeret centralt i forhold til de to nye byer, og der bygges tæt by omkring letbanetracéet.

Letbanen kommer til at fungere som en magnet på byudviklingen i de to byvækstområder, samtidig med at den skal fungere som en hurtig og effektiv adgang til Aarhus. I udlandet ses mange eksempler på, at en letbane kan være med til at skabe nye, venlige og levende byrum, hvor børn og voksne kan færdes i et trafiksikkert bymiljø, og hvor der er plads til udfoldelsesmuligheder i rene og rolige omgivelser.



Kort: Letbanen bliver en central korridor i den nye Lisbjerg bydel (Kilde: Aarhus Kommune)

... at standsningsstedernes placering afgøres af passagerstrømmene?

Placeringen af standsningsstedet afhænger af, hvor de fleste passagerer kommer fra. Letbanens standsningssteder kan fx ved Randersvej/Ringgaden placeres enten nord eller syd for krydset. Derfor vil der i den kommende tid blive foretaget registreringer og beregninger af passagerstrømme, så standsningsstedet bliver placeret mest optimalt.



Kort: Letbanens standsningssteder på Randersvej/Nørrebrogade (Kilde: Arkitektfirmaet C. F. Møller)

